А 257
64.

СБОРНИКЪ

ГЕОГРАФИЧЕСКИХЪ, ТОПОГРАФИЧЕСКИХЪ и СТАТИСТИЧЕСКИХЪ

МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗІИ.

ВЫПУСКЪ IX.

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

ИЗДАНІЕ ВОЕННО-УЧЕНАГО КОМИТЕТА ГЛАВНАГО ШТАБА.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
ВОЕННАЯ ТИПОГРАФІЯ (ВЪ ЗДАНІИ ГЛАВНАГО ШТАБА).
1884.

СБОРНИКЪ

ГЕОГРАФИЧЕСКИХЪ, ТОПОГРАФИЧЕСКИХЪ и СТАТИСТИЧЕСКИХЪ

МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗІИ.

ВЫПУСКЪ IX.

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

ИЗДАНІЕ ВОЕННО-УЧЕНАГО КОМИТЕТА ГЛАВНАГО ШТАБА.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
ВОЕННАЯ ТИПОГРАФІЯ (ВЪ ЗДАНІИ ГЛАВНАГО ШТАБА).
1884.

СБОРНИКЪ МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗІИ.

Выпускъ I-й.

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

Выпускъ II-й.

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

Выпускъ III-й.

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

Выпускъ IV-й.

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

Выпускъ V-й.

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

Выпускъ VI-й.

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

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

Выпускъ VII-й.

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

Выпускъ VIII-й.

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

ОГЛАВЛЕНІЕ.

стр.

Выдержки изъ дневника г. **Карелина**, командированнаго въ 1832 году для изслѣдованія сѣверо-восточнаго берега Каспійскаго моря . 4

Письмо купца **Ванюшина** къ князю Голицыну, отъ 6-го февраля 1879 года, относительно пути черезъ Усть-Уртъ отъ Кунграда до бухты Айраклы 29

Отзывъ начальника Закаспійскаго военнаго отдѣла, генералъ-маіора **Петрусевича**, отъ 30-го іюля 1880 года, по тому же предмету 32

Очеркъ долины Аму-Дарьи. Разспросы Капитана 3-го Зап. Сибирскаго линейнаго баталіона **Быкова**. Ташкентъ 1880 г. . . . 34

Записка генералъ-лейтенанта **Анненкова** о путяхъ въ Среднюю Азію (августъ 1881 г.). 74

Мнѣніе по этому предмету нижегородскаго ярмарочнаго биржеваго комитета 77

Письмо генералъ-лейтенанта Колпаковскаго къ Начальнику Главнаго Штаба Н. Н. Обручеву, отъ 20-го мая 1882 года, съ запиской о путяхъ отъ г. Кунграда къ заливу Мертвый Култукъ на Каспійскомъ морѣ, составленною

стр.

Генеральнаго штаба подполковникомъ **Александровымъ** послѣ рекогносцировки этого пути . . 85

Выписка изъ предписанія Военнаго Министра Генеральнаго штаба генералъ-лейтенанту **Копьеву**, отъ 7-го ноября 1882 г., № 684, относительно судоходства по Аму-Дарьѣ. 112

Журналъ № 1 засѣданія коммисіи по устройству пароходства на Аральскомъ бассейнѣ, 21 декабря 1882 года 114

Свѣдѣнія за 1880, 1881 и 1882 гг. о движеніи черезъ ст. Оренбургъ грузовъ, служащихъ главнѣйшими предметами торговли съ Среднею Азіею, доставленныя правленіемъ Оренбургской дороги въ отвѣтъ на письмо Помощника Начальника Главнаго Штаба г.-м. Мирковича, отъ 2-го февраля 1883 года. 120

Сравненіе путей отъ Москвы до Ташкента и Самарканда черезъ Оренбургъ, Красноводскъ и Михайловскій заливъ, съ путемъ черезъ Усть-Уртъ Генеральнаго Штаба полковника **Бѣлявскаго**. Мартъ 1883 г. 124

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

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

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

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

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

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

ВВЕДЕНІЕ

ВЪ

ЖУРНАЛЪ ЭКСПЕДИЦІИ.

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

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

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

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

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

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

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

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

Двѣ тюленьихъ: малыя нѣсколько плосковатыя лодки.

Двѣ бударки: обыкновенныя малыя рыбацкія лодки съ острымъ килемъ.

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

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

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

ЖУРНАЛЪ ЭКСПЕДИЦІИ

1832 года,

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

---

3 Іюля Карелинъ пишетъ:

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

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

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

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

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

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

Съѣхавъ съ Буинскихъ острововъ, мы простились съ камышами, неизмѣнно насъ съ самаго отбытія изъ Гурьева сопровождавшими. Достойно замѣчанія, что за исключеніемъ острововъ Мокрыхъ комары нигдѣ насъ не безпокоили, хотя по необходимости располагались мы всегда среди камышей. Однимъ и неизмѣннымъ нашимъ спутникомъ былъ зеленчакъ или безвредный зеленый комаръ.

9 (21) Іюня. Въ 5 часовъ утра подняли якорь и вступили въ Култукъ, по направленію на ОSО вдоль сѣвернаго берега туркменскаго полуострова Бузачи, иначе называемаго Колпинскимъ Кряжемъ, который увидѣли въ $8^1|_2$ часовъ прямо въ носу; чрезъ четверть часа послѣ того съ вершины гротъ-мачты различили Туманныя горы, лежавшія на SO. Горы сіи дѣйствительно заслуживаютъ данное имъ наименованіе, ибо издали отъ цвѣта своего кажутся какъ бы въ туманѣ. На переходѣ нашемъ глубина была малая и часто мѣнялась отъ $6^1|_2$ до 10 футовъ. Вѣтеръ началъ заходить и становился противнымъ. Мы бросили якорь въ 9 верстахъ отъ берега на $6^1|_2$ футахъ, грунтъ сѣрый песокъ съ битою ракушею. Передъ нами лежалъ маленькій островокъ, состоявшій, подобно всему берегу, вдоль котораго мы плыли, изъ невысокихъ песчанныхъ холмовъ. Одинъ изъ нихъ возвышеннѣе прочихъ, по нѣкоторому издали сходству названъ промышленниками Кибиткою. Я съѣхалъ на берегъ, который весьма отлогъ и такъ примелъ, что мы едва могли подъѣхать въ бударахъ. Растущій здѣсь вдоль берега рѣдкій камышъ ниже и бѣднѣе травы. Средина острова и прилежащія мѣста были усѣяны солончаками. Несмотря на то по скатамъ песчаныхъ холмовъ и между ними росли очень хорошія пастбищныя травы и повсюду видны были слѣды зимовавшихъ здѣсь киргизцевъ. Въ сопровожденіи вооруженныхъ казаковъ обошелъ я не только островъ, но изслѣдовалъ на довольно значительное пространство прилежащіе на востокъ берега. Почва земли здѣсь песчаная. Тянущіеся цѣпью вдоль берега песчаные холмы

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

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

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

За симъ распредѣливъ остальную команду на двухъ меньшихъ судахъ и трехъ косныхъ, забралъ я пустыя бочки и приказалъ сниматься съ якоря. Мы взяли курсъ къ Новинскимъ островамъ и въ половинѣ перваго часа по пополудни отправились; въ половинѣ третьяго остановились на 6 футахъ. Я поѣхалъ со штурманомъ и лоцманомъ Мазловымъ для промѣровъ. Возвратясь въ четыре часа, мы снова вступили подъ паруса и шли до исхода восьмаго часа. Здѣсь принуждены были остановиться на $4\frac{1}{2}$ футахъ. Я послалъ промѣривать по тремъ разнымъ направленіямъ. Во все время плыли вдоль Колшинскаго кряжа, имѣя оный

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

и болѣе округленными обвалами или холмами, уступами и покатостями.

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

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

14 (26) Іюня. Старикъ Аблай, тронутый знакомъ общаго пренебреженія и недовѣрчивости, а можетъ быть и тѣмъ, что казаки, подчуя другихъ ордынцевъ порціонными своими сухарями, его какъ будто не примѣчали, вызвался показать находившіеся не вдалекѣ на берегу залива колодцы, съ хорошею по словамъ его прѣсною водою. Я тотчасъ воспользовался симъ порывомъ откровенности или, лучше сказать голода, и взявъ съ собою Кульджабая, поплылъ въ косной съ казаками на SW вдоль берега. Аблай провожалъ насъ по берегу верхомъ, и доѣхавъ до копаней остановился. Поровнявшись съ нимъ, поворотили на WSS и вышедъ на землю, увидѣли колодцы. Они отстоятъ на $2^1|_2$ версты отъ лагеря; вода въ круглыхъ ямахъ отъ 2—$2^1|_2$ аршинъ глубиною; хотя лучше прежней, но къ употребленію только по нуждѣ годная.

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

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

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

Сего числа осматривалъ я гору Яманъ-Айракли.

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

валамъ разсѣяны въ большомъ количествѣ и разной величины валуны и куски плитняка, мергеля, селенита и нечистаго мѣла; въ семъ послѣднемъ попадается желѣзный колчаданъ, большею частью вывѣтрѣлый.

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

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

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

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

коему суда наши могутъ дойти скоро и пристать удобно. Вслѣдствіе сего приказано изготовиться къ отплытію.

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

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

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

Барлыбай сказывалъ мнѣ, что хотя въ другихъ мѣстахъ Туманныхъ горъ находятся ключи и при нихъ пашни, но Кизылъ-Ташъ почитается лучшимъ урочищемъ, ибо всходы на Устюртъ, мѣсто ихъ лѣтнихъ кочевокъ, и спуски къ заливу весьма пологи, и подобныхъ на всемъ пространствѣ восточнаго берега нигдѣ не встрѣчается. Отъ камня Кизылъ-Ташъ до верху Устюрта съ четверть версты отлогаго ската. Ровная поверхность послѣдняго такъ же, какъ и въ сосѣдствѣ горы Яманъ-Айракли покрыта была множествомъ плотныхъ известковыхъ камней. Нѣсколько лѣвѣе верхняго ключа возвышалась аба или памятникъ, безпорядочно складенный четвероугольникомъ надъ могилою одного киргизца.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4) Ночуютъ на степи безъ воды.

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

6) Ночуютъ безъ воды, въ лощинѣ Карасу, покрытой саксауловымъ кустарникомъ.

7) Ночуютъ на степи безъ воды.

8) Утромъ проходятъ мимо двухъ холмовъ, именуемыхъ Тюлькe-Дюртъ-Куль. Ночуютъ при колодцахъ Табынъ-Су: вода худая, но скотъ и лошади пьютъ.

9) Ночуютъ безъ воды.

10) Приходятъ въ полдень къ колодцамъ Табынь-Су дальнему; вода негодная. Здѣсь отдыхаютъ до утра.

11) Ночуютъ безъ воды у сора или сухаго солончака Барса-Кельмесъ.

12) Проходятъ урочища Джангильды-Ой; ночуютъ безъ воды.

13) Спускаются вечеромъ съ Усть-урта къ Айбугыръ-Дарьѣ, прежде бывшему рукаву Аму-Дарьи.

14) Ночуютъ безъ воды, въ саксауловомъ лѣсу.

15) Приходятъ къ старому Ургенчу (Куня-Ургенчь), при каналѣ Чаркраука.

16) Ночуютъ при урочищѣ Аманъ-Куль-Арыкѣ. Воды много. Кочуютъ туркмены.

17) Ночуютъ у горы Булдымъ-Сазь, при каналахъ.

18) Ночуютъ на урочищѣ Ташъ-Аузѣ, при каналахъ.

19) Въ полдень приходятъ въ городъ Амбаръ, вечеромъ—въ городъ Шабаръ.

20) Въ полдень городъ Кушкупыръ, вечеромъ—городъ Хива.

NB. Отъ озера Айбугыръ-Дарьи до Хивы вода вездѣ прѣсная отличная, а отъ Чаркраука почти безпрерывные каналы. Отъ Мангишлака стараго до колодцевъ Терсекена ближняго десять добрыхъ дней хода на верблюдахъ или, по крайней мѣрѣ, 15 дней съ баранами.

Скудныя пастбища на Устюртѣ не обогащаютъ адаевцевъ, подобно всѣмъ киргизскимъ родамъ, исключительно занимающимся скотоводствомъ. Вообще они бѣдны; въ обильныхъ водою ущельяхъ Туманныхъ горъ сѣютъ просо, но очень мало. Наиболѣе питаются молокомъ, въ разныхъ видахъ приготовленномъ, и отъ охоты, подстерегая въ жаркое время сходящихъ на водопой къ ключамъ и копанямъ дикихъ лошадей, горныхъ козъ, аркаровъ и сайга-

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

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

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

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

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

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

30 Іюня (12 Іюля). Вечеромъ, не подалеку отъ нашего лагеря, пристала къ берегу астраханская тюленья лодка, хозяинъ которой, Данила Захватаевъ, сказалъ мнѣ, что ободренный Истоминымъ, онъ смѣло пустился въ Мертвый Култукъ. Оставя свою кусовую съ лоцманомъ у Новинскихъ острововъ для тюленьяго промысла, онъ въѣхалъ въ Кайдакъ, зная, что подъ нашимъ по-

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

Братъ укушеннаго тарантуломъ казака, Ѳедоръ Хохлачевъ, готовясь идти на часы, схватилъ лежавшую на землѣ саблю и въ ту же секунду былъ уязвленъ скорпіономъ.[1])

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

3 (15) Іюля. Всю ночь безпокоилъ насъ перепадавшій крупный дождь. Надлежало еще налить двѣ бочки и нѣсколько боченковъ. Расплатясь съ киргизцами, а особенно съ Джумакуломъ, оставилъ я на берегу достаточный отрядъ казаковъ подъ начальствомъ есаула Веденисова и, давъ ему одно судно и одну косную, отправился со всѣми остальными къ горѣ Яманъ-Айракли. Вѣтеръ дулъ крѣпкій; мы шли по семи узловъ въ часъ и вскорѣ бросили якорь на двухъ саженяхъ глубины въ $^1/_4$ версты отъ означенной горы. Снасти наши были очень худы: ванты ослабли и мы ежеминутно ждали, что сломитъ мачты. Волны сильно воздымались и по малой ширинѣ залива, будучи очень часты, низпадали сѣдымъ гребнемъ. Не смотря на близость берега, съѣхали мы на оный съ великою опасностью. Здѣсь почва каменистѣе и слѣдственно не такъ вязка, какъ Кизылъ-Ташъ.

Въ Туманныхъ горахъ растительная сила безмѣрна. Оставлен-

[1]) При разборѣ бумагъ одного листа дневника не оказалось, примѣчаніе издателя Записокъ профессора М. Богданова.

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

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

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

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

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

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

Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ судамъ можно подходить на 15 саженъ къ берегу, а косныя, за исключеніемъ самаго конца залива, вездѣ пристаютъ кормами. Длина залива съ NNO на SSW болѣе 90 верстъ, а ширина отъ 12 до 30 верстъ. Глубина до $5^1/_4$ сажень. Восточный берегъ, какъ мы уже видѣли, обрѣзывается Туманными горами и Чинкомъ, а западный, коего сѣверная точка есть мысъ или, справедливѣе сказать, коса Тюпъ-Агырланъ, окраенъ топкими солонцами, за коими слѣдуетъ широкая гряда красныхъ песчаныхъ холмовъ. Примѣчательнѣйшія на ономъ мѣста суть колодцы: Куту, Кызыкъ и Усь-Кума, но вода въ нихъ солонцоватая, годная только для употребленія скота. Кочующіе здѣсь лѣтомъ киргизцы пьютъ кумысъ, прѣсное коровье и заквашенное овечье молоко. Здѣсь нѣтъ кустарника; ордынцы топятъ полынью и сухимъ скотскимъ пометомъ, или кизякомъ. Напротивъ того, Усть-уртъ и Туманныя горы топливомъ изобилуютъ. Здѣсь растетъ: саксулъ, баялишъ и катичубъ: весьма жаркогорящія и замѣняющія самыя лучшія дрова. Въ горахъ не мало прѣсныхъ ключей и при нихъ лощины, по коимъ киргизы съ большимъ успѣхомъ засѣваютъ просо. Лучшія для сего урочища и ключи: Кара-Тау, Кизылъ-Ташъ, Кустанъ, Сяй-Исемъ, Рмакъ, Дунгара и Каска-Джулъ.

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

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

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

По скатамъ глинистыхъ холмовъ съ надежнымъ успѣхомъ можно разводить виноградъ.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[1]) Жидовинные острова получили названіе отъ дикой маслины или лоха, именуемаго по киргизски джидою (Elaeagnus angustifolium). Прежде деревцо сіе покрывало острова, но мы не нашли ни одного кустика.

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

ПИСЬМО

купца Павла Ванюшина къ военному губернатору Уральской области генералъ-лейтенанту князю Голицыну.

Ваше Сіятельство,
Милостивый Государь,
Князь Григорій Сергѣевичъ!

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

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

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

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

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

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

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

ОТНОШЕНІЕ

начальника Закаспійскаго отдѣла [1]) военному губернатору Закаспійской области отъ 30-го іюля 1880 г., № 3129.

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

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

Кол. *Турлугулъ* 20 верстъ; всего одинъ колодецъ съ горьковатой водою.

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

Кол. *Байлепесъ* 35 верстъ, одинъ колодецъ съ прѣсною водою.

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

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

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

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

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

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

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

---

[1]) Закаспійскій отдѣлъ былъ образованъ въ 1874 и существовалъ до учрежденія Закаспійской области въ 1881 году.

Плоская

Генеральная карта

Съверо-Восточныхъ береговъ

Каспійскаго моря.

Экспедиція Карелина

1832 г.

0 2. 4. 6. 8. 10. 20. 30. Вер.

Зол.

Пр. Эрдели

Бол. Прорва.

М. Прорва.

Ов. Крайній Мирз.

Провинская коса

Ов. Бирючи

Кунтуха Бирючій

Бул. Малый.

Бул. Красный.

К. Черный рынокъ.

Ов. Лебяжій

Ов. Пустынный

Угол. Соленый.

Урочище Конь-Кол. Долгія бугры.

Ов. Новый Необитаемый Баранъ

Ов. Бирючій

Обаны Карагачскіе.

Коса старой рыбной

Ов. Новое

Бугоръ Кибитки

Колпинскій

М. Тюнка-Ата, плавн.

Кряжъ

Сол. озеро съ самосадочною солью.

Пол. Бузачи

Бугоръ Шайтанскій

Бугоръ Шайтанскій

Ов. Монашій

Бугоръ Шайтанскій

Бугоръ Шайтанскій

Бугоръ Шайтанск

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

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

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

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

Подписалъ: генералъ-маіоръ Петрусевичъ.
Скрѣпилъ: правитель канцеляріи подполковникъ Поповъ.

ОЧЕРКЪ

ДОЛИНЫ АМУ-ДАРЬИ.

Распросы Капитана 3-го Западно-Сибирскаго линейнаго батальона Быкова.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[1]) Какъ о причинахъ образованія тугаевъ, такъ равно и о причинахъ различной величины и разнообразія ихъ контуровъ позволю себѣ не говорить здѣсь подробно, какъ о предметахъ, обсужденіе которыхъ слишкомъ много отвлекло-бы отъ цѣли этого очерка.

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

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

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

Также неодинаковы и свойства почвы, составляющей верхнюю терассу: такъ, мы видимъ напр. по правому берегу рѣки, между Вакшемъ и Кафирниганомъ, Сурханомъ и Ширабадъ-Дарьей, [2]) по обѣ стороны горъ Куланъ-ашанъ и затѣмъ на всемъ простран-

---

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

[2]) Но не непосредственно у береговъ, а нѣсколько отступя внутрь материка.

ствѣ къ западу отъ кряжа горъ Ташъ-рабатъ-тау [1]) глинистую почву, покрытую разнаго вида, свойства и степени подвижности песками; остальныя-же части этого берега составляютъ или скаты близко подходящихъ горъ, или чистыя глинистыя равнины, при орошеніи вполнѣ способныя къ земледѣлію.

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

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

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

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

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

---

[1]) Одно изъ развѣтвленій Гузарскихъ горъ; лежитъ западнѣе селенія Акъ-Кумъ.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

[1]) Отъ Ташъ-рабатъ-тау и до Хазаръ-аспа.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Бурдалыкскому—правый берегъ отъ песковъ Казанъ и селенія Акъ-бурунъ у высотъ съ развалинами крѣпостцы Кушкъ (Тазиръ-узура на картѣ). Мѣсто жительства бека — укрѣпленіе Бурдалыкъ.

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

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

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

регу и до границы съ владѣніями Хивы на урочищѣ Кукертлю. Мѣсто жительства бека—укр. Кабаклы.

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

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

Племенной составъ и числительность населенія. Общая сумма всего населенія по долинѣ Аму, отъ кряжа горъ Куланъ-ашанъ,[1]) и до окончанія Кабаклинскаго бекства, достигаетъ суммы 94,000 дворовъ, или 470,000 душъ обоего пола. Подробное распредѣленіе его видно ивъ нижеслѣдующихъ таблицъ:

[1]) Въ 4—5 верстахъ къ востоку отъ г. Келифа.

РАСПРОСНЫЯ СВѢДѢНІЯ О НАСЕЛЕНІИ АМУ-ДАРЬИ.

МѢСТА И НАЗВАНІЯ СЕЛЕНІЙ.	Число населенія въ дворахъ. Татаръ.	Узбеки разныхъ родовъ.	Туркмены.	Названіе рода или отдѣленія.	Виды податей.	Примѣчаніе.
ПРАВЫЙ БЕРЕГЪ РѢКИ.						
Калифское бекство.						
Долина между г.г. Куланъ-ашанъ и Кундалянъ-тау.						
Около г. **Келифа** .	—	200	—	Узбеки разныхъ колѣнъ.	Хераджъ 1/5 урожая, танапъ и прочія мелочныя.	Выселены сюда насильно. Служатъ перевозчиками и занимаются хлѣбопашествомъ.
Селенія.						
Карнасъ . . .				Мѣстами, частію Туркменское, частію Узбекское.		Число населенія можно предполагать гораздо болѣе.
Кара-Гакши . .	—	300	300			
Чоршангу . . .						
Итого . . .	—	500	300			
Каркинское бекство.						
Долина между г.г. Кундалянъ-тау и Ташъ-рабатъ-тау.						
Селенія.						
Куръ-тугай . . .	—	—	50	**Р. Эрсари.**	Поземельная подать и зякетъ по опредѣленной нормѣ.	
Уламъ	—	—	50	Разныхъ отдѣленій.		
Дона-и-ходжи. . .	—	—	500			
Узбекъ	—	100	—	**Узбеки.** р. Кунградъ.		
Долина между г.г. Ташъ-рабатъ-тау и Фелизиданъ-тау.						
Селенія.						
Мукры	—	—	100	**Р. Эрсари.**		
Хотабъ	—	—	500	Отдѣлен и по имени селеній		
Уламъ	—	—	150			
Кокъ-тунъ-люкъ.						
Долина между г.г. Фелизиданъ-тау и Каркиче-тау.						
С. Сурхи	—	—	600	**Р. Эрсари.**		
	—	20	—	**Р. Кіинчи.**		
Къ западу отъ г. Каркиче-тау и г. Каркн	—	—	—			

Селенія.						
Ходжа-Чаибазъ или Джамбазъ . . .	—	—	7.000	**Р. Эрсари.** Отдѣленія Эски, Киркинъ, Уамъ, Урусъ, Карамгуль; между ними есть немного **Чаудоровъ.**	Поземельная подать и закетъ по опредѣленной нормѣ.	Одна большая долина съ общимъ названіемъ по имени святаго, у могилы котораго разрушенная крѣпостца; различныя части этой долины носятъ разныя названія отдѣльныхъ поселковъ. Восточная часть населена рѣже.
Баширъ	—	—	7.000	**Р. Эрсари.** Отдѣленія Иссаменглы, Кара-ходжи, Гиберды, Абуаль, Дона-и ходжи и др.		Одна долина чрезвычайно густо заселенная.
Маканъ	—	—	500	**Р. Эрсари.**		
Итого . . .	—	120	16.450	**Рода Эрсари.**		
Бурдалыкское бекство.						
Селенія.						
Кара-бурунъ . . Ислямъ	—	—	6.000	**Р. Эрсари.** Отд. Ислямъ.		Одна большая долина съ густымъ населеніемъ.
Мамашь	—	—	500			
Чакишь	—	—	300			
Джама-и-обони . .	—	—	600	Отдѣленій по имени селеній		
Джама-и-обой . .	—	—	50			
Курайшь	—	—	50			
Акь-бурунъ . . .	—	—	700	Отд. Кульджакъ и Бакауль.		
Около г. **Бурдалыка.**	300	—	—		Харадж 1/5 урожая и проч.	
Итого . . .	300	—	3.200		Поземельная подать и закетъ по опредѣленной нормѣ.	
Наразымское бекство.						
Селенія.						
Кушкь-Тайрызура.	—	—	неизв.	**Р. Эрсари.**		Число населенія весьма не велико.
Чорга, или Чорба,	—	—	500			
Акь-Кумь	—	—	300	**Р. Чаудоръ.**		
Лямба	—	—	500	**Р. Эрсари.**		

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

Или общей цифрой—31.180 дворовъ, или 155.900 душъ обоего пола; изъ этого числа Туркменъ рода Эрсари 21.550 дворовъ, или 109.705 душъ обоего пола.						
ЛѢВЫЙ БЕРЕГЪ АМУ-ДАРЬИ.						
Относительно населенія этого берега я не могъ получить повсемѣстно такія-же свѣдѣнія, какія мною добыты и приведены для населенія праваго берега; въ этомъ случаѣ счисленіе населенія этаго берега придется до извѣстной степени основывать на имѣющихся уже данныхъ для праваго.						
Владѣнія Афганистана.						
Всѣ селенія къ западу отъ г. Келифа, включая сюда селеніе Келифъ-ли и до пограничнаго арыка Кара-арыкъ, включая и селеніе Ходжасаля, населены преимущественно родомъ Эрсари, отдѣленій: Паррышкъ и Гунашъ, но между ними есть много Узбековъ; а на самой границѣ съ Бухарой поселенъ родъ Каркинъ; общую сумму всего этого населенія приблизительно можно считать до . . .	—	—	2.000	Р. Эрсари и другихъ.		Населенія тянутся очень узкой полосой вдоль берега; наибольшая ширина культурной полосы у селенія Ходжа-Саля достигаетъ до 7—8 верстъ.
	—	500	—	Р. Каркинъ и другихъ.		
Итого . . .	—	500	2.000			

Каркинское бекство.					
Отъ пограничнаго арыка Кара-арыкъ идутъ селенія Туркменъ Эрсари, вплоть до раздѣльныхъ между этимъ и Чарджуйскимъ бекствами холмовъ Кокъ-тюбе, около	—	—	26.300	Р. Эрсари. подроды: Уллутене и Гунешъ.	Поземельная подать и зякетъ по опредѣленной нормѣ.
Между поселеній этого рода находятся въ 3 ташахъ на востокъ отъ г. Карки селеніе Каркинъ или Киркинъ	—	170	—	Узбеки того-же рода.	Неизвѣстно.
Вокругъ города Карки, выселенныя сюда для охраны цитадели города . . .	—	600	—	Узбеки родовъ Кінчки и Ходжа-айранъ.	1/5 часть урожая хераджъ, танапъ и прочія мелочныя.
Итого . . .	—	770	26.300		
Чарджуйское бекство.					
Отъ раздѣльныхъ холмовъ Кокъ-тюбе и до поселеній рода Саядъ, находящихся въ 4—5 ташахъ къ Востоку отъ гор. Чарджуя сплошныя поселенія	—	—	12.150	**Р. Эрсари.** подроды Кара и Бакауль.	Поземельная подать и танапъ по опредѣленной нормѣ.
Въ 4—5 ташахъ къ востоку отъ г. Чарджуя, на протяженіи одного таша, селенія.	—	200	1.800	Туркменъ р. Валядъ и вмѣстѣ съ нимъ немного Каркинъ.	Хераджъ 1/5 часть урожая, танапъ и прочія мелочныя.
Ближе къ Чарджую на протяженій 3 ташей	—	до	12.000	**Р. Сакиръ.**	
На одной высотѣ съ предъидущими двумя родами, вдоль самой рѣки, по берегамъ .	—	—	500	**Р. Эски.**	
У самаго города Чарджуя на разстояніи одного таша по восточной его сторонѣ, во всю ширину долины	—	—	2.000	Ходжейли и Чалтутъ.	

Къ западу отъ города Чарджуя.						
По южной окраинѣ долины вдоль песковъ находятся населенія — до высоты с. Дехнау	—	до	11.000 1.000	Туркменъ р. Баядъ. Арабачи.	Хараджъ $^1/_5$ часть урожая, танапъ и прочія мелочныя.	
Въ селеніи Дехнау	—	—	500	р. Ата.		
Къ сѣверу отъ этихъ селеній вдоль берега Аму въ Амлякствахъ Чарджуя, Ходжи-кола, Боюнъ-Узуна и еще одного неизвѣстнаго мнѣ по названію, находятся поселенія.	—	до	12.000	Хедрейли.		
Въ срединѣ между вышепоименованными поселеніями, также въ селеніяхъ Дехнау, Куланчи, Гуйнюкѣ и Шанганѣ разбросаны поселенія разнаго сброднаго народа	до	1.500	—	Узбеки, Таджики, Иранцы. Туркмены.		
Итого . . .	до	1.700	52.950			
Предполагая значительное увеличеніе цифры населенія, именно родовъ Сакиръ, Баядъ и Хедрейли, полагаю, что всего населенія не болѣе	—	1.700	34.150			
Изъ коихъ	—	—	12.150	**Р. Эрсари.**		Здѣсь очень много свободныхъ и вполнѣ удобныхъ мѣстъ для поселеній, которыя если и не развиваются, то только въ силу боязни Текинцевъ.
Кабаклинское бекство.						
Поселки у Укрѣпленій:						
Мооръ	—	50	—			
Истъ-поосъ . . .	—	20	—	Разныхъ родовъ Узбековъ		
Кабаклы	до	100	—			
На тугаѣ Учь-Керсень примѣрно . . .	до	100	—			
Итого . . .	—	270	—			

Итого по этому берегу Аму	—	3.240	62.450			
Или общей суммой 65.690 дворовъ — 328.450 душъ обоего пола; въ томъ числѣ рода Эрсари 12.150 дворовъ, 60.750 душъ обоего пола.						
Общая сумма населенія долины Аму-Дарьи къ западу отъ горъ Куланъ-ашанъ и до границъ Хивы и Россіи, получится:						
Афганскихъ владѣній	—	500	2.000			
Бухарскихъ владѣній:						
Келифскаго бекства	—	500	300			
Каркинскаго . . .	—	890	42.750			
Бурдалыкскаго . .	300	—	3.200			
Наразымскаго . .	500	—	2.200			
Чарджуйскаго . .	—	7.774	35.150			
Кабаклинскаго . .	—	786	20			
Итого . . .	800	10.450	83.620			

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Не смотря на такую близость правовѣрнѣйшей Бухары, этого

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

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

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

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

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

[1]) Родъ кибитки, сдѣланной изъ одного камыша и куги.

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

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

Ниже приводится приблизительно вѣрный разсчетъ валоваго дохода танапа земли [2]), равняющійся 13 руб. сер. для земледѣльцевъ рода Эрсари и около 10.5 руб. серебромъ для остальнаго населенія долины.

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

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

---

[1]) По всей долинѣ у жителей есть арбы, такъ называемаго хивинскаго типа, но употребляются онѣ преимущественно для полевыхъ работъ и только въ немногихъ мѣстахъ—для перевозки тяжестей и то не всегда; большую-же частію тяжести возятъ на вьюкахъ. Я не знаю есть-ли арбы въ поселкахъ Эрсари лѣваго берега.

[2]) За вычетами налоговъ и стоимости сѣмянъ.

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

Затѣмъ все остальное населеніе долины, не принадлежащее къ привиллегированнымъ эрсаринцамъ, платитъ: $^1/_5$ часть урожая въ хераджъ—танапъ; зякетъ на общемъ основаніи и базарной сборъ; кипсеня официально, кажется, нѣтъ, но подъ рукой—берется.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	На одномъ танапѣ.		
	Высѣваютъ	Снимаютъ батмановъ [1]).	Отношеніе посѣва къ среднему урожаю.
Пшеница озимая . .	2 п. — фун.	— 4,5,6	— 1: 16
Джугара ранняя . .	20 „	— 5,6	— 1: 88
Таре (просо крупное) .	5 „	— 3	— 1: 190
Джугара поздняя .	20 „	— 3,4	— 1: 56
Кунакъ (просо мелкое)	5 „	— 3	— 1: 190

[1]) Батманъ Бухарскій около 8 пудовъ 16 фунтовъ, или 6 пудовъ ровно.

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

Зигирь (ленъ) свѣдѣній нѣтъ.

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

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

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

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

1 танапъ засѣвается дженушкой.

На второй посѣвъ идетъ:

4 танапа подъ мошь поздній.
4 „ „ джугару позднюю:
2 „ иногда и болѣе для дынь.
и 1—2 „ для кунака.

Рисъ вообще сѣется далеко не вездѣ.

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

Доходность земледѣлія. Средняя доходность земли при

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

	Засѣяно танаповъ.	Снято батмановъ.	Средняя базарныя цѣны въ Чарджуѣ за одинъ батманъ.	Сумма валоваго дохода при наименьшихъ цѣнахъ.
Посѣвъ озимой:			Денегъ въ	рубляхъ.
Пшеницы	8	40	17—20	136
Весенній:				
Джугара	4	20	8—10	32
Просо	2	6	6— 8	7 р. 20 к.
Кунджутъ	1	5	60	12 р.
Мошь	1	1	16—17	3 р. 20 к.
Гуза	1	2	40—45	16 р.
Рисъ	1	4½	20	20 р.
Дженушка	1	До 5-ти съ всего	мовъ за лѣто	до 5-хъ руб.
Дыни и проч. огор. овощи	1	Различно см стоположенію	отря по мѣ	до 3-хъ руб.
Второй посѣвъ:				
Джугара	4	14	8—10	22 р. 40 к.
Мошь	4	4	16—17	12 р. 80 к.
Кунакъ	2	6	Исключитель няго обихода.	но для домаш
Дыни	1	Различно		до 2-хъ руб.
Всего			около	271 р. 60 к.

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

Все населеніе долины Аму, кромѣ рода Эрсари, платитъ $^1/_5$ часть урожая въ хераджъ и, кажется, еще кефсень; туркмены-же рода Эрсари платятъ только поземельную подать, именно по двѣ теньги (40 к. сер.) съ каждаго распаханнаго танапа земли въ годъ;

отсюда, чистый валовой доходъ землепашца, откинувъ мелочныя части на покупку сѣмянъ составится: для всего населенія, не принадлежашаго къ роду Эрсари—10.5 рубля, [1]) а для рода Эрсари—13 р. сер. на танапъ земли.

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

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

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

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

[1]) Здѣсь откинуто 30 коп. сер., а у рода Эрсари 18 коп. сер. за сѣмена.

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

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

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

Отсюда, общее количество пахатныхъ земель будетъ около 370 тысячъ танаповъ; что, при общемъ валовомъ доходѣ въ 13,5 рублей на танапъ [4]), даетъ только 4.995,000 рублей валовой суммы

[1]) Шехри-сябза, Карши, Гузара и Ширъ-абда.
[2]) Какъ я вообще думаю, что и остальнаго населенія менѣе 34 тысячъ дворовъ.
[3]) 58,000 получается если изъ предполагаемаго общаго количества населенія этого рода исключить живущихъ внѣ этихъ бекствъ.
[4]) Считая въ этой цифрѣ стоимость сѣмянъ и вносимые залоги.

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

Если-же принять цифры, вносимыя родомъ Эрсари, за дѣйствительныя, и земельный надѣлъ дома—2 танапамъ, то общая сумма производительности края будетъ только около $2^1/_2$ милліоновъ руб. сер. въ годъ.

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

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

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

[1]) Еще Маіоръ Черневскій нашелъ, потомъ и я видѣлъ въ г. Карки, отлично растущій сахарный тростникъ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

На постройку самаго большаго кимэ, длиною 24—25 гязей

(10—10½ саженъ) и шириною до 8 гязей (3½ сажени) понадобится такихъ бревенъ до 200 штукъ, что обойдется въ Баширѣ 400—600 тенегъ, въ остальныхъ мѣстахъ—800—1,000 тенегъ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Дѣйствительное-же положеніе населенія, и именно туркменской его части, въ настоящее время по истинѣ жалкое. Вся долина, т. е. все населеніе долины подчинено бекамъ, изъ коихъ: Чарджуйскій—третій сынъ эмира Сеидъ-Акрамъ-ханъ, [1]) въ Келифѣ. Карки, Бурдалыкѣ—узбекъ изъ Бухары, въ Кабаклы—узбекъ едвали не изъ Ташкента, въ Наразамѣ—иранецъ. При всѣхъ ихъ масса служащихъ, всѣ амлякдары [2]) съ своими мирзами, аминами и джигитами, всѣ зякетчи [3]), наконецъ, всѣ казіи и

[1]) Тотъ самый, который, ранѣе былъ на этой должности въ г. Гузарѣ и оттуда пріѣзжалъ въ 1878 году въ г. Самаркандъ, въ качествѣ посла отъ своего отца къ Главному Начальнику края.

[2]) Сборщики податей.

[3]) Сборщики зякета.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

ЗАПИСКА

О ПУТЯХЪ ВЪ СРЕДНЮЮ АЗІЮ,

СОСТАВЛЕННАЯ

генералъ-лейтенантомъ Анненковымъ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Въ Текинскомъ оазисѣ вмѣстѣ съ мервцами считается до 400

тысячъ населенія [1]), которое до сего времени получало продукты англійскаго произведенія, но само собою разумѣется, что теперь наши товары должны вытѣснить англійскіе на туркменскихъ рынкахъ.

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

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

Августъ 1881 г.

---

[1]) Изъ нихъ въ Ахалъ-Текинскомъ оазисѣ до 30 т. семействъ или 150 т. человѣкъ и въ Мервѣ 50 т. семействъ или 250 т. человѣкъ. Ген. Петрусевичъ. Зап. Кав. Отд. Геогр. Общ. 1880 г.

МНѢНІЕ

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

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

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

Дада-Хаджи-Подша-Ходжаевъ, Ибрагимъ Джанъ-Ахуджановъ, агентъ Россійскаго общества страхованія и транспортированія кладей И. М. Зайцевскій и Персидскій подданный Хаджи-Ага-Мулла-Сафаръ-Аллгевъ и другіе.

Собранію сему предложена была присланная генералъ-лейтенантомъ М. Н. Анненковымъ записка, въ которой объясняется, что оканчивающаяся постройкою въ Закаспійской Области желѣзная дорога на протяженіи 220 верстъ отъ Михайловскаго залива до Кизылъ-арвата, предназначавшаяся преимущественно для военныхъ цѣлей Ахалъ-Текинской экспедиціи, можетъ быть весьма полезна и въ коммерческомъ отношеніи, если бы удалось привлечь среднеазіятскіе грузы къ Кизылъ-арвату по слѣдующимъ тремъ направленіямъ:

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

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

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

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

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

По выслушаніи сей записки, Собраніемъ приступлено было къ разсмотрѣнію:

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

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

Москва—Оренбургъ.	12 дней	65 к.
Отъ Оренбурга чрезъ Казалинскъ до Бухары	60 „	1 р. 20 „
Перегрузка	10 „	
Всего. . .	82 дня по	1 р. 85 к. съ пуда.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Разсчетъ провоза:

Москва—Астрахань черезъ Нижній и далѣе буксируемый пароходами	25 дней 50 коп.
Изъ Астрахани каботажными въ Мертвый Култукъ . .	5 дней 15 коп.
Отъ Мертваго Култука до Кунграда караваномъ на верблюдахъ	10 дней отъ 25 до 50 коп.
Перегрузка.	10 дней.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Милостивый Государь
Николай Николаевичъ.

Въ дополненіе письма моего, 22 Сентября прошлаго 1881 года за № 76, имѣю честь препроводить при семъ къ Вашему Превосходительству копію съ отчета Генеральнаго Штаба Подполковника Александрова о произведенной имъ рекогносцировкѣ путей отъ укр. Петро-Александровскаго до залива Мертвый Култукъ на Каспійскомъ морѣ.

Подписалъ: Гер. Колпаковскій.

ЗАПИСКА

о новомъ пути отъ г. Кунграда къ заливу Мертвый Култукъ на Каспійскомъ морѣ.

Между Кунградомъ и заливомъ Мертвый Култукъ на Каспійскомъ морѣ сообщеніе происходитъ по двумъ дорогамъ. Одинъ путь вьючный, болѣе торный, по которому ѣздятъ киргизы, другой же колесный, открытый купцомъ Ванюшинымъ, по которому два раза ходили его транспорты съ рыбой, уложенной на русскія, четырехколесныя повозки, запряженныя верблюдами. Эти дороги, выходя изъ Кунграда на разные подъемы на Усть-Уртъ, сходятся на половинѣ пути у колодца Аманъ-Джулъ въ одну дорогу къ Каспійскому морю.

Колесный путь.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

приблизительно, но всѣ числа *менѣе* дѣйствительныхъ, т. к. дроби меньше половины откинуты.

Табынъ-су	1	куб. арш.	Бишъ-Ченграу 4 и 3 к.ар.(2 кол.).
Сумбе	1	„ „	Тиссыкъ-тассъ 2 к. ар.
Акъ-Крукъ	5	„ „	Чикты-Карлыганъ 2 и 2 к. ар.
Аманъ-Джулъ	4	„ „	Батты-Катымъ $1\frac{1}{2}$, 1, $1\frac{1}{2}$(3 кол.)
Кара-кудукъ	2	„ „	Джангасъ-Ченграу 3 к. ар.
Джамурши-Метеръ	3	„ „	Кары-баянъ $1\frac{1}{2}$ к. ар.
Карымсакъ	4	„ „	Турлугулъ 4 и 3 к. ар.
Уйты	$2\frac{1}{2}$	„ „	Тянке 7, 7 и 6 (3 кол.).
Иссынъ-Казакъ	1		

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

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

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

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

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

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

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

Между Сумбе и Иссынъ-казакомъ точно также тянется колючка рѣдкими кустиками.

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

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

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

Муртыкъ весною появляется вездѣ возлѣ Атабая; лошади ѣдятъ очень охотно.

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

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

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

Берегъ Каспійскаго моря.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Вьючный путь.

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

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

Длина пути до Ирбасана 121 верста. Отъ Ирбасана до Аманъ-Джула 88 и отъ послѣдняго до Яманъ-Айраклы $227\frac{1}{2}$, такъ что весь путь этотъ короче перваго на $10\frac{1}{2}$ верстъ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

МАРШРУТЪ

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

№	Конечный путь перехода.	Число верстъ.	Характеръ перехода.	Станціи.
1	Спускъ Адчулъ.	16	Мѣстность совершенно ровная. Дорога часто пересѣкается канавами съ мостиками изъ хвороста. На 4½ в. аулъ Айранъ. На 7½ в. аулъ Кіякты. На 13½ в. болотистая рѣчка. Съ 10 в. почти до конца перехода камышъ.	У подножія Усть-Урта; хотя воды нѣтъ, но можно достать по близости. Топливо и кормъ—камышъ и гребенщикъ.
2	Дорога изъ Куня-ургенча.	37	На 1 в. подъемъ на Усть-Уртъ, средней крутизны, длиною менѣе версты. Дальше мѣстность слабо холмистая. По дорогѣ мѣстами попадается колючка и степная трава.	У перекрестка дорогъ. Воды нѣтъ. Топливо колючка, но рѣдкая и небольшая. Кормовъ нѣтъ.
3	Высохшее озеро (большая впадина).	33	Мѣстность почти ровная. Мѣстами попадается мелкая колючка.	У высохшаго озера. Воды нѣтъ. Топливо—саксаулъ (не много) и колючка. Кормовъ нѣтъ.
4	Колодезь Атабай и Ясыбай.	26½	Отъ озера подъемъ въ 1½ в. средней крутизны. На 7 в. глубокій оврагъ. Остальная мѣстность почти ровная. По дорогѣ, до 16	У колодца Атабай и Ясыбай. Одинъ колодезь: до воды 18 арш., до дна 21 арш. Вода горько-соленая съ дурнымъ запахомъ. Люди

			версты попадается колючка, дальше нѣтъ.	и животныя пить не могутъ. Топлива нѣтъ. Кормовъ нѣтъ.
5	Колодезь Табынъ-су.	31	Мѣстность почти ровная; мѣстами слабые подъемы уступами. На 29 вер. есть крупный саксаулъ и колючка.	У колодца Табынъ-су. Одинъ колодезь: до воды 7 арш., до дна 8 арш. Вода соленая и съ запахомъ, люди пить не могутъ; животныя пьютъ. Топливо-саксаулъ. Кормовъ нѣтъ.
6	Колодезь Сумбе.	31	Мѣстность слабо холмистая. На 25½ в. слѣва дорога отъ колодца Акъ-крукъ. На 27 в. начинается густой и крупный кустарникъ саксаулъ.	У колодца Сумбе. Одинъ колодезь: до воды 10 арш., до дна 11 арш. Вода хорошая. Топливо—крупный саксаулъ. Кормовъ нѣтъ.
7	Колодезь Акъ-Крукъ	20	Мѣстность почти ровная. Во второй половинѣ перехода замѣтенъ отлогій подъемъ. На 9½ в. дорога вправо на колодезь Кулкудербай.	У колодца Акъ-Крукъ. Одинъ колодезь: до воды 18 арш., до дна 23 арш. Вода солоноватая и съ слабымъ запахомъ, но могутъ пить люди и животныя. Топлива нѣтъ. Кормъ — степная трава—джузанъ.
8	Колодезь Аманджулъ.	27	Мѣстность почти ровная; замѣтенъ отлогій подъемъ. На 1 в. слѣва дорога отъ колодца Кушъ-Атагыбай.	У колодца Аманджулъ. Одинъ колодезь: до воды 30 арш., до дна 34 арш. Вода имѣетъ слабый за-

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

			подъемы и спуски средней крутизны, но не длинные. Дальше почти ровно. До 5 в. саксауловыя рощи; дальше топлива нѣтъ. На 5½ в. два колодца и могила Бишъ-Ченграу; вода хорошая.	арш., до дна 31 арш. Вода съ слабымъ запахомъ, но могутъ пить люди и животныя. Топлива нѣтъ. Кормъ—трава джузанъ.
13	Колодезь Чикты-Карлыганъ.	20	Мѣстность въ началѣ перехода ровная, а съ 8 версты холмистая. На 2 в. слѣва дорога съ лѣтнихъ кочевьевъ киргизовъ.	У колодцевъ Чикты-Карлыганъ. Два колодца: 1) до воды 12 арш., до дна 14 арш. 2) до воды 12½ арш., до дна 14½ арш. Вода въ обоихъ хорошая. Топлива нѣтъ. Кормъ—трава джузанъ.
14	Колодезь Джангасъ-Ченграу.	22¾	Мѣстность холмистая, съ частыми, хотя не длинными подъемами и спусками средней крутизны. На 11 в. влѣво значительная высота съ могилою. Съ 6 по 16 версту тянется кустарникъ, саксаулъ. На 1½ в. могила и три колодца Батта-Катымъ. Воду изъ одного могутъ пить люди, хотя она горьковата.	У колодца Джангасъ-Ченграу. Одинъ колодезь: до воды 12 арш., до дна 15 арш. Вода солонавата, но могутъ пить люди и животныя. Топлива нѣтъ. Кормъ—трава джузанъ.

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

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

Примѣчаніе 1). Вѣрныхъ оріентировочныхъ пунктовъ нѣтъ на всемъ протяженіи дороги.

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

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

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

Всего: верстъ 447.
Дней марша 17.
(безъ дневокъ).

Подлинный подписалъ: Генеральнаго Штаба,
Подполковникъ *Александровъ*.

Копія.

Приложеніе Б.

МАРШРУТЪ

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

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

			Подъемъ у колодца Кара-кудукъ и спускъ у колодца Ирбасанъ средней крутизны и не длинны (не болѣе $^1/_2$ версты). На 8-й в. и на 13-й в. бугры и кочки. На 16-й, 19-й и 36-й в. мелкая колючка. На 23-й в. дорога вправо на колодезь Ахтубе-Айдабылъ. На $14^1/_2$ в. могила и колодезь Кара-Кудукъ. Вода соленая и съ дурнымъ запахомъ.	до дна $3^1/_4$ арш. 2) до воды 2 арш., до дна 3 арш. Вода въ обоихъ горько-соленая; люди пить не могутъ, животныя пьютъ. Топливо—крупный саксаулъ въ изобиліи. Кормовъ нѣтъ.
5	Южнѣе песковъ Найза.	37	Въ началѣ перехода бугры и кочки на протяженіи болѣе версты; затѣмъ крутой, хотя короткій подъемъ и до 10-й в. дорога идетъ по скату горъ съ крутыми подъемами и спусками. Дальше мѣстность слабо холмистая. До 10-й в. крупный и густой кустарникъ, саксаулъ, дальше, до конца перехода, мелкій саксаулъ (въ концѣ крупный) и колючка.	Южнѣе песковъ Найза. Воды нѣтъ, но въ недальномъ разстояніи, въ пескахъ Найза, находится колодезь Торча-тюлей съ прѣсною водою (по показанію мѣстныхъ жителей). Топливо-крупный саксаулъ въ изобиліи. Кормъ—молодой саксаулъ.
6	У дороги на колодезь Кулкудербай.	$28^1/_2$	Мѣстность на всемъ переходѣ почти ровная. Съ правой стороны дороги отъ начала перехода до 9-й версты крупный и густой кустарникъ сак-	У дороги на колодезь Кулкудербай. Воды нѣтъ. Топливо не далеко, мелкая колючка. Кормъ—трава джузанъ.

7	Колодезь Аманджулъ.	21½	саулъ; дальше, до 21-й версты мелкій саксаулъ и колючка. Мѣстность на всемъ переходѣ слабо холмистая. До 16½ в. тянется мелкій саксаулъ и колючка. На 19½ в. дорога сходится съ колеснымъ путемъ.	У колодца Аманджулъ (см. маршрутъ колесной дороги, приложеніе А).
	Отъ колодца Аманджулъ до бухты Яманъ-Айраклы вьючный путь тотъ-же, что и колесный (см. приложеніе А).			

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

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

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

Всего: верстъ 436½.
Дней марша 16.
(безъ дневокъ)

Подлинный подписалъ: Генеральнаго Штаба,
Подполковникъ *Александровъ*.

Копія.

Приложеніе В.

ПЕРЕЧЕНЬ КОЛОДЦЕВЪ

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

Названіе колодца.	Число верстъ.	Число колодцевъ.	Глубина до воды.	Глубина до дна.	Количество воды.	Качества воды.
а) По колесному пути.			арш.	арш.	куб. арш. min.	
Атабай и Ясыбай.	112½	1	18	21	3 3/10	Большая примѣсь хлористаго натра и сѣрнистаго водорода, такъ что не только люди, но и лошади пить не могутъ. Верблюды хотя и пьютъ, но часто околѣваютъ отъ этой воды.
Табынъ-су.	31	1	7	8	1,1	Примѣсь хлорист. натра и сѣрнист. водорода. Люди пить не могутъ, лошади и верблюды пьютъ.
Сумбе . . . . . (верстахъ въ двухъ къ сѣверу кол. Сумбе-темиръ, вода такая же, какъ въ Табынъ-су).	31	1	10	11	1,1	Хорошая.
Акъ-Крукъ	20	1	18	23	5½	Слабая примѣсь хлорист. натра и сѣрнист. водорода, могутъ пить и люди и животныя.
Аманджулъ	27	1	30	34	4,4	Слабая примѣсь сѣрнист. водорода; могутъ пить люди и животныя.
Тайлякъ.	13½	1	с у	х о	й.	
Кара-кудукъ	21½	1	34	36	2,2	Слабая примѣсь сѣрнист. водорода; могутъ пить люди и животныя.
Метеръ	18½	1	33	36	3,3	Хорошая.
Карымсакъ	13	1	34½	38½	4,4	Хорошая.

Уйты. (въ одной верстѣ къ сѣверу отъ дороги).	13	1	24	26½	2¾	Хорошая.
Исенъ-казаккъ . . . (въ ½ верстѣ къ сѣверу отъ дороги).	18	1	13	14	1,1	Хорошая.
Бишъ-Ченграу . . .	5½	2	1) 15	19	4,4	Хорошая.
			2) 13	16	3,3	
Тесыкъ-тасъ	17	1	29	31	2⅕	Слабая примѣсь сѣрнист. водорода; могутъ пить люди и животныя.
Чикты-карлыганъ. .	20	2	1) 12	14	2,2	Хорошая.
			2) 12½	14½	2,2	
Батты-катымъ. . . .	1½	3	1) 9½	11	1,65	Горьковатая, но люди и животныя пить могутъ.
			2) 12	13	1,1	Примѣсь хлорист. натра и сѣрнист. водорода; люди пить не могутъ.
			3) 10	11½	1,65	Горькая, съ сильною примѣсью сѣрнист. водорода; люди пить не могутъ.
Джангасъ-Ченграу.	21¼	1	12	15	3,3	Слабая примѣсь хлорист. натра. Могутъ пить люди и животныя.
Кара-баянъ.	4½	7	1) 14¼	15½	1,1	Слабая примѣсь хлорист. натра. Могутъ пить люди.
			2) 14½	15½	1,1	Примѣсь хлорист. натра; людямъ пить трудно.
			3) 14½	16	1,65	Примѣсь хлорист. натра и сѣрнист. водорода; люди пить не могутъ.
			4) 14	15½	1,65	
			5) 13½	14½	1,1	
			6) 7)	с у х	і е.	
Турлугулъ.	15¼	2	1) 19	23	4,4	Хорошая.
			2) 19	22	3,3	Примѣсь хлорист. натра и сѣрнист. водорода, люди пить не могутъ, животныя пьютъ.

Тянке	20	1	19	25	6,6	Горькая съ примѣсью сѣрнист. водорода; люди пить не могутъ; животныя пьютъ.
Въ трехъ верстахъ влѣво отъ дороги:						
Тянке	—	2	1) $16^1/_2$	24	7,7	Хорошая.
			2) $16^1/_2$	24	7,7	Слабая примѣсь сѣрнист. водорода.
Тендыръ-булакъ . .	$12^1/_4$	2	зав	але	ны.	
(родникъ и 2 кододца)			воды	нѣ	тъ.	
Сасакъ	$21^1/_4$	1	4	5	1	Слабая примѣсь хлорист. натра; могутъ пить люди и животныя.
(на берегу Каспійскаго моря).						
Кіякта	—	1	3	$3^1/_2$	1	Примѣсь хлорист. натра; люди пить не могутъ.
(на берегу Каспійскаго моря).						
б) По вьючному пути.						
Иръ-али-хачъ-ханъ.	25	о	зер	о.		Хорошая.
Алибекъ.	60	1	зав	але	нъ.	
Кара-Кудукъ	$14^1/_2$	2	1) $8^1/_2$	10	1,65	Примѣсь хлорист. натра и сѣрнист. водорода, люди пить не могутъ; животныя пьютъ.
			2) су	хо	й.	
Ирбасанъ	$24^1/_2$	2	1) 2	$3^1/_4$	1,37	Горькая съ примѣсью хлорист. натра; люди пить не могутъ; животныя пьютъ.
			2) 2	3	1,1	
Тугустунъ-Томаръ.						Такая-же, какъ въ Ирбасанѣ.
(въ шести верстахъ къ югу отъ Ирбасана).						
Торча-Тюлей						Хорошая, по отзыву мѣстныхъ жителей.
(въ пескахъ Найза).						

Подлинный подписалъ: Генеральнаго Штаба, Подполковникъ *Александровъ*.

ТАБЛИЦА

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

Мѣсяцъ и число.	Мѣсто наблюденія.	Вечеръ 7-мь часовъ.	Утро 7 часовъ слѣдующаго дня.	Направленіе вѣтра.	Сила вѣтра.	Состояніе погоды.
1881 г.		R°	R°			
Ноября						
25	Аулъ-Айранъ . . .	— 4°	— 6°	NN W	Сильный.	Пасмурно.
26	Усть-Урть. Степь .	—10°	—9½°	NN W	Слабый.	Перемѣнно.
27	Степь	— 5	— 0	N O	Сильный.	Перемѣнно.
28	Степь	—10	— 3	N O	Сильный.	Ясно; къ вечеру тихо.
29	Степь	—18	— 8	N O	Сильный.	Ясно.
30	Колод. Атабай . .	—14½	—14	S W	Слабый.	Перемѣнно.
Декабрь.						
1	Степь	—14	—16	N O	Сильный.	Туманъ.
2	Колод. Табынъ-су .	—18½	—20	N O	Слабый.	Ясно; утромъ—туманъ.
3	Степь	—14	— 9½	N O	Слабый.	Пасмурно.
4	Степь	— 9	—12	N O	Сильный.	Утромъ снѣгъ; пасмурно.
5	Степь	—10	—10	N O	Сильный.	Снѣжный буранъ.
6	Акъ-Крукъ колод. .	—12	—18½	N O	Слабый.	Буранъ, стихъ къ вечеру.
7	Колод. Аманджуръ.	—16	—17	N O	Средній.	Ясно.
8	Степь	—17½	—18	N O	Средній.	Утромъ и вечеромъ туманъ.
9	Метеръ колод. . .	—20½	—20	S O	Сильный.	Туманъ весь день.
10	Степь	—16	—12	S O	Порывист.	Ясно.
11	Исенъ-казаккъ. . .	—10	— 8½	S O	Порывист.	Буранъ къ вечеру тише.
12	Исенъ-казаккъ . . .	—10	—10	S O	Сильный.	Пасмурно.
13	Колод. Тесыкъ-тасъ.	—12	—12	—	Тихо.	Ясно.
14	Колод. Чикты-Карлыганъ	—13	—15	S O	Рѣзкій.	Ясно.
15	Степь	—18½	—15	S O	Рѣзкій.	Ясно.
16	Степь	—15	—15	S O	Средній.	Ясно.
17	Степь	— 4	— 6	W	Средній.	Буранъ весь день.
18	Колод. Тянке . . .	— 6	— 1	W	Слабый.	Пасмурно, къ вечеру буранъ.
19	Гора Джагылганъ .	— 3	— 2	W	Сильный.	Снѣжный буранъ.
20	Берегъ	—10	—10	W	Сильный.	Ясно.
21	Яманъ	— 1	— 1½	—	Тихо.	Пасмурно.
22	Айраклы	— 2	— 3	—	Тихо.	Пасмурно.
23	Колод. Тянке . . .	— 7	— 8	S O	Сильный.	Пасмурно.
24	К. Кара-баянъ . .	—15	—20	S O	Средній.	Пасмурно.
25	Степь	—19	—19	S O	Слабый.	Ясно.

26	Степь	—14	—19½	—	Тихо.	Утромъ—туманъ, потомъ ясно.
27	К. Исенъ-казаккъ .	—18	—20	—	Тихо.	Ясно.
28	К. Карымсакъ. . .	— 8	—11	S O	Средній.	Ясно.
29	К. Кара-Кудукъ . .	— 9	— 5	S W	Слабый.	Перемѣнно, утромъ туманъ.
30	К. Аманджулъ. . .	— 8	— 4	—	Тихо.	Пасмурно.
31	Степь	— 5	— 4	N W	Средній.	Пасмурно.
1882 г. Январь.						
1	Степь	— 3½	— 2½	S O	Средній.	Пасмурно.
2	Степь	— 2½	— 3	—	Тихо.	Пасмурно; туманъ.
3	Степь	— 6	— 4	N O	Средній.	Пасмурно, днемъ оттепель.
4	Степь	— 4	— 5	N O	Средній.	Пасмурно.
5	Степь (внизу) . . .	— 5	— 5	N O	Слабый.	Пасмурно; утромъ туманъ.
6	9 верстъ отъ г. Кунграда.	— 7½	— 7	N W	Слабый.	Пасмурно.
7	Г. Кунградъ. . . .	— 7	— 4	W	Слабый.	Пасмурно.

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

Генеральнаго Штаба, Подполковникъ *Александровъ.*

ВЫПИСКА

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

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

Въ этомъ послѣднемъ отношеніи издержки эксплоатаціи не окупали ежегодно производившихся расходовъ.

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

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

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

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

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

Подписалъ: Военный Министръ генералъ-адъютантъ Ванновскій.

ЖУРНАЛЪ № 1

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

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

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

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

Предварительно обсужденія этого вопроса, коммисія выслушала:

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

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

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

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

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

по имѣвшимся тогда свѣдѣніямъ, о состояніи Аральской флотиліи и о судоходствѣ по р. Сыръ-Дарьи. При чтеніи этихъ записокъ, начальникъ флотиліи, капитанъ 2-го ранга, Озеровъ, заявилъ:

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

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

3) Замѣчено также, что вода нижняго теченія Сыръ-Дарьи, отъ форта № 2 до Казалинска, размываетъ свое илистое дно такъ, что въ настоящее время во многихъ мѣстахъ обнаруживаются подводные камни; особенно они замѣтны противъ урочищъ Майлибашъ, Акъ-суатъ, Акъ-Джаръ и далѣе до почтовой станціи Хорхутъ. Камни эти, однако, не препятствуютъ движенію судовъ, такъ какъ глубина воды въ этихъ мѣстахъ не меньше 3-хъ футовъ.

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

5) Относительно времени поднятія уровня воды въ Сыръ-Дарьѣ,

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

Капитанъ 2-го ранга Озеровъ, замѣтилъ также, что исчисленный въ запискѣ Главнаго Штаба дефицитъ по содержанію флотиліи за 13 лѣтъ всего въ 552,000 руб., возросъ въ настоящее время, если принять во вниманіе финансовые результаты 1880 и 1881 годовъ, о которыхъ имѣются уже свѣдѣнія, не менѣе какъ до 750,000 руб.

Выслушавъ изложенные документы и заявленія, коммисія перешла къ обсужденію поставленнаго въ началѣ засѣданія вопроса, причемъ остановилась на нижеслѣдующихъ соображеніяхъ:

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

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

Что пароходство по ней можетъ имѣть значеніе, какъ средство для передвиженія командъ, казенныхъ и частныхъ грузовъ, и только впослѣдствіи, съ развитіемъ торговли государства, способствовать удешевленію перевозки мѣстныхъ продуктовъ Туркестанскаго края въ центральную Россію и обратно.

Что существующія суда не могутъ служить для выполненія этихъ требованій; почему военное вѣдомство признало уже необходимымъ, въ виду сокращенія безполезныхъ расходовъ, отказаться совершенно въ будущемъ 1883 году отъ плаванія этихъ судовъ и въ смѣту расходовъ будущаго года не внесено кредитовъ по эксплоатаціи Аральской флотиліи, а равно предположило прекратить комплектованіе самой команды.

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

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

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

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

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

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

Что дальнѣйшее ее сохраненіе, въ настоящемъ положеніи, послужитъ только къ непроизводительному расходу казенныхъ средствъ.

И что согласно этихъ двухъ положеній, Аральская флотилія

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

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

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

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

ВѢДОМОСТЬ

о поступленіи на станцію Оренбургъ для дальнѣйшаго отправленія по желѣзной дорогѣ (пудовъ).

Названіе мѣсяцевъ.	Кожъ и овчинъ выдѣланныхъ и не выдѣланныхъ.			Хлопка пресованнаго.			Хлопка не пресованнаго.			Шерсти и шерстяныхъ оческовъ.			Шелку.			Шелковыхъ оческовъ.			Сѣмени цитварнаго.		
	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.
Январь	22.379	12.117	7.481	1.484	421	—	51.964	16.254	26.644	12.768	6.610	5.879	—	1.913	1.713	1.126	1.086	158	—	9.637	1.207
Февраль . . .	7.117	13.734	1.622	63	—	2.191	7.584	25.151	25.992	12.329	12.561	3.134	—	2.376	784	30	483	661	—	646	1.764
Мартъ	1.345	3.460	7.848	—	2.739	3.270	3.611	23.001	40.904	1.590	22.128	4.583	13	840	1.292	14	2.277	418	360	3.024	3.632
Апрѣль	4.374	12.660	5.156	—	1.996	375	1.837	8.572	22.907	657	2.502	346	178	2.210	299	68	—	813	—	6.950	1.739
Май	52.553	19.136	11.907	—	3.564	4.403	518	48.151	24.232	11.945	8.291	582	—	1.929	1.333	439	2.221	601	—	29.344	1.220
Іюнь	37.643	25.878	8.672	988	5.770	19.213	11.452	50.570	68.831	21.131	17.555	8.083	198	1.684	658	740	1.046	1.546	—	58.328	167
Іюль	59.719	72.135	45.115	12.115	44.063	71.218	86.601	121.766	132.587	33.110	70.436	48.759	1.410	1.488	1.307	374	567	666	—	11.699	3.993
Августъ . . .	29.162	12.368	14.705	61.055	26.382	77.782	81.072	34.303	34.493	56.844	48.751	61.175	12	690	486	392	168	737	130	5.381	—
Сентябрь . . .	37.218	21.381	21.576	14.173	22.454	25.991	63.884	28.789	17.891	61.311	27.771	60.091	836	754	428	1.838	1.076	550	11.722	11.563	6.902
Октябрь . . .	13.868	9.923	8.292	18.714	13.292	12-949	51.936	26.146	15.853	34.283	36.880	15.499	994	2.557	1.643	738	1.260	1.411	8.318	17.757	1.692
Ноябрь. . . .	11.710	10.372	7.124	6.243	2.141	12.659	24.957	22.240	19.856	17.129	11.036	9.510	2.521	1.537	2.064	980	908	1.159	3.000	6.095	1.810
Декабрь . . .	11.054	14.083	14.822	3.562	—	4.640	15.987	17.157	21.785	10.224	14.429	10.125	1.927	2.252	1.175	359	—	1.222	8.751	6.096	—
Всего . .	288.142	227.247	154.320	118.397	122.822	234.691	401.403	422.100	451.975	273.321	279.950	227.766	8.089	20.230	13.182	7.098	11.092	9.942	32.281	166.520	24.126

Начальникъ Статистическаго стола *П. В. Вендриховскій.*

ВѢДОМОСТЬ

о прибытіи по желѣзной дорогѣ

Названіе мѣсяцевъ.	Вина винограднаго.			Сахару и сахарнаго песку.		
	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.
Январь	252	99	361	25.560	24.260	27.445
Февраль	564	549	44	28.803	30.524	31.127
Мартъ	303	1.396	784	24.141	13.243	25.400
Апрѣль	1.516	1.010	362	10.617	11.035	10.989
Май	2.183	1.958	1.306	19.047	12.573	16.422
Іюнь	2.427	3.104	793	17.190	12.056	19.917
Іюль	6.046	6.746	2.282	7.361	18.905	17.384
Августъ	7.302	3.037	2.046	25.828	20.749	12.538
Сентябрь	3.125	4.225	5.820	14.415	18.227	16.858
Октябрь	1.339	1.016	1.903	8.826	15.836	33.891
Ноябрь	1.304	120	447	11.344	31.644	27.286
Декабрь	605	211	178	24.821	29.850	19.942
Всего	26.966	23.481	16.326	217.953	238.902	259.199

Начальникъ Статистическаго стола *П. В. Вендриховскій.*

МОСТЬ

на ст. Оренбургъ (пудовъ).

Товаровъ бакалейныхъ.			Товаровъ мануфактурныхъ.			Ч а ю.			Желѣза разнаго не въ дѣлѣ и желѣзныхъ издѣлій.		
1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.
6.216	5.413	4.818	24.244	33.559	22.984	4.366	6.792	4.398	1.734	3.959	3.485
4.355	4.504	3.978	21.112	31.995	30.569	4.786	4.786	5.022	992	3.680	1.470
811	3.540	1.249	5.594	35.554	7.292	1.144	6.475	4.880	493	2.458	1.334
1.319	1.107	5.259	8.517	42.087	32.616	1.408	3.140	3.114	440	1.826	4.579
3.283	2.178	13.943	30.207	43.113	29.589	9.391	3.524	8.675	18.847	21.446	18.866
8.213	5.621	6.686	22.393	48.331	34.016	8.520	6.865	5.877	31.750	21.189	18.993
4.337	4.964	4.965	29.185	28.198	29.609	6.230	2.762	4.055	8.275	2.196	4.328
8.603	8.670	6.478	42.779	67.829	52.617	13.792	10.687	8.568	7.057	6.685	3.062
12.551	10.523	7.511	69.388	70.535	84.816	11.036	10.151	10.443	11.201	10.962	9.302
5.615	7.644	5.645	27.287	23.081	20.129	2.965	4.130	2.813	3.691	3.654	2.366
3.202	5.764	2.308	19.503	15.759	13.539	1.702	1.481	2.595	1.392	1.805	1.902
3.595	3.068	2.267	31.137	17.746	16.800	4.116	3.377	1.819	1.965	1.535	1.096
62.107	62.996	65.107	331.346	457.787	374.576	69.456	64.170	62.249	87.838	81.395	70.783

СРАВНЕНІЕ ПУТЕЙ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III. Путь отъ Москвы черезъ Красноводскъ.

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

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

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

Въ итогѣ сравненія всѣхъ четырехъ путей оказывается:

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

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

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

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

доставить имъ возможность проникнуть въ болѣе отдаленныя части Средней Азіи.

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

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

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

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

Генеральнаго Штаба, Полковникъ *Бѣлявскій.*

КОПІЯ

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

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

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

ОТЗЫВЪ

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

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

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

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

а) Людей.

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

всего. . 13,648 человѣкъ.

б) Тяжестей при нихъ.

Собственно путеваго довольствія.

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

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

в) Вещеваго довольствія и медикаментовъ

Въ 1878 году . . .	19,539 п. 33 ф.
„ 1879 „ . . .	28,431 „ 10 „
„ 1880 „ . . .	25,013 „ 7 „
„ 1881 „ . . .	23.912 „ 11 „
„ 1882 „ . . .	9,615 „ 10 „
Итого . .	106,511 п. 31 ф.

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

а) Молодыхъ солдатъ съ ихъ семействами.

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

б) Тяжестей неизмѣняемыхъ.

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

в) Вещеваго довольствія и медикаментовъ.

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

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

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

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

Поставлено подъ свозъ людей.

Верблюдовъ	634	на	6,908 р. 95 к.
Подводъ одноконныхъ .	2,157	„	17.507 „ 90 „
Пароконныхъ	33	„	233 „ 36 „
Всего на. . .			68,911 р. 41 к.

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

ОТЗЫВЪ

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

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

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

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

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

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

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

На перевозку людей:

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

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

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

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

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

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

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

За Главнаго Интенданта генералъ-лейтенантъ Шульманъ.
Начальникъ отдѣленія полковникъ Отто.

ОТЗЫВЪ

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

Туркестанскому Генералъ-Губернатору.

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

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

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

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

На перевозку людей:

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

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

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

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

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

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

ОТЗЫВЪ

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

Въ Главный Штабъ.

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

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

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

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

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

За Помощника Начальника Управленія, Полковникъ

Правитель Канцеляріи, Подполковникъ

ОТЗЫВЪ

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

Въ Главный Штабъ (по Азіятской части).

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

въ 1878 году	. .	4.351 пуд.	7 фунт.
„ 1879 „	. .	3.271 „	14 „
„ 1880 „	. .	2.805 „	25 „
„ 1881 „	. .	2.463 „	5 „
„ 1882 „	. .	2.529 „	36 „
	Всего . .	15.421 пуд.	7 фунт.,

что составляетъ среднимъ числомъ въ годъ по 3084 пуда; изъ

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

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

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

Начальникъ Отдѣленія

СВѢДѢНІЯ

О СУДОХОДНОЙ ЧАСТИ АМУ-ДАРЬИ *).

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

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

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

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

---

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

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

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

Приближаясь къ возвышенности Кашикъ-дупине-тау, рѣка съуживается до 220 метровъ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

По мнѣнію кап.-лейт. Зубова, такое значительное увеличеніе скорости при ширинѣ рѣки отъ $2\frac{1}{2}$ до 3 километровъ и небольшой относительно, глубинѣ, вяжется съ предположеніемъ, что дно рѣки ниже Карки на нѣкоторомъ разстояніи идетъ небольшими террасами или порогами, которые и увеличиваютъ его паденіе.

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

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

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

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

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

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

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

Узкій проходъ Дуль-дуль-отлоганъ [1]), лежитъ между крутыми

---

[1]) У Хивинцевъ существуетъ преданіе, что узкость эту перескочилъ (отлоганъ) конь ихъ хана Дуль-дуль, (собственное имя).

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

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

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

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

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

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

Отъ Петро-Александровска до Нукуса, глубина рѣки простирается отъ 6 до 7,5 метровъ (20 — 30 футовъ) и только противъ Ханки, гдѣ рѣка значительно разширяется (отъ 6 до 8 километровъ), глубина фарватера уменьшается, на протяженіи около 30 килом. до (6 и $5\frac{1}{2}$ фута) 1,83 и до 1,67 метра.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Сравнивая количество воды въ Аму-дарьѣ съ таковымъ же количествомъ въ другихъ рѣкахъ, оказывается—количество воды на *Сыръ-дарьѣ* у форта Перовскаго при низкой водѣ равно 31.850 куб. ф. въ секунду; у Казалинска также при низкой водѣ 6.475 куб. фут., итого, если эти данныя вѣрны, только одна $^1/_5$ часть массы воды доходитъ до Казалинска, а $^4/_5$ теряется въ безчисленныхъ болотахъ, мелкихъ озерахъ, образуемыхъ Кара-Узякомъ. Не смотря на эту потерю, плаваніе между фортомъ № 2 и Казалинскомъ все-таки доступно судамъ съ большой осадкой.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

нисто-песчаныхъ берегахъ, отъ 3 до 6 ф. высотою, густо поросшихъ таломъ, ветлою, джидою и кустарникомъ гребенщика и колючки, а въ низовьяхъ и саксауломъ, заросли котораго далеко вдаются въ глубь степи и служатъ большимъ запасомъ топлива. Отъ истока Пурхана внизъ берега Куваншъ-Дж. понижаются до $^1|_2$ фута и только у оз. Кунграда поднимаются до $2^1|_2$ ф. Берега низовьевъ рукава густо заросли камышемъ. Преобладающая ширина Куваншъ-джармы, на протяженіи $139^1|_2$ верстъ до оз. Кунграда, равняется отъ 30—35 сажень, мѣстами увеличиваясь до 60 сажень и уменьшаясь до 6 сажень, причемъ наименьшая ширина встрѣчается въ протокахъ, ведущихъ въ оз. Кунградъ. Господствующая глубина 9 и 10 футовъ по фарватеру, но въ верховьяхъ встрѣчается и $2^1|_2$ ф. на меляхъ; въ разширеніяхъ рукавовъ и въ низовьяхъ, на мѣстѣ отдѣленія съ правой стороны протока Караколъ. Скорость теченія въ малую воду доходитъ до 3 и $1^1|_2$ ф., а въ большую до $5^1|_2$ ф. и мѣстами пріобрѣтаетъ такую силу, что пароходъ Перовскій, въ 40 силъ, съ баржею на буксирѣ, тащило назадъ; въ подобныхъ случаяхъ поднимались вверхъ съ помощію людей. Грунтъ—глина съ пескомъ. Куваншъ-Дж. очень извилиста, и многія колѣна ея круты и коротки. Благодаря частымъ поворотамъ, рѣка богата отмелями, которыя образовываются вслѣдствіе обвала береговъ и деревьевъ, подмываемыхъ въ большую воду; по рѣкѣ часто встрѣчаются каюки, спускающіеся внизъ или поднимающіеся вверхъ за саксауломъ.

Куваншъ-Джарма, въ 14 верстахъ отъ истока, съ лѣвой стороны отдѣляетъ протокъ Когейли, и не доходя 8 верстъ до озера Кунградъ—съ правой протокъ Кара-Колъ, идущій къ базару Клычъ-Кала, около которой останавливались пароходы Аральской флотиліи для выгрузки тяжестей и перетаскивались вверхъ на каюкахъ. Изъ другихъ протоковъ заслуживаетъ вниманія *Пурханъ* по своей многоводности и направленію. Выходя изъ Куваншъ-Джармы при поворотѣ ея на юго-западъ, протокъ течетъ 20 верстъ на сѣверъ; и затѣмъ, недоходя $1^3|_4$ вер. до восточной окраины Даукаринскихъ озеръ, онъ поворачивалъ прежде на востокъ и вливался въ озера очень узкими протоками. Въ 1879 г. по приказанію начальника Чимбайскаго участка, въ узкомъ перешейкѣ прорытъ каналъ съ цѣлью

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Озеро *Клы* есть первое изъ озеръ и заливовъ, соединяющихъ рѣку съ моремъ; осадки рѣки и песокъ сдуваемый NO вѣтрами, образовали въ южной части озера сплошную песчаную мель, мѣстами обнаженную, съ глубинами отъ $^1/_2$ до $2^1/_2$ ф., хотя мѣстами на этой мели встрѣчаются глубины въ 10 и 14 ф. По западную сторону мели, вдоль густыхъ камышевыхъ зарослей остается проходъ отъ 1, 5 до 2 сажень шириною и отъ 5—7 ф. глубины. По свидѣтельству мѣстныхъ жителей, въ малую зимнюю воду черезъ озеро съ моря не могутъ проходить большіе каюки. Въ слѣдующихъ къ морю озерахъ или плесахъ глубины измѣняются отъ 9 до 13 футъ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ленiи течетъ до горки Барлы, возвышающейся на 50 футъ надъ окрестностью. На этомъ первомъ участкѣ, на разстоянiи 40 вер. до соединенiя съ Тиля-баемъ ширина рукава измѣняется отъ 20 до 30 сажень, рукавъ отличается своею прямизною.

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

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

Отъ истока до впаденiя въ Ай-Куль Ишанъ протекаетъ на протяженiи 62 верстъ, въ берегахъ сухихъ въ верхнемъ и среднемъ теченiи и въ болотистыхъ въ нижнемъ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Съ западной стороны озера вытекаетъ извилистый протокъ

Заиръ-Тарша, отъ соединенія котораго со стоячею почти водою протока Куня-Дарьи, идущаго отъ западнаго направленія, начинается Улькунъ-Дарья; другой собственно судоходный протокъ, выходящій изъ Кара-Куль, называется *Исамъ-бай*, который, пройдя $5^1/_2$ верстъ, дѣлится на 2 вѣтви, изъ которыхъ лѣвая идетъ на западъ подъ названіемъ Кокъ-Дарьи, а другая течетъ въ сѣверномъ направленіи подъ названіемъ Уантамакъ.

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

Все разстояніе отъ устья Ишана до соединенія притока Исамъ бая съ Куня-Дарьей, до образованія собственно Улькунъ-Дарьи, около 42 верстъ.

Улькунъ-Дарья отъ истока до разв. укрѣпленія Акъ-кала, на разстояніи 65 верстъ, течетъ въ крутыхъ глинистыхъ и песчаныхъ берегахъ отъ 4 до 14 фут. высотою.

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

Ширина Улькунъ-Дарьи измѣняется отъ 30 до 130 саж. при господствующей ширинѣ въ 60 до 80 саж. Господствующія глубины по фарватеру отъ 11 до 42 ф., теченіе отъ 3 у верховьевъ до $1^1/_2$ фута у Акъ-кала. Грунтъ—глина и песокъ.

Улькунъ-Дарья, въ 5 верстахъ отъ крѣпости Акъ-кала къ сѣверу впадаетъ въ море четырьмя рукавами. Первый изъ рукавовъ—Улькунъ-Аяге, впадаетъ въ море, пройдя 11 вер. отъ истока. Въ 6 верст. далѣе отдѣляется на SW незначительный рукавъ Пурханъ въ $1^1/_4$ верстъ, далѣе выходитъ на сѣверъ небольшой рукавъ Кичкине-Дарья, а на NW рук. Акай-Узякъ, который ошибочно названъ на картѣ 1873 г. Кичкине-Дарья. Часть рѣки между истоками рукавовъ Улькунъ-Аяге и Кичкине-Дарья носитъ также названіе Абазъ-аяге. Перечисленные рукава несутъ съ собою въ море незначительное количество осадковъ $\frac{1}{16,382}$, но, накопляясь мало по малу, они образовали баръ изъ песку и ракушки. Баръ рукава Кичкине-Дарья состоитъ изъ ряда подводныхъ и надводныхъ полосъ, которыя запираютъ выходъ въ море, оставляя

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

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

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

Глубины и ширины рукавовъ Улькунъ-Дарьи слѣдующія:

	Глубины.			Ширина.
	наибольш.	господств.	наименьш.	
Улькунъ-аяге	27	12—14	6	30—120
Абасъ-аяге	25	13—14	6	30— 60
Кичкине-дарья . . .	24	13	6	15— 30
Акай-Узякъ.	17	13	6	25— 45

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

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

Рѣка Улькунъ-Дарья отъ соединенія Куня-Дарьи съ протокомъ Заиръ-Тарша до моря течетъ на протяженіи всего 78 верстъ.

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

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

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

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

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

Послѣ осмотра инженеръ Валуевъ доносилъ слѣдующее:

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

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

диціи въ 1880 году, какъ текущіе оказались въ 1881 г. совершенно сухими.

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

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

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

а) Развѣтвленіе Ишана у Бурлы-Тау, гдѣ широкій лѣвый рукавъ, не имѣющій никакого судоходнаго выхода, уходитъ по направленію къ Ай-Кулю, а правый, имѣющій хорошій выходъ, узокъ и маловоденъ. Плохой путь простирается здѣсь на $6\frac{1}{2}$ верстъ, имѣетъ узкости до 15 сажень и 4 крутыхъ поворота. Глубина на этомъ пространствѣ почти вездѣ болѣе 2-хъ сажень, скорости большія. Черезъ $6\frac{1}{2}$ верстъ сказанный лѣвый рукавъ даетъ про-

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

б) Слѣдующаго развѣтвленія Ишана на 6 протоковъ, въ 6 верстахъ выше озера Саванъ-Куль. Здѣсь на протяженіи $3^1|_2$ вер. существуютъ узкости до 10—12 сажень при большой извилистости протоковъ и очень большихъ скоростяхъ, достигающихъ до 6—7 футъ въ секунду.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Бійджабъ и Саркраукъ текутъ въ глинистыхъ берегахъ, которые отъ 6 футъ въ верхнемъ теченіи доходятъ до $1^1|_2$ футъ въ нижней части. Въ началѣ берега поросли кустами гребенщика и колючки, а въ среднемъ и нижнемъ теченіи камышемъ.

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

Ширина рукавовъ отъ 35-ти до 10 сажень при глубинахъ въ 7 и 9 футъ и наименьшей въ 4 фута; скорость теченія отъ 3 до $1^1|_2$ ф., грунтъ—глина.

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

Недоходя около $3^1|_2$ верстъ до Кунграда, Куня-Дарья отдѣляетъ къ нему проходъ, называемый Ханъ-Ябъ, а сама дѣлаетъ колѣно на NW, и раздѣляется на два рукава, изъ нихъ лѣвый

Талдыкъ, имѣетъ сѣверное направленіе, а правый, называвшійся прежде Улькунъ-Дарья, носитъ нынѣ названіе Куня-Дарьи.

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

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

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

Свѣдѣнія о плаваніи пароходовъ Аральской Флотиліи по р. Аму-Дарьѣ [1])

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

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

[1]) Заимствованы изъ дѣлъ Азіятской части Главнаго Штаба.

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

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

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

Дальнѣйшее движеніе представлялось тогда невозможнымъ и флотилія вернулась къ Казалинску.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Вверхъ по теченію пароходъ шелъ со скоростію отъ 43—62½ верстъ до Чарджуя и отъ 17 до 38 и 55—отъ этого пункта къ Ходжа-саля въ день. Медленное вообще движеніе объясняется неизвѣстностью русла рѣки и отсутствіемъ лоцмановъ; кромѣ того особая медленность плаванія отъ Чарджуя была слѣдствіемъ еще того, что на этомъ протяженіи производилась съемка рѣки.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Капитанъ 2-го ранга Брюховъ находитъ необходимымъ также имѣть два рода пароходовъ: по озерамъ и дельтѣ, онъ признаетъ самыми удобными пароходы съ задними колесами, съ машиною въ 210 индикаторныхъ силъ, съ углубленіемъ до $2^1/_2$ ф., а прочіе размѣры чтобы равнялись таковымъ же у парохода „Перовскій (107 футъ длины, 21 ширины).

Для рѣки же Аму, капитанъ 2-го ранга Брюховъ признаетъ возможнымъ устраивать пароходы, не стѣсняясь ни въ ширинѣ, ни въ длинѣ корпуса, только съ условіемъ, чтобы они имѣли осадку не болѣе 2 футъ, съ машиною въ 100 номинальныхъ силъ, которая развивала бы 300 и до 350 индикаторныхъ силъ и чтобы пароходъ, съ баржею на буксирѣ, имѣлъ противъ теченія не менѣе 5 верстъ въ часъ.

Для болѣе успѣшнаго плаванія пароходовъ, Зубовъ и Брюховъ полагаютъ, раздѣливъ рѣку на участки, сообразно ширинѣ и измѣненію фарватера, поручить каждый изъ нихъ, за извѣстное вознагражденіе, надзору мѣстныхъ рыбаковъ, которые, плавая ежегодно на свои промыслы, прекрасно изучили рѣку.

Для этой цѣли необходимо имѣть на хивинскихъ и бухарскихъ берегахъ лоцманскія станціи, причемъ лоцмана могли бы служить въ то же время сторожами топлива. Полезная мѣра эта не потребовала бы большихъ расходовъ и, въ значительной мѣрѣ, окупалась бы болѣе быстрыми рейсами пароходовъ, а слѣдовательно, меньшей тратой топлива.

Относительно продолжительности навигаціи, указаніемъ можетъ служить время замерзанія рѣки Аму. Въ нижнемъ своемъ теченіи, по наблюденіямъ 1874—1875 годовъ у Нукуса, она была покрыта льдомъ съ половины января до послѣднихъ чиселъ февраля, въ зиму же 1876—1877 годовъ у Петро-Александровска, рѣка была подъ льдомъ съ 10 января по 5 февраля.

Въ бухарскихъ предѣлахъ, Аму замерзаетъ ежегодно на короткое время до мередіана Чарджуя. Далѣе, вверхъ, она замерзаетъ только мѣстами и то лишь на самое непродолжительное время. Но выше впаденія рѣки Кукши, Аму-Дарья замерзаетъ ежегодно.

Генеральнаго штаба полковникъ Бѣлявскій.

Апрѣль 1883 г.

ТОРГОВЫЕ ПУТИ
ВЪ СРЕДНЮЮ АЗІЮ.

Одною изъ главныхъ причинъ медленнаго развитія русской торговли въ средней Азіи, особенно въ ханствахъ Бухарскомъ и Хивинскомъ, слѣдуетъ признать неудобство сообщеній между этими странами и Европейской Россіей. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что какъ ввозъ изъ Средней Азіи въ Россію сырыхъ продуктовъ такъ и вывозъ изъ нея мануфактурныхъ и другихъ издѣлій русской промышленности непремѣнно увеличились бы въ значительныхъ размѣрахъ, если бы пути сообщенія допускали болѣе удобную и дешевую доставку товаровъ. Въ настоящее время сообщеніе производится караваннымъ способомъ по вьючнымъ путямъ, исходнымъ пунктомъ которымъ служитъ Оренбургъ. Въ Туркестанъ караваны направляются большею частью черезъ города Орскъ, Тургай, Туркестанъ и Чимкентъ, а въ Хиву и Бухару—черезъ Орскъ и Казалинскъ. Кромѣ своей значительной длины (черезъ Тургай до Ташкента 1705 вер., черезъ Казалинскъ до Бухары 1660 верстъ и до Хивы 1490 верстъ), пути эти представляютъ значительныя неудобства: движеніе на верблюдахъ весьма медленно, всего среднимъ числомъ около 25 верстъ въ сутки, приходится проходить песчаныя или подверженныя разливамъ мѣстности, представляющія затрудненія даже для вьючнаго движенія и наконецъ каждый день перевьючивать верблюдовъ, причемъ происходитъ неизбѣжная порча товаровъ, подверженныхъ кромѣ того всякимъ климатическимъ невзгодамъ во время трехъмѣсячнаго странствованія по пустыннымъ степямъ подъ открытымъ небомъ. Понятно, что при подобныхъ условіяхъ, находится

мало желающихъ употреблять свой трудъ и капиталы на торговлю, подверженную всякимъ случайностямъ; она идетъ медленно, вяло и существуетъ громадное возвышеніе цѣнъ на провозимый товаръ. Слѣдовательно, необходимо изыскать способы устроить болѣе дешевое, а, главное, болѣе удобное сообщеніе. При этомъ возникаетъ вопросъ: нельзя ли примѣнить къ дѣлу натуральные пути изъ Европейской Россіи въ среднюю Азію, т. е. рѣку Волгу, Каспійское море и р. Аму-Дарью? Обѣ рѣки вполнѣ судоходны не только для лодокъ или барокъ, но и для пароходовъ, а море издавна служило для торговли. Водный путь представляетъ еще и ту выгоду, что при довольно быстрой и сохранной доставкѣ товаровъ, стоимость ихъ провоза значительно меньше, чѣмъ при другихъ способахъ перевозки. Постройка кизылъ-арватской желѣзной дороги, вызванная военными требованіями навела на мысль воспользоваться ею для торговыхъ сношеній съ Персіей, Хивой и Бухарой. Но дорога эта, представляя выгоды для сообщеній съ Персіей, едва ли можетъ быть признана удобопримѣнимою для торговли съ Хивой и особенно съ Бухарой. До Хивы отъ Кизылъ-Арвата около 500 верстъ, и хотя это разстояніе не очень велико, но часть дороги, между колодцемъ Игды и Сары-Камышской котловиной, проходитъ по песчаной, безводной степи, гдѣ сообщеніе возможно только вьючное, на верблюдахъ, да и то съ трудомъ. Что же касается до Бухары, то до нея отъ Кизылъ-Арвата, черезъ Мервъ, около 900 в.; дорога проходитъ, большею частію, песчаными степями и не представляетъ ровно никакихъ удобствъ, а путь черезъ Хиву еще болѣе кружный.

Кромѣ дороги изъ хивинскаго оазиса на Кизылъ-Арватъ, есть еще одно направленіе, по которому возможно устроить торговый путь, а именно, отъ дельты Аму-Дарьи, черезъ плоскогорье Усть-Уртъ, къ сѣверной части Каспійскаго моря.

Разсматривая описанный путь, можно замѣтить, что онъ представляетъ большія выгоды, какъ относительно близости, такъ и удобства сообщенія, даже при перевозкѣ товаровъ на повозкахъ, не говоря уже о желѣзной дорогѣ. Транспорты отъ самой Твери или Нижняго-Новгорода идутъ водою до бухты Яманъ-Айраклы, отсюда проходятъ 450 верстъ сухимъ путемъ на повозкахъ и

слѣдуютъ далѣе по Аму-Дарьѣ, если они предназначены въ Хиву, то 300 верстъ, а если въ Бухару, то 680 верстъ, до крѣпости Усты. Можно отправлять ихъ и дальше, такъ какъ Аму-Дарья, по изслѣдованіямъ, судоходна для пароходовъ до Хозретъ-Имамы, т. е. почти до верховьевъ. Если же не пользоваться Аму-Дарьей, то отъ Яманъ-Айраклы до Бухары сухимъ путемъ около 1160 верстъ и дорога гораздо лучше, чѣмъ теперешняя въ 1660 верстъ. 500 верстъ для караваннаго движенія на верблюдахъ представляютъ огромную разницу не только относительно времени и дешевизны, но и вѣроятности доставки товаровъ въ исправномъ видѣ, тѣмъ болѣе, что большую часть пути они будутъ слѣдовать на повозкахъ, безъ ежедневной перегрузки, а отъ Кунграда до бухарской границы (ур. Ичке-Яръ) 400 в. по населенной мѣстности. Затрудненія при наймѣ верблюдовъ и дорогая плата за нихъ (отъ 20—25 р. въ мѣсяцъ лѣтомъ и 30 р. зимою), существующія теперь въ хивинскомъ оазисѣ, едва ли будутъ имѣть мѣсто, когда здѣсь пойдетъ торговый путь, а значеніе нынѣшняго упадетъ. Что же касается до Хивы и дельты Аму-Дарьи, изъ которыхъ товары при эксплоатаціи пути чрезъ Усть-Уртъ будутъ перевозиться на повозкахъ всего на разстояніи 500—700 в., взамѣнъ нынѣшнихъ 1490 верстъ вьючнаго движенія, то громадная выгода очевидна. Здѣсь возможно только сравненіе съ путемъ на Кизылъ-Арватъ, но и при этомъ сравненіи всѣ преимущества остаются за путемъ на бухту Яманъ-Айраклы. Правда, отъ Хивы до Кизылъ-Арвата 500 в., а до Яманъ-Айраклы 740 в., но первый путь проходитъ частью по песчаной, безводной степи, гдѣ едва возможно даже вьючное движеніе, а послѣдній по хорошей колесной дорогѣ. Притомъ же г. Хива находится въ самой южной части оазиса и, подвигаясь къ сѣверу, разстоянія до Кизылъ-Арвата все увеличиваются; такъ, дельта Аму-Дарьи, которая по плодородію почвы, будетъ имѣть, безъ сомнѣнія, большое торговое значеніе въ будущемъ, находится отъ перваго въ 790 в., а отъ второй въ 450 в. Кромѣ того, выигрывается болѣе половины пути по Каспійскому морю и перегрузка на кизылъ-арватской желѣзной дорогѣ.

Въ заключеніе считаю необходимымъ прибавить, что, по моему

мнѣнію, устройство колеснаго, даже почтоваго сообщенія чрезъ Усть-Уртъ, соединенное съ значительными расходами, принесетъ, конечно, свою долю пользы, но все-таки будетъ только временное. Лицамъ, настолько интересующимся нашей средне-азіятской торговлей, чтобы употребить свой трудъ и капиталы на обезпеченіе ея развитія, слѣдуетъ, не прибѣгая къ подобнымъ, такъ сказать, полумѣрамъ, прямо положить ей прочное основаніе устройствомъ чрезъ Усть-Уртъ рельсоваго пути, который, имѣя всего около 500 верстъ длины, не представитъ, по свойствамъ мѣстности, никакихъ техническихъ трудностей, свяжетъ бассейнъ Аму-Дарьи, т. е. бухарскій и хивинскій оазисы съ Европейской Россіей и упрочитъ за нашей торговлей въ этихъ мѣстностяхъ первенствующее значеніе [1]).

Подписалъ В. Александровъ.

---

[1]) Заимствовано изъ «Новаго Времени» № 2495.

НОВЫЙ ПУТЬ
ВЪ СРЕДНЮЮ АЗІЮ.

Наше движеніе въ Среднюю Азію и занятіе Ташкента, Ферганы, Самарканда, устьевъ Аму-Дарьи предоставили нашему вліянію не только эти области, но и сосѣднія ханства: Хиву и Бухару. Русская торговля, которая до шестидесятыхъ годовъ велась черезъ посредство средне-азіятцевъ, получила новый толчекъ и въ короткое время учетверила свои обороты. Русскіе люди не нуждаются теперь въ посредничествѣ туземцевъ и ведутъ сами на свой страхъ активную торговлю, которая, однакожъ, не распространяется пока далѣе Бухары, Хивы, а въ послѣднее время и Мерва. Между тѣмъ, еще Петръ Великій смотрѣлъ гораздо дальше. Соображая планы подчиненія своей державѣ Хивы и Бухары, онъ думалъ проложить путь нашей торговлѣ въ Индію. Правда, эти замыслы основывались на гадательномъ предположеніи о возможности воспользоваться водами Аму-Дарьи для устройства непрерывнаго воднаго пути изъ Каспія до Хивы и далѣе, но самая мысль и теперь не утратила своего значенія. Какъ тогда, такъ и теперь Средняя Азія можетъ служить станціею для нашихъ сношеній съ Индіею.

Но и помимо этого средне-азіятскія владѣнія сами по себѣ пріобрѣли на столько серьезное значеніе для нашей промышленности, военныхъ силъ и политики, что устройство скорѣйшаго и удобнѣйшаго пути для сношеній съ ними пріобрѣтаетъ съ каждымъ годомъ все большее и большее значеніе.

До послѣдняго времени главнѣйшими путями въ Среднюю Азію

служили два направленія: черезъ Западную Сибирь и черезъ Оренбургъ. Первое, какъ болѣе кружное, имѣетъ и имѣло второстепенное значеніе. Направленіе на Оренбургъ было господствующимъ, и движеніе товаровъ на немъ постоянно усиливалось. Занятіе нами Красноводска и ахалъ-текинскаго оазиса, постройка желѣзной дороги до Кизылъ-Арвата—указали новое направленіе. Всѣ эти пути пролегаютъ по тѣмъ направленіямъ и проходятъ черезъ тѣ мѣстности, которыя служили для движенія нашихъ войскъ. Но ихъ нельзя признать самыми удобными. Стоитъ взглянуть на карту, чтобы видѣть, что въ этомъ послѣднемъ отношеніи путь отъ Мертваго Култука, черезъ Усть-Уртъ, къ Кунграду представляетъ гораздо болѣе выгодъ. Важность этого пути и выгодность его была оцѣнена уже давно. Еще въ 1832 году Карелинъ, посланный изслѣдовать Мертвый Култукъ, находилъ этотъ путь кратчайшимъ и удобнѣйшимъ. Неудача въ 1839 г. втораго хивинскаго похода, постоянныя враждебныя къ намъ отношенія Хивы и адаевцевъ, волненія киргизъ въ оренбургскихъ степяхъ, опасенія туркменскихъ разбоевъ заставили забыть этотъ путь. Ново-Александровское укрѣпленіе, стоявшее на этомъ пути съ 1834 до 1848 г., было упразднено. Но новый рядъ событій, усмиреніе Хивы и текинскій погромъ измѣнили положеніе дѣлъ. Не было болѣе основаній опасаться за разбои ни со стороны киргизъ, ни со стороны туркменъ. Купецъ Ванюшинъ, уралецъ, въ 1878 г. отправилъ первый этимъ путемъ рыбу изъ Аральскаго озера къ Волгѣ. Шагъ этотъ былъ оцѣненъ въ Туркестанѣ, и генералъ Колпаковскій командировалъ полковника Александрова изслѣдовать этотъ путь. Результаты его изслѣдованій показали, что путь по Усть-Урту отъ Кунграда до Мертваго Култука вполнѣ пригоденъ для колеснаго движенія, и имѣются признаки, что въ этомъ направленіи въ прежнее время совершалось большое торговое движеніе. Въ 1883 году по этому же пути проѣхалъ генералъ Черняевъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, выяснилась судоходность Мертваго Култука и, слѣдовательно, возможность воднаго пути до Астрахани. Вопросъ объ этомъ былъ рѣшенъ также еще въ 1832 году изслѣдованіями упомянутаго Карелина, но, къ несчастію, его записки и карта не были обнародованы, и только въ

1883 году первыя изъ нихъ изданы русскимъ географическимъ обществомъ. Чтеніе записокъ и его морская карта Мертваго Култука показываютъ, что въ промежуткѣ между Буинскими островами и полуостровомъ Бузачи существуетъ постоянный фарватеръ отъ 6—10 футъ глубины, что въ Мертвомъ Култукѣ имѣется прекрасная гавань съ приглубыми берегами, такъ что въ бухтѣ, названной Карелинымъ *Несельроде*, суда могутъ останавливаться въ 100 саженяхъ отъ берега, на глубинѣ 14 футъ.

Прежде чѣмъ идти далѣе, постараюсь отвѣтить на одно возраженіе, которое мнѣ часто приходилось слышать. Говорятъ, что сѣверо-восточные и восточные вѣтры могутъ настолько согнать воду, что плаваніе будетъ невозможно. Необходимо сказать, что лоція Каспійскаго моря и записки Карелина ясно свидѣтельствуютъ, что вѣтры эти — не господствующіе въ той мѣстности, что скорѣе наоборотъ, тамъ преобладаютъ вѣтры юго-западные и западные, которые нагоняютъ воду въ Мертвый Култукъ. Вѣтры въ этомъ послѣднемъ весьма перемѣнчивы и, слѣдовательно, они не могли бы надолго мѣшать судоходству, но главное, самое представленіе оказывается въ корнѣ невѣрнымъ. При сѣверныхъ вѣтрахъ дѣйствительно воду отгоняетъ отъ сѣверныхъ береговъ, а такъ какъ послѣдніе очень отлоги, то въ нѣкоторыхъ мѣстахъ появляется дно на нѣсколько верстъ, но изъ этого не слѣдуетъ, чтобы обнажился весь проливъ въ 100 верстъ шириною. Напротивъ, сѣверный и сѣверо-западный вѣтры, отгоняя воду съ одной стороны, нагоняютъ ее на южный берегъ, гдѣ и дѣйствительно имѣется фарватеръ.

При восточныхъ вѣтрахъ вода также выгоняется изъ Мертваго Култука, но при его значительной глубинѣ это явленіе представляется для залива совершенно незамѣтнымъ; что же касается прохода изъ Каспійскаго моря въ Мертвый Култукъ, то здѣсь эти вѣтры, едвали могутъ значительно понизить уровень воды. Это послѣднее предположеніе подтверждается записками Карелина, изъ дневника котораго, отъ 10 и 11 Іюля, очевидно, что при возвращеніи изъ Мертваго Култука, при попутномъ т. е. восточномъ вѣтрѣ глубина прохода не только не уменьшилась, но можно за-

ключить, что она увеличилась, такъ какъ Новинскіе острова, ясно видимые при западныхъ вѣтрахъ, были покрыты волнами.

Эти факты и соображенія показываютъ, что сообщеніе Астрахани съ Яманъ-Айраклы можетъ продолжаться безпрерывно во все навигаціонное время. Сдѣлаемъ еще одно замѣчаніе: выгоды воднаго сообщенія для большихъ разстояній настолько громадны, что серьезныя мелководья рѣкъ Волги, Амура, Оби, временами появляющіяся на нихъ, не мѣшаютъ развитію тамъ цѣлаго коммерческаго флота. Пароходы этихъ рѣкъ, и другихъ спѣшатъ воспользоваться полноводьемъ, чтобы проникать въ верховья притоковъ, въ другое время недоступныхъ для плаванія.

Затѣмъ остается еще другой водный участокъ прямо отъ Кунграда. Въ этомъ пунктѣ путь по Усть-Урту соприкасается съ великою средне-азіятскою рѣкою. Невольно является вопросъ, нельзя ли воспользоваться ею для коммерческихъ сношеній съ Среднею Азіею и прилегающими къ ней странами.

Наше правительство давно оцѣнило выгодное значеніе Аральскаго озера и рѣкъ, въ него впадающихъ.

Мысль объ устройствѣ здѣсь русскаго судоходства не умерла съ Петромъ Великимъ. Спустя семь лѣтъ, когда киргизская степь присягнула на подданство Россіи, императрица Анна Іоанновна приказывала, въ 1732 году, Кириллову построить нѣсколько судовъ на Уралѣ и при первой возможности перевести ихъ на Аральское море. Мысль эта осуществилась, не ранѣе какъ спустя 100 лѣтъ, когда наши укрѣпленія появились на Сыръ-Дарьѣ. Тамъ были заведены сначала парусныя шхуны, а затѣмъ и пароходы Аральской флотиліи. Послѣдняя немедленно занялась изслѣдованіями моря, а затѣмъ и рѣкъ. Первая попытка опредѣлить судоходность Аму-Дарьи была сдѣлана во время посольства въ Хиву и Бухару полковника (нынѣ генералъ-адъютанта, графа) Игнатьева. Попытка эта не вполнѣ увѣнчалась успѣхомъ. Капитанъ Бутаковъ успѣлъ проникнуть только до Кунграда, но изслѣдованія и наблюденія другихъ членовъ миссіи на пути изъ Хивы въ Бухару показали, что Аму-Дарья представляетъ всѣ удобства для судоходства.

Въ 1873 году, во время хивинскаго похода, аральская фло-

тилія также не успѣла проникнуть въ русло Аму-Дарьи. Этого удалось достигнуть только въ слѣдующемъ году. Затѣмъ опыты плаванія не прекращались до 1878 года, причемъ пароходъ „Самаркандъ“, имѣвшій 167 фут. длины, 3 ф. осадки и до 213 индикаторныхъ силъ, доходилъ до Ходжа-Саля. Дальнѣйшее плаваніе признавалось въ то время неудобнымъ по политическимъ соображеніямъ.

Независимо опытовъ плаванія, производились изслѣдованія рѣки морскими офицерами. Въ результатѣ тѣхъ и другихъ оказалось, что Аму-Дарья судоходна отъ нашего укрѣпленія Нукуса вверхъ до Фейзабада, въ юго-восточной части Бухарскаго ханства, на протяженіи около 1,180 верстъ, отъ Нукуса внизъ до Аральскаго моря, на протяженіи 190 верстъ, она раздѣляется на нѣсколько рукавовъ и образуетъ обширную дельту. Движеніе судовъ и даже довольно значительныхъ пароходовъ возможно по рукавамъ дельты; но для правильнаго судоходства здѣсь необходимы нѣкоторыя предварительныя работы. Такимъ образомъ, въ настоящее время Аму-Дарья представляетъ готовый путь на протяженіи почти 1,370 верстъ, который ведетъ изъ Россіи въ Среднюю Азію и къ Афганистану.

Глубина рѣки въ самое неблагопріятное время года доходитъ до *одного* метра (3 фута $3^1|_2$ дюйма); при этомъ она почти круглый годъ свободна отъ льда. По наблюденіямъ въ укрѣпленіи Нукусъ, т. е. въ сѣверной ея части, она покрывается льдомъ съ половины января до послѣднихъ чиселъ февраля, въ бухарскихъ же предѣлахъ она замерзаетъ на короткое время до меридіана Чарджуя, а далѣе она замерзаетъ только мѣстами.

Аму-Дарья представляется весьма многоводною, несмотря на то, что протекаетъ на протяженіи 1,200 верстъ, не получая притоковъ. Количество воды, по наблюденіямъ, произведеннымъ 13-го августа 1874 года у Питняка, при скорости теченія въ 7,54 ф., при высокомъ стояніи уровня, равнялось 160,369 куб. фут. въ секунду, а для низкаго — 133,388 куб. фут. Ниже хивинскаго оазиса, почти у Нукуса, при скорости теченія 4,37 ф., при высокомъ стояніи уровня—75,640 куб. фут., при низкомъ—46,134.

Волга выше впаденія въ нее Камы расходуетъ 68,600 куб. фут. въ секунду при ординарной водѣ.

Данныя эти показываютъ полную доступность Аму-Дарьи для плаванія по ней всевозможныхъ рѣчныхъ судовъ, по крайней мѣрѣ такихъ же, какъ и на Волгѣ.

Все сказанное до сихъ поръ свидѣтельствуетъ, что движеніе по всѣмъ тремъ участкамъ пути въ отдѣльности возможно и удобно.

Сравнивая весь этотъ путь съ другими, по которымъ производится сообщеніе съ Туркестаномъ, оказывается, что онъ, какъ изложено въ сравненіи путей, ведущихъ въ Среднюю Азію, гораздо удобнѣе, и перевозка на немъ товаровъ дешевле, что было признано нижегородскимъ ярмарочнымъ комитетомъ.

Несмотря на всѣ выгоды новаго пути, на тѣ удобства, которыя представляетъ водная транспортировка кладей, русская торговля продолжаетъ до сихъ поръ пользоваться другими путями, и всѣ товары отъ Бухары и обратно слѣдуютъ по караваннымъ путямъ отъ 1,500 до 2,000 верстъ, подвергаясь ежедневной нагрузкѣ и разгрузкѣ въ продолженіи сотни дней.

Такое положеніе вещей съ русской стороны объясняется отчасти разбоями, которые производили въ прежнее время туркмены по берегамъ Аму-Дарьи. Но это, однакожъ, не мѣшало мѣстнымъ жителямъ заниматься сплавомъ товаровъ на каюкахъ, которые поднимали около 1,000 пудовъ груза.

Мы, русскіе, не разъ пользовались каюками для перевозки тяжестей войскъ. Число этихъ судовъ и размѣръ движенія по Аму были бы и теперь несравненно болѣе, еслибы эмиръ бухарскій не запретилъ бы своимъ подданнымъ строить каюки, опасаясь, какъ бы ими не воспользовались туркмены для своихъ набѣговъ [1]).

Генералъ-адъютантъ Кауфманъ, преслѣдуя основную мысль правительства, стремившагося предоставить русской торговлѣ средства пользоваться водами Аму, послѣ взятія Хивы, заключилъ, въ 1873 году, съ владѣтелями Бухары и Хивы договоры, на основаніи которыхъ русскимъ пароходамъ и судамъ, какъ правительствен-

[1]) Быковъ—«Очеркъ долины Аму-Дарьи».

нымъ, такъ и частнымъ, предоставляется, въ предѣлахъ этихъ ханствъ, свободное плаваніе по рѣкѣ. Русскіе имѣютъ право, гдѣ окажется удобнымъ, устраивать свои пристани и склады; утвержденіе мѣстъ для нихъ зависитъ отъ русской власти, а ихъ охраненіе лежитъ на обязанности бухарцевъ и хивинцевъ. Русскіе купцы имѣютъ право держать въ городахъ этихъ ханствъ торговыхъ агентовъ для наблюденія за правильностью взиманія пошлинъ.

Эти условія вполнѣ обезпечиваютъ положеніе нашего купечества, но до сихъ поръ оно не воспользовалось ни естественнымъ путемъ, ни тѣми гарантіями, которыя предоставляются этими договорами.

Такое сдержанное отношеніе нашего купечества можетъ быть объяснено не иначе, какъ только отсутствіемъ знакомства съ мѣстными условіями, а за послѣднее время и желаніемъ воспользоваться правительственною субсидіею. Прежде еще можно было ссылаться на грабежи туркменъ, но послѣ погрома при Геокъ-Тепе, послѣ того, какъ разбойники, напавшіе на нашихъ топографовъ, были взяты среди Мерва и казнены въ Асхабадѣ, такая ссылка не имѣетъ смысла, тѣмъ болѣе, что нашъ караванъ былъ въ самомъ Мервѣ и благополучно вернулся. Мѣстнымъ жителямъ туркмены не мѣшаютъ плавать на каюкахъ, какъ же они могутъ помѣшать плаванію пароходовъ, команда которыхъ могла бы имѣть оружіе, котораго нѣтъ у туркменъ? [1])

Указываютъ также на недостатокъ топлива. Что касается этого предмета, то прежде всего нужно сказать, что суда аральской флотиліи отапливались мѣстнымъ топливомъ, которое ростетъ по берегамъ Сыръ-Дарьи. На Аму-Дарьѣ находятся цѣлые непочатые углы этого матеріала. У Дау-Каринскихъ озеръ десятки квадратныхъ верстъ сплошь покрыты саксауломъ; на самой рѣкѣ и вдоль рѣки ростетъ талъ, саксаулъ, и топливо на первое время можетъ быть добыто отъ мѣстныхъ жителей. Впослѣдствіи же топливомъ можетъ служить нефть или каменный уголь, привозимые изъ Каспійскаго моря или добываемые въ Туркестанѣ.

---

[1]) Послѣ заявленія Мервцами покорности, положеніе русскихъ купцовъ сдѣлалось еще болѣе благопріятнымъ.

Наконецъ, самый важный вопросъ—можно-ли ожидать отъ предпринятаго дѣла барыша?

Въ данномъ случаѣ барышъ обусловливается числомъ прибрежнаго населенія, количествомъ тѣхъ грузовъ, для которыхъ передвиженіе по рѣкѣ окажется выгоднѣе, и тѣхъ сношеній, которыя предвидятся между центральною Россіею съ одной стороны и Среднею Азіею съ Афганистаномъ съ другой.

Прежде всего здѣсь примутъ участіе жители, которые разселились вдоль самой рѣки: Аму-Дарьинскаго отдѣла 133,000, Хивинскаго ханства до 400,000 душъ, Бухары до 2,000,000, племена: сакары 15,000, эрсары 150,000 и чаудоры 86,000; жители Бадакшана, Кундуза, Балха и сѣвернаго Афганистана до 1.000,000, итого до 3.784,000, которые непосредственно примыкаютъ къ рѣкѣ. Затѣмъ, въ сферу вліянія Аму-Дарьи должно включить Сыръ-Дарьинскую область 1.002,000, Ферганскую область 675,000, Зеравшанскій округъ 360,000, итого 2.037,000, всего же 6.821,000 жителей, для которыхъ новый путь оказывается болѣе дешевымъ и наиболѣе скорымъ для сношенія съ центральною Россіею, чѣмъ всѣ другіе.

Сравнивая послѣднюю цифру жителей съ населеніемъ Обскаго бассейна и Амурскаго, мы находимъ: собственно въ Обскомъ бассейнѣ, гдѣ плаваетъ до 32 пароходовъ, обитаетъ около 2.300,000, если же причислить Акмолинскую, Семипалатинскую, Семирѣченскую области, то получится всего около 4,000,000. Пароходы на Оби заведены всѣ на частныя средства, безъ всякой поддержки правительства. Собственно на Амурѣ, гдѣ живетъ 84,000, въ Забайкальской области 467,000, въ Иркутской губ. 383,000, всего 934,000, дѣйствуютъ въ настоящее время 12 субсидированныхъ и 33 частныхъ, всего 45 пароходовъ.

Пароходство на Аму-Дарьѣ доставитъ жителямъ Средней Азіи возможность легкаго сбыта своихъ произведеній и удешевитъ доставку русскихъ мануфактурныхъ товаровъ, что поведетъ за собою ихъ болѣе широкое распространеніе не только по правой сторонѣ Аму, но и по лѣвой въ Афганистанѣ, а, можетъ быть, вызоветъ сношенія и съ Индіею, до которой отъ Келифа на берегу Аму-Дарьи остается 600—650 верстъ черезъ Баміанъ.

Пароходство по Аму-Дарьѣ вступитъ въ конкурренцію съ существующими караванными путями. Послѣдніе, при всѣхъ своихъ неудобствахъ, имѣютъ пока громадное преимущество въ томъ отношеніи, что въ нихъ уже установились извѣстные порядки и имѣются извѣстные подрядчики (караванъ-баши) и транспортныя конторы, которые получаютъ товаръ на конечномъ пунктѣ и обязуются его доставить по назначенію. Разъ сдавши свой грузъ, хозяинъ его уже не заботится о немъ до назначеннаго срока. На разсматриваемомъ пути, на первое время, этого удобства, конечно, не будетъ. Но нѣтъ сомнѣнія, что вмѣстѣ съ пароходствомъ разовьются товарищества транспортированія кладей, которыя будутъ страховать доставку товаровъ до мѣстъ назначенія и съ успѣхомъ замѣнятъ грубый способъ перевозки посредствомъ караванъ-башей.

Выгоды же новаго пути: скорость, дешевизна, и большая правильность доставки невольно привлекутъ къ себѣ, если не всѣ, то большую часть грузовъ, которые слѣдуютъ теперь на Оренбургъ и Красноводскъ.

Понятіе о размѣрахъ предстоящаго на первое время движенія могутъ дать цифры пудовъ главнѣйшихъ статей обмѣна, между центральною Россіею и Среднею Азіею, которыя провозятся нынѣ черезъ Оренбургъ. Средняя Азія отправляетъ:

Кожъ и овчинъ около	230	т. п.
Хлопка пресованнаго	154	„ „
Хлопка непресованнаго.	425	„ „
Шерсти и шерстяныхъ оческовъ	259	„ „
Шелку	13,5	„ „
Шелковыхъ оческовъ	9	„ „
Цытварнаго сѣмени	70	„ „
Итого около . . .	1160,5	т. п.
Изъ Россіи отправляется: вина виноградnаго .	227,5	т. п.
Сахару	206,5	„ „
Товару бакалейнаго	63	„ „
Товаровъ мануфактурныхъ	387	„ „
Чаю.	63	„ „
Желѣзныхъ товаровъ и жел. издѣлій . . .	76	„ „
Итого. . . .	818	т. п.

Такимъ образомъ, въ оба конца передвигается между Россіею и Туркестаномъ, не считая людей, только главныхъ предметовъ обмѣна болѣе 2 милл. пудовъ. Вся эта масса грузовъ направляется теперь черезъ Оренбургъ и всею своею тяжестью давитъ на увеличеніе цѣнъ перевозки; съ устройствомъ же новаго пути на первое время часть, а потомъ и большинство этихъ грузовъ, изберетъ болѣе выгодное направленіе на Мертвый Култукъ. Непремѣннымъ послѣдствіемъ этого обстоятельства явится пониженіе цѣнъ на доставку по прежнимъ путямъ, а также, въ силу конкурренціи, и улучшеніе самыхъ способовъ доставки.

Приведенныя цифры показываютъ, что пароходство по Аму-Дарьѣ и Мертвому Култуку, привлекая хотя часть грузовъ, могло бы существовать какъ коммерческое предпріятіе само по себѣ, независимо отъ всякихъ казенныхъ субсидій. Тѣмъ не менѣе наше купечество, которое уже теперь ведетъ немалые торговые обороты, продолжаетъ довольствоваться караванною перевозкою въ ущербъ собственнымъ интересамъ.

Можетъ быть, въ этомъ отношеніи вліяетъ неудачный опытъ въ комерческомъ отношеніи Аральской флотиліи. Но напрасно смотрятъ на эту флотилію, какъ на торговое предпріятіе. Въ свое время она предназначалась для перевозки войскъ и казенныхъ грузовъ съ цѣлью облегчить военныя дѣйствія, и она исполнила это дѣло. Коммерческая дѣятельность была для нея дѣломъ побочнымъ. Флотилія имѣла кромѣ того задачею доказать судоходность Аральскаго бассейна, что также исполнила. Такимъ образомъ, она расчистила путь для частной предпріимчивости и въ настоящее время закрыта, какъ предпріятіе, отжившее свое время. Если она не исполнила большаго, то врядъ-ли и могла исполнить; причинами были: незнакомство со свойствами аральскаго бассейна и стремленіе ограничить затраты на дѣло, не вполнѣ выясненное, этимъ объясняется и неудовлетворительность устройства пароходовъ, отъ которыхъ требовали, чтобы они плавали по рѣкамъ и Аральскому морю. Они были тяжелы для рѣчнаго плаванія, сидѣли слишкомъ глубоко до 4 фут. и были слишкомъ слабы для плаванія по Аральскому морю, тѣмъ не менѣе они дѣлали то и другое.

Опасенія, будто судоходство невозможно, потому что движеніе хлопка производится только послѣ сбора, и что товары не будутъ выжидать навигаціи, оказываются совершенно не имѣющими основанія. Таблицы прибытія грузовъ на станцію Оренбургъ изъ степи и по желѣзной дорогѣ показываютъ, что грузы прибываютъ и отправляются почти равномѣрно круглый годъ, а слѣдовательно во время навигаціи они будутъ двигаться по рѣкѣ, если это для нихъ окажется выгоднымъ, въ чемъ нѣтъ, конечно, сомнѣнія.

Частное пароходство, удешевивъ и облегчивъ перевозку грузовъ, дастъ новый толчекъ къ развитію торговли. Въ настоящее время движеніе по двумъ участкамъ новаго пути, по Усть-Урту и Каспійскому морю, уже началось. Движеніе это никогда не приметъ серьезнаго размѣра, пока не будетъ открыто пароходство по Аму-Дарьѣ. Для развитія и процвѣтанія послѣдняго имѣются въ наличности, какъ мы видѣли, всѣ данныя.

Въ заключеніе позволяемъ себѣ сказать, что, не смотря на всѣ преимущества новаго пути, вопросъ о постройкѣ рельсовой дороги по Усть-Урту представляется теперь, въ экономическомъ отношеніи, невыгоднымъ и преждевременнымъ. Желѣзная дорога не можетъ окупаться по слабому еще развитію движенія грузовъ между центральною Россіею и Среднею Азіею, что представляется наглядно изъ слѣдующихъ общихъ соображеній. Эксплоатація версты дороги стоитъ не менѣе 3 т. руб., а для 450 верстъ 1.350,000. Чтобы покрыть этотъ расходъ, необходимо, принимая единообразный тарифъ въ $^1/_{12}$ съ пуда и версты, чтобы желѣзная дорога перевозила на всемъ своемъ протяженіи около 3,5 м. пудовъ платнаго груза.

Если же принять во вниманіе процентъ на капиталъ и погашеніе, то количество перевозимаго груза должно возрасти вдвое или втрое, т. е. доходить до 7—9 мил. пудовъ, тогда какъ въ настоящее время обращается только четвертая часть этого количества, которое при конкурренціи другихъ путей никогда не пойдетъ въ цѣломъ по новому направленію. Необходимо имѣть въ виду, что дорога по Усть-Урту во время четырехъ—пяти зимнихъ мѣсяцевъ, когда замерзаютъ Мертвый Култукъ, и совсѣмъ не будетъ работать, въ это же время ею нельзя будетъ пользоваться и для

другихъ могущихъ встрѣтиться государственныхъ потребностей. Полагаемъ, что для торговли собственно, на первое время, будетъ большимъ уже облегченіемъ возможность, товары, перевозимые нынѣ вьючнымъ способомъ, передвигать на пароходахъ и телѣгахъ.

Генеральнаго Штаба Полковникъ Бѣлявскій.

Іюнь 1883 года.

ПРЕДСТАВЛЕНІЕ

Туркестанскаго генералъ-губернатора о желѣзной дорогѣ черезъ Усть-Уртъ.

Необходимость соединить съ Россіей наши Средне-Азіатскія области, соприкасающіяся съ состоящими подъ вліяніемъ Англіи, такъ очевидна и всѣми такъ понимается, что проложеніе рельсоваго пути къ Туркестану несомнѣнно было бы уже осуществлено при моемъ предмѣстникѣ, если бы Министръ Финансовъ призналъ возможнымъ принять расходъ, по гарантіи, на счетъ государственнаго казначейства.

Удостоенный Высочайшаго довѣрія Вашего Величества назначеніемъ начальникомъ Туркестанскаго края, я, со дня этого назначенія, былъ озабоченъ соображеніемъ—какимъ способомъ построить Туркестанскую желѣзную дорогу съ наименьшими для государственнаго казначейства расходами.

Избравши, какъ Вамъ Государь уже извѣстно, кратчайшій путь для соединенія двухъ главныхъ артерій Россіи и Средней Азіи: Волги и Аму-Дарьи, я пришелъ къ убѣжденію, что могу осуществить проложеніе дешеваго рельсоваго, передвижнаго пути, на разъединяющемъ эти двѣ соединительныя рѣки пространствѣ, не испрашивая новыхъ расходовъ изъ государственнаго казначейства, а извлекая для сего средства изъ могущей быть, при особыхъ мѣропріятіяхъ, экономіи отъ цѣнъ, по которымъ, въ настоящее время, обходится казнѣ перевозка ея грузовъ и передвиженіе людей, и изъ попытки вытѣснить въ Закаспійской области, а оттуда въ Хивѣ и Бухарѣ потребленіе индійскаго чая, привозимаго теперь въ Бухару англичанами черезъ Афганистанъ, японскимъ или хотя бы и тѣмъ же индійскимъ, къ которому туркмены, хивинцы и бухарцы привыкли, но который бы привозился для сего русскими купцами безпошлинно въ тотъ пунктъ Мерт-

ваго Култука, гдѣ устроится нашъ постъ и откуда начнется дорога по Аму-Дарьѣ, и въ Красноводскъ. Само собою разумѣется, что извлеченіе выгодъ изъ этихъ двухъ источниковъ возможно лишь для частной предпріимчивости, при полномъ содѣйствіи Правительства, хотя и безъ затраты денегъ. Съ своей стороны Туркестанскій Генералъ-Губернаторъ обяжется за постъ на Култукѣ, а подлежащій начальникъ въ Красноводскѣ за Красноводскъ свидѣтельствовать и высылать Министру Финансовъ удостовѣренія, что все количество индійскаго или японскаго зеленаго чая, пропущеннаго черезъ Россію безпошлинно въ эти пункты, доставлено и сложено для продажи туркменамъ, хивинцамъ и бухарцамъ.

Предлагая этотъ контроль, я считаю долгомъ упомянуть, что китайскій чай средне-азіятцы не употребляютъ, а зеленый чай не въ употребленіи въ Россіи. Доказательствомъ перваго служитъ тотъ фактъ, что разрѣшенный Молчанову и Шевцову, при предмѣстникѣ моемъ, безпошлинный провозъ китайскаго чая въ Туркестанъ не прививается. Чая этого тамъ не хотятъ покупать и предпочитаютъ платить пошлину, которую начали взимать въ Туркестанѣ при моемъ предмѣстникѣ съ индійскаго чая, привозимаго туда изъ Бухары.

Я испрашиваю у Вашего Императорскаго Величества право предоставить тѣмъ лицамъ, товариществу или компаніи, кои будутъ для сего избраны, перевозку всѣхъ грузовъ казенныхъ на десять лѣтъ по цѣнѣ, на $^{1}/_{10}$ дешевле противъ той, по какой они перевозятся въ настоящее время и привозъ японскаго или индійскаго зеленаго чая въ Закаспійскую область безпошлинно на 5 лѣтъ.

Права эти я испрашиваю теперь же, для того, чтобы не терять время въ перепискѣ, затрудняемой разстояніемъ и потому, что только на мѣстѣ, при полной возможности имѣть всѣ данныя подъ рукою, буду я въ состояніи договориться съ предпринимателями въ условіяхъ, которыя привели бы задуманное мною большое дѣло дѣйствительно къ осуществленію. Вмѣстѣ съ тѣмъ я полагаю удержать за Правительствомъ возможность пользоваться рельсовымъ путемъ и предполагаемымъ пароходствомъ по Аму-Дарьѣ при военномъ положеніи края и опредѣлить тарифъ, по

которому предприниматели будутъ возить частные грузы и пассажировъ.

Я убѣжденъ, что толковая и энергическая дѣятельность предпринимателей сократитъ, даже вовсе прекратитъ, привозъ въ Бухару чая англичанами и по установленіи привычки покупать чай отъ русскихъ купцовъ въ Прикаспійскомъ краѣ создастся новый источникъ таможеннаго дохода для Государства и сверхъ того, не касаясь нисколько бухарскаго народа, лишитъ собственно бухарскаго эмира главнѣйшаго источника дохода, дающаго ему въ настоящее время средства содержать войско и поддерживать надъ невѣжественной массой свой нравственный и религіозный престижъ, сильно поколебленный русскими побѣдами и развивающеюся въ сосѣдствѣ русскою цивилизаціею.

Такимъ мирнымъ путемъ совершится незамѣтно полное подчиненіе бухарскаго и хивинскаго ханствъ русскому владычеству въ Царствованіе Вашего Императорскаго Величества и тѣмъ закончится наша задача въ средней Азіи прикрѣпленіемъ ея непосредственно безъ промежутковъ, къ предѣламъ Европейской Россіи. Съ другой стороны, возможность скораго усиленія нашихъ войскъ и подвоза всего, что имъ нужно, по Волгѣ черезъ Каспій, для дальнѣйшаго движенія внѣ Туркестана, не останется безъ роковаго вліянія на Англію, при новомъ фазисѣ восточнаго вопроса, который раньше или позже неминуемо предстанетъ къ рѣшенію въ Европѣ.

Дерзаю думать, Государь Всемилостивѣйшій, что если бы послѣдняя восточная война застала положеніе наше въ Средней Азіи вполнѣ законченнымъ, то на берлинскомъ конгрессѣ мы имѣли бы въ Англіи союзницу, а не смѣлую соперницу, предписавшую, при содѣйствіи другихъ державъ, такія условія мира Россіи, измѣнить которыя предназначено Провидѣніемъ Вашему Величеству, подобно тому, какъ условія парижскаго мира предназначено было измѣнить въ Бозѣ почившему Августѣйшему Родителю Вашему.

Подписалъ: Генералъ-Лейтенантъ *Черняевъ*.

25 Іюля 1883 года.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ

изъ записки о „Нашемъ положеніи въ Средней Азіи", поданной въ 1866 г. Свиты Его Величества генералъ-маіоромъ графомъ Воронцовымъ-Дашковымъ.

Принимая во вниманіе устройство желѣзной дороги черезъ Кавказскій перешеекъ, которая не только приблизитъ Европу къ Средней Азіи, но даже значительно удешевитъ перевозку европейскихъ товаровъ на Востокъ, я полагалъ бы совершенно справедливымъ и необходимымъ принять соотвѣтствующія мѣры и для развитія русской торговли. Въ противномъ случаѣ средне-азіятскіе рынки будутъ наводнены европейскими товарами, съ которыми конкурировать намъ будетъ трудно или почти невозможно. Джузакская передовая линія дастъ намъ возможность открыть для нашей торговли болѣе краткій и дешевый путь отъ Джузака къ берегамъ Каспійскаго моря. Этотъ путь не только почти вдвое сократитъ разстояніе сухимъ путемъ между Туркестанскою областью и Россіею, но также, ежели не настолько, то, по крайней мѣрѣ, значительно удешевитъ перевозку товаровъ изъ Средней Азіи въ Россію и обратно. Тутъ по прямому пути отъ Джузака къ Красноводскому заливу по картѣ выходитъ около 1,200—1,300 вер. (*), а изъ этого залива товары пойдутъ по Каспійскому морю и Волгѣ въ Нижній-Новгородъ. Между тѣмъ отъ Ташкента до Оренбурга считается около 2,000 вер., а прибавивъ разстояніе до Самары 420 (**) вер., придется, что товары отъ Ташкента до пристани

(*) Не принимая даже здѣсь въ соображеніе, что сухимъ путемъ будетъ гораздо меньше, ибо товары могутъ сплавляться по Аму-Дарьѣ внизъ по теченію, причемъ потребуется двойная перегрузка товаровъ.

(**) Въ настоящее время желѣзная дорога.

на Волгѣ должны идти сухимъ путемъ около 2,420 вер., въ продолженіи трехъ мѣсяцевъ. Но такъ какъ Бухара есть главный рынокъ, какъ по сбыту нашихъ мануфактурныхъ произведеній, такъ и по закупкѣ сырыхъ произведеній для нашихъ фабрикъ, то сокращеніе разстоянія между этимъ пунктомъ и Россіею еще поразительнѣе. Отъ Бухары до Красноводскаго залива считается отъ 900 до 1,000 вер. [1]), а отъ Бухары до Оренбурга черезъ Кизыль-Кумы 1,700 вер. и до Самары еще 420 вер., всего 2,320 вер. Всѣ эти обстоятельства ясно доказываютъ необходимость открытія новаго пути изъ Россіи въ Среднюю Азію, чтобы удержать за собою хотя этотъ весьма важный рынокъ, который можетъ развить нашу торговлю до большихъ размѣровъ и оживить наши фабрики доставленіемъ сырыхъ произведеній по дешевымъ цѣнамъ.

Подписалъ: Свиты Его Величества
Генералъ-Маіоръ *Графъ Воронцовъ-Дашковъ.*

---

[1]) Здѣсь собственно товарамъ придется идти сухимъ путемъ немного болѣе половины этого разстоянія, а почти другая половина будетъ пролегать по Аму-Дарьѣ.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

генералъ-лейтенанта Черняева по вопросу объ устройствѣ желѣзной дороги отъ Кунграда къ Каспійскому морю.

Въ дополненіе всеподданнѣйшей записки, волею Государя Императора препровожденной для разсмотрѣнія въ Комитетъ Министровъ, имѣю честь представить слѣдующее:

1) Посланная въ нынѣшнюю навигацію отъ Морскаго Министерства экспедиція для изслѣдованія залива Мертвый Култукъ, выяснила полную его судоходность. Фарватеръ обозначенъ бакенами. Избрано мѣсто для пристани.

2) Путь въ 447 вер. отъ залива Мертвый Култукъ до Кунграда, по донесенію командированнаго мною для изслѣдованія его полковника Александрова, лично, мною повѣреннаго представляется вполнѣ удобнымъ для движенія войскъ и каравановъ, будучи снабженъ колодцами съ прѣсной водой и растительностью, годной для корма верблюдовъ. Грунтъ пути—твердый, плотный. Песковъ нѣтъ вовсе.

3) Аму-Дарья судоходна для мелкосидящихъ пароходовъ на протяженіи отъ Хивинскаго города Кунграда вверхъ до раздвоенія ея на Пянджъ и Вакхъ.

4) Путь отъ урочища Ильчикъ или Усты черезъ Бухару на Самаркандъ и Джизакъ въ Ташкентъ, въ 270 вер., пролегаетъ большею частію по населенной мѣстности, снабженной прѣсной водой на разстояніяхъ не болѣе одного верблюжьяго перехода. На всемъ этомъ протяженіи только 28 вер. песковъ между Аму-Дарьей и Бухарой. По протяженію своему и удобствамъ, путь этотъ, сравнительно съ Оренбургско-Ташкентскимъ трактомъ въ 2,000 вер.

длиною, изъ коихъ 300 вер. занимаютъ пески,—имѣетъ очевидное преимущество.

5) Это же очевидное преимущество сохраняетъ за собою путь отъ Каспія черезъ Кунградъ и Усты для сообщенія Россіи съ Бухарою[1]) передъ путемъ изъ Оренбурга черезъ Казалинскъ въ Бухару, гдѣ на разстояніи 1,800 вер. безводные пески занимаютъ до 700 вер.

6) Безпрепятственное движеніе нашихъ каравановъ въ предѣлахъ Бухарскаго и Хивинскаго ханствъ, какъ равно и свободный проходъ судовъ подъ русскимъ флагомъ по водамъ этихъ ханствъ, выговорены трактатами[2]).

7) Замерзаемость залива Мертвый Култукъ не можетъ служить тормазомъ проектируемому пути, такъ какъ навигація по этому заливу одновременна съ навигаціей по Волгѣ и такъ какъ главное движеніе товаровъ, идущихъ изъ Бухары и Хивы въ Россію, обусловливается Нижегородской ярмаркой, къ открытію которой средне-азіятскіе товары стекаются; а по закрытіи вывозятся въ Среднюю Азію русскіе товары, могущіе поспѣть на мѣста назначенія до наступленія зимы. Затѣмъ, всякое значительное торговое движеніе пріостанавливается до слѣдующей ярмарки.

8) Путь отъ незамерзаемаго Красноводскаго залива къ Аму-Дарьѣ не можетъ быть предпочтенъ Култукско-Кунградскому пути потому, что первый на 220 вер. длиннѣе послѣдняго и пролегаетъ

---

[1]) По свѣдѣніямъ полковника Александрова длина пути отъ Мертваго Култука черезъ Кунградъ до Бухары 1,100 вер.

[2]) По договору съ Хивой, заключенному 12 Августа 1883 г. (пп. 5, 6, и 7), „русскимъ пароходамъ и другимъ русскимъ судамъ какъ правительственнымъ, такъ и частнымъ предоставляется свободное и исключительное плаваніе по Аму-Дарьѣ... Въ тѣхъ мѣстахъ, на лѣвомъ берегу Аму-Дарьи, гдѣ окажется необходимымъ и удобнымъ, русскіе имѣютъ право устраивать свои пристани... Независимо отъ этихъ пристаней, предоставляется русскимъ право имѣть на лѣвомъ берегу Аму-Дарьи свои факторіи для склада и храненія своихъ товаровъ“.

Затѣмъ, по договору съ Бухарой, 24 Сентября 1883 г. (пп. 3 и 4), „въ той части р. Аму-Дарьи, которая принадлежитъ Бухарскому эмиру, предоставляется свободное плаваніе по рѣкѣ наравнѣ съ бухарскими судами, исключительно русскимъ пароходамъ и другимъ русскимъ судамъ какъ правительственнымъ, такъ и частнымъ. Въ тѣхъ мѣстахъ на бухарскихъ берегахъ Аму-Дарьи, гдѣ окажется необходимымъ и удобнымъ, русскіе имѣютъ право устраивать свои пристани и склады для товаровъ“.

по сыпучимъ пескамъ, гдѣ на протяженіи 213 вер. имѣется всего только одинъ колодезь, который господствующими въ осеннее время буранами нерѣдко заносится. Сыпучіе пески и отсутствіе воды на этомъ пути были причиной того, что Кавказскій отрядъ, шедшій изъ Красноводска въ хивинскую экспедицію, долженъ былъ вернуться обратно, едва не погибнувъ отъ жажды. Незамерзаемость же Красноводскаго залива, вслѣдствіе главнаго торговаго движенія изъ Средней Азіи въ Европейскую Россію и обратно, почти исключительно въ лѣтніе мѣсяцы, не можетъ имѣть существеннаго значенія.

9) Во всеподданнѣйшей запискѣ я ходатайствую о привилегіи безпошлиннаго ввоза зеленаго чая для той компаніи, которая приметъ на себя устройство Култукско-Кунградской желѣзной дороги и пароходства по Аму-Дарьѣ. Привилегія эта лишитъ казну ежегодныхъ таможенныхъ сборовъ въ количествѣ приблизительно 200,000 р.[1]); чтобы избавить казну отъ этого ущерба, я полагалъ бы поставить предпринимателямъ условіемъ: доставлять всѣ казенные грузы, привозимые изъ Россіи, со сбавкою не 10 процентовъ, какъ я ходатайствовалъ раньше, не имѣя всѣхъ данныхъ подъ рукой, а 20 процентовъ со стоимости провоза существующаго въ настоящее время. Потеря таможенныхъ сборовъ на чай вполнѣ вознаградится этой скидкой[2]).

Изъ всего вышеизложеннаго и прилагаемыхъ при семъ свѣдѣній о числѣ ввозимаго въ край ежегодно и увозимаго изъ него казеннаго груза по Оренбургскому тракту, а также и сравнительной стоимости провоза грузовъ по этому тракту съ стоимостью провоза по проектируемому пути—видно, что новое направленіе имѣетъ неоспоримое преимущество какъ по скорости доставки, такъ и по дешевизнѣ ея передъ существующимъ Оренбургско-Ташкентскимъ трактомъ.

Ходатайствуя предъ Правительствомъ о переносной паровой или конной желѣзной дорогѣ на Култукско-Кунградской линіи, я имѣю въ виду то обстоятельство, что если бы опытъ указалъ

---

[1]) Въ 1882 г. таможенныхъ сборовъ отъ чая насчитывается 204,425 р.

[2]) Ежегодная стоимость провоза казенныхъ грузовъ въ край изъ Россіи и обратно простирается до милліона рублей.

другое болѣе выгодное направленіе дороги, то рельсы, безъ большихъ затратъ, можно было бы перенести туда, гдѣ укажетъ дальнѣйшая надобность торговли; напримѣръ: если бы коммисія генерала Глуховскаго выработала возможность поворота р. Аму-Дарьи въ Каспійское море, то дорога можетъ быть перенесена немедленно отъ Аму-Дарьи черезъ Бухару на Самаркандъ и къ ней пришлось бы добавить недостающіе около 200 вер. рельсовъ до самаго Ташкента.

Подписалъ: Туркестанскій Генералъ-Губернаторъ, Генеральнаго Штаба, Генералъ-Лейтенантъ *Черняевъ*.

10 Ноября 1883 года.
г. Ташкентъ.

Свѣдѣнія о количествѣ казенныхъ грузовъ, доставленныхъ въ Туркестанскій край и увезенныхъ изъ него за послѣдніе четыре года по Оренбургско-Ташкентскому тракту.

По интендантскому управленію:

въ	1879	г. привезено	груза	87,746 п.
„	1880	„ „	„	29,307 „
„	1881	„ „	„	69,043 „
„	1882	„ полныхъ свѣдѣній не имѣется.		
		итого за три года.		186,096 п.

Средняя же цифра привозимаго груза въ годъ будетъ приблизительно 62,032 п.

По артиллерійскому управленію:

въ	1879	г. привезено	груза	88,379 п.
„	1880	„ „	„	111,238 „
„	1881	„ „	„	41,932 „
„	1882	„ „	„	63,164 „
		итого за четыре года.		312,713 п.

Средняя же годовая цифра привозимаго груза будетъ приблизительно 78,178 п.

По медицинскому управленію:

въ	1879	г. привезено	груза	2,393 п.
„	1880	„ „	„	2,169 „
„	1881	„ „	„	2,463 „
„	1882	„ „	„	2,447 „
		итого за четыре года.		9,472 п.

Средняя же цифра привозимаго груза въ годъ будетъ около 2,368 пудовъ.

Инженерное управленіе грузовъ изъ Европейской Россіи не выписываетъ, за весьма рѣдкими исключеніями, такъ, въ 1879 г. былъ выписанъ шанцевый инструментъ; обыкновенно же инженерное управленіе пріобрѣтаетъ нужные матеріалы, какъ-то: желѣзо, стекло, домовые приборы и прочее чрезъ подрядчика.

Общая средняя цифра привозимаго груза для трехъ управленій: интендантскаго, артиллерійскаго и медицинскаго будетъ приблизительно 149,682 п. въ годъ.

Свѣдѣнія о числѣ приходящихъ въ край и уходящихъ изъ него нижнихъ чиновъ по Оренбургскому и Сибирскому трактамъ за послѣдніе три года.

Пришло людей по Оренбургскому тракту.

въ	1881	г. . .	883 чел.
„	1882	„ . .	851 „
„	1883	„ . .	576 „
		итого за три года .	2,310 чел. (безъ казаковъ).

Ушло людей по Оренбургскому тракту:

въ	1881	г. . .	3,610 чел.
„	1882	„ . .	4,309 „
„	1883	„ . .	3,970 „
		итого за три года.	11,889 чел. (безъ казаковъ).

Среднее же число нижнихъ чиновъ, приходящихъ ежегодно въ край и уходящихъ изъ него по разнымъ случаямъ, какъ-то: въ запасъ арміи, по болѣзни и проч., вмѣстѣ съ Оренбургскими и

Уральскими казаками, отправляющимися на льготу и возвращающимися съ нея, по Оренбургскому тракту будетъ приблизительно 6,700 чел.

Пришло людей по Сибирскому тракту:

въ 1881 г. . .	7,812	чел.
„ 1882 „ . .	7,676	„
„ 1883 „ . .	5,310	„
итого за три года .	20,798	чел.

Ушло людей по Сибирскому тракту:

въ 1881 г. . .	2,490	чел.
„ 1882 „ . .	3,276	„
„ 1883 „ . .	2,229	„
итого за три года .	7,995	чел.

Среднее же число людей приходящихъ въ край и уходящихъ изъ него по разнымъ случаямъ по Сибирскому тракту (казаки по этому тракту не двигаются) будетъ приблизительно 9,600 чел. въ годъ.

Нижніе чины пѣхотныхъ частей отправляются на верблюдахъ и казна разсчитывается за верблюдовъ въ половинномъ числѣ противъ числа отправляемыхъ людей, предполагая, что два человѣка съ ихъ багажемъ составятъ вьюкъ одного верблюда, т. е. 18 п. Отсюда получится, что отправляемое ежегодно число людей съ ихъ багажомъ по Оренбургскому тракту составитъ грузъ приблизительно въ 60,300 п., а вмѣстѣ съ фуражемъ и другимъ грузомъ казаковъ, отправляющихся на льготу и возвращающихся съ нея,—около 70,500 п. въ годъ.

По Сибирскому же тракту отправляется багажа нижнихъ чиновъ приблизительно 86,400 п.

Прибавивъ эти цифры къ числу пудовъ груза, входящаго въ край для разныхъ управленій, получимъ, что общее число казеннаго груза, привозимаго въ край и увозимаго изъ него, выразится приблизительно въ годъ:

по Оренбургскому тракту въ количествѣ	220,180 п.
— Сибирскому тракту	86,400 „
всего ввозится и увозится казеннаго груза въ годъ.	306,680 п.

Свѣдѣнія, имѣемыя въ Туркестанской казенной палатѣ о суммахъ, израсходованныхъ въ теченіи послѣднихъ четырехъ лѣтъ на перевозку казенныхъ тяжестей по Казалинско-Ташкентскому тракту.

По интендантскому управленію:

въ	1879	г. израсходовано . .	532,671 р.
„	1880	„ „ . .	268,358 „
„	1881	„ „ . .	523,594 „
„	1882	„ „ . .	408,640 „
		всего за четыре года. .	1.733,263 р.

(Въ это число входитъ расходъ на перевозку тяжестей медицинскаго управленія).

По артиллерійскому управленію:

въ	1879	г. израсходовано . .	131,677 р.
„	1880	„ „ . .	127,244 „
„	1881	„ „ . .	69.441 „
„	1882	„ „ . .	37,220 „
		всего за четыре года . .	365,582 р.

По всѣмъ управленіямъ израсходовано въ теченіи четырехъ послѣднихъ лѣтъ на перевозку тяжестей 2.098,845.; средняя же годовая цифра этого расхода будетъ приблизительно 524,961 р.; но въ эту цифру не вошла та приплата, которую инженерное вѣдомство выдаетъ подрядчикамъ при пріобрѣтеніи отъ нихъ матеріаловъ по цѣнамъ сравнительно большимъ, противъ тѣхъ цѣнъ, которыя существуютъ на тѣ же матеріалы въ Европейской Россіи; если же эту приплату принять приблизительно въ 50,000 р. въ годъ, то получится болѣе подходящая къ дѣйствительной цифрѣ расхода сумма приблизительно въ 575,000 р., которую казна истрачиваетъ на перевозку тяжестей для Туркестанскаго военнаго округа. Исключивъ изъ этой суммы расходъ по перевозкѣ грузовъ отъ форта до форта и изъ складовъ до мѣста расположенія частей войскъ, приблизительно въ 60,000 р. въ годъ, получимъ сумму въ 515,000 р., которую казна расходуетъ въ годъ на перевозку тяжестей отъ г. Казалинска во внутрь края.

Положивъ таковую же сумму, т. е. въ 515,000 р., на перевозку этихъ тяжестей по Оренбургско-Казалинскому тракту, гдѣ подрядная цѣна на перевозку тяжестей почти та же, получимъ 1.030,000., расходуемыхъ ежегодно на перевозку казенныхъ тяжестей изъ г. Оренбурга въ Туркестанскій округъ. Раздѣливъ же это число на количество ввозимаго и увозимаго изъ края груза, т. е. на 220,180 п., получимъ цифру стоимости провоза одного пуда казеннаго груза отъ Оренбурга въ край около 4 р. 70 к., безъ расходовъ по упаковкѣ и на содержаніе чиновъ, сопровождающихъ транспорты груза.

Свѣдѣнія, имѣемыя въ Ташкентскомъ агентствѣ Высочайше утвержденнаго Россійскаго общества транспортированія кладей.

Средняя стоимость провоза пуда груза, т. е. стоимость, которую общество взимаетъ за отправку клади караваннымъ путемъ по Оренбургско-Туркестанскому тракту:

отъ г. Ташкента до г. Москвы съ одного пуда .	2 р. 10 к.
изъ Бухары до Москвы съ одного пуда хлопка .	2 „ 40 „
изъ Бухары до Москвы съ одного пуда шелка .	4 „ 50 „

Разница въ цѣнѣ провоза шелка и хлопка происходитъ отъ того, что шелкъ упаковывается несравненно тщательнѣе, нежели хлопокъ, и потому для транспортированія того же количества шелка потребуется значительно большее количество верблюдовъ, нежели для хлопка.

Первый опытъ отправки груза изъ Бухары на Ильчикъ (на р. Аму-Дарьѣ), затѣмъ на Кунградъ (на каюкахъ) и далѣе къ заливу Мертвый Култукъ (на верблюдахъ), хотя и не состоялся въ нынѣшнюю навигацію по причинамъ отъ общества и новаго пути независящимъ, но онъ далъ возможность опредѣлить (такъ какъ верблюды уже были наняты и нужное число каюковъ законтрактовано) приблизительную стоимость провоза клади по этому новому пути. По разверткѣ оказалось, что стоимость провоза одного пуда груза для товаро-отправителей обойдется:

отъ Бухары до Ильчика (на верблюдахъ) около	10 к.	съ пуда
отъ Ильчика (на каюкахъ по Аму-Дарьѣ) до	25 „	„ „
отъ Кунграда до залива Мертвый Култукъ.	60 „	„ „
отъ Култука до Нижняго Новгорода . . .	40 „	„ „
отъ Нижняго до Москвы	22 „	„ „
Итого съ пуда . . .	1 р. 57 к.	

Но эта цѣна еще не есть нормальная, такъ какъ караванъ-баши, при наймѣ, принимали въ разсчетъ то важное для нихъ неудобство, что обратный путь отъ залива Мертвый Култукъ до г. Кунграда, верблюды ихъ должны будутъ сдѣлать порожнемъ, безъ вьюка, и потому стоимость провоза клади по Кунградско-Култукской линіи оказалась полуторной, противъ дѣйствительной, ибо при возможности получить въ Култукѣ обратную кладь для верблюдовъ, пудъ провоза клади стоилъ бы всего 40 к. въ одинъ конецъ, а вслѣдствіе этого и общая стоимость провоза пуда груза, отъ Бухары до Нижняго, обошлась бы товароотправителю только въ 1 р. 37 к.

Цѣна на провозъ пуда клади Каспійскимъ моремъ отъ залива Мертвый Култукъ до Нижняго Новгорода показана здѣсь аналогично съ существующимъ въ настоящее время тарифомъ пароходнаго общества „Кавказъ и Меркурій“ на линіяхъ одинаковаго протяженія съ Култукско-Астраханской линіей плюсъ тарифъ Астрахансько-Нижегородской линіи.

По этому же разсчету приблизительная стоимость провоза одного пуда клади отъ г. Москвы до г. Ташкента выразится:

отъ Москвы до Нижняго Новгорода	22 к.
отъ Нижняго до залива Мертвый Култукъ . . .	40 „
отъ Култука до Кунграда	40 „ [1])
отъ Кунграда (по Аму-Дарьѣ на каюкахъ) до города Петро-Александровска	10 „
отъ Петро-Александровска (на верблюдахъ) черезъ Нур-ата и Джизакъ въ Ташкентъ.	70 „
Всего . .	1 р. 82 к.

[1]) Предполагая, что грузъ, пришедшій моремъ, возьмутъ тѣ же верблюды, которые привезли кладь изъ Кунграда.

Всѣ эти цѣны показаны при существующихъ въ настоящее время средствахъ передвиженія грузовъ, т. е. по р. Аму-Дарьѣ на каюкахъ: сплавомъ по теченію и бичевой и завозами противъ теченія, а по Кунградско-Култукской дорогѣ на верблюдахъ. Съ устройствомъ же желѣзно-коннаго пути на этой дорогѣ и движенія пароходовъ по р. Аму-Дарьѣ, цѣны эти неминуемо спадутъ еще.

Подписалъ: Туркестанскій Генералъ-Губернаторъ, Генеральнаго-Штаба Генералъ-Лейтенантъ *Черняевъ*.

10 Ноября 1883 года.

ОТНОШЕНІЕ

Морскаго Министерства отъ 18-го Ноября 1883 г. № 3642, относительно измѣреній въ Мертвомъ Култукѣ.

Г. Начальнику Главнаго Штаба Военнаго Министерства.

Вслѣдствіе отношенія отъ 16-го сего Ноября за № 2958-мъ, Гидрографическій Департаментъ имѣетъ честь препроводить при семъ къ Вашему Превосходительству копію съ карты заливовъ Мертвый Култукъ и Кайдакъ въ Каспійское море, составленную на основаніи результатовъ изслѣдованія, произведеннаго въ этихъ заливахъ лѣтомъ нынѣшняго года съ парохода Красноводскъ.

Изъ препровождаемой карты можно усмотрѣть, что наименьшая глубина на фарватерѣ изъ Каспійскаго моря въ Мертвый Култукъ 6 футъ въ ординарную воду; но глубину эту нельзя считать постоянною, такъ какъ, согласно дѣланнымъ во время работъ наблюденіямъ надъ уровнемъ воды, глубина можетъ колебаться до 1 фута выше и ниже ординара.

Кромѣ того, по показаніямъ мѣстныхъ жителей, въ осеннее время свѣжими сѣверовосточными и восточными вѣтрами вода на фарватерѣ сгоняется до $3^1|_2$ футъ, такъ что наименьшею глубиною фарватера для постояннаго плаванія надобно считать около $2^1|_2$ футъ. Для плаванія судовъ по означеннымъ заливамъ понадобится ихъ ограждать вѣхами, какъ означено на картѣ, а для разстановки вѣхъ и поддержанія огражденія въ надлежащемъ видѣ необходимо будетъ построить на островкахъ и берегахъ до трехъ знаковъ и содержать въ ближайшей къ означеннымъ заливамъ мѣстности небольшое паровое судно.

Подписалъ: Директоръ, Генералъ-Лейтенантъ Веселаго.

Скрѣпилъ: Начальникъ Чертежной, Полковникъ Самохваловъ.

КОПІЯ

съ телеграммы отъ генералъ-лейтенанта Черняева изъ Ташкента, 5 Января 1884 года.

Свѣдѣнія гидрографическаго департамента о заливѣ Мертвый Култукъ не оправдываютъ дѣйствительности. 9 Мая сначала на рыбачьей лодкѣ Ванюшина, потомъ на пароходѣ Водолей, сидящемъ $5^1|_2$ футъ, я проплылъ съ промѣрами заливъ и нигдѣ меньше шести футъ не нашелъ. Купецъ Ражевъ 8 Августа изъ Астрахани отплылъ на пароходѣ красноводскаго купца Артемьева, сидящемъ $4^1|_2$ фута съ баржей нагруженной $5^1|_2$ футовъ при выгонныхъ вѣтрахъ, продолжавшихся уже три мѣсяца;—меньше шести футъ не было. 12 Октября Ражевъ вышелъ изъ Мертваго Култука на шкунѣ „Александръ“, сидящей пять съ половиною футъ и 25 Октября пришелъ благополучно въ Астрахань. Стало быть Култукъ съ Мая до Ноября въ теченіи шести мѣсяцевъ доступенъ для судовъ, сидящихъ $5^1|_2$ футъ, то есть все то время, когда господствуютъ выгонные сѣверно-восточные вѣтры и продолжается навигація Волги. Что касается разспросныхъ свѣдѣній о глубинѣ фарватера $3^1|_2$ фута, уменьшенный еще, на одинъ футъ, то свѣдѣнія эти не заслуживаютъ малѣйшаго вниманія. Прибрежные киргизы-адаевцы по морю не плаваютъ, потому что не имѣютъ судовъ, потому и разспросы ихъ ничего не прибавляютъ. На Култукѣ уже устроена пристань, перевезенъ туда деревянный домъ, въ которомъ можетъ помѣститься въ навигацію таможенный чиновникъ, о чемъ я просилъ Министра Финансовъ. Въ Кунградѣ товароотправители покупаютъ мѣста для складовъ. На Амударьинской пристани Устыхъ я просилъ эмира отвести Россійской Компаніи транспортированія кладей мѣсто для караванъ-сарая и поставить караулъ, возложивъ на бека отвѣтственность безопасности складовъ.

Подписалъ Генералъ-Лейтенантъ Черняевъ.

Вѣрно: Полковникъ Бѣлявскій.

ПИСЬМО

Управляющаго Морскимъ Министерствомъ къ Военному Министру, отъ 24 Января 1884 г. № 182.

Милостивый Государь,

Петръ Семеновичъ.

На письмо Вашего Превосходительства отъ 15 сего Января за № 25, имѣю честь отвѣтить, что факты, упоминаемые въ телеграммѣ Генералъ-Лейтенанта Черняева, отъ 5 Января, вѣроятно основаны на данныхъ, сообщенныхъ ему первоначально, въ Февралѣ прошлаго года, когда свѣдѣнія о Мертвомъ Култукѣ основывались, главнымъ образомъ, на показаніи мѣстныхъ плавателей и фарватеръ еще не былъ выясненъ обстоятельнымъ промѣромъ. 10 Января я послалъ Генералъ-Лейтенанту Черняеву пять экземпляровъ карты Мертвый Култукъ, изданной Морскимъ Министерствомъ на основаніи промѣра, произведеннаго по его желанію въ прошломъ году пароходомъ Красноводскъ. Экземпляръ такой же карты имѣю честь при семъ препроводить и къ Вашему Превосходительству. Изъ этой карты можно усмотрѣть, что самый узкій 6 футовый (на ординарную воду) фарватеръ съ моря въ Мертвый Култукъ находится между островами Новинскими и Сѣверными Шалыгами и направляется по румбу OTN на протяженіи $3^1/_2$ миль при ширинѣ около 1 мили. За этимъ проходомъ, какъ со стороны моря, такъ и со стороны Култука, глубина увеличивается, отъ 7 до 12 футъ и болѣе. Но сообщая эти данныя, въ видахъ точности произведенныхъ изслѣдованій и важности предмета, для котораго изслѣдованія дѣлались, нельзя было умолчать

о томъ, что во время производства работъ въ прошломъ году съ 22 Іюня по 10 Августа, наблюденія надъ уровнемъ воды съ 4 Іюля по 9 Августа показали колебанія ея отъ $^1|_2$ до 1 фута выше и ниже ординара и, что, по показаніямъ мѣстныхъ рыбаковъ и промышленниковъ (но не Адаевцевъ), при свѣжихъ продолжительныхъ NO и O вѣтрахъ, дующихъ преимущественно въ позднюю осень сгонъ воды доходитъ до $3^1|_2$ слишкомъ футъ. Эти указанія не даютъ, однако, повода предполагать, чтобы я отвергалъ возможность прохода съ моря въ Мертвый Култукъ, для судовъ съ углубленіемъ до $5^1|_2$ футъ, а при благопріятныхъ обстоятельствахъ и съ большимъ углубленіемъ, если фарватеръ будетъ надлежащимъ образомъ огражденъ и въ такомъ состояніи поддерживаться. Но при этомъ надобно, также, имѣть въ виду, весьма возможную случайность, что при сильныхъ восточныхъ вѣтрахъ суда съ такимъ углубленіемъ, подходя къ упомянутому проходу, будутъ задержаны мелководіемъ и должны будутъ оставаться въ морѣ до возвышенія воды необходимаго для прохода судна. Мелкосидящія же суда, отъ $2^1|_2$ до 4 футъ, конечно, должны имѣть болѣе возможности для прохода во всякое время. На сколько же эти задержки судовъ могутъ не заслуживать вниманія, будетъ зависѣть отъ той цѣли, съ какою суда будутъ посылаться.

Пользуясь настоящимъ случаемъ, прошу Ваше Превосходительство, принять увѣреніе въ совершенномъ почтеніи и преданности.

Шестаковъ.

ПЕРЕЧЕНЬ КНИГЪ и КАРТЪ ПО АЗІИ.

А. Книги:

Изданія Главнаго Штаба.

Военно-Статист. сборникъ. Ч. III. 1868.

Военно-топогр. и стратег. обзоръ с.-в. провинцій Азіатск. Турціи. Подполк. **Филиппова** 1874.

Описаніе Эрзерумскаго вилаета **Я. Д. Маламы.** 1874 г.

Описаніе путешествія по Турецко-Персидской границѣ Хуршидъ-Эфенди **М. А. Гамазова.** 1877.

Военное обозрѣніе Азіат. Турціи. Полков. **Филиппова.** 1881.

Матеріалы по Вост. Сибири. Г. Ш. полк. **Плеве.** 1882.

Матеріалы по Зап. Сибири. Г. Ш. полк. **Бѣлявскаго.** 1882.

Военный обзоръ Индіи. Г. Ш. Полк. **Шнеура.** 1883.

Мервскій оазисъ. Пор. **Алиханова.** 1883 г.

Маршрутное описаніе пути отъ г. Мешеда чер. перевалъ Муздеранъ, Кошудъханъ, Шегедли, Мервъ, сел. Денау въ г. Чарджуй. Пор. **Назировъ.** 1883.

Изданія штаба Кавказскаго воен. округа.

Сборникъ маршрутовъ изъ Закавказскаго края въ Азіат. Турцію. 1876.

Военно-статистическ. и стратег. очеркъ Лазистанскаго санджака. Подполков. **Казбека.** 1876 г.

Матеріалы для географіи Азіат. Турціи: 1873—74 гг. а очерки верхней Арменіи **В. Штреккера;** б) путешествіе по Курдистану **Д. Тэйлора;** в) дневникъ путешествія по Арменіи, Курдистану и верхней Месопотаміи въ 1866 году **Д. Тэйлора;** г) о дорогахъ Турецкой Арменіи **Киперта;** д) географическія замѣтки о Малой Азіи **Мольтке.**

Записки Кавказск. отдѣла Русскаго Географич. общества, книжка XI, 1880 г.: 1) Туркмены между старымъ русломъ Аму-Дарьи и сѣверными окраинами Персіи, 2 Сѣверо-восточныя провинціи Хорасана и 3 юго-восточ. прибрежье Каспійскаго моря и дороги отъ него въ Мервъ; всѣ три **Н. Г. Петрусевича.**

Изданія Ген. Губерн. В. Сибири.

Сборникъ гл. документовъ по управленію В. Сибирью 1883 г. Инородческое населеніе Пріамурскаго кр. т. IV.

Извлеченіе изъ каталога библіотеки Главнаго Штаба.

Отдѣлъ общій.

Tchihatcheff. Voyage scient. dans l'Altai oriental et les parties adjacentes de la frontière de Chine. Paris. 1845. 2 vol.

Влангали. Геогностическая поѣздка въ вост. часть Киргизской степи въ 1849 и 1851 гг. Спб. 1853. 2 т.

Гагемейстеръ. Статистическое обозрѣніе Сибири. Спб. 1854. 2 т.

Старковъ. Краткое обозрѣніе Киргизской степи въ географ., историч. и статистич. отношеніяхъ. Тобольскъ. 1860.

Маакъ. Путешест. по дол. р. Усури. Спб. 61 г.

Radde. Reisen im Süden von Ost-Sibirien 1855—59 Petersb. 1862—63. 2 Bde.

Киргизская степь Оренбургскаго вѣдомства. Матеріалы для географіи и статистики Россіи. Спб. 1865.

Andrée. Das Amurgebiet und seine Bedeutung. Leipzig. 1867.

Завалишинъ. Описаніе зап. Сибири. Т. II. Томская губернія. Т. III. Сибирско-Киргизская степь. Москва. 1865—67.

Потанинъ. Матеріалы для исторіи Сибири. Москва. 1867.

Красовскій. Область Сибирскихъ киргизовъ. Матер. для геогр. и статист. Россіи, собран. офиц. Г. III. Спб. 1868. 3 т.

Романовскій. Замѣтки по средне-азіатскому вопросу. Спб. 1868.

Труды сибирской экспедиціи Имп. русск. геогр. общ. Спб. 1868.

Im Ural und Altai. Briefwechsel zwischen Alex. v. Humboldt und Gr. Cancrin, aus den Jahren 1827—1882. Leip. 1869.

Middendorf. Sibirische Reise. St. Petersburg. 1851—75.

Общій очеркъ ортографіи восточной Сибири. Спб. 1875.

Andrée. Sibirien und das Amurgebiet. Leipzig. 1876. 2 Bde.

Сборникъ истор.-статис. свѣдѣній о Сибири и сопредѣл. ей странахъ. Спб. 1876.
Миддендорфъ. Путешествіе на сѣверъ и востокъ Сибири. Спб. 1877.
Карта о времени вскрытія и замерзанія главныхъ рѣкъ въ западной Сибири.
Численность населенія Иркутской губ. (Протоколы Иркут. губ. стат. к. 1883.
Маакъ. Вилюйскій окр. Якутской области, часть 1. 1883 г.
Ядринцевъ. Сибирь какъ колонія. Спб. 1882.
Финшъ и Бремъ. Путешествіе въ Западн. Сибирь. Москва. 1882.
Миддендорфъ. Очерки Ферганской долины. Спб. 1882.
Мушкетовъ. Геологич. экспедиція на Зеравшан. ледникъ въ 1880 г. Спб. 1880.
Сѣверцовъ. Кратій отчетъ о памирскихъ изслѣдованіяхъ Ферганской ученой экспедиціи. Спб. 1879.
Регель. Поѣздка въ Каратегинъ и Дарвазъ. Спб. 1881.
Обозрѣніе Малой Азіи, въ нынѣшнемъ ея состояніи. Спб. 1839.
Letellier. Voyage et itinéraire à Constantinople, chez les Lazes, en Géorgie, dans une partie de la Perse et de la Russie. Paris. 1840.
Poujoulat. Voyage à Constantinople, dans l'Asie-Mineure, en Mésopotamie, à Palmyre etc. Paris. 1840—41. 2 vol.
Acht Wochen in Syrien. Zur Geschichte des Feldzuges von 1840. Stuttg. 1841.
Hamilton. Reisen in Kleinasien, Pontus und Armenien, nebst antiquar. u. geolog. Forschungen. Leip. 1843. 2 Bde.
Texier. Description de l'Asie Mineure, faite par ordre du gouvern. français de 1833 à 1837. Paris. 1839—49. 6 vol.
Curzon. Armenia; a year at Erzeroom and on the frontiers of Russia, Turkey and Persia. London. 1854.
Hommaire de Hell. Voyage en Turquie et en Perse, exécuté par ordre du gouvernement français en 1846—48. Paris. 1854.
The Euphrates valley route to India. London. 1856.
Andrew. Memoir on the Euphrates valley route to India with official correspondence and maps. London. 1857.
Farley. Two years in Syria. London. 1858.
Tchihatcheff. Lettres sur la Turq. Brux. 1859.
Бессе. Турецкая имперія: ея исторія, статист., географія и пр. Москва. 1860
Guys. La nation Druse, son histoire, sa religion, etc Paris. 1863.
Tshihatcheff. Asie mineure. Description physique, statistique et archéologique de cette contrée. Paris 1853—66. 2 vol.
Millingen. Wild life among the Koords. London. 1870.
Andrew. The Euphrates route to India. London. 1871.
Zwiedinek von Südenhorst. Syrien u. seine Bedeut. für den Welthandel. Wien. 1873.
Ларіоновъ. Численность населенія Иркутской губерніи.
Статистическія свѣдѣнія Якутской области. Якутскъ. 1879.
Словцовъ. Труды Акмолинскаго статистич. комитета. Омскъ. 1880.
Армфельтъ. Уссурійскій край. 1880.
Аргентовъ. Нижнеколым. край. Спб. 1881.
Пантусовъ. Свѣдѣнія о Кульджинскомъ районѣ, за 1871—1877 гг. Казань. 1881.
Памят. книжка Зап. Сибири. Омскъ. 1881.
Lansdell. Durch Sibirien. Jena. 1882.
Lansdell. Through Siberia. London. 1882.
Finsch. Reise nach West-Sibirien im Jahre 1876. Berlin. 1879.
Seebohm. Siberia in Asia. London. 1882.
Schrenck. Reisen und Forschungen im Amur-Lande. St.-Petersburg. 1881.
Müller. Unter Tungusen und Jakuten. Leipzig. 1882.
Пашино. Туркест. край въ 1866 г. Спб. 1868.
Макшеевъ. Географич., этнографическ. и статистическ. матеріалы о Туркестанскомъ краѣ. Спб. 1868.
Костенко. Сред. Азія и водвореніе въ ней русской гражданственности. Спб. 1870.
Wood. A journey to the source of the river Oxus. London. 1872.
Русскій Туркестанъ. Сборникъ, издан. по поводу политехн. выставки. Моск. 1872.
Сѣверцовъ. Путешествія по Туркестанскому краю и изслѣдованіе горной страны Тянъ-Шана. Спб. 1873.
Соболевъ. Географич. и статистич. свѣдѣнія о Зеравшанскомъ окр. Спб. 1874.
Petzholt. Turkestan. Auf Grundlage einer im Jahre 1871 unternommenen Bereisung des Landes. Leipzig. 1874.
Риза-Кули-Мирза. Краткій очеркъ Амударьинской области. Спб. 1875.
Sachuyler. Turkestan. Notes of a journey in Russian Turkestan, Khokand, Bukhara and Kuldja. London. 1876 2 vol.

Ежегодникъ. Матеріалы для Туркестан. скаго края. Изд. Туркестанск. статистич. комит. Спб. 1872—76. 4 т.

Хорошхинъ. Сборникъ статей, касающихся до Туркестанскаго края. Спб. 1876.

Макшеевъ. Географическія свѣдѣнія книги большаго чертежа о Киргизскихъ степяхъ и Туркестанск. краѣ. Спб. 1878.

Межовъ. Туркестанскій сборникъ сочиненій и статей, относящихся до средней Азіи вообще и Туркестанскаго края въ особенности. Спб. 1878.

Буссе. Указатель лит. об. Амур. кр. 1882.

Reclu. nouv. géographie univ. v. VI l'Asie Russe, v. VII l'Asie Orientale.

Манюкинъ-Невструевъ. Завоеваніе В. Сиб. Якутскіе казаки. 1882 изъ Рус. Вѣст.

Скачковъ. Націон. кит. кухня. Вѣст. Евр. 1883 іюль. августъ.

Сосновскій. Рус. учено-торг. экспедиція въ Китай 1874—75 г. изъВ. Сбор. 1876.

Озаровскій. Опытъ воен. обозр. Закавказья, Ваншская корд. линія, Спб. 1883.

Пьянковъ. Туркестанскій календарь на 1880 т. Ташкентъ. 1879.

Малама. Несторіане и округъ Хеккари.

Базили. Сирія и Палестина подъ турецкимъ правительствомъ Спб. 1875. 2 т.

Seiff. Reisen in der asiat. Türkei. Leip. 1875.

Choisy. L'Asie mineure et les Turcs 1875. Paris. 1876.

Хуршидъ-Эфенди. Сіяхэтъ-Камэ-и-Худудъ. Описаніе путешествія по турецко-персидской границѣ. Спб. 1877.

Farley. Egypt, Cyprus and asiatic Turkey. London. 1878.

Geary. Through asiatic Turkey. Narrative of a journey from Bombay to the Bosphorus. London. 1878. 2 vol.

Burnaby. On horseback through Asia Minor. London. 1878. 2 vol.

Матеріалы для географіи Азіатской Турціи. Тифлисъ. 1874.

Чихачевъ. Матеріалы для географ. Азіатской Турціи. Тифлисъ. 1876.

Черникъ. Экспедиція инженера для изслѣдованія бас. Ефрата и Тигра и путешествіе по Сѣв. Сибири. Тифлисъ. 1879.

Tozer. Turkisch Armenia and Eastern Asia Minor. London. 1881.

Humboldt. Fragment de geologie et climatologie asiatiques. Paris. 1831.

Исторія Монголовъ. Отъ древнѣйшихъ временъ до Тамерлана. Спб. 1834.

Іакинфъ (монахъ). Историческ. обозрѣніе Ойратовъ или Калмыковъ, съ XV столѣтія до настоящаго времени. Спб. 1834.

Jaubert. Mémoire sur l'ancien cours de l'Oxus. Paris. 1834.

Ohsson. Histoire des Mongoles depuis Tschinguiz-Khan jusqu'à Timur Bey ou Tamerlan. La Haye. 1834. 4 vol.

Іакинфъ (монахъ). Собраніе свѣдѣній о народахъ, обитавшихъ въ Средн. Азіи въ древнія времена. Спб. 1851. 3 т.

Васильевъ. Исторія и древн. восточн. части Ср. Азіи отъ X до XIII вѣка. Спб. 1857.

Рашидъ-Эддинъ. Сборникъ лѣтописей исторіи Монголовъ. Спб. 1858.

Ritter. Die Erdkunde von Asien. Berlin. 1832—59. 22 Bde.

Ferrier. Voyage en Perse, dans l'Afganistan, le Béloudchistan et le Turkestan. Paris. 1860. 2 vol.

Petermann. Reisen im Orient. Leipzig. 1860—61. 2 Bde.

Рашидъ-Эддимъ. Исторія Монголовъ. Введеніе: о турецкихъ и монгольскихъ племенахъ. Спб. 1861.

Fortune. Jedo and Peking. London. 1863.

Werner. Die preus. Expedition nach China, Japan und Siam. (1860—62). Leip. 1863.

Etzel. Reisen in den Steppen u. Hochgebirgen Sibirien's und der angrenzenden Länder Centr.-Asiens. Leipzig. 1864.

Schlagintweit. Results of a scientific mission to India and High Asia, undertaken between the years 1854 and 1858. Leipzig and London. 1862—65. 3 vol.

Этцель и Вагнеръ. Путешествіе по Сибири и прилегающимъ къ ней странамъ центральной Азіи по описаніямъ Аткинсона, фонъ-Миддендорфа, Радде и проч. Спб. 1865.

Юзефовичъ. Договоры Россіи съ Востокомъ, полит. и торговые. Спб. 1881.

Риттеръ. Землевѣдѣніе. Географія странъ Азіи, находящихся въ непосред. сношеніяхъ съ Россіею. Спб. 1859—69.

Bell. The Oxus and the Indus. Lond. 1869.

Schlagintweit-Sakünlünski. Reisen in Indien und Hochasien. Jena. 1868—72.

Chonnelier. Dictionnaire géographique de l'Asie Centrale. Paris. 1869.

Aboul-Ghazi-Bahadour-Khan. Histoire des Mongols et des Tartares. Спб. 1871.

Die wirtschaftlichen Zustände im Süden und Osten Asien's. Berichte der Kais.

Königl. Expedition nach Siam, China und Japan. Stuttgart. 1871.
Chaw. Reise nach der Hohen Tatarei, Yarkand und Kashgar und Rückreise über den Karakoram-Pass. Jena. 1872.
Die Preussische Expedition nach Ost-Asien. Leipzig u. Berlin. 1864—73. 4 Bde.
Наши сосѣди въ средней Азіи: Хива и Туркменія. Спб. 1874.
Voyage an Asie: le Japan, la Chine, la Mongolie, Java, Ceylon et l'Inde. Paris. 1874.
Thielmann. Streifzüge im Kaukasus, in Persien und in der asiat. Türkei. Leip. 1875.
Каульбарсъ. Матеріалы по географіи Тянь-Шана, собранныя въ 1869 г. Спб. 1875.
Bellew. Kashmir and Kashghar. Lon. 1875.
Hochstetter. Asien, seine Zukunftsbahnen und seine Kohlenschätze. Wien. 1876.
Риттеръ. Землевѣдѣніе Азіи. Географія странъ, входящихъ въ составъ Россіи или пограничныхъ съ нею, т. е. Сибири, Китайской имперіи, Туркестана, независимой Татаріи и Персіи. Спб. 1877.
Ломоносовъ. Путешествіе кап. Нэпира къ туркменско-персидской границѣ.
Воейковъ. Очерки изъ путешествія по Индіи и Японіи. Спб. 1877.
Пржевальскій. Отъ Кульджи за Тянь-Шань и на Лобъ-Норъ. Спб. 1878.
Пржевальскій. Монголія и страна Тангутовъ. Спб. 1875.
Пржевальскій. Путешествіе въ Усурійскій край. 1876.
Пржевальскій. Третье путешествіе въ Цен. Азію изъ Зайсана черезъ Хами въ Тибетъ и на верхов. Желтой р. 1883.
Rosny. Les peuples orientaux connus des anciens chinois. Paris. 1881.
Kreitner (G.) Im fernen Osten. Reisen in Indien, Japan, China, Tibet und Birma. 1870—1880. Wien. 1881.
Wheeler. A short history of India and of the frontier states of Afghanistan, Nipal and Burma. London. 1880.
Central Asian portraits: the celibrities of the Khanates and the neighbouring states. London. 1880.
Watson. A history of Persia (1800—1858). London.
Салтыковъ. Путешествіе въ Персію. Москва. 1849.
Березинъ. Путешествіе по Сѣвер. Персіи. Казань. 1852.
Wagner. Reise nach Persien und dem Lande der Kurden. Leipzig. 1852. 2 Bde.
Бларамбергъ. Статистическое обозрѣніе Персіи въ 1841 г. Спб. 1853.
Brugsch. Reise der kön. preussischen Gesandschaft nach Persien 1860 und 61. Leipzig. 1862—63. 2 Bde.
Polak. Persien. Das Land und seine Bewohner. Leipzig. 1865. 2 Bde.
Каземъ-Бекъ. Бабъ и бабиды, религіозно-политическія смуты въ Персіи въ 1844—1852 гг. Спб. 1865.
Vambéry. Meine Wanderungen und Erlebnisse in Persien. Pest. 1867.
Arnold. Through Persia by caravan. London. 1877. 2 vol.
Hughes. The country of Beloochistan, its geography, topography, ethnology and history. London. 1877.
Fischer. Afghanistan and the central Asian question. London. 1878.
Malleson. History of Afghanistan, from the earliest period to the outbreak of the war of 1878. London. 1878.
Chavanne. Afghanistan. Land und Leute mit Rücksicht auf den englisch-afghanischen Krieg. Wien, 1879.
Mac Gregor. Narrative of a journay through the province of Khorassan and on the N. R. frontier of Afghanistan in 1875. London. 1879. 2 vol.
Mac Gregor. anderings in Baloochistan. London. 1882.
Огрsuperscript Ogrovichъ. Матеріалы для географіи Персіи. Провинція Ардабильская и Серабская. Тифлисъ. 1876.
Макъ-Грегоръ. Хороссанъ. Путешествіе по с.-в. провинціямъ Персіи. Спб. 1882.
Куропаткинъ (А.) Кашгарія. Спб. 1879.
Яворскій. Путешествіе рус. посольства по Авганистану и Бухарскому ханству въ 1878—79 гг. Спб. 1882. 2 т.
Haverty (H. G.). Notes on Afghanistan and part of Baluchistan. London. 1880.
Bellew (H. W.). Afghanistan and the Afghans. London. 1879.
Afghanistan further correspondence, relating to the affairs of Afghanistan. London. 1881.
Назаровъ. Записки о нѣкоторыхъ народахъ и земляхъ средней части Азіи. Спб. 1821.
Кайдаловъ. Записки, во время похода въ Бухарію россійск. каравана въ 1824 и 1825 гг. Москва. 1827.

Муравьевъ. Путешествіе въ Туркменію и Хиву въ 1819 и 1820 гг. Москва. 1822. 2 т.

Ханыковъ. Описаніе бухарскаго ханства. Спб. 1843.

Ханыковъ. Поѣздка изъ Орска въ Хиву и обратно, совершенная въ 1740—41 гг. Гладышевымъ и Муравьевымъ. Спб. 1851.

Чихачевъ. Объ изслѣдованіи вершинъ Сыръ- и Аму-Дарьи и нагорной площади Памиръ. Спб. 1848.

Вельяминовъ-Зерновъ. Историч. извѣстія о Коканскомъ ханствѣ, отъ Мухаммеда-Али до Худояръ-хана Спб. 1856.

Макшеевъ. Описаніе низовьевъ Сыръ-Дарьи. Спб. 1856.

Вамбери. Путешествіе по Средн. Азіи изъ Тегерана черезъ Туркменскую пустыню по вост. берегу Каспійскаго моря въ Хиву, Бухару и Самаркандъ. Москва. 1865—67.

Борнсъ. Путешествіе въ Бухару. Москва. 1848—50. 3 т.

Татариновъ. Семимѣсячный плѣнъ въ Бухаріи. Спб. 1867.

Вамбери. Очерки Средней Азіи. Москва. 1868.

Костенко. Средняя Азія и водвореніе въ ней русск. гражданственности. Спб. 1870.

Костенко. Путешествіе въ Бухару русской миссіи въ 1870 г. съ маршрутомъ отъ Ташкента до Бухары. Спб. 1871.

Вамбери. Исторія Бухары отъ древн. до настоящихъ временъ. Спб. 1873.

Маевъ. Маршруты и замѣтки по южнымъ частямъ Бухарскаго ханства. Спб. 1879.

Marvin. The Russian at Merv and Herat. London. 1883.

Gutslaff. Geschichte des chinesischen Reiches von den ältesten Zeiten bis auf den Frieden von Nanking. Stuttgart u. Tübingen. 1847.

Callery und Yvan. Der Aufstand in China, von seiner Entstehung bis zur Einnahme von Nanking. Braunschweig. 1854.

Neumann. Ostasiatische Gescichte, vom ersten chinesischen Krieg bis zu den Verträgen in Peking (1840 — 1860). Leipzig. 1861. Wien. 1864.

Pfizmaier. Die Geschichte einer Gesandschaft bei den Hiung-Nu's. Wien. 1864.

Ferrari. La Chine et l'Europe, leur histoire et leurs traditions comparées. Paris. 1867.

Timkovski. Voyage à travers la Mongolie en 1820 et 21. Paris. 1827. 2 vol.

Лу-Хуа-Чжу. Описаніе Тибета въ нынѣшнемъ его состояніи, съ картою дороги изъ Ченъ-ду до Хлассы. Спб. 1828.

Іакинфъ. Записки о Монголіи. Спб. 1828.

Іакинфъ. Описаніе Пекина. Спб. 1829.

ortia d'Urban. Description de la Chine et des états tributaires de l'empereur. Paris. 1839—40.

Іакинфъ. Китай, его жители, нравы, обычаи, просвѣщеніе. Спб. 1840.

Іакинфъ. Статистич. описаніе китайской имперіи, съ приложеніемъ карты. Спб. 1842. 2 т.

Klemm. China, das Reich der Mitte. Leipzig. 1847.

Gutzlaff. Chinesische Berichte von 1841—1846. Cassel. 1850.

Hue. Souvenir d'un voyage dans la Tartarie, le Thibet et la Chine pendant les années 1844—46. P ris. 1850. 2 vol.

Möller. Ethnographische Uebersicht des chinesischen Reiches. Gotha. 1850.

Davis. China during the war and since the peace. London. 1852. 2 vol.

Princep. Tibet, Tartary and Mongolia, their social and political condition. London. 1852.

Williams. Das Reich der Mitte. Eine Uebersicht der Geographie, Regierung, Erziehung, des socialen Lebens. Cassel. 1852.

Ковалевскій. Путешествіе въ Китай. Спб. 1853. 2 т.

Ferrière le Vayer. Une ambassade française en Chine. Paris. 1854.

Hue. L'empire chinois. Paris. 1854. 2 vol.

Davis. China. A general description of that empire and its inhabitants, 1857. London. 1857. 2 vol.

Fortune. A residence among the Chinese: inland, on the coast, and at sea, 1853—56. London. 1857.

Abel u. Mecklenburg. Arbeiten der kais. russ. Gesandschaft zu Peking über China. Berlin. 1858. 2 Bde.

China und die Chinesen. Land und Volk. Stuttgart. 1859.

Oliphant. Narrative of the earl of Elgin's mission to China and Japan in the years 1857—59. London. 1859. 2 vol.

Lechler. Acht Vorträge über China. Basel. 1861.

Blakiston. Five months on the Jang-Tsze, with a narrative of the present rebellion in China. London. 1862.
Roy. La Chine et la Conchinchine etc. suivi de l'histoire de la guerre des Français et des Anglais contre les Chinois, depuis 1844 jusqu'en 1860 etc. Lille. 1862.
rmand. Lettres de l'expédition de Chine et de Conchinchine. Paris. 1864.
Rennie. Peking and the Pekingese during the first year of the british ambassy at Peking. London. 1865. 2 vol.
Крапоткинъ. Двѣ поѣздки въ Манжурію въ 1864 г. Иркутскъ. 1865.
Труды членовъ россійской духовной миссіи въ Пекинѣ. Спб. 1852—66. 4 т.
De Courcy. L'empire du milieu. Description géographique, précis historique, institutions sociales, religieuses, politiques etc. Paris. 1867.
The Treaty Ports of China and Japan. A complete guide to the open ports of those countries, together with Peking, Jedo, Hongkong and Makao. London. 1867.
Гюкъ и Габе. Путешествіе чрезъ Монголію въ Тибетъ къ столицѣ Далай-Ламы. Москва 1866—70.
Bastian. Reisen in China: von Peking zur mongolischen Grenze und Rückkehr nach Europa. Jena. 1871.
China. Handel-Statistik der Vertrags-Häfen, für die Periode 1863 — 1872. Shanghai. 1873.
Венюковъ. Очерки соврем. Китая. Спб. 1874.
Сычевскій. Историческая записка о китайской границѣ. Москва. 1875.
Richthofen. China Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien. Berlin. 1877.
Rousset. A travers la Chine. Paris. 1878.
Регель. Путешест. въ Туфанъ. Спб. 1881.
Замѣтки, путевыя, отъ Чень-ду-фу до Чжая. Спб. 1881.
Лессаръ. (**П. М.**) Поѣздка въ Сераксъ. Спб.
Opert. Voyages to the Corea. London. 1880
Потанинъ. Очерки с.-з. Монголіи Спб. 1881.
Пѣвцовъ. Краткій очеркъ путешествія по Монголіи и внутренному Китаю, въ 1878 и 79 гг. Спб. 1881.
Bezaure. Auf dem Blauen Flusse. Leip. 1880.
Головнинъ. Записки въ плѣну у японцевъ въ 1811—13 гг.—Спб. 1851.
Рикордъ. Записки о плаваніи къ Японск. берегамъ въ 1812 и 13 гг. Спб. 1851.
Fraissinet. Le Japon. Paris. 2 vol.
Heine. Reise um die Erde nach Japan, am Bord der Expeditions-Escadre, unternommen im Auftrage der Regierung der Vereinigten Staaten. 1853—55. Leipzig. 1856. 2 Bde.
Acht Monate in Japan, nach Abschluss des Vertrages von Banagawa. Bremen. 1857.
Красновъ. Предв. отчетъ объ Алтайской эксп. 1883 г.
Montblanc. Le Japon tel qu'il est. Paris. 1867.
Бартошевскій. Японія. Взглядъ на политич. и соціальную жизнь народа. Спб. 1868.
Диксонъ. Японія: ея исторія, правительство и внутрен. устройство. Спб. 1871.
Вернъ. Современ. Японія. Москва. 1882.
Liebscher. Japan's landwirthschaftliche u. wirthschaftl. Verhältnisse. Jena. 1882.
Верещагинъ. Очерки путешествія въ Гималай. Часть I. Спб. 1883.
Cotteau. De Paris au Japon à travers la Sibérie. Paris 1883.
Menard histoire des anciens peuples de l'Orient. Paris 1883.
Willams. The midle kingdom. втор. изд. 2 част. 1883.
Boulger. History of China. 1882.
Реклю. Земля и люди. — Всеобщая географія. Т. VI. Азіятская Россія и Средне-Азіятскія ханства. 1883.
Живописная Россія. Отечество наше въ его земельномъ, историческомъ, племенномъ, экономическомъ и бытовомъ значеніи. Подъ общею редакціею П. П. Семенова. Т. XI. Западная Сибирь. 1884.
А. Сумароковъ. Мусульманскій міръ. Отъ Марокко до Кульджи и наши отношенія съ китайцами. 1883.
Скальковскій. Наша торговля въ Тихомъ океанѣ. 1884 г.
Красновъ. Предварительный отчетъ объ Алтайской экспедиціи.
Loftus. Notes of a journey across the isthmus of Kra, made with the french government survey expedition, january-april 1883. 1883.
Dabry de Thiersant. Mahométisme en Chine et dans le Turkestan oriental. 1878. 2 т.

Отдѣлъ Военный.

Gamba. Gegenwärtiger Kriegsschauplatz zwischen den Russen und Persen jenseits des Caucasus. Leipzig. 1827.

Зубовъ. Картина послѣдней войны Россіи съ Персіею. 1826—28 г. г. Спб. 1834.
Зубовъ. Персидская война въ царствованіе Императора Николая I. Спб. 1837.
Jocelyn. La campagne de la Chine ou six mois avec l'expedition anglaise. Trad. par Xavier Raymond. Paris. 1841.
Mackenzi. Seconde campagne de Chine, faisant suite au récit de la première campagne par lord Jocelyn. Trad. par Xavier Raymond. 1841.
Eyre. Retraite et destruction de l'armée anglaise dans l'Afghanistan en janvier 1842. Paris. 1844.
Neumann. Geschichte des englisch-chinesischen Krieges. Leipzig. 1846.
Kaye. History of the war in Afghanistan. London. 1851. 2 vol.
Neumann. Geschichte des englisch-chinesischen Krieges. Leipzig. 1855.
Labbe. Expéd. des mers de Chine. Paris. 1858.
Mutrécy. Journal de la campagne de Chine 1859—61. Paris. 1861 2 vol.
Capt. Hall. The Nemesis in China, comprising a hirtory of the late wär in that country 1848.
Capt. Loch. The closing events of the campaign in China.
Bazancourt. Les expéditions de Chine et de Cochinchine. Paris. 1861—62. 2 vol.
Louet. Expédition de Syrie. Beyrouth. Le Liban. Jerusalem. Paris. 1862.
Varin. Expedition de Chine. Paris. 1862.
Wolseley. Narrative of the war with China in 1860. London. 1862.
Examen critique et réfutation d'une relation de l'expedition de Chine en 1850. Paris. 1864.
De Negroni. Souvenirs de la campagne de Chine. Paris. 1864.
Schlechta-Wesseherd. Die Kämpfe, zwischen Persien und Russland in Transkaukasien seit 1804 bis 1813. Wien. 1864.
Kaye. A History of the Sepoy war in India. (1857—58). London. 1865.
Eyre. A retrospecto of the Afghan war, with reference to passing events in Central Asia. London. 1869.
Колокольцевъ. Экспедиція въ Хиву въ 1873 г. Отъ Жизака до Хивы. Спб. 1873.
Эдай. Ситана. Горная экспедиція на границахъ Афганистана въ 1863 году.
Иванинъ. Хивинская экспедиція. Очерки и воспоминанія очевидца. Спб. 1873.
Хивинскій походъ въ 1873 г. По оффиціальнымъ источникамъ. Спб. 1873.
Колокольцевъ. Пребываніе туркестанск. отряда въ Хивѣ въ 1873 году и переѣздъ изъ Хивы въ Казалинскъ. Спб. 1874.
Schmidt. Die Expedition gegen Chiwa im Jahre 1873. St.-Petersburg. 1874.
Шиле. Походъ въ Хиву и ея покореніе. Спб. 1874.
Макъ-Гаханъ. Военныя дѣйствія на Оксусѣ и паденіе Хивы. Москва. 1875.
Военныя дѣйствія противъ Коканцевъ въ 1875 и 1876 гг. Спб. 1876.
Zerbs. Die Russische Expedition gegen Chiwa im Jahre 1873. Wien. 1877.
Туганъ-Мирза-Барановскій. Русскіе въ Ахалъ-Теке въ 1879 г. Спб. 1881.
Масловъ. Завоев. Ахалъ-Теке. Спб. 1882.
Описаніе Хивинскаго похода 1873 г., составленное подъ редакціею ген. Шт. ген.-л. **Троцкаго.**
1879. Вып. 1 — „Очеркъ военныхъ и дипломатическихъ сношеній Россіи съ Среднею Азіею". А. Шепелевъ.
1881. Вып. 2 — „Очеркъ воен. дѣйствій въ Средней Азіи съ 1847 до 1869 г."
Вып. 3 — Мнѣнія иностранной прессы о хивинскомъ походѣ 1873 г. Подполковникъ Н. Маевъ.
Вып. 4 — „Описаніе дѣйствій Кавказскихъ отрядовъ".
Вып. 5 — „Русскіе невольники въ среднеазіятск. ханствахъ". Н. Веселовскій.
Вып. 6 — „Дѣйствія эскадры судовъ Аральской флотиліи въ хивинскую экспедицію 1873 г.".
Вып. — 7 „Описаніе дѣйствій Туркестанскаго отряда въ хивинскую экспедицію 1873 г.".
Вып. 8 — „Описаніе дѣйствій Оренбургскаго отряда".
1882. Вып. 9 — „Стратегическій обзоръ Хивинскаго ханства". Полк. Соболева и Гродекова.
Вып. 10 — „Прибываніе войскъ въ Хивинскомъ ханствѣ и ихъ возвращеніе".
Вып. 11.
Вып. 12 — „Очерки природы Хивинскаго оазиса и пустыни Кизилъ-Кумъ". М. Н. Богдановъ.
Соболевъ. Англо-афганская распря 1879—1880. Спб. 1882.
Kirchhammer. Der Englisch-afganische Krieg. Wien. 1879.

Low. The Afghan war 1838—1842. London. 1879.

Marchand. Campagne des anglais dans l'Afghanistan. 1878—1879. Paris. 1879.

Marchand. Deuxième campagne des anglais dans l'Afghanistan (1879—1880). Paris. 1881.

Colquhoun. Kith the Kurram field force, 1878—79. London. 1881.

Causes of the Afghan war being a selection ot the papers laid before parliament. London. 1879.

Kaye. History of the war in Afghanistan. London. 1878.

Hensmann. The Afghan war of 1879—80. London. 1881.

Marvin. Colonel Grodekoff's Ride from Samarkand to Herat. London. 1880.

Гродековъ. Хивинскій походъ 1873 г. Спб. 1883 г.

Гродековъ. Война въ Туркменіи, походъ Скобелева 1880—81. Ч. I и II Спб. 1883 года.

Въ первыхъ двухъ главахъ I тома заключается описаніе Закаспійскаго края, оазисовъ Ахалъ и Мерва и путей сообщенія; а также исторія послѣдовательнаго занятія нами Закаспійск. края.

Lapcyère le Japon militaire. Paris 1882.

Ross. Military transport by indian railways. 1883.

Wilson. «Ever-victorious army». A History of the Chinese Campaign under Lt.-Col. Gordon, and of the suppression of the Tai-ping rebellion.

Boulger. The life of Jakoob Beg. 1878.

Литвиновъ. Кавказъ—воен. статистика и воен. геогр. 1883.

Извлеченіе изъ указателя Воен. Сборника. 1858—1866.

Очеркъ дипл. сношеній Россіи съ Бухарою съ 1836 по 1843 г. **Н. Залѣсовъ.** 1862 г., № 9.

Водвореніе русск. власти въ Сред. Азіи. 1868 г., №№ 8 и 9.

Рус. отрядъ на китайск. границѣ въ 1863 году. **А. Шипиловъ.** 1869 г. № 2.

Красноводскій отрядъ въ 1869—1870 г. 1872 г. № 3.

Дѣйствія Красноводск. и Мангишлакск. отрядовъ въ 1871 г. 1873 г. № 1.

Описаніе Амурскаго края. (Съ картою). Ротм. **Бартоломей.** 1860 г., №№ 8 и 9.

Общій обзоръ постепен. расширенія рус. предѣловъ въ Азіи и способовъ обороны ихъ. **М. Венюковъ.** 1872 г. № 2.

Пути въ Сред. Азіи и перевозоч. средства. **М. Иванинъ.** 1869 г. № 8.

Приморская область Восточ. Сибири. **Плаксинъ.** 1869 г. № 12.

Замѣтки по дорогамъ Средней Азіи. **А. Хорошхинъ.** 1867 г., № 1.

Тургайская обл. и ея устройство. 1871 № 4.

Матеріалы для воен. обзора современ. русск. границъ въ Азіи. Полк. **Венюковъ.** 1872 г., № 3.

Первый участ.: Остр. Сахалинъ. 1872. №.3

Второй участ.: Приморск. край. 1872. № 4

Третій участ.: Амуръ и Усури. 1872. № 6.

Четвертый участ.: Манчжурія. 1872. № 7.

Пятый участокъ: Забайкалье и Халка. 1872. № 8.

Шестой участокъ: Урянхайскій или Алтае-саянскій. 1872. г., № 9.

Седьмой участ.: Чжунгарскій. 1872. № 10.

Восьмой участ.: Тянь-Шанскій. 1873. № 2.

Девятый уч.: Нагорно-Туранскій. 1873. №1.

Десятый участокъ: Аральскій или Хивинскій. 1872 г., № 12.

Одиннадцатый участ.: Туркемн. 1872 № 11.

Очерки Семирѣченскаго края. **Л. Костенко.** 1872 г., №№ 11 и 12. Стр. 157 и 275.

Разработка колеснаго пути въ Тянь-Шанъ. **П. Кольдевинъ.** 1873 г., № 7.

Объ изслѣдованіи стараго русла Аму-Дарьи. **Л. К.** 1873 г., № 10.

Очеркъ Верхне-Чирчикскаго края. **Л. Костенко.** 1873 г., № 11.

Нѣкоторыя свѣдѣнія о Ферганской долинѣ. **А. Л. Кунъ.** 1876 г., № 4.

Очеркъ географич. изслѣдованій въ Азіятской Россіи. **М. Венюковъ.** 1877 г., № 7.

РусскоТурецкая граница въ Мал. Азіи по Берлинск. трактату 1878 года. **Стебницкій.** 1881 г., № 12.

Отъ Ахалцыха черезъ Годерскій перевалъ до г. Батума **Н. А. Васильевскій.** 1880 г., № 12.

Поѣздка въ Персію въ 1836 г., **И. Ограновичъ.** 1866 г., №№ 11 и 12.

О возстаніи мусульманскаго населенія, или Дунганей, въ Западн. Китаѣ. **А. К. Гейнсъ.** 1866 г., № 8.

Нѣсколько дней въ Кульджѣ. **П. Р.** 1866. № 9.

Поѣздка въ Кашгарію **В. Н.** 1869 г., № 7.

Трапезондская дорога. **К.** 1872 г., № 9.

Изъ путевыхъ записокъ о Нарынѣ и Кашгарѣ. **П. Р.** 1870 г., № 7 и 8.

Путешествіе русск. миссіи въ Бухару въ 1870 г. **Л. Костенко.** 1870. №№ 11 и 12.
Городъ Бухара въ 1870 году. **Л. Костенко.** 1870 г., № 12.
Туркмены іомудскаго племени 1872. № 1.
Хивинское ханство въ сельско-хозяйств. отношеніи. **Л. Костенко.** 1874 г., № 4.
Поѣздка по Сунгари. **Ржевинъ.** 1870. № 5.
Сунгарійская экспедиція 1872 г. **Я. Барабашъ.** 1874 г., №№ 1, 2, 3.
Нѣк. замѣтки о хивинскихъ туркменахъ и киргизахъ. **И. Ибрагимовъ.** 1874. № 9.
Обзоръ доступовъ къ Хивинскому ханству и краткія свѣдѣнія о нихъ. **Л. Соболевъ.** 1873 г., № 5.
Ситана. Горная экспедиція на границахъ Афганистана въ 1863 г. (Сочиненіе Полковника Джона Эдей. **М. Н. Анненковъ.** 1873 г., №№ 7 и 8.
Отъ Хивы до Казалинска. **Л. Костенко.** 1873 г., № 11.
Историческ. очеркъ Кашгаріи. **А. Куропаткинъ.** 1877 г., № 11, 12. 1878 г., № 1, 2. (Кашгарійскаго войска), № 4.
Туркменія и Туркмены. **А. Куропаткинъ.** 1879 г., № 9, 10.
Военно-научная экспедиція на Алай и Памиръ. **К. Костенко.** 1879 г., № 4.
Путевыя замѣтки о Бухарскомъ ханствѣ. **П. Маевъ 2-й.** 1877 г., № 8.
Рѣка Аму-дарья. Сводъ новѣйш. свѣдѣній о ея басейнѣ **Л. Костенко.** 1878. № 6.
Краткая характеристика вел. Тяньшаньскаго нагорья. **Л. Костенко.** 1878. № 7.
Туземныя государства Индостана. **М. Венюковъ.** 1875 г., № 3.
Пенджабъ и сѣверо-западная граница Индіи. 1879 г., № 1, 2.
Афганистанъ и настоящее его положеніе. 1879 г., № 5.
Письма англичанина изъ Мерва. (Daily News). **А. Р.** 1881 г., № 11.
Бухарскія войска въ 1880 г. **Г. Арендаренко.** 1881 г., № 10.
Дарвазъ и Каратегинъ **Г. Арендаренко** 1883 года № 11 и 12.
Гератъ, житница и садъ Центральной Азіи. С. 1881 г., № 3 и 5.
По западн. окраинѣ Китая. Отъ г. Тяньцезина до г. Чжнь-цзяна. Полк. **Унтербергеръ.** 1880 г., № 8 и 9.
Монгольскія и китайскія войска въ Ургѣ. **Я. Барабашъ.** 1872 г., № 7.
О современ. состояніи военныхъ силъ и средствъ Японіи и Китая. **Венюковъ.** 1871 г., №№ 8 и 9.

Извлеченіе изъ указателя статей Инжен. Журн. съ 1877—83 г.

Осада и штурмъ Геокъ-Тепе. 1881. № 6, 7.
Масловъ. Осада Геокъ-Тепе. 1882 г., № 8.
Желѣзная дорога въ Китаѣ. 1877 г., № 7.
П. Унтербергеръ. Опытъ найма китайцевъ въ Чжилинской и Шаньдунской провинціяхъ для работъ инж. вѣдомства. 1877 г. № 9 и 10.
П. Унтербергеръ. Нѣск. словъ о воен. реформѣ въ Японіи. 1883 г., № 3.
Обученіе инженер. искусству въ Японіи. 1877 г. № 7.
Потниковъ. Геліографъ въ Ахалъ-Текинской экс. 1881 г., № 8.
Воен. телеграфъ въ Афган. экс. 1882. № 4.
Шуляченко. Опытъ съ телефонами въ Кульджѣ. 1883 г., № 3.
Свѣдѣнія о строит. матер. въ разн. мѣстахъ Примор. и Амур. об. 1883 г., №№ 6 и 7.

Извлеченіе изъ Указателя Морск. Сборника съ 1848—84 г.

Очерки низовьевъ Сыръ-Дарьи и приаральской степи. Кап.-лейт. **Ивашинцова.** 1853. № 11.
Состояніе Камчатскаго края въ 1853 г. 1854. № 2.
Описаніе низовьевъ Сыръ-Дарьи. Подполковн. **Макшеева.** 1856. № 9.
Пути къ устью рѣки Амуръ. **Пещурова, Раевскаго и Шенурина.** 1857. № 4.
О пути по рѣкѣ Амуру въ 1857 г. **Н. Назимова.** 1857 г. № 11.
Амуръ. **Д. Романова.** 1860. № 6.
Ангарскіе пороги. **Д. Романова.** 1863. № 7.
Хива и рѣка Аму-Дарья. **М. Иванина.** 1864. №№ 8 и 9.
На Байкалѣ. Изъ путевыхъ записокъ по Вост. Сибири. **Н. Ушакова.** 1865. № 6.
Русскіе въ Японіи въ концѣ 1853 и въ началѣ 1854 гг. **И. Гончарова.** 1855. №№ 9, 10 и 11.
Изъ воспоминаній о Японіи. **М. Назимова.** 1861 г. № 10.
На востокѣ. **С. Максимова.** 1863 г. № 12.
Выписка изъ дневника, веденнаго въ Пекинѣ въ 1858 г. **А. Т.** 1860. №№ 9 и 10.
Матеріалы для исторіи русскихъ заселеній по берегамъ Восточн. океана. 1861 г. № № 1, 2, 3 и 4.

Заселеніе рѣки Амура. **С. Максимова.** 1861 г. № 10.

Объ экспедиціи Лаксмана въ Японію. 1869 г. № 11,

Историческій обзоръ сношеній образованнаго міра съ Японіей. **А Буйницкаго.** 1860 г. №№ 9 и 10.

Посольство въ Японію. **И. Ѳ. Крузенштерна.** Спб. 1869 г. № 6.

Европейская торговля въ Китаѣ по отношенію къ Россіи. 1866 г. № 6.

Японскія укрѣпленія и артиллерія въ проливѣ Симоно-Саки въ 1864 году. 1865 г. № 3.

Очеркъ морскихъ описей Камчатки Статья «Вѣстн. Русск. Географич. Общ.» 1852 г. книжка 3 № 10.

Экспедиція коммодора Терри въ Японіи. 1854 г. № № 8 и 10.

Обслѣдованіе клипером «Стрѣлокъ» берега отъ Императорской гавани до залива Св. Ольги, заливовъ Наполеона и порта Мей. 1859 г. № 10.

Гидрографическіе труды лейтен. Брука въ Тихомъ океанѣ. 1861 г. № 1.

Очеркъ изслѣдованія Татарскаго пролива, лимана и устья рѣки Амура. 1861 г. № 11.

Извѣстія о гидрографическихъ работахъ у русскихъ береговъ Японскаго моря. **Бабкина.** 1863 г. № 2.

Большой Камчатскій нарядъ. Экспедиція Ельмина **А. Сгибнева.** 1868 г. № 12.

Матеріалы для исторіи Камчатки. Экспедиція Шестакова. **А. Сгибнена.** 1869г. № 2.

Историческ. свѣдѣнія объ открытіяхъ и экспедиціяхъ, относящихся до Камчатки, Алеутскихъ и Курильскихъ остр. и др. 1869 г. №№ 4, 5, 6, 8.

Осмотръ шхеръ Корейскаго архипелага винтовою лодкою «Соболь»въ 1869. № 10.

Извѣстіе о съемкѣ и промѣрѣ Хакодатскаго рейда. **Старицкаго.** 1870 г. № 5.

Матеріалы для исторіи русск. заселеній по восточн. берегамъ Восточн. океана. 1861. № 4.

Составленіе картъ сѣверной части Татарскаго пролива и южной части Сахалина съ Лаперузовымъ проливомъ. **Старицкаго.** 1871 г. № 9.

Обзоръ дѣйствій русскихъ на Амурѣ. 1862 г. № 4.

Обзоръ результатовъ дѣйствія русскихъ на с.-в. предѣлахъ Россіи. Замѣчанія на книгу: «Историч. обозрѣніе Россійско-американской компаніи, соч. Тихменева». **Г. Невельскаго.** 1864 года. № № 6, 7, 8.

Гидрографич. командировка въ Восточ. океанъ 1865—71 гг. **Старицкаго.** 1874 года № 4.

Нѣск. измѣреній больш. глубинъ Охотск. и Японск. морей. **Старицкаго.** 1874. № 6.

О перемѣщеніи русла устьевъ Сыръ-Дарьи. № 7.

Краткій гидрографическій обзоръ плаванія шкуны «Востокъ» въ 1875 г. **Онацевичъ.** 1876 г., № 9.

Метеорологич. и гидрологич. наблюденія въ Восточ. океанѣ. 1880 г., № 9.

Экваторіальныя теченія въ Тихомъ океанѣ. 1880 г., № 6.

Владивостокъ или Ольга? 1880 г., № 12.

О нашихъ портахъ Восточнаго океана. 1880 г., № 10.

Пути тайфуновъ въ Китайск. и Японск. моряхъ. **І. Шпинделеръ.** 1881 г., № 4.

Плаваніе между Гонолулу и Іокогамою. **Э. Майдель.** 1882 г., № 11.

Гидрографическ. свѣдѣнія о коралловыхъ островахъ Тихаго океана. **Э. Майдель.** 1882 г. №№ 6, 7.

Тайфуны въ Китайскомъ морѣ въ 1880 г. **Н. Т.** 1882 г. № 4.

О тайфунахъ Китайск. и Японскаго морей въ 1881 году. **Э. Майдель.** 1882 г. № 6.

Банка въ бухтѣ Экспедиція (заливъ Посьетъ). **Э. Майдель.** 1882 г., № 8.

Тайфуны Китайскаго моря. 1883 г., № 3.

Русскій флотъ на Восточ. поморьѣ въ 1849—56 гг. **Л. Илляшевичъ.** 1876 г. № 7.

Общее состояніе флота Японіи. 1876. № 10.

Судовой составъ Японскаго флота. **А. Пиленко.** 1879 г. №№ 7, 10.

Китайскій морской арсеналъ въ Фу-чоу. **А. Пиленко.** №№ 8, 10.

Ожидаемая война между Китаемъ и Японіею и китайскій военный флотъ. **А. Пиленко.** 1879 г. №№ 11, 12.

Плаваніе отряда судовъ въ Тихомъ океанѣ. 1875 г., №№ 1, 3, 11.

Плаваніе отряда судовъ Тихаго океана. 1878 г., № .8 1882 г. № 5.

Отрядъ судовъ въ Тихомъ океанѣ. 1876 г.. №№ 3, 10. 1877 г. №№ 2, 12.

Отрядъ судовъ Тихаго океана. 1876 г., №№ 6, 8. 1879 г., №№ 1, 4, 5, 6, 8, 9, 12. 1880 г., №№ 1, 3, 11. 1881 г., №№ 2, 12.

Плаваніе парохода «Перовскій» по Аму-Дарьѣ въ 1874 году. 1875 г. № 2.
Плаваніе по р. Оби. **К. Евтороповъ.** 79 г. №8.
Плаваніе парохода «Лена» въ Якутскъ. **А. Пиленко.** 1879 г. № 7.
Объ экспедиціи 1878 года въ Сибирское Ледовитое море. 1878 г., № 10.
Крейсерство клипера «Стрѣлокъ» у с.-в. береговъ Сибири. **А. д.** 1881 г., № 1.
Общій обзоръ крейсерства шкуны «Баканъ» у Мурманскаго берега. **Полидоровъ.** 1883 г. № 4.
Свѣдѣнія объ участіи моряковъ въ Ахалъ-Текинской экс. 1881 г. № 7.
Участіе моряковъ въ Ахалъ-Текинской экси. 1880—81 г. **Н. Г.** 1882 г. №№ 2, 3, 4.
Морская торговля съ Сибирью. **А. Пиленко.** 1879 г., № 11.
Объ открытіи Кореи для внѣшней морской торговли. **Д. М.** 1883 г., № 5.
Судоходные пути Турана. 1876 г., № 3.
Очерки Кореи по японскимъ источникамъ. **К. Андо.** 1882 г., № 6.
Возведеніе Владивостока на степень города и преобразованія въ управленіи главнаго командира портовъ Восточнаго океана. 1880 г., № 7.
Очеркъ морскихъ сношеній и войнъ европейцевъ съ Китаемъ. **Д. Мертваго.** 1883 г., №№ 11—12. 1884, №№ 1—3.

Изъ Записокъ И. Рус. Географическаго общества (по отдѣл.: геогр., этногр. и статист.) 1849—1882 г.

Очерки торговли Россіи въ Ср. Азіи. **Небольсина.** 1855 г., кн. 10.
Статист. очерки Среднеазіатской Россіи. **Терентьева.** Т. 4 (по отд. стат.), 1874 г.
Гипсометрическія и географ. опредѣленія точекъ, основанныя на наблюденіяхъ, сдѣланныхъ въ 1868—1872 гг. въ 12-ти разныхъ путешествіяхъ по сѣверному Китаю, Монголіи, Манчжуріи, При-Амурскому и Уссурійскому краю архим. Палладіемъ, кап. Пржевальскимъ, гг. Ломоносовымъ, Мосинымъ и Фритше. **Фритше.** Т. 5 (по общ. геогр.), 1875 г.
Астрономическія, магнитныя и гипсометрическія наблюденія, произведенныя въ 59 пунктахъ на пути отъ Пекина черезъ Монголію, Нерчинскій заводъ, Иркутскъ, Барнаулъ, Екатеринбургъ и Пермь въ С.-Петербургъ г. **Фритше.** Т. 6, (по общ. геогр.), кн. 1, 1875 г.
Нѣкоторые результаты нивеллировочн. изслѣдованій, произв. между Оренбургомъ, Аральскимъ моремъ и Кара-Тугаемъ. **Ф. Шульца.** Т. 12 (по общ. геогр.), № 3, 1882 г.
Описаніе Березовскаго края. **Абрамова.** 1857 г., кн. 12.
Поливныя поля въ Забайкальскомъ краѣ **Кельберга.** 1861 г., кн. 1.
Путешествія въ юго-восточную Сибирь (съ картою). Густ. **Радде.** 1861 г., кн. 4.
Географическое распространеніе животныхъ въ ю.-в. части Ленскаго бассейна. Т. 3 (по общ. геогр.), 1873 г.
Отчетъ объ Олёкминско-Витимской экспедиціи, **П. Кропоткина** и **И. Полякова.** Т. 3 (по общ. геогр.), 1873 г.
Матеріалы для орографіи Вост. Сибири: Орографическій очеркъ Минусинскаго и Красноярскаго окр. Енисейской губ. **П. Попова.** Т. 5 (по общ. геогр.), 1875 г.
Общій очеркъ орографіи Вост. Сибири. **П. Кропоткина.** Т. 5 (по общ. геогр.), 1875 г.
Извѣстія о рѣкѣ Сунгари, извлеченныя изъ письма г. **Максимовича** къ Л. Ф. Шренку. 1861 г., кн. 4.
Изъ путевыхъ замѣтокъ астронома, кап. **Гамова,** опредѣлявшаго въ 1859 г. мѣстность р.р. Амура и Уссури. 1862, кн. 1 и 2.
Озеро Ханка и его климатическія особенности. **Н. Аносова.** 1864 г., кн. 2.
Историческій очеркъ Уссурійскаго края въ связи съ исторіею Маньчжуріи. Архим. **Палладія.** Т. 8 (по общ. геогр.), вып. 2-й, 1879 г.
Свѣдѣнія о дикокаменныхъ Киргизахъ, доставленныя отъ генер.-губерн. Западной Сибири. 1851 г., кн. 5.
Краткій обзоръ внѣшней торговли чрезъ Западную Сибирь въ 1851 — 1860 гг. **М. Венюкова.** 1861 г., кн. 3.
Областной гор. Семипалатинскъ. **Абрамова.** 1861 г., кн. 1
Устькаменогорскъ въ 1861 г. **Н. Абрамова.** 1863 г., кн. 4.
Енисейскій округъ и его жизнь, **Н. Кривошапкина.** 1862 г., кн. 4.
Очеркъ промысловъ Енисейскаго окр. сѣв. и южной системъ. **Н. В. Латкина.** Т. 2 (по общ. геогр.), 1869 г.
Объ изборожденныхъ и шлифованныхъ льдомъ валунахъ и утесахъ, по берегамъ Енисея къ сѣверу отъ 60° с. ш. **И. А. Лапатина.** Т. 4 (по общ. геогр.), 1871 года.

О рыбномъ промыслѣ на Цзайсанѣ и на Черномъ Иртышѣ. 1864 г., кн. 4.

Зимняя поѣздка на озеро Зайсанъ (зимой 1863—1864 г.) **Г. Потанина.** Т. 1 (по общ. геогр.), 1867 г.

Путешествія на озеро Зайсанъ и въ рѣчную область Чернаго Иртыша до озера Марка-Куль и горы Сыръ-тау, лѣтомъ 1863 г. **К. Струве** и **Гр. Потанина.** Т. 1, (по общ. геогр.), 1867 г.

О ходѣ топографическихъ изслѣдованій озера Балхаша и его прибрежій (съ картою). Ген. шт. полковн. **Бабкова.** Т. 1 (по общ. геогр.), 1867 г.

Поѣздка по вост. Тарбагатаю, лѣтомъ 1864 г. **К. Струве** и **Григ. Потанина.** Т. 1 (по общ. геогр.), 1867 г.

Туруханскій край. **П. Третьякова.** Т. 2 (по общ. геогр.), 1869 г.

Геологическія наблюденія во время Заравшанской экспедиціи. **Д. К. Мышенкова.** Т. 4 (по общ. геогр.), 1871 г.

Географ. и статист. свѣдѣнія о Заравшанскомъ окр. съ прилож. списка населенныхъ мѣстъ округа. **Л. Н. Соболева.** Т. 4 (по отд. стат.), 1874 г.

Средняя Заравшанская долина **В. В. Радлова.** Т. 6 (по отд. этн.), 1880 г.

Географическіе, этнографическіе и статистическіе матеріалы о Туркестанскомъ краѣ. **А. Макшеева.** Т. 2 (по отд. стат.), 1871 г.

Фергана, по запискамъ султана Бабера. **Н. Н. Пантусова.** Т. 6 (по отд. этн.), 1880 г.

Очерки Шагрисебзскаго бекства. **А. А. Куна.** Т. 6 (по отд. этн.), 1880 г.

Свѣдѣнія о Ходжендскомъ уѣздѣ. **А. А. Кушакевича.** Т. 4 (по общ. геогр.), 1871 г.

Обозрѣніе Коканскаго ханства въ нынѣшнемъ его состояніи. 1849 г., кн. 3.

Поясниительная замѣтка къ картѣ Коканскаго ханства. **М. Венюкова.** 1862 г. кн., 1.

Описаніе Хивинскаго Ханства ген. шт. полковн. **Данилевскаго.** 1851 г. кн., 5.

Сношенія Россіи съ Хивою и Бухарою при Петрѣ Вел. **А. Н. Попова:** 1853 г., кн. 9.

Отрывокъ изъ путешествія въ Хиву и нѣкоторыя подробности о ханствѣ во время правленія Сеидъ-Мохамедъ Хана, 1856—1860 гг. **Килевейна.** 1861 г., кн. 1.

Нѣсколько замѣчаній о путешествіи Дженкинсона въ Хиву въ 1559 г. **В. Д. Аленицина.** Т. 6 (по отд. этн.), 1880 г.

Описаніе Аральскаго моря, ген. шт. шт.-капит. **Макшеева.** 1851 г., кн. 5.

Объяснительная записка къ картѣ Киргизской степи. Полк. **Полторацкаго** и подп. **Ильина.** Т. (по общ. геогр.), 1867 г.

Геологическо-орографическій очеркъ Калмыцкой степи и прилежащихъ къ ней земель. **Н. Барботъ-де-Марни.** 1862 г., кн. 3.

Объ изслѣдованіи вершинъ Сыръ и Аму-Дарьи и нагорной площади Памиръ. **Пл. Чихачева** 1849 г., кн. 3.

Замѣчаніе на статью объ изслѣдованіи вершинъ Сыръ и Аму-Дарьи. **Іак. Бичурина.** 1849 г., кн. 3.

Наши свѣд. о прежнемъ теченіи Аму-Дарьи. **Ленца.** Т. 4, (по общ. геогр.), 1871 г.

Низовья Аму-Дарьи, описанныя по собственнымъ изслѣдованіямъ въ 1873 г. ген. шт. полковн. бар. **А. В. Каульбарсомъ.** Т. 9 (по общ. геогр.), 1881 г.

Топографическое и статистическое описаніе восточнаго берега Каспійскаго моря отъ Астрабадскаго залива до мыса Тюкъ-Карагана. **И. Ф. Бларамберга.** 1850 г., кн. 4.

О торговыхъ путяхъ по Китаю и подвластнымъ ему владѣніямъ. **П. Кафарова.** 1850 г., кн. 4.

Торговыя сношенія Россіи съ западной Монголіей и ихъ будущность. **В. Радлова.** Т. 2 по отд. стат., 1871 г.

Опис. Маньчжуріи **Васильева.** 1857, кн. 12.

Дорожныя замѣтки на пути отъ Пекина до Благовѣщенска черезъ Маньчжурію въ 1870 г. Архим. **Палладія.** Т. 4 по общ. геогр., 1871 г.

Зап. о Нингутѣ, **Васильева.** 1857 г., кн. 12.

О состояніи Алтышара или шести восточ. городовъ Китайской провинціи Нань-Лу Малой Бухаріи въ 1858—1859 гг. **Ч. Валиханова.** 1861 г., кн. 3.

Очерки Джунгаріи. **Ч. Валиханова.** 1861 г., кн. 1.

Маршрутъ отъ гор. Турфана до гор. Кашгара, въ Малой Бухаріи. **А. Голубева.** 1862 г., кн. 2.

Поѣздка въ западную часть Небеснаго хребта Тянь-Шаня или Цунь-Линъ древнихъ Китайцевъ отъ западныхъ предѣловъ Заилійскаго края до Ташкента. **Н. А. Сѣверцова.** Т. 1 по общ. геогр., 1867 г.

Записка о поѣздкѣ въ Китайскій гор.

Хобдо въ 1863 г. **А. Принтца.** Т. 1 (по общ. геогр., 1867 г.

Термометрическія наблюденія въ г. Кульджѣ. **А. Голубева.** 1864 г., кн. 1.

Общій обзоръ страны, лежащей къ западу отъ Заилійскаго края между рѣками Чу и Сыръ-Дарьею, съ картами. Полковн. **Полторацкаго.** Т. 4 по общ. геогр., 1867 г.

Отрывокъ изъ путешествія въ Ср. Азію.— Заилійскій кр.. **А. Голубева.** 1861 г., кн. 3.

Очерки Заилійскаго края и Причуйской страны. **М. Венюкова.** 1861 г., кн. 4.

Ала-куль съ картою. **А. Голубева.** Т. 1 (по общ. геогр., 1867 г.

О бассейнѣ Лобъ-Нора, Извлеченіе изъ китайскаго сочиненія подъ заглавіемъ. «Си-Юй-Шуй-Дло-Цзи». **В. М. Усненскаго.** Т. 6 по отд. эти., 1880 г.

Страна Кукэ-Норъ или Цинъ-Хай, съ прибавленіемъ краткой исторіи Ой-ратовъ и Монголовъ, по изгнаніи послѣднихъ изъ Китая, въ связи съ исторіей Кукэ-нора. **В. М. Успенскаго.** Т. 6 по отд. эти., 1880 г.

Матеріалы по географіи Тянь-Шаня, собранные во время путешествія 1869 г. бар. **А. В. Каульбарсъ.** Т. 5 (по общ. геогр.), 1875 г.

Разстоянія между главнѣйшими городами зап. части Гималаи и Тибета и Централ. Азіи. **Роб. Шлагинтвейта.** 1862 г., кн. 3.

Путешествія **Г. С. Каралина** по Каспійскому морю. (Съ обозрѣніемъ восточныхъ береговъ Каспійскаго моря въ отношеніяхъ статистическомъ, топографическомъ и физическомъ).

Изъ Вѣстника Имп. Русск. Географич. общества съ 1851 по 1860 г.

Замѣтки объ Иртышѣ и странахъ, имъ орошаемыхъ. **Г. Гулаева.** 1851 г., ч. 3, кн. 5 и 6.

Замѣтки о Якутскѣ и якутахъ. Іеромон. **Макарія.** 1852 г., кн. II.

Объ опытахъ земледѣлія въ Камчаткѣ. **И. Д. Булычева.** 1853 г., кн. IV.

Примѣчаніе о среднихъ температурахъ гор. Березова. **К. С. Веселовскаго.** 1854 г., кн. V.

О климатѣ гор. Березова. **Н. А. Абрамова.** 1854 г., кн. V.

Обозрѣніе Амура въ физико-географическомъ отношеніи. **П. П. Семенова.** 1855 г., кн. VI.

Озеро Норъ-Зайсанъ. **Н. А. Абрамова.** 1856 г., кн. VI.

Записки о Коканскомъ ханствѣ хорунжаго Потанина 1830 г. съ примѣчаніями **П. С. Савельева.** 1856 г., кн. VI.

Свѣдѣнія о Коканскомъ ханствѣ. **В. В. Вельяминова-Зернова.** 1856 г., кн. V.

Поѣздка зимнимъ путемъ вверхъ по рѣкѣ Амуру, отъ Николаевскаго поста до Усть-Стрѣлочнаго караула, совершенная въ 1856—57 г.г., г. **Парчевскимъ.** 1857 г., кн. VI.

Озеро Байкалъ извлечено изъ отчета натуралиста г. **Г. Радде** о совершенномъ имъ, лѣтомъ 1855 г., путешествіи вокругъ озера. 1857 г., кн. V.

О прибрежныхъ жителяхъ Амура. **Герстфельда.** 1857 г., кн. IV.

Путешествіе по долинѣ р. Нерчи. Пор. **Усольцова.** 1851 г., кн. III.

Описаніе большихъ рѣкъ, впадающихъ въ Амуръ. **В. П. Васильева.** 1857. кн. II.

Озеро Косоголъ и его нагорная долина, по свѣдѣніямъ, собраннымъ **Пермикинымъ,** съ картою. 1858 г., № 10.

Буряты. **А. Ѳ. Раева.** 1858 г., № 9.

Гор. Тюмень. **Н. Абрамова.** 1859 г., № 8.

Описаніе большихъ рѣкъ, впадающихъ въ Амуръ. 1858 г., № 5.

Первая поѣздка на Тянь-Шань. **П. П. Семенова** съ картою. 1858 г., № 5.

Дауро-Монгольская граница Забайкалья. г. **Радде.** 1858 г., № 4.

Путешествіе на вершины р. Гилюя и на р. Зею, лѣтомъ въ 1856 г. поручика **Усольцова.** 1858 г., № 4.

Письмо г. **Радде** съ берег. Амура. 1858, № 3.

Путевыя замѣтки маіора Бланкеннагеля о Хивѣ въ 1793—94 г.г., съ примѣчаніями **В. Григорьева.** 1858 г., № 3.

Привозъ и вывозъ товаровъ города Томска въ половинѣ XVII ст. **Г. Потанина.** 1859 г., № 12.

Обозрѣніе рѣки Усури и земель къ востоку отъ нея до моря. **М. Венюкова** (съ 2 картами). 1859 г., № 4.

Очеркъ мѣстности между заливомъ де-Кастри и р. Амуромъ. **Д. Н. Романова** съ 2 картами. 1859 г., № 3.

Свѣдѣнія о числѣ жителей въ западной Сибири въ половинѣ XVIII стол. **Гр. Потанина.** 1860 г., № 8.

Показаніе сибирскаго казака Максимова

о коканскомъ владѣніи. **Гр. Потанина.** 1860 г., № 3.

Инородцы, обитающіе въ Туруханскомъ краѣ. **А. Мордвинова.** 1860 г., № 2.

Геогностическое описаніе частныхъ золотыхъ промысловъ Маріинскаго округа Томской губерн., Ачинскаго и Минугинскаго окр. Енисейской губ. **И. Полетики.** 1860 г., № 1.

Изъ Извѣстій Имп. Русск. Географ. общества съ 1865—1882 г.

Численныя данныя о поверхности Аз. Россіи. **М. И. Венюкова.** 1865 г.т. I, № 3.

Новѣйшія русскія изслѣдованія въ Азіи. **М. И. Венюкова.** 1875 г., вып. 5.

Зоологич. изслѣдованія въ Ледовитомъ океанѣ. **Яржинскій.** 1871 г., т. VI. № 8.

Экспедиція въ Сѣверныя моря. **П. А. Кропоткина.** 1871 г., т. VII, № 3.

Новѣйшія открытія и изслѣдованія въ Сѣверно-Полярной обл. 1874 г., т. X, № 7.

Замѣтки о числительности и нынѣшнемъ положеніи чукчей, живущихъ по берегу Ледовитаго океана. **О. А. Норквиста.** 1880 г., вып. 2.

Плаваніе парохода „Вега". Лейт. **Хоугаардъ** 1880 г., вып. 2.

Восточная Сибирь и русская Манчжурія. 1866 г., т. II, № 6.

Забайкальскіе минеральные источники. 1868 г., т. IV, № 2.

Геологич. изслѣдованія въ Иркутской губ. **Чекановскаго.** 1869. Т. V, № 6т. VI, № 8.

Свѣдѣнія объ экспедиціи г. **Чекановскаго** на Нижнюю Тунгузку. 1873 г. т. XI, № 7.

Экспедиція на Нижнюю Тунгузку. **Миллера** и **Чекановскаго.** 1874 г., т. X, № 1.

Экспедиція на Оленекъ, изъ письма г. **Чекановскаго.** 1874 г., т. X, № 5.

Оленекская экспедиція (съ картою). **А. Чекановскаго.** 1874 г., т. X, № 8 и 1875 г., вып. 5.

Первый отчетъ о результатахъ астрономическихъ, магнитныхъ и метеорологическихъ наблюденій, произведенныхъ во время Оленекской экспедиціи. **Ф. Ф. Миллера.** 1874 г., т. X, № 8.

Второй отчетъ о результатахъ астрономическихъ, магнитныхъ и метеорологическихъ наблюденій, произведенныхъ во время Оленекской экспедиціи **Ф. Ф. Миллера.** 1876 г., вып. 1.

Списокъ высотъ, полученныхъ Сибирскою нивеллировкою на участкѣ между Канскомъ и Иркутскомъ. **Ф. Ф. Миллера.** 1876 г., вып, 1.

Географическія изслѣдованія верховьевъ Иртыша. **Матусовскаго и Мирошниченко.** 1874 г., т. X, № 1.

Желѣзныя руды въ Амурскомъ краѣ. 1865 г., т. I, № 4.

Золото въ Амурск. краѣ. 1866 г. т., II, № 5.

Географическія изслѣдованія въ Беринговомъ, Охотскомъ и Японскомъ моряхъ. 1867 г., т. III, № 2.

Письмо г. Пржевальскаго о его изслѣдованіяхъ въ Уссурійскомъ краѣ. 1868 г., т. IV., № 2.

Изслѣдованія П. А. Гельмерсена въ Уссурійскомъ краѣ. 1868 г., т. IV, № 2.

Инородцы въ южной части Приморской области. 1869 г., т. V, № 5.

Составъ населенія Амурскаго края. **Венюкова.** 1871 г., т. VII, № 8.

Уссурійскіе маньцзы **А. Палладія.** 1871 г., т. VII, № 8.

Этнографическая экспедиція въ южно-уссурійскій край. Письма архим. **Палладія** 1871 г., т. VII, № 2.

Гавань Св. Ольги. **О. Васильева.** 1872 г., т. VIII, № 2.

Нѣсколько статистическихъ данныхъ объ южно-уссурійскомъ краѣ. Свящ. **В. Пьянкова.** 1874, т. X, № 2.

Астроном. наблюденія въ Японскомъ и Охотскомъ моряхъ. **М. А. Онацевича.** 1877 г., вып. 5.

Западная Сибирь. 1866 г., т. II, № 6.

Два пути отъ Печоры на Обь. 1867 г., т. III, № 6.

Обзоръ топографическихъ и астрономическихъ работъ въ Западной Сибири въ теченіи 1871 г. и 1872 г., т. VIII, № 5.

Астрономическія опредѣленія и списокъ высотъ пунктовъ въ Зап. Сибири. **Мирошниченко.** 1873 г., т. VII, № 8.

Астрономическія опредѣленія пунктовъ на водораздѣлѣ рѣкъ Оби и Енисея. **Сиденснера** и **Вагнера.** 1877 г., вып. 2.

Экспедиція министерства путей сообщенія на водораздѣлъ Оби и Енисея. **А. К. Сиденснера.** 1878 г., вып. 3.

Плаваніе парохода „Оскаръ Диксонъ" къ устьямъ Енисея въ 1880 г. **А. М. Сибирякова.** 1881 г., вып. 1.

Нѣсколько указаній для изслѣдованія соляныхъ озеръ Минусинскаго окр. 1869 г., т. V, № 6.

Урянхи и географ. свѣдѣнія о южной границѣ Минусин. окр. 1871 г., т. VII, № 2.
Свѣдѣнія о горныхъ проходахъ въ южномъ и пограничномъ Алтаѣ. **И. Ѳ. Бабкова.** 1871 г., т. VII, № 2.
Верховья системы Таласскаго Алатау, Гор. инж. **Иванова.** 1881 г., вып. 3.
О климатѣ г. Акмолинска. **А. Воейкова.** 1872 г., т. VIII, № 5.
О геологическихъ изслѣдованіяхъ на Чулымѣ. **И. А. Лопатина.** 1876 г., вып. 1.
Нижне-Колымскій край. **А. Аргентова.** 1879 г., вып. 6.
Насел. пункты на сѣв. Верхоянскаго округа. **Кирзина.** 1865 г., т. XIX, вып. 1.
Слѣды ледниковъ на Тарбогатаѣ и Сауру. **Михаэлина.** 1874 г., т. X, № 3.
О Шегри-Себзской области. 1865. т. I. № 7.
Шеагрсябская долина. **Гребенкина.** 1872. т. VIII, № 6.
Очеркъ Верхне-Бухтарминской долины. 1869 г., т. V № 5.
Свѣдѣнія о климатѣ Туркестанскаго края. 1873 г., т. IX, № 4.
Астрономическія опредѣленія въ Туркестанскомъ краѣ. Подп. **Шарнгорста.** 1873 г., т. VIII, № 8.
Поѣздка англійскаго куща **Шоу** въ Восточный Туркестанъ. 1870 г., т. VI, № 7.
Европейцы въ Восточномъ Туркестанѣ. 1869 г., т. V, № 3.
Изслѣдованія Туркестанской экспедиціи въ 1867 г. 1868 г., т. IV, № 2.
Изслѣдованіе горно-развѣдочной партіи въ Туркестанской обл. 1867 г., т. III, № 2.
О путяхъ въ Туркестанскую область. 1866 г., т. II, № 5.
Клеверъ въ Туркестанской области. **М. Бекчурина.** 1866 г., т. II, № 4.
Изслѣдованія Сѣверцова въ Туркестанской области. 1866 г., т. II, № 7.
Карта путей отъ Ташкента до Намангана и Маргелана. 1867 г., т. II, № 9.
Нѣск. словъ о горной долинѣ Алай и о Памирѣ. **Коростовцева.** 1877 г., вып. 4.
Ферганскіе пески и ихъ укрѣпленіе. **М. В. Малахова.** 1882 г., вып. 2.
Краткій отчетъ Ферганской ученой экспедиціи. **Н. А. Сѣверцева.** 1879 г., вып. 2.
Замѣтка о меридіональныхъ подъемахъ Памира. **Сѣверцева.** 1879 г., вып. 2.
Объ орошеніи Заравшанской долины, изъ записки **Л. Н. Соболева.** 1873 г., т. IX, № 7.
Поѣздка Валиханова въ Кашгаръ. 1868 г., т. IV, № 4.
Отъ Каштара до Кила-Пянджа **А. О. Федченко.** 1875 г., вып. 1.
Объяснительная замѣтка въ картѣ Коканскаго ханства и прилежащихъ странъ. **А. П. Федченко.** 1872 г., т. VIII, № 6.
Извлеченіе изъ свѣдѣній о путешествіи по Коканскому ханству въ 1871 г. **А. П. Федченко.** 1872 г., т. VIII, № 1.
Распросныя свѣдѣнія о путяхъ въ Коканъ и въ Наманганъ. 1867 г., т. II, № 9.
Очеркъ Коканскаго ханства. **А. Л. Куна.** 1876 г., вып. 1.
Долины Вахша и Кафирнигана. **Н. А. Маева.** 1881 г., вып. 2.
Рекогносцировка горныхъ путей въ Бухарскомъ ханствѣ. **Н. А. Маева.** 1879 г., вып. 2.
О постепенномъ движеніи песковъ къ г. Бухарѣ. **Л. Н. Соболева.** 1873 г., т. IX, № 8.
Маршрутъ, пройденный отъ Красноводска по направленію къ Хивѣ. Шт.-ротм. **Скобелева.** 1872 г., т. VIII, № 2.
Списокъ астроном. пунктовъ, опредѣлен. кап. Солимани во время хивинскаго похода въ 1873 г. 1874 г., т. X, № 4.
О хивинскомъ земледѣліи. **Краузе.** 1874 г., т. X, № 1.
Поѣздка по Хивинскому ханству въ 1873 г. **Куна.** 1874 г., т. X, № 1.
Оренбургскій край и Туркестанская область. 1866 г., т. II, № 6.
О географическихъ изслѣдованіяхъ въ Киргизской степи. **Д. И. Романовскаго.** 1866 г., т. II, № 1.
Общій взглядъ на устройство русскихъ поселеній въ сѣверо-восточной части Киргизской степи. 1869 г., т. V, № 2.
Свѣдѣнія объ открытіи въ разныхъ мѣстахъ Киргизской степи мѣдныхъ и желѣзныхъ рудъ, а также каменнаго угля. 1869 г., т. V, № 2.
О каменноугольномъ производствѣ въ Киргизской степи Сибирскаго вѣдомства. **Габріеля.** 1873 г., т. IX, № 4.
Первая народная перепись въ Киргизской степи. **Тилло.** 1873 г., т. IX, № 2.
Задарьинская степь къ сторонѣ Буканскихъ горъ. **М. Венюкова.** 1872 г., т. VIII, № 6.
Осмотръ стараго русла Окса г. **Глуховскимъ.** 1873 г., т. IX, № 8.
Химическій анализъ воды Аральскаго моря. **К. Шарнгорста.** 1873 г., т. IX, № 3.

Арало-Каспійская нивеллировка. **А. А. Тилло.** 1874 г., т. X, № 8.

Аму-Дарьинская экспедиція. **Н. Г. Столѣтова.** 1874 г., т. X, №№ 7 и 8.

О результатахъ физико-географич. наблюденій въ Арало-Каспійскихъ степяхъ въ 1874 г. **Сѣверцова.** 1875 г., вып. 3.

Аму-Дарьинская экспедиція. Ботанич. изслѣдованія въ Арало-Каспійскомъ краѣ. **С. М. Смирнова.** 1875 г., вып. 3.

О геологическихъ изслѣдованіяхъ въ Аму-Дарьинскомъ краѣ. **Н. Д. Барбота-де-Марни.** 1875 г., вып. 2.

О занятіяхъ метеорологическаго отдѣла Аму-Дарьинской экспедиціи. **Ф. Б. Дорандта.** 1875 г., вып. 2.

Нѣск. словъ о метеор. наблюденіяхъ Дорандта въ Нукусѣ. **Рыкачева.** 1875. вып. 2.

Отчетъ о дѣятельности метеорологическаго отдѣла Аму-Дарьинской ученой экспедиціи. 1876 г., вып. 1.

Верхнее теченіе Аму-Дарьи по описанію Ибнъ-Даста. **Н. А. Маева.** 1879 г., в. 1.

Степныя пути отъ Курши къ Аму-Дарьѣ. **Н. А. Маева.** 1881 г., вып. 3.

Замѣтки о Гиссарскихъ влалѣніяхъ и ср. теченіи Сурхъ-абъ-дарьи. **Соболева.** 1873 г., т. IX, № 9.

Нынѣшній Тегеранъ и его окрестности. 1866 г., т. II, № 5.

Краткій обзоръ путешествія **Радде** въ Тур. Арменію въ 1867 г. 1868 г., т. IV, № 3.

Астрономическія и магнитныя наблюденія **Р. Э. Ленца** въ восточной Персіи и Гератѣ. 1869 г., т. V, № 2.

Замѣтки о наибольшей температурѣ, наблюденной въ Туркестанѣ въ 1873 г. **І. Стебницкаго.** 1874 г., т. X, № 2.

Верхне-Атрекская мѣстность и новѣйшія изслѣдованія въ ней англійскихъ офицеровъ полк. Беккера и поруч. Гилля. **І. И. Стебницкаго.** 1879 г., вып. 4.

Поѣздка въ Сѣверо-восточную Персію. **П. И. Огородникова.** 1875 г., вып. 1.

Путешествіе капитана Нэпира къ Туркмено-Персидской границѣ. **А. М. Ломоносова.** 1877 г., вып. 1.

Описаніе пути, изслѣдованнаго поруч. **Калитинымъ** между Ахалъ-текинскимъ и Хивинскимъ оазисами. 1881 г., вып. 4.

Торговые пути между Индіею и Восточнымъ Туркестаномъ. 1869 г., т. V, № 1.

Торговые пути между Индіею и Китаемъ. 1869 г., т. V, № 1.

Путешествіе **Гэуорда** изъ Индіи въ Яркендъ и Кашгаръ. 1870 г.,т. VI, № 2.

Результаты новыхъ работъ о климатѣ Индіи. **А. И. Воейкова.** 1877 г., вып. 3.

Торговля русскихъ съ Китайцами на рѣкѣ Чуѣ и поѣздка въ гор. Хобдо. **А. Принтца.** 1865 г., т. I, № 1.

О торговыхъ путяхъ изъ Китая въ Россію. **Н. К. Крита.** 1865 г., т. I, № 2.

Экспедиція по р. Сунгари. 1865 г., т. I, № 4.

Поѣздка Китайца въ Жэ-хэ. 1865, т. I, № 5.

О возстаніи мусульманскаго населенія или дунганей въ западномъ Китаѣ. **А. К. Гейнса.** 1866 г., т. II, № 3.

Матеріалы для описанія Кореи. 1866 г., т. II, № 2.

Плаваніе Хилковскаго по Сунгари. 1867 г., т. II, № 8.

Слѣды ледянаго періода въ Тянь-Шанѣ. 1865 г., т. I, № 5.

Замѣтка о ледниковомъ періодѣ на Тянь-Шянѣ. **Н. А. Сѣверцова.** 1877 г., вып. 1.

Письмо изъ Пекина доктора Бретшнейдера. 1868 г., т. IV, № 2.

Поѣздка В. А. **Полтарацкаго** въ Мусартскій проходъ. 1869 г., т. V, № 5.

Записка о Кореѣ. 1869 г. т., V, № 5.

Изслѣдованіе пундитовъ въ Тибетѣ. 1869 г., т. V, № 3.

Изслѣдов. Желтой рѣки. 1869 г., т. V, № 1.

Послѣднія изслѣдован. въ Тибетѣ. 1869 г., т. V, № 1.

Торговая экспедиція по Сунгари. 1870 г., т. VI, № 2.

О Маньцзахъ и Корейцахъ. 1870 г., т. VI, № 1.

О русской торговлѣ въ Китаѣ. **М. И. Венюкова.** 1871 г., т. VII, № 3.

Карта С.-з. Монголіи съ пояснительною запискою. **Венюкова.** 1871. т. VII, № 7.

Замѣтка о населеніи Чжунгарскаго пограничнаго пространства. **Венюкова.** 1871 г., VII, № 7.

Таблица племеннаго состава населенія Кульджинскаго окр. **М. И. Венюкова.** 1872 г., т. VIII, № 1.

О научныхъ изслѣдованіяхъ въ Зачуйскомъ краѣ. 1865 г., т. I № 7.

Экспедиція **Павлинова** и **Матусовкаго** въ Зап. Монголію. 1871 г. т. VII, № 3.

Изъ дневника піонера торговли перевода съ англійскаго, сообщено изъ Пекина **А. Е. Влангали.** 1872 г., т. VIII, № 7.

Поѣздка на Мусартъ осенью 1870 г. Бар. **А.В. Каульбарса.** 1872 г., т. VIII, № 1.

Физико-географическ. очеркъ мѣстностей, пройденныхъ капитаномъ ген. шт. **Пржевальскимъ** въ 1871 г. 1872 г., т. VIII № 5.

Объяснительная записка къ маршруту пути, ведущаго изъ Зайсанскаго поста черезъ долину Эмиль въ г. Манасы. **З. Матусовскаго.** 1872 г., т. VIII, № 5.

Рекогносцировка Мусартскаго прохода въ Тянь-Шанѣ. **А. Шепелева.** 1872 г., т. VIII, № 4.

Путешествіе къ предѣламъ Тибета. 1873 г. т. IX, № 9.

Путешествіе г. **Фритче** по Монголіи. 1873 г., т. IX, № 8.

Краткій очеркъ орографіи Высокой Азіи. **Н. Сѣверцова.** 1873 г., т. VIII, № 8.

Астрономическія опредѣленія въ Тянь-Шанѣ. **Шарнгорста.** 1873 г., т. IX, № 4.

Свѣдѣнія о торговыхъ сношеніяхъ съ западнымъ Китаемъ. **В. Полторацкаго.** 1873 г., т. IX, № 3.

Пути между Булунь-тохоемъ, Хобдо, Улясутаемъ и Баркулемъ. **Сосновскаго.** 1874 г., т. X т. 1.

Химическій анализъ воды озера Куку-нора. Проф. **К. Шмидта.** 1874 г., т. X, № 8.

Современныя свѣдѣнія о рѣкѣ Чу. **Копылова.** 1874 г., т. X, № 3.

Замѣчаніе о названіи Харакитай и ордѣ или резиденціи Харакитайской. Архим. **Палладія.** 1874 г., т. X, № 8.

Отъ Кульджи за Тянь-Шань и на Лобъ-норъ. **Н. М. Пржевальскаго.** 1877г., в. 5.

Климатъ области муссоновъ Восточной Азіи: Амурскаго края, Забайкалья, Манджуріи, Восточной Монголіи, Китая, Японіи **Воейкова.** 1879 г., вып. 5.

Нѣс. словъ по поводу замѣчаній бар. Рихтгофена. **Пржевальскаго.** 1879 г., вып. 1.

Результаты нѣкоторыхъ барометрическихъ опредѣленій высотъ Н. М. Пржевальскаго въ Центральной Азіи. **К. В. Шарнгорста.** 1879 г., вып. 1.

О дорогахъ, ведущихъ отъ Кяхты черезъ Монголію, въ Ургу Карганъ, съ картою **Г. Фрицше.** 1879 г. вып. 2.

Астрономическія опредѣленія Пѣвцова въ Монголіи. **Шарнгорста.** 1880 г., вып. 3.

Краткій очеркъ путешествія по Монголіи и Внутреннему Китаю. **М. В. Пѣвцова.** 1880 г., вып. 5.

Краткій обзоръ изслѣдованій во время съемочныхъ работъ въ 1878 г. на урочищѣ Тень-Тякъ-соръ и топогр. очеркъ мѣстности. **Полонскаго.** 1880 г., вып. 1.

Замѣчанія по поводу краткаго обзора съемочныхъ работъ на Теньтякъ-соръ. **Л. Мейера.** 1880 г., вып. 1.

На верховьяхъ Мукъ-су. **В. Н. Ошанина.** 1880 г., вып. 1.

О государственномъ строѣ Японіи. 1863 г., т. IV, № 7

Свѣдѣнія о торговлѣ въ Іокогамѣ. 1869 г., т. V, № 5.

Новая японская констит. 1869, т. V, № 2.

Новое административное дѣленіе въ Японіи. 1871 г., т. VI, № 8.

Переѣздъ изъ Владивостока въ Нагасаки. Архим. **Палладія.** 1872 г,, т. VIII, № 1

Внѣшняя торговля Японіи въ 1871 г. **М. Венюкова.** 1873 г., т. IX, № 8.

Путешествіе по Японіи въ 1876 г. **А. И. Воейкова.** 1877 г., вып. 4.

Число жителей Японіи и его зависимость отъ земледѣлія. **Воейкова.** 1877 г., вып.4.

Морская торговля Японіи и открытіе страны для иностранцевъ. **А. И. Воейкова.** 1877 г., вып. 3.

И. С. Поляковъ. Путешествіе на Сахалинъ. 1883, вып. 1, 2 и 3.

А. Васеневъ. Отъ Кобдо до Чугучака. 1883 г., вып. 4.

Н. Ядринцевъ. Маршрутъ Волошанина въ Кульджу въ 1871 г. 1883 г., вып. 4.

А. Коншинъ. Замѣтки о Каракумскихъ пескахъ. 1883 г., вып. 4.

Памирскія экспедиціи 1883 г., съ картою. 1883 г., вып. 4.

А. Тилло. Магнитныя наблюденія бар. Норденшельда у береговъ Сибири. 1883 г., № 4.

Изъ Записокъ Сибрскаго отдѣла имп. русс. геог. общества, 1856—67 г.

Описаніе Жиганскаго улуса. Прот. **Хитрова.** 1856 г., кн. 1.

Краткій геогностическій очеркъ прибрежій рѣки Амура. **А. Аносова.** 1856 г. кн. 1.

Описаніе дороги отъ Якутска до Средне-Колымска. **И. С. Сельскаго.** 1856 г., кн. 1.

Описаніе р. Иркута отъ Тунки до впаденія въ Ангару. **Н. Бакшевича.** 1856 г., кн. 1.

Путевой журналъ плаванія по р. Амуру отъ Усть-Стрѣлочнаго караула до впаденія ея въ Татарск. проливъ, съ картою и рисун. **Пермикина.** 1856 г., кн. II.

О древнихъ памятникахъ и могильныхъ остаткахъ аборигеновъ Забайкальской обл. Верхнеудинскаго окр. **Д. Давыдова.** 1856 г., кн. II.

Объ открытіи и проложеніи путей кругомъ Байкала, (съ картою). **А. Мордвинова.** 1856 г., кн. II.

Характеръ золотоносности Нерчинскаго окр. **Н. Аносова.** 1856 г., кн. II.

Описаніе Николаевскаго Чаунскаго прихода. **А. Аргентова.** 1857 г., кн. III.

Описаніе плаванія по рѣкѣ Амуру экспедиціи генер.-губер. Восточн. Сибири, въ 1854 г. (съ рисунками). **Н. Свербеева.** 1857 г., кн. III.

О новомъ пути изъ Николаевскаго поста, что на р. Амурѣ, въ Удскій острогъ, по сѣверо-восточ. берегу, близь Охотскаго моря (съ картою). 1857 г., кн. III.

Очерки Туруханскаго края. Кн. **Кострова.** 1858 г., кн. IV.

Минусинскій округъ Енисейской губ. въ сельско-хозяйственномъ отношеніи. **Г. Пейзына.** 1858 г., кн. V.

Послѣдняя осада Албазина Маньчжу-Китайцами въ 1687 г. **И. Сельскаго.** 1858 г., кн. V.

Замѣтки на пути изъ Кяхты въ Ургу въ 1850 г. **В. Гаупта.** 1858 г., кн. V.

Шушенская волость Минусинскаго окр. Кн. **Н. Кострова.** 1863 г., кн. VI.

Кайбалы. Кн. **Н. Кострова.** 1863 г., кн. VI.

Замѣтка на статью: „Нѣсколько словъ объ Аргуни". **К. Будогоскаго.** 1863., кн. VI.

Очеульскіе и тутурскіе тунгусы въ Верхоленскомъ окр. **П. Кларка.** 1863г., кн. VI.

Объ остякахъ, тунгусахъ и проч. инородцахъ Енисейскаго окр. **М. Кривошапкина.** 1863 г., кн. VI.

Письма г. **Брылкина** съ Сахалина. 1864 г. кн. VII.

Свѣдѣнія о Халхаскихъ владѣніяхъ. **Шишмарева.** 1864 г., кн. VII.

Вилюйскъ и его округъ. **П. Кларка.** 1864 г. кн. VII.

Обзоръ южной части Приморской обл. Восточной Сибири за р. Суйфуномъ. **И. Лопатина.** 1864 г., кн. VII.

Изъ путевыхъ записокъ по Восточной Сибири. **Ушарова.** 1864 г., кн. VII.

Краткій очеркъ о туземцахъ Усурійскаго края. **А. Брылкина.** 1864 г., кн. VII.

Поѣздка въ Цицигаръ въ 1863 г. **Малевича.** 1864 г., кн. VII.

Нѣсколько словъ объ Аргуни и объ истинномъ истокѣ этой рѣки. **Н. Кашина.** 1863 г., кн. VI, и 1864 г., кн. VII.

Описаніе Енисейск. губ. 1865 г., кн. VIII.

Свѣдѣнія о рѣкѣ Сунгари отъ устья до г. Гирина. **А. Усольцева.** 1865 г., кн. VIII.

Очерки монголо-бурятъ, кочующихъ въ Восточной Сибири. 1865 г., кн. VIII.

Двѣ поѣздки въ Маньчжурію въ 1864 г. **П. Крапоткина.** 1865 г., кн. VIII.

Путевыя записки о поѣздкѣ въ китайскій гор. Хайларъ. **Н. Хилковскаго.** 1865 г., кн. VIII.

Поѣздка отъ гор. Урги на рѣку Ононъ. **Я. Шишмарева.** 1865 г., кн. VIII.

Историко-этнографич. очеркъ Иркутск. губ. **В. Чудовскаго.** 1865 г., кн. VIII.

Описаніе лѣсовъ части Приморской обл. 1867 г., кн. IX и X.

Поѣздка въ Окинскій караулъ. **П. Кропоткина.** 1867 г., кн. IX и X.

Изъ извѣстій Вост.-Сибирскаго отдѣла Импер. рус. географическаго общества, 1872—1882 гг.

Статистическія замѣтки о Восточной Сибири. **В. И. Вагина.** 1872 г., т. III, № 1.

Нѣсколько словъ о торговлѣ и промышленности сѣв. округовъ Якутской обл. **Неймана.** 1872 г., т. III, № 1.

Очеркъ геогностич. строенія окрестностей г. Омска. **Черскаго.** 1872 г., т. III, № 2.

Матеріалы для зоографіи Восточной-Сибири, **Дыбовскаго** и **Годлевскаго.** 1872 г., т. III, № 2.

Нѣсколько словъ о промышленности сѣв. окр. Якутской обл. 1872 г., т. III, № 2.

Замѣтки о Нижне-Колымскѣ. **А. Трифонова.** 1872 г., т. III, № 3.

Историко-географическія и этнографическія замѣтки о Сибирскомъ населеніи. **А. П. Щапова.** 1862 г., т. III, № 3.

Этнографическія изслѣдованія въ Забайк. области. **Ровинскаго.** 1872 г., т. III, № 3.

Гипсометрическія опредѣленія мѣстъ въ сѣверномъ нитаѣ, Манчжуріи, Амурской обл. въ Уссурійскомъ краѣ. **Г. А. Фритше.** 1872 г., т. III, № 4.

Статистическія замѣтки о Восточной Сибири. **В. И. Вагина.** 1872 г., т, III, № 4.

Историко-географическія и этнологическія замѣтки о сибирскомъ населеніи. **А. П. Щапова.** 1872 г., т. III № 4.

Еловскій отрогъ какъ связь между Тун-

кинскими Альпами и Саяномъ. **И. Д. Черскаго.** 1875 г., т. VI, № 4.

Краткій отчетъ объ изслѣдованіи теченія р. Иркута. **И. Д. Черскаго.** 1876 г., т. VII, № 4—5.

Путевыя замѣтки съ верховьевъ Енисея. **Н. П.** 1877 г., т. VIII, № 5—6.

Этнографія Аляски. 1877 г., т. VIII, № 5—6.

Значеніе Китайско-Корейскаго элемента въ дѣлѣ колонизаціи Южно-Уссурійскаго края. **Н. Гребницкаго.** 1877 г., т. VIII, № 5—6.

Плаваніе по Восточному океану, **К. К. Неймана.** 1877 г., т. VIII, №№ 1—6.

Русское прибрежье Тихаго океана, **А. А. Большева.** 1877 г., т. VIII, № 3—4.

Предварит. отчетъ о геологич. изслѣдованіи береговой полосы озера Байкала. **И. Д. Черскаго.** 1878 г., т. IX, № 1—2.

Этнографич. очеркъ Южно-Уссурійскаго края. **Гребницкаго.** 1878 г., т. IX, № 1—2.

Списокъ точекъ, опредѣленныхъ при нивеллированіи отъ г. Иркутска до оз. Байкала въ 1876 г. 1878 г., т. IX, № 3—4.

Нивеллировка отъ сел. Кимильтея до г. Иркутска. 1878 г., т. IX. № 3—4.

Минеральныя богатства мѣстности, принадлежащія г. Иркутску. 1878 г., т. IX, № 3—4.

Краткій отчетъ о поѣздкѣ въ Балаганскій и Иркутскій округа, лѣтомъ 1877 г. **Аганитова.** 1878 г., т. IX, № 3—4.

Новая полярная экспедиція **Норденшильда** изъ Норвегіи до Беринговаго пролива 1878 г. 1878 г., т. IX, № 5—6.

Статист. свѣдѣнія о портѣ Владивостока за 1875 г. 1879 г., т. X, №№ 1—2.

Свѣдѣнія о торговлѣ въ Амурскомъ краѣ. **Гребницкаго.** 1879 г., т. X, №№ 1—2.

Изслѣдованіе морской фауны Великаго океана въ Авачинской губѣ. **Н. А. Гребницкаго.** 1880 г., т. XI, №№ 1—2.

Свѣдѣнія о вскрытіи и замерзаніи рѣкъ Восточн. Сибири. по 1874 съ 1880 г. 1881 г., т. XII, № 1.

Предварительный отчетъ о геологическомъ изслѣдованіи береговой полосы, озера Байкала за 1880 г. **И. Д. Черскаго** 1878 г., т. IX, №№ 5—6; 1880 г., т. XI №№ 1—2 и 1881 г., т. XII, №№ 2—3

Островъ Аскольдъ. **М. Янковскаго.** 1881 г. т. XII, № 2—3.

Геологическая экскурсія на высоэок плоскогоріе и берегъ Байкала между устьями рѣкъ Селенги и Кики. **И. Д. Черскаго.** 1882 г., №№ 1—2.

О народахъ Амурскаго края въ историко-географическомъ и антропологическомъ отношен. 1882 г., т. XIII, № 3.

Изъ Записокъ Западно-Сибирскаго отдѣла Имп. русск. Географ. общества, 1879—82 гг.

Путевые очерки Чжунгаріи. **М. В. Пѣвцова.** 1879 г., кн. 1.

О пароходствѣ въ Обской губѣ и морской торговлѣ Западной Сибири съ Европою въ 1878—1879 гг. **Н. Н. Балкашина.** 1880 г., кн. II.

Зимнее изслѣдованіе нагорнаго берега Иртыша отъ Тобольска до Самарова и сѣверныхъ тундръ между Обскою губою и Сургутомъ. (Съ картою сѣверной части Тобольской губ.). **Н. К. Хондажевскаго.** 1880 г., кн. II.

Поѣздка по Зап. Сибири и въ горный Алтайскій ок. **Ядринцева.** 1880 г., кн. II.

Торговое движеніе между Западной Сибирью, Среднею Азіею и Китайскими владѣніями. **Балкашина.** 1881 г., кн. III.

Изслѣдованіе путей въ Алтайскомъ краѣ. **Брещинскаго.** 1881 г., кн. III.

Путевыя записки, веденныя во время поѣздки, въ 1878 г., въ Іокчетавскій уѣздъ. **Словцова.** 1881 г., кн. III.

Статистическій очеркъ современнаго состоянія горнозаводской промышленности въ западной Сибири (съ картою). **Маляревскаго.** 1882 г., кн. IV.

Промыслы Нарымскаго края (съ чертежами). **Шостаковича.** 1882 г., кн. IV.

Очерки Нарымскаго края. **Григоровскаго.** 1882 г., кн. IV.

Отчетъ о поѣздкѣ въ 1880 г. Н. М. Ядринцева въ горный Алтай, къ Телецкому озеру и въ вершины Катуни. **Ядринцева.** 1882 г., кн. IV.

Изъ Записокъ Оренбургскаго отдѣла Импер. русск. Географич. общества, 1871—1881 гг.

Наши завоеванія 1866 г. въ Ср. Азіи. **Миръ-Салихъ Бекчурина.** 1871 г., вып. 2.

Нивеллировка отъ Оренбурга къ Аральскому морю и по низовьямъ р. Сыръ-Дарьи. **А. Р. Бонедорфа.** 1881 г., в. 4.

*

Изъ записокъ Кавказскаго отдѣла Импер. Географическаго общества 1855—1881 г.

Провинціи Персіи Ардабильская и Сербская. **И. А. Ограновича.** 1876 г., кн. X, вып. 1.

Сѣверо-восточныя провинціи Хорасана. **Н. Г. Петрусевича.** 1880 г., кн. XI, в. 1.

Юго-восточное прибрежье Каспійскаго моря и дороги отъ него въ Мервъ. **Н Г. Петрусевича.** 1880 г., кн. XI, вып. 1.

Туркмены между старымъ русломъ Аму-Дарьи (Узбоемъ) и сѣверными окраинами Персіи. **Н. Г. Петрусевича.** 1880 г., кн. XI, вып. 1.

Изъ записокъ Имп. академіи наукъ съ 1862—1882 г.

Максимовичъ. Амурскій край, изъ ботаническаго сочиненія. Т. 2, кн. 1, 1862.

Ленцъ. Изслѣдованія въ восточной Персіи въ Хератскомъ владѣніи. Часть I, Т. 13, кн. 2, 1868 г.

Шренкъ. Очеркъ физической географіи Сѣверо-Японскаго моря, съ двумя картами. Т. 16, кн. 2, 1870 г.

Шренкъ. О теченіяхъ Охотскаго, Японскаго и смежныхъ съ ними морей. По термометрическимъ наблюденіямъ, произведеннымъ на русскихъ военныхъ судахъ, съ двумя картами и 10 таблицами діаграммъ. Т. 23, кн. 2, 1874 г.

Лопатинъ. Нѣкоторыя свѣдѣнія о ледяныхъ слояхъ въ Вост. Сибири. Т. 29, кн. 1, 1877 г.

Поляковъ. Письма и отчеты о путешествіи въ долину р. Оби. Т. 30, кн. 2, 1877 г.

Поляковъ. Систематическій обзоръ полевокъ, водящихся въ Сибири. Т. 39, кн. 1, 1881 г.

Штеллингъ. О высотѣ Сибирскихъ метеорологическихъ станцій надъ уровнемъ моря, на основаніи новыхъ изобаръ. Т. 35, кн. 2, 1879 г.

Изъ Вѣстника Европы 1866—1883 г.

Островъ Сахалинъ и экспедиція 1852 г., **Н. В. Буссе.** 1871 г., №№ 10, 11 и 12.

Наши дѣла въ Туркестанскомъ краѣ. **Д. И. Романовскаго.** 1868 г., № 6.

Туркестанъ и его реформы. **Н. Фридерикса.** 1869 г., № 6.

Новый шагъ въ Средней Азіи. По поводу занят. Красновод. **Л. М.** 1870 г., № 6.

Въ Тихомъ океанѣ. (Изъ кругосвѣтнаго плаванія „Боярина“). **В. Линдена.** 1871 г., № 7.

Очерки крайняго востока. **М. Венюкова.** 1871 г., № 3.

Торговыя задачи Россіи на востокѣ и въ Америкѣ. **В. Л—ъ.** 1871 г., № 2.

Русскіе и японцы на Сахалинѣ. **Н. В. Буссе.** 1872 г., № 10.

Взятіе Хивы и хивинская экспедиція. **Ф. И. Лобысевича.** 1873 г., №№ 8, 10 и 12.

Мои поѣздки въ Бухару. Путевыя наблюденія и замѣтки. **Н. Ф. Петровскаго.** 1873 г., № 3.

Башкирія и Башкиры. **В. М. Флоринскаго.** 1874 г., № 12.

Туркестанъ и туркестанцы. **М. А. Терентьева.** 1875 г. №№ 9—11.

Въ низовьяхъ Аму. Путевые очерки. **Н. Н. Каразина.** 1875 г., № 2 и 3.

По Персіи.—Путевыя наблюденія и замѣтки. **П. И. Огородникова.** 1876 г., № 11.

Плаваніе по Енисею въ 1876 г. **А. Е. Норденскіольда.** 1877 г. № 4.

Средназіатская культура и наша политика на востокѣ. Туркестанъ. Путев. замѣтки Евг. Скайлера. **Юр. Росселя.** 1878, № 7.

Ссылка на Сахалинъ. **Д. Г. Тальберга.** 1879 г., № 5.

Отъ Москвы до Тегерана и обратно.—Изъ воспоминаній русской путешественницы. **М.Р—чъ.** 1870 г. № 3.

Изъ Русскаго Вѣстника съ 1857—84 г.

Отъ бухты св. Владиміра до Амура. 1860, № 9.

О торговомъ значеніи Средней Азіи въ отношеніи къ Россіи. 1862 г., № 10.

Командировка капитана Альбранта въ Персію въ 1838 г., разсказанная имъ самимъ. 1867 г., № 3.

Завоеван. Туркест. **І. Львова.** 1868 г., № 7.

Осада Ура-Тюбе и Джизага. Воспоминанія объ осенней экспедиціи 1866 г. въ Туркестанской области. **М. А. Зиновьева.** 1868 г. №№ 3—6.

Замѣтка на статью „Осада Ура-Тюбе и Джизага“. **Н. Ренненкампфа.** 1868 г., № 7.

Японія съ точки зрѣнія христіанской миссіи. **Іер. Николая.** 1869 г., № 9.

Двѣ китайскія записки о паденіи Кульджи и о занятіи ея русскими. **В. П. Васильева.** 1872 г., № 5.

Самаркандъ во время Тамерлана. **О. С.** 1874 г., № 12.

Походъ Петра Великаго въ Персію. **Г. Мельгунова.** 1874 г., № 3.
Военныя дѣйствія на Оксусѣ и паденіе Хивы. **Макъ-Гахана.** 1875 г., №№ 1—7.
Поѣздка въ Бухару. **Н. П. Стремоухова.** 1875 г., № 6.
Очерки Китая. **Скачкова.** 1875 г., №№ 1 и 2.
Воспоминаніе о Камчаткѣ и Амурѣ (1854—1855 гг.). **Ю. Завойко.** 1876 г., № 6.
Красноводскъ и его знач. **С.** 1876 г., № 3.
Россія и Англія въ Персіи. **М. И. Венюкова.** 1877 г., № 10.
Международные вопросы въ Азіи. **М. И. Венюкова.** 1877 г., № 6.
Первыя извѣстія о русскихъ въ Кульджѣ и присоединеніе къ Россіи Киргизской степи. Рукопись инока **Парфенія**, сообщенная Д. Ѳ. Касицынымъ. 1878 г., № 9.
Учено-торговая экспедиція въ Китай въ 1874 — 1875 гг. **Н. Ѳ. Петровскаго.** 1878 г., № 5.
Закавказье въ торговомъ отношеніи. **А. Т. Макарова.** 1884. № 1.
Въ гостяхъ у эмира Бухарскаго (Путевой дневн.) **В. В. Крестовскаго.** 1884 г. № 2.

Изъ древней и новой Россіи съ 1875—81 г.

Очерки Восточной Сибири. **П. А. Ровинскаго.** 1874 г., № 1, 3, 7, 11.
Колонизація Оренбургскаго края. **М. В. Свирѣлина.** 1876 г., № 6.
Плаваніе по р. Ангарѣ въ 1875 г. **Ѳ. Чалѣева.** 1877 г., № 9.
Амурская экспедиція 1854 г. **А. С. Сгибнева.** 1879 г., №№ 11 и 12.
Южно-Усурійскій край. **М. Степанова.** 1880 г., № 3.

Еженед. журналъ Восточное обозрѣніе.

1882. Рус. торговля на границахъ Китая. Андріанова. № 14 и 16.
Сибирь на Московской выставкѣ. № 20, 23 и 24.
Сайты и русск. торговля. № 21.
Кульджа на канунѣ сдачи. № 22.
Наши отношенія къ Китаю и китайцамъ. А. Сумарокова. № 26.
Поѣздка Т. С. Галкина-Врасскаго по Сибири и на Сахалинъ. № 26.
Сайрали-норъ. А. Сумарокова. № 33.
Вѣсти о Востокѣ, извлеченіе изъ протокола по разграниченію Кит. границы Илійскаго округа и очеркъ переселенія дунганъ и таракчей изъ Илійскаго окр. въ Семирѣченскую область. № 39—40.
1883. Вѣсти съ Востока (Пекинъ) Маолина. № 5 и 6.
Колоніальная политика въ Индіи. № 9, 10 и 12.
Современное положеніе Азіи и Китаѣ прогрессъ (рѣчь Васильева). № 10 и 13.
Очерки Южной Сибири (изъ странствованій по Амуру). Прохорова № 16 и 29.
Кульджинскіе дѣльцы (очеркъ нравовъ). казака Омельки. № 17.
Замѣтки объ Удскомъ краѣ. № 19.
Китайскій воен. флотъ. Венюкова. № 22.
Очерки Южной Сибири, возникновеніе новыхъ городовъ и пр. № 22.
Положеніе Зап.-Сибирск. границы. № 23.
Въ горахъ. Дарваза-Каратегина (на верх. Аму-Дарьи). Арендаренко. № 28 и 29.
Атарскій путь и его значеніе. № 33.
Сооруж. Обь. Енисейскаго канала. № 35.
Газета «Сибирь».
Сибирская газета.

Матеріалы Военно-Ученаго Архива Главнаго Штаба.

Обзоръ пограничной линіи съ китайскими владѣніями. 1844 г., № 56.
О представленномъ полковникомъ Ладыженскимъ сочиненіи о Забайкальскомъ краѣ и граничной чертѣ съ китайскими владѣніями. 1833 г., № 48.
Mémoires sur la frontiere Russe et Chinoise, etc. (par Klaproth). 1818 г., № 47.
Топографическое описаніе восточн. части Киргизской степи, составленное поруч. Яковлевымъ 2-мъ, изъ полуинстр. съемки и рекогносц. 1851—52 г.г., № 777.
Описаніе Хивинскаго ханства, составл. подполковникомъ Данилевскимъ. 1843 года. № 534.
Обозрѣніе Коканскаго ханства въ нынѣшнемъ его состояніи. 1841 г., № 554.
Описаніе Хивинск. ханства. 1839 г., №539.
Взглядъ на сѣв. часть Коканскаго Ханства съ присовокупл. свѣдѣній о сношеніяхъ Россіи съ владѣтелемъ Ташкеніи. 1841 г.г., № 533.
Путевой журналъ Джизакскаго отряда, съ 17 окт., по 19 нояб. 1871 г., № 822.
Обзоръ пограничной линіи съ Китайскими владѣніями. 1844 г., № 198.
Протоколы разграниченія Россіи съ Турціею въ Малой Азіи, по Берлинскому

трактату, отъ Чернаго моря до с. Карургана и г. Арарата. 1878 г., № 450.

Военно-топографич. журналъ Хивинско-Бухарской миссіи на пути слѣдованія отъ Оренбурга до спуска Аджибай, у залива Кинь-Камышъ. 1858 г., № 556.

Дневникъ путешествія на пароходѣ „Перовскій", отъ спуска Аджибай до г. Кунграда. 1858 г., № 536.

Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes Geographischer Anstalt, 1855—1883.

Азія вообще и по нѣск. государствамъ.

Die Russisch - Turanisch - Chinesischen Grenzgebiete. 1868 г., стр. 85.

Die Verbreitung des Strausses in Asien. 1870 г., стр. 380.

Shaud. Ueber die Gebirgssysteme Central-Asiens. 1873 г., стр. 1.

J. Rein. Zur Geschichte der Verbreitung des Tabaks und Mais in Ost-Asien. 1878 г., стр. 215.

Dr. A. Regel. Reisen in Central-Asien, 1876—79. 1879 г., стр. 376, 408.

Die neue russisch - persische Grenze im Osten des Kaspischen Meeres und die Merw-Oase. 1882 г., стр. 369.

Мал. Азія Арменія и Курдистанъ.

Barth. Reise von Trapezund nach Scutari. 1858 г., № 3. Ergbd. I, № 3.

Mordtmann. Die Volkszählung des Türkischen Reichs. 1858 г., стр. 89.

Blau. Ueber Türkische Ortsnamen in Klein-Asien. 1862 г., стр. 45.

Schläfli. Zur Ethnographie Kurdistans und Mesopotamiens. 1863 г., стр. 62.

Kotschy. Neue Reise nach Klein-Asien. 1859 г., стр. 342 и 372; 1860 г., стр. 43 и 68; 1862 г., стр. 369; 1863 г., стр. 128 и 321.

Strecker. Notizen über das obere Zab-Ala-Gebiet und Routiers von Wan nach Kotur. 1863 г., стр. 257; 1864 г., стр. 67.

Blau. Vom Urimia-See nach dem Van-See. 1863 г., стр. 201 и 1864 г., стр. 67.

Blau. Auriema's Reiserouten in Kurdistan. 1863 г., стр. 62.

Radde. Bereisung von Hoch - Armenien 1871. 1872 г., стр. 206.

Cernik's technische Studien, Expedition durch die Gebiete des Euphrat und Tigris. Ergänzungseft 1876.

Dr. G. Radde. Die Ebene des oberen Frat. 1877 г., стр. 260.

Dr. G. Radde. Der Bin - göl - dagh, der Tausend - See'n - Berg, das Quellgebiet des Aras. 1877 г., стр. 411.

Das von Russland beanspruchte Gebiet in Vorder-Asien. 1878 г., стр. 285.

Die politische Umgestaltung des Türkischen Reiches in Europa und Vorder-Asien nach dem Berliner Vertrage vom 13 Juli 1878. 1878 г., стр. 365.

J. Sstebnizki. Die russisch-türkische Grenze in Klein - Asien nach dem Berliner Tractat von 1878. 1882 г., стр. 129.

J. Sstebnizki. Das Pontische Gebirge. Bruchstück aus der Orographie Klein-Asiens. 1882 г., стр. 329.

Radde und Sievers. Reisen im Armenischen Hochland 1871. 1872 г., стр. 367, 445; 1883 г., стр. 174.

Русск. владѣнія въ Азіи.

Petermann. West-Sibirien. 1856 г., стр. 201.

Die Russischen, zur Chinesischen Grenze führenden Strassen im Baikal-Gebiet. 1857 г., стр. 122.

Radloff. Das Ili-Thal und seine Bewohner. 1866 г., стр. 88, 250.

Sievers. Expedition nach dem alten Oxus-Bett etc. 1872. 1872 г., стр. 287.

Eine Handelsstrasse vom Kaspischen Meer nach Turkestan und die Russische Besitznahme von Krasnowodsk. 1878 г., стр. 72.

Nordenskjöld's neue Eismeer-Expedition zur Durchschiffung des Sibirischen Eismeeres von Norwegen bis zur Bering-Strasse 1878 г., стр. 67, 141.

A. Wojeikoff. Das Sibirische Nivellement und dessen Bedeutung für H henkunde und für Kenntniss der Vertheilung des Luftdruckes. 1878 г., стр. 269.

Die Sande Kara-Kum in ihren Beziehungen zur Central-Asiatischen Eisenbahn. 1878 г., стр. 293.

Die Fahrt der „Vega" um die Nordspitze von Asien. 1878 г., стр. 429.

Reisenachrichten aus Sibirien. Die Fahrt auf dem Jenissei, von der Mündung bis Jenissejsk, im Sommer 1878. (Aus dem Tagebuche eines Bremer Kaufmanns). 1879 г., стр. 81.

Johannesen. Die Fahrt des Dampfers

„Lena“ von der Lena-Mündung bis Jakutsk. 1879 r., стр. 151.

M. Lindeman. Die Nordküste Sibiriens zwischen der Lena-Mündung und der Bering-Strasse. 1879 r., стр. 161.

Ueber den Handel und die Industrie der Kreise Werchojansk und Kolymsk im nordöstlichen Sibiren. 1879 r., стр. 418.

Struve. Zur Geschichte der Handelswege in Ostsibirien. 1880 r., стр. 291.

Struve. Ueber die Möglichkeit eines inneren Handelsweges durch Sibirien. 1880 r., стр. 291.

F. v. Stein. Die Tschuktschen am Ufer des Eismeeres, ihre Zahl und gegenwärtige Lage. 1881 r., стр. 41.

Dr. Gustav Radde. Reise nach Talysch, Aderbeidshan und zum Sawalan, 1879—80 1881 r., стр. 47, 169, 261.

Der Jaschil-kul oder Kulduk-See und seine Umgebungen 1882r., стр. 177.

Иранъ и Туранъ.

Lemm. Astronomische Expedition nach Persien. 1856 r., стр. 137.

v. Bunge. Die Expedition nach Chorassan. 1860 r., стр. 205.

Vámbéry. Die Turkomanen. 1864 r., стр. 401.

Persien mit den Grenzgebieten von Afghanistan und Beludschistan. 1874, стр. 59.

St. John. Persien nach den Arbeiten der Englischen Grenz-Commission, 1870/72. 1877 r., стр. 66.

E. Behm. Das Quellgebiet des Oxus. 1879 r., стр. 9.

F. v. Stein. Afghanistan in seiner gegenwärtigen Gestalt. 1879 r., стр. 23, 60.

Dr. A. Regel. Turfan. 1880 r., стр. 205.

F. v. Stein. Die Turkmenen. 1880 r., стр. 325.

A. Regel. Meine Expedition nach Turfan, 1879. 1881 r., стр. 330.

Kafaristan, nach den Berichten des Missionärs Hughes und des Afghanen Munschi Synd Schah. 1883 r., стр. 404.

Reise der russischen Gesandschaft durch Afghanistan und das Chanat Buchara in den Jahren 1878—1879. 1883 r., стр. 410.

Китай.

Bowring. Die Chinesen. 1855 r., стр. 318.

Krone. Die Revolution in China. 1856 r., стр. 462.

Der Tschu-kiang, Canton oder Perlstrom. 1858 r., стр. 9.

Die neu eröffneten Häfen in China, (Khungtschen, Swatau, Taiwan, Tengtschen, Niutschwang, Tschinkiang, Hankau). 1860 r., стр. 237.

Die Provinz Petscheli und die Strassen nach Peking. 1860 r., стр. 394.

Sarel. Der Jangtsekiang von Hankau bis Pingschan. 1861 r., стр. 411.

Englische Aufnahmen des Jangtsekiang und Sikiang. 1861 r., стр. 107.

Eine Fahrt auf dem Ostfluss in der Provinz Canton. 1862 r., стр. 161.

Skatschkof. Die geographischen Kenntnisse der Chinesen. 1868 r., стр. 353.

Uebersicht der chinesischen Dialekte. 1869 r., стр. 366.

Neueste Reisen und Forschungen in China. 1869 r., стр. 321, 366, 420; 1870 r., стр. 126.

Markham's Reise durch die Provinz Schantung 1869 r., стр. 422.

Oxenhamm. Reise von Peking nach Hankau 1868. 1870 r., стр. 126.

Hirth. Die Chinesische Provinz Kuangtung. 1873 r., стр. 258.

Itinerar von Urga nach H'Lassa. 1874 r., стр. 47.

Bretschneider. Die Pekinger Ebene und das benachbarte Gebirgsland. Ergänzungs-Heft. 1876.

E. Behm. Der grosse tibetanische Fluss in seinem Laufe zum Brahmaputra. 1880 r., стр. 14.

M. Pjewzow's Expedition nach Kuku-choto. 1880 r., стр. 422.

Babers Forschungen in Szetschuen und Jünnan. 1883 r., стр. 21.

Die Entwickelung der Kartographie von Korea. 1883 r., стр. 341.

Японія.

v. Siebold's neue Reise nach Japan 1859. 1859 r., стр. 122 и 207.

v. Richthofen. Reise nach Japan. 1860 r., стр. 278.

Japan's Klima. 1867 r., стр. 118.

E. Knipping. Reisen und Aufnahmen zwischen Azaka, Kiota, Nora und Ommesanjo in Nippon, 1875. 1878 r., стр. 137.

J. Rein. Höhenbestimmungen in Japan während der Jahre 1874 und 1875. 1879 r., стр. 292.

E. Knipping. Reise durch den mittleren gebirgigen Theil der Hauptinsel von Japan. 1882 r., стр. 81

Verhandlungen der Gesellschaft f. Erdkunde zu Berlin 1879—83.

Dr. Hepke. Die kulturgeschichtlichen Beziehungen der alten Chinesen und der Hellenen. 1879 r., стр. 171.

Dr. Arzruni. Bericht über seine Reise im Ural im Sommer 1879. 1879 r., стр. 373.

C. Humann. Ueber die Ethnologie Klein-Asiens. 1880 r., стр. 241.

Dr. O. v. Möllendorff. Ueber seine im Herbst 1877 in den nördlich der Grossen Mauer gelegenen Theil der Provinz Dochyli unternommene Reise. 1880 r., стр. 254.

Dr. E. Naumann. Ueber die wirthschaftlichen Verhältnisse Japans und die geologische Aufnahme des Landes. 1880 r., стр. 33—44.

Dr. O. v. Möllendorff. Ueber seine Excursion nach dem Hsian Wutaischan, einem Gebirge in Nordchina. 1880 r., стр. 111.

Dr. A. v. Roretz. Bericht über eine Reise durch die südlichen Provinzen von Japan. 1876 r., стр. 76, 515.

Zeitschrift der Gesellschaft f. Erdkunde zu Berlin 1878—83.

Dr. H. Kiepert. Reisen im südwestlichen und nordlichen Persien. Von Schindler. 1879 r., стр. 38 и 81.

Dr. H. Kiepert. Reisen im südlichen Persien 1879. Von Schindler. 1881 r., стр. 307.

Dr. A. Mordtman. Officielle Bevölkerungsziffern aus der asiatischen Türkei. 1880 r., стр. 132.

K. Himly. Einiges über das Si Yü Shui Tao Ki. 1880 r., стр. 182, 287.

Dr. O. v. Möllendorff. Reisen und topographishe Aufnahmen in der nordchinesischen Provinz Dschy-li. 1881 r., стр. 91.

Zur Statistik der französischen Besitzungen in Cochinchina. 1881 r., стр. 383.

Dr. Konrad Ganzenmüller. Ueber Klima, Pflanzen- und Thierwelt in dem Centralzug des nordwestlichen Himalaya. 1881 r., стр. 385.

F. Schwarz. Astronomische Bestimmungen in Russisch-Turkestan (Bezirk Kuldscha) 1879 u. 1880. 1882 r., стр. 111.

G. Gerland. Zur Ethnographie des äussersten Nordostens von Asien. 1883 r., стр. 194.

A. Houtam-Schindler. Reisen im nordwestl. Persien 1880—82. 1883 r., стр. 249.

Mittheilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft in Wien 1875—83.

Tietze. Reisebriefe aus Persien. 1875 r., стр. 75.

Tietze. Ausflug nach dem Siahkuh (schwarzen Berg) in Persien. 1875 r., стр. 257.

Dr. A. v. Roretz. Bericht über eine Reise durch die südlichen Provinzen von Japan. 1875 r., стр. 548.

Schweiger-Lerchenfeld. Topographie der projectirten syrisch-russisch-mesopotamischen Schinenwege. (Mit 1 Karte. Taf. V). 1876 r., стр. 281.

Call-Rosenburg. Das Lârthal bei Teheran und der Demawend. 1876 r., стр. 113.

Margary's Tagebuch aus seiner Reise durch China. 1876 r., стр. 253.

Dr. E. Polak. Topographische Bemerkungen zur Karte der Umgebung und zu dem Plane von Teheran. 1877 r., стр. 218.

Dr. A. Wojeikoff. Bemerkungen zu Richthofen's China. 1877 r., стр. 543.

A. Wojeikoff. Europäische Einflüsse auf die Entwickelung Ostasiens. 1878r., стр.220.

Schweiger-Lerchenfeld. Erläuterungen zu der Culturkarte von Klein - Asien. 1878 r., стр. 257.

Das Vilajet Trapezunt. 1879 r., стр. 474.

G. Stache. Dr. Emil Tietze's Arbeiten über Persien. 1880 r., стр. 129.

G. Kreitner. Das Ajnovolk. 1881 r., стр. 220.

Dr. J. Polak. Eine Expedition nach dem Karagan- und Elevendgebiete im Jahre 1882. 1883 r., стр. 49—80 и 106—121.

Bulletin de la Societé de Geographie 1878—83.

Rocher. Itinéraire de Ch'ung-Ch'ing à Junnan - fu. 1878 r., I полугодіе, стр. 247.

Ch. de Ujifalvy. Voyage au Zerafchâne, au Ferghanah et à Kuldja. 1878 r., I полугодіе, стр. 481.

Lettre du professeur **Nordenskiöld** et du lieutenant **Palander.** Circumnavigation de la Sibérie. 1878 r., II полуг., стр. 418.

Léon Rousset. Voyage au bassin supérieur du fleuve Jaune et dans la région du Loess. 1878 r., II полугодіе, стр. 289.

Expéditions scientifiques pour explorer le Turkestan en 1878. 1879 г., II полугодіе, стр. 510.

L'Amou et l'Ouzboi. 1879 г., II полугодіе, стр. 532.

Dunoyer de Segonzac. La peste dans le sud-ouest de la Chine d'après l'ouvrage sur le Jun-nan de M. Emile Rocher. 1879 г., II полугодіе, стр. 504.

Ch. de Ujfalvy. Le Kouldja. 1879 г., II полугодіе, стр. 497.

Joseph Barrande. L'Amou et l'Ouzboi, mémoire publié par S. A. J. le grand duc Nicolas - Constantinowitch. 1879 г., II полугодіе, стр. 401, 532.

L'abbé A. Desgodins. Note sur un voyge du Pa-tang à Ta-tsien-lou et retour de Ta-tsien-lou à Pa-tang. 1879 г., II полугодіе, стр. 113.

Ch. de Ujfalvy. Les frontières des possessions russes en Asie centrale. 1879 г., I полугодіе, стр. 242.

Le chemin de fer de l'Asie centrale. Nouvelle exploration projetée par S. A. I. le grand-duc Nicolas - Constantinovitch, avec introduction par M. J. Barrande (carte dans le texte). 1879 г., I полугодіе, стр. 367.

Venioukoff. Itinéraire dans le Turkestan afghan par le colonel Grodékoff. 1880 г., II полугодіе, стр. 126.

J. Dutreuil de Rhins. Résumé des travaux géographiques sur l'Indo-Chine orientale. 1880 г., I полугодіе, стр. 5.

F. Romanet du Caillaud. Notice sur le Tong-King. 1880 г., I полугодіе, стр. 97, 302.

J. Dutreuil de Rhins. Notes de géographie historique sur le fleuve Rouge. 1880 г., I полугодіе, стр. 331.

L. Dunoyer de Ségonzac. La Province chinoise de Jun-nan, par M. E. Rocher. 1880 г., II полугодіе, стр. 177.

J. Dutreuil de Rhins. Routes entre la Chine et l'Inde, avec une carte dans le texte. 1881 г., I полугодіе, стр. 5.

Ujfalvy. Btchkirs et Kirghises r novem p. 387.

J. Dutreuil de Rhins. Note sur la carte et les voyages du P. Creuse dans la Chine mériedionale. 3 trimestre 1882, стр. 539.

F. Romanet du Caillaud. Notes sur le Tong-King. 3 trimestre 1882, стр. 548.

A. Bellot. Le voyage de la „Jeannette" et les observatoires scientifiques circompolaires. 1 trimestre 1883, стр. 114.

Dr. Paul Neis. Explorations chez les sauvages de l'Indo-Chine à l'est du Mékong. 4 trimestre 1883, стр. 481.

Carl Bock. Voyage de Bangkok à Xieng-Sen (1881—1882). 4 trimestre 1883, стр. 505.

The Journal of the Royal Geographical Society.

Rawlinson. Comparative Geography of Afghanistan. (Vol. XII, стр. 112).

Wood. Journey to the sources of Amu Derya. (Vol. X, стр. 530).

Prichard. On the Ethnography of High Asia (Vol. IX, стр. 192).

John. On the elevation of the country between Bushire and Teheran (Vol. XXXVIII, стр. 411).

Bickmore. Sketch of the journey from Canton to Hankow (Vol. XXXVIII, стр. 50).

Gordon. The watershed of Central-Asia. (Vol. XLVI., стр. 381).

Huttmann. On Chinese and European Maps of China. (Vol. XIV, стр. 117).

Parkes. Report on Russian caravan trade with China. (Vol. XXIV, стр. 306).

Margary. China. Journey from Hankow to Ta-li-fu. (Vol. XLVI, стр. 172).

Baber. Approximative determination of positions in South - Westen China. (Vol. XLIX, стр. 421).

Gutzlaff. Geography of the Cochin-Chinese Empire (Vol. XIX, стр. 85).

Semenoff. Djungaria and the Celestial Mountains. (Vol. XXXV, стр. 213).

Johnson. Communication between the Ganges and Hooghly. (Vol. II, стр. 316).

Montgomerie. Great Tibet, Exploration of the Namcho (Vol. XLV, стр. 315).

Montgomerie. Great Tibet, Memorandum on the results of the exploration (Vol. XLV, стр. 325).

Johnson. Journey through the Himma-leh Mountains to the sources of the Jumna, and thence to confines of Chinese Tartary, in 1827 (Vol. IV, стр. 41).

Hugel. Notice of a visit to Himma-leh Mountains and Valley of Cashmir, in 1835. (Vol. VI, стр. 343).

Morier. Some account of Iliyats, or wandering tribes of Persia (Vol. VII, стр. 230).

Cotton. On Communication between India

and China by the Burhampooter and Yang-tsze. (Vol. XXXVII, стр. 231).

Burnes. Descriptive papers of the countries on the North-West frontier of India. (Vol. IV, стр. 88).

Wilson. India. Routes in the Nizam's territory. (Vol. XIII, стр. 118).

Walker. On the Highland Region adjacent to the Trans-Indus frontier of India. (Vol. XXXII, стр. 303).

Burnes. Substance of a geographical memoir on the Indus River. (Vol. III, стр. 113).

Carless. Memoir to accompany the survey of the Delta of the Indus River. (Vol. VIII, стр. 328).

Montgomerie. Account of the Mirza's journey from Kabul to Kashgar. (Vol. XLI, стр. 132).

Vigne. Route through Kabul. (Vol. IX, стр. 512).

Thomson. Successful journey to the Karakorum Pass. (Vol. XIX, стр. 29).

Godwin-Austen. Notes on the vallay of Kashmir. (Vol. XXXI, стр. 30).

Vigne. Route through Kashmir. (Vol. IX, стр. 512).

Moorcroft. Natural productions and agriculture of Kashmir. (Vol. II. стр. 253).

Fraser. Notes on a portion of Northern Khorasan. (Vol. VIII, стр. 308).

Gibbons. Routes in Khorasan during 1831 and 1832. (Vol. XI, стр. 136).

From Farbes', Journal. Route from Turbat Haideri to the river Heri-Rud on the borders of Sistan. (Vol. XIV, стр. 145).

Napier. Diary of a tour in Khorasan, and notes on the Eastern Alburz tract). (Vol. XLVI, стр. 62).

Ahmad. Khorasan, Notes on the Yomut Tribe. (Vol. XLVI, стр. 142).

Khorasan, Tables of routes in the Eastern Alburz tract. (Vol. XLVI, стр. 145).

Strachey. On the phisical geography of Kumaon and Garhwal, in the Himalaya Mountains, and of the adjoining parts of Tibet. (Vol. XXI, стр. 57).

Godwin Austen. Notes on the Pangong Lake district of Ladakh, made during survey in 1863. (Vol. XXXVII, с. 343).

Hayward. Journey from Leh to Yarkand and Kashgar, and exploration of the sources of the Yarkand. (Vol. XL, стр. 33).

Palladins. An expedition through Manchuria from Pekin to Blagovestschensk· (Vol XLII, стр. 142).

Montgomerie. Report of a route survey made by the Pundit from Nepal to Lhasa, thence to the source of the Brahmaputra. (Vol. XXXVIII, с. 129).

On the Northern frontier of Nepaul, from a member of the Nepaulese Embassy in London. (Vol. XX, стр. 252).

Abramof. The Lake Nor-Zaisan and its vicinity. (Vol. XXXV, стр. 58).

Morgan. The old channels of Lower Oxus. (Vol. XLVIII, стр. 301).

Yule. Papers connected with the Upper Oxus. (Vol. XLII, стр. 438).

Clerk. Notes in Persia, Khorassan and Afghanistan. (Vol. XXXI, стр. 37).

Abbott. Geographical notes taken during a journey in Persia, in 1849 and 1850. (Vol. XXV, стр. 1).

Goldsmid. Notes on recent Persian Travel. (Vol. XLIV, стр. 183).

Vigne. Route through Punjab, Kabul, Kashmir and Little Tibet, in 1834—38. (Vol. IX, стр. 512).

Gutzlaff. Tibet and Sefan. (Vol. XX, стр. 191).

Strachey. Physical Geography of Western Tibet. (Vol. XXIII, стр. 1).

Montgomerie. Tibet, journey to Shigatze. (Vol. XLV, стр. 330).

Hooker. A fourth Excursion to the passes into Tibet by the Donkiah Lah. (Vol. XX, стр. 49).

Trotter. Account of the Pundit's journey in Tibet. (Vol. XLVII, стр. 86).

Stuart. Trans-Indus Territories, etc. Notes on the Flora of the country passed trough by Brigadier-General Chamberlain's force in 1860. (Vol. XXXII, стр. 316).

Barton. Notes on the Yang-tsze-Kiang, etc. (Vol. XXXII, стр. 26).

Colchester and Collinson. On the Yang-tsze-Kiang. (Vol. XVII, стр. 130).

Blackney. Ascent of the Yang-tse-keang. (Vol. XXX, стр. 93).

Montgomerie. On the geographical position of Yarkand, and other places in Central-Asia. (Vol. XXXVI, стр. 157).

Royal-Geographical Society. Supplementary Papers. 1882.

Baber. Travels and researches in Western China.

The Geographical Magazine 1875 — 1878 and Proceedings of the Royal Geographical Society 1879—82.

1875. Ker. The Mineral Wealth of Central Asia as bearing on Rus. Progress стр. 4.
Vámbéry, Majef's journey from Samarkand to Sheri, Seby and Bokhara. стр. 101.
Vámbéry, Kulja by Kharoshkin. стр. 175.
Michell. Russian Trans-Caspian Manoeuvres. стр. 231.
Lerch. The Russian Hissar Expedition, with Notes by Colonel Yule, стр. 334.
Marny. Geological Exploration in the Region of the Amu Darya. стр. 362.
The Amu Darya Expedition. стр. 262.
Trotter. Notes on Recent Exploration in Central-Asia. стр. 257.
Morgan. (E. Delmar), Sketch of the Mongolia and the Country of the Iangutans. стр. 305.
Colonel Browne and Ney Elias'Yun-nan Expedition, стр. 22.
Great Tibet: Discovery of the Tengri Nor. стр. 41.
Margary's Journey to Yun-nan. стр. 86.
Markham. Travels in Great Tibet and Trade Routes between Tibet and Bengal. стр. 129, 189.
Elias. Extracts from Letters. стр. 307.
Yule. Trade Routes to Western China. стр. 94, 322.
Recent Russian Explorations in Western Mongolia. стр. 196.
A Turkish Account of Yemen. стр. 200.
Napier. Travels in Northern Persia. стр.193.
Males. Indian Famines. стр. 73, 136.
Coryton. Trade Routes between British Burmah and Western China. стр. 153.
1876. Hissar and Kabul (Turkestan). стр. 326.
The german expedition to northern Siberia. стр. 296.
The Indian surveys. 1873—1875, стр. 330.
Crooke. On foot through central Japan, стр. 285.
David Ker. A. Peep into Kokan; or, from Djziak to Taschkent, via Khodjent. стр. 267.
The statistical survey of India. стр. 240.
An itinerary from Aksu to Yarkand and Ladak. стр. 239.
R. Michel. Ferghana. стр. 149.
Geographical discoveries in Tibet by the pundit Nain Sing. стр. 145.
The abbé Armand David's journey in Western China. стр. 146.
M. Venyukoff. Newmaps of Mongolia. стр.127.
R. Michel. Ferghana. стр. 124.
A. Vambery. The Russian campaign in Khokand. стр. 85.
1877. James Morrison. A. desicrption of the Island of Formosa. стр. 293 и 319.
Indian Famines and Sun-Spots. стр. 311.
Irrigation in southern India. IV. The Basin of the Krishna. стр. 307.
The famine in India. 1876—1877, стр. 286.
H. G. Raverty. Quetta and the Afghans. стр. 288.
James Morrison. A description of the Island of Formosa, with some Remarks on its Past History, its Present Condition, and its Future Prospects. стр. 260.
M. Dupuis. Exploratons in Tongkin and Yunnan. стр. 253.
S. Mossman. Delta of the Yangtszé river in China. стр. 256.
Herbert ood. Note on the Drainage of the Upper Oxus basin. стр. 229.
H. Brunton. Affairs in Japan.стр. 202.
W. Saunders. The Himalayan syst. стр. 173.
S. Mossman. Corea. стр. 148.
The seat of war in Asia. стр. 147.
J. iggins. Communication with Siberia by sea. стр. 55.
The northern siberian expeditions. стр. 34.
Great trigonomatrical survey of India, 1874—1875. стр. 12.
1878. Voyages between northern Europe and Siberia in 1878. стр. 310.
The Bolan pass. стр. 302;
The Afgahn passes. стр. 277.
M. Ujfalv's travels in Central-Asia. стр.288.
The Kuldja question. стр. 279.
Richthofen on Prejevalsky's journey in Central Asia. стр. 224 и 256.
Afghanistan. стр. 256.
H. Malet. Indian Irrigation, стр., 232.
Mc. Carthy. Saghalin from a Jaranese source. стр. 205.
Asiatic Turkey. стр. 212.
Sketches of Persia. стр. 203.
Marine survey of India, 1876—77. стр. 179.
H. H. Howorth. The country of the White horde of Kipchak; стр. 171.
S. Mossman. Origin of the ordnance trigonometrical survey. стр. 176.

Thuillier. Topographical and Revenue surveys of India, 1876—77. стр. 157.
R. Michell. Russian expedition to the Alais. and Pamir. стр. 154.
S. Mossman. Double Delta of the Whang-ho or Yellow river in China. стр. 152.
Himalayan explorations. стр. 112.
Prejevalsky's Explorations in Central-Asia. стр. 109.
S. **Mosman.** The Whang-ho, or Yellow river in China. стр. 92.
H. Seebohm. The valley of the Yenesei стр. 84.
R. Cust. Language-map of the east Indies I. British India and its Border States. стр. 1.
The ancient siek-traders'route across Central Asia. стр. 10.
The north-western frontier of India. стр. 4.
R. H. Brunton. Affairs in Japan. стр. 15.
1879. C. R. Markham. The Mountain Passes on the Afghan Frontier of British India. стр. 38.
C. R. Markham. The Upper Basin of the Kabul River. стр. 110.
H. C. Rawlinson. The Road to Merv. стр. 161.
Markham. The basin of the Helmund.
Kaye. The mountain Passes leading to the Valley of Bamian.
Holdich. The Mardian Hills and the lower Indravati in the Bustar dependency.
Western Tibet. Exploration in Western Tibet by the Transhimalayan parties of the Indian Trigonometrical Survey.
M'Carthy. Acrus China from Chin-kiang to Bhamo in 1877.
Martin. Survey Operations of the Afghan Expedition. The Kurrum Valley.
Pevtsof. Expedition in N.W. Mongolia.
1880. Michael A. Biddulph. Pishin and the Routes between India and Candahar. стр. 212.
Indian Surveys for the year 1878—1879. стр. 422.
W. Blunt. A Visit to Jebel Shammar (Nejd). New Routes through Northern and Central-Arabia. стр. 81.
James Morrison. Journey in the Interior of China. стр. 145.
T. C. H. Clarke. Kuldja. стр. 489.
M. Severtzof's. Journey in Ferghan and the Pamir in 1877—78. стр. 499.
Richard Temple. The Highway from the Indus to Candahar. стр. 529.
R. Beavan. Notes on the Country between Candahar and Girishk. стр. 548.
W. M. Campbell. Shorawak Valley nad the Toba Plateau, Afghanistan. стр. 620.
1881. Holdich. Geographical Results of the Afghan Campaign. 1878—80.
Tanner. Notes on the Chug'ani and neighbouring tribes of Kafiristan.
Temple. The Lake Region of Sikkim, on the frontier of Tibet.
Indian Surveys for 1879—80.
Dr. Regel's Expedition from Kulja to Turfan 1879—80.
Stewart. The Country of the Tekke Turkomans Stepp Routes from Karshi to the Amu Daria.
1882. The New Russian-Persian Frontier east of the Caspian sea. стр. 213.
Lieut. Kalitin's. Journey across the Turkoman desert from Geok-Tepeh to the Khivan oasis. стр. 219.
Edmond O'Donovan. Merv and its surroundings. стр. 345.
F. Burton. The Kong mountains. стр. 484.
M. Lessar's Journey from Askabad to Sarakhs. стр. 486.
G. F. Young. Notes on the Shakt'u valley, Wazoustan. стр. 337.
H. Yule. Notes on the oldest records of the sea route to China from Western-Asia стр. 649.
E. W. Nelson. A sledge journey in the delta of the Yukon, Northern Alaska. стр. 660.
Sandeman. The River Irawaddi and its Sources.
Indian Surveys for 1880—81.
Daly. Surveys and Explorations in the Native States of the Malayan Peninsula. 1875—1882.
Dr. Regel. Journey in Karatheghin and Darwaz.
The Abor country on the Upper Waters of the Bratmaputra.
Colguhoun. Exploration through the South China Borderlands from the Mouth of the Sikiang to the Banks of the Irawaddi.
1883. Lessard second journey in the Turcoman country — Askabad to Ghurian near Herat—январь.
Notes of a journey to the mausolea east of Peking.
Itinerary notes of route surveys in northern Persia in 1881 and 1882, by L. Col. Beresford Lovett. февр.

Of the various means of communication butween central Persia and the sea by Colonel Bateman Champain. март.
A visit to Corea in october 1882 by Hall. май.
China in some of its physical and social aspects, by Colborne Baber. авг.
1884. The Russian Pamir expedition of 1883.

Journal of the Royal United Service Institution съ 1870 по 1883 г.

1870. 13 т. The North-west Frontier of India. By George Campbell. стр. 217.
1874. 17 т. The Central Asian Question. By Captain T. Trench. стр. 184.
The Strategy of Russia in Central Asia from a Persian Point of View. By Major R. Murdoch Smith. стр. 212.
The Euphrates Valley Route to India in connection with the Central Asian Question. By W. P. Andrew. стр. 472.
1876. 19 т. Journeys from Herat to Khiva. By Major General Sir Frederic J. Goldsmid. стр. 1.
Upper Burmah, its Defences and Warlike Resources. By Captain Edmond Browne. стр. 588.
1878. 21 т. Islam, from Constantinople to Calcutta. By Major General Sir Frederic J. Goldsmid. стр. 92.
1879. 22 т. The Kurdistan Mountain Ranges, considered in referance to a Russian Advance on the Tigris Valley. By Lt. Col. Ralph E. Care. стр. 155.
The Russian Establishment at Wladivostok. From the Revista Maritima. стр. 263.
The Native States of India in Subsidiary Alliance with the Britisch Government. By Colonel G. B. Malleson. стр. 661.
Communications with British India under possible Contingencies. By Major General Sir Frederic J. Goldsmid. стр. 675.
On Afghanistan and Military Operations therein. By Lieutenant General J. L. Vaughan. стр. 1003.
On the Strategical Conditions of our Indian North West Frontier. By Major General E. B. Hamley. стр. 1027.
1880. 23 т. On Persia and its Military Resources. By Major General Sir Frederic J. Goldsmid. стр. 149.
1882. 25 т. A visit to Kuldja, and the Russo-Chinese Frontier in 1880, by E. Delmar Morgam. стр. 261.
The March from Kabul to Kandahar in August, and the Battle of the 1-st September 1880. By Lieut.-Colonel F. T. Chapman. стр. 282.
Military Colonisation as a Reserve for India. By Major General D. J. F. Newall. стр. 719.
1883. 26 т. A short Narrative of the Afghan Campaigns of 1879—80—81 from an Engineer's Point of View. By Captain C. Haskyns.
March of the Turkestan Detachment across the Desert from the Amu Darya to the Akhal Tekke Oasis (переводъ съ русскаго). Lieutenant J. J. Leverson.
Our Indian Army. By General Sir Orfene Cavenagh.

Colburn's United Service Magazine.

Cromie. The military forces in China. March 1884.

The Army and Navy Magazine.

Shore. The Naval Strength of China. 1883 г. № 33.
Coxe. India under King Baboo. 1883 г. № 33.
Keene. Indian Districts during the Revolt. 1883 г. № 34.

Журналъ Министерства Народнаго Просвѣщенія 1864—1883 г. г.

Историко-этнографическій очеркъ Передней Азіи древнѣйшаго времени. **Н. В. Кондырева,** 1869 г., № 11.
Новые факты относительно связи древней Индіи съ западомъ. **И. Миняева.** 1870 г., № 8.
Персидскія войны. **А. П. Рославскаго-Петровскаго.** 1871, № 3.
Религіи востока: конфуціанство, буддизмъ и даосизмъ. **В. Васильева.** 1873 г., №№ 2, 3 и 4.
Судьба Астрономіи въ Китаѣ. **К. Скачкова.** 1874 г., № 5.
Въ Бихарѣ (Изъ путешествія по Индіи). **И. П. Миняева.** 1876 г., № 11.
Изъ путешествія по Индіи. **И. П. Миняева.** 1876 г., № 12.
Изъ поѣздки въ Закавказскій край лѣтомъ 1877 г. **Ал. Цагарели.** 1877 г., № 6.
Развалины Вавилона и Ниневіи. **Н. А. Астафьева.** 1878 г., № 1.
Свѣдѣнія о жайнахъ (одна изъ самыхъ распространенныхъ анти-брахманичес-

кихъ сектъ въ Индіи) и буддистахъ. **И. П. Миняева.** 1878, № 2.

Народное просвѣщеніе въ Японіи. Кн. **М. Кантакузина графа Сперанскаго.** 1879 г., № 7.

Города сѣверной Монголіи. **А. Позднѣева.** 1880 г., №№ 4 и 10.

Архаическія формы семейной организаціи у кавказскихъ горцевъ. **В. Сокольскаго.** 1881 г., № 11.

Ванскія надписи и значеніе ихъ для исторіи Передней Азіи. Исторія Арменіи по ассирійскимъ памятникамъ. 1874 г., №№ 1 и 7, 1875 г. №1, и 1881 г. №4.

Старая Индія. Замѣтки на „Хоженіе за три моря" Аѳанасія Никитина. **И. Миняева.** 1881 г., №№ 6 и 7.

Походъ Александра Великаго въ Западный Туркестанъ. **В. Григорьева.** 1881 г., №№ 9 и 10.

Громовникъ по повѣрьямъ и сказаніямъ племенъ южной Сибири и сѣверной Монголіи. **Г. Потанина.** 1882 года, №№ 1 и 2.

Занятіе русскими Сибири. **Е. Замысловскаго.** 1882 г., № 10.

В. Карты: *)

Азія вообще.

* General-Karte von Asien. H. Kiepert, 1: 10.000,000 4 Bl. Weimar. 1864.

* Physikalische Wandkarte von Asien. Josef Chavanne 1: 8.000,000. 6 Blatt in Farbendruck nebst einem erläuternden Textheft Wien. 1881.

* Adolf Stieler's Hand-Atlas 95 Karten. Gotha.

* Neuer Hand-Atlas der Erde in 45 Karten H. Kiepert. Berlin.

* Andree's Hand-Atlas. 86 Karten mit erläuterndem Text. Leipzig.

Азіятская Россія.

Генер. карта Азіятской Россіи, Познякова, масш. 170 вер. въ д., 2 лист. изд. В. Топ. Д. 1825 г. исправл. по 1844 годъ.

* Карта Азіятской Россіи на 4 лис., м. 200 в., хромол. 1860 г., испр въ 1880 г., изд. В. Топ. Д.

* Карта Азіятской Россіи, состав. при воен. топ. части Гл. Упр. Ген. Шт. 1865 г., на 2 лис., м. 200 в. въ д. Исправ. въ 1880 г.

Карта государ. границы Россіи съ Китаемъ и путей отъ нея внутрь Китайской имперіи, м. 100 в. въ д. Пояснительный чертежъ къ обзору этой границы Полковн. Венюкова, 1872 г.

* Военно-дорожная карта Азіятской Россіи, на 15 лис., м. 50 в. въ д., изд. В. Топ. Отд. 1880.

* Карта Азіятской Россіи, на 1 лис., мас. 250 в. (изъ атласа А. Ильина).

* Подроб. атласъ Азіят. Россіи, 12 картъ, изд. А. Ильина.

Карта Азіятской Россіи и сопредѣльныхъ странъ, на 8 листахъ, м. 100 в., изд. В. Топ. Отд., будетъ закончено къ 1884 г.

Оренбургская степь.

* Карта Оренбургскаго края, м. 10 в. въ д., на 80 лис., изд. при Штабѣ Отд. Оренб. корпуса. Хромолитограф. 1867 г.

* Карта Оренбургскаго края масшт. 20 в.; 15 лис., Шт. Отд. Оренб. корп. 1846, 1854 и 1858 гг.; для степи замѣняется новымъ изданіемъ.

* Карта Оренбургскаго Военнаго Округа и Самарской губ., изд. Оренбургскаго В. Топ. Отд., 6 лист., машст. 40 вер.; 1869—71 г., можетъ удовлетворять современ. требованіямъ.

* арта Оренбургскаго казач. войска. Изд. Оренбург. В. Т. О. 1871—75 г.г., 7 лис., м. 10 в. въ д.

* Карта Уральскаго казач. войска, на 8 лис., м. 10 в. въ д., Оренб. В. Т. Отд. съ 1871 по 1873 г.

* Генер. карта Оренбург. края и частей

---

*) Знакомъ * означены карты, имѣющіяся въ продажѣ въ Географическомъ магазинѣ Главнаго Штаба. Прочія карты, или вовсе не имѣющіяся въ продажѣ, или же требующія выписки изъ мѣстъ ихъ изданія, можно найдти въ Петербургѣ между прочимъ въ Военно-Топографическомъ Отдѣлѣ Главнаго Штаба.

Бухарскаго и Хивинскаго влад., м. 50 в., 2 лис., изд. В. Т. Д. 1851 г., испр. 1882 г., удобна и какъ карта Закаспійскаго края.

Карта Оренбургской степи, на 14 лис., м. 20 в. въ д., изд. начато Оренб. В. Т. Отд. и продолжается до сего времени при В. Т. О. Гл. Шт.

Западная Сибирь.

Спец. карта Западн. Сибири, 129 лис., м. 10 в. 1850 г. Изд. Упр. Ген. Шт. Зап. Сиб.

* Генер. карта Запад. Сибири, м. 50 в., 4 л., изд. В. Т. Д. 1848, испр. въ 1880 г.

* Карта Тобольской губерн., 1 лис., м. 50 в. въ д., (изъ атл. А. Ильина).

* Карта Томской губерн., 1 лис., м. 50 в. въ д., (изъ атл. А. Ильина).

* Карта областей: Уральской, Тургайской, Акмолинской, Семипалатинской, съ Туркестанскимъ генералъ-губернаторствомъ, м. 100 в. въ д. на 1 бол. лис. (изъ атл. А. Ильина).

Карта Алтайской духовной миссіи въ Бійскомъ и Кузнецкомъ округахъ Томской губ., 1869 г. изданіе А. В., мас. въ д. 25 вер. Спб. 1 листъ.

Восточная Сибирь.

Карта В. Сибири, м. 100 в. на 1 лис Изд. Управл. Ген. Шт. В. Сибири, 1855 г., исправ. въ 1861 г.

Карта Енисейской губерніи. Масштабы: для Енисейск. округа Туруханс. отд. 100 вер. въ д., для Енисейск. округа 50 вер. въ д., для Ачинскаго округа, Канскаго и Минусинскаго окр. 25 вер. въ д., для Красноярск. окр. 16 вер. въ д.

* Карта Енисейской губерн., 1 лис., м. 50 в. въ д. (изъ атл. А. Ильина).

Карта южн. части Енисейской губ. четырехъ округовъ подпоруч. Щечилина, 1855, м. 25 в., лучшая. Издана при управл. Г. Ш. Восточн. Сибири.

* Карта Иркутской губерн. 1 лис., м. 50 в. въ д. (изъ атл. А. Ильина).

* Карта Забайкальской области, 1 лис., м. 50 в. въ д., (изъ атл. А. Ильина).

Карта р. Шилки, 17 лис., мас. 500 с. Литограф. 1860 г. Изд. Упр. Ген. Шт. Вос. Сиб.

Karte von Kamtschatka. Ermann, 1838 г., 1 лис., м. 1:1,617,000 лучшая.

Карта рѣчныхъ областей Амура, южн. части Лены и Енисея и острова Сахалина, Л. Шварца, 1864 г. лис. 7, м. 40 в. Изд. Импер. Русск. Геогр. Общ.; по сіе время заслуживаетъ полнаго вниманія. Библіографическая рѣдкость.

* Карта Якутской, Амурской и Приморской областей. 1 листъ. (Изъ атл. А. Ильина).

Карта острова Сахалина составл. по свѣдѣніямъ, собраннымъ членами физическаго отдѣла Сибирской экспедиціи И. Р. Г. О. Поруч. Шебунинымъ, мас. 40 в. въ д., 1 лис. 1863 г.

Карта Южн. половины Восточн. Сибири, части Монголіи, Маньчжуріи и Сахалина, Полторацкаго и Ильина, 1 лис., мас. около 150 в.

Карта Вост. Сибири, съ показаніемъ экспедицій, совершенныхъ Сибир. Отд. Имп. Геогр. Общ. 1851—1876 г. 1 л.

Карта полуострова Камчатки, маст. 40 в. въ д., на 1 листъ, изд. В. Т. О. Вост. Сп. 1883 г.

Амурскій и Уссурійскій край.

Карта р. Амура, 46 лис., м. 2 в. 1860 г. Литографир. при Упр. Ген. Шт. В. Сиб.

Карта Амурской страны, присоединенной по Айгунскому договору, 4 лис., м. 50 в., 1860 г., изд. Управ. Ген. Шт. Вост. Сиб.

Карта рѣчной области Амура, 1859 г., м. 100 в.; Изд. гр. Безбородка (устарѣла).

Карта Уссурійскаго водяного пути 1860 г.. 17 лист., м. 500 с. изд. при Упр. Ген. Шт, Вост. Сибири.

Карта госуд. границы отъ р. Уссури до устья Гао-ли-дзянь, 1861 г., 8 лис., м. 5 в. Изд. при Управл. Г. Ш. Восточн. Сибири.

Карта Южн. части Уссурійскаго края, 1866 г., 6 лис., м. 10 в. (Сводъ отдѣльныхъ маршрутовъ и съемокъ).

Карта мѣстности, занятой Китайскими подданными въ Амурской области, масш. 3 в. въ д., на 1 л. 1882 г.

Карта южн. Уссурійскаго края, сост. при В. Т. О. Г. Ш., 1883 г., 1 лис., м. 15 в.

Закаспійскій край.

* Карта Закаспійскаго края, м. 20 в. 5 лис., изд. Кавказ. Воен. Топ. Отд 1875 г.; исправлена въ 1882 г.

Карта части Узбоя (сухого русла Аму-Дарьи) отъ колод. Бала-ишемъ до ур-

Дёкча по съемкѣ, произведенной топографомъ Лупандинымъ въ 1875 г., м. 20 в. въ д. на 1 лис. Изд. при Кавказ. Топ. О.

Карта части рѣки Аму-Дарьи отъ переправы у Тазя-Уренча до канала Саули и старыхъ руселъ ея, м. 5 в., составлена по свѣдѣніямъ коммиссіи по изслѣдованію сухаго русла рѣки. 1878 г. Кавк. В. Топ. О.

Маршрутн. съемка отъ кр. Куня Гёкъ-тепе до раз. кр. Змукшира, произведен. поруч. Калитинымъ въ 1881 году, масшт. 10 вер. въ д., (при Изв. Имп. Р. Геог. Об.).

Распросная карта главнѣйшихъ путей, ведущихъ изъ Ахалъ-Текинскаго оазиса въ г. Хиву. Полк. бар. Аминова, м. 20 в., 1 листъ.

Туркестанъ и Средн. Азія.

Карта Аральскаго моря и Хивинскаго ханства, Я. В. Ханыкова 1851, изд. Имп. Р. Г. Общ.

* Карта Средней Азіи, м. 100 в., 4 л., 1863 г., изд. В. Т. Д.; ежегодно освѣжается.

* Карта Туркестанск. ген.-губернаторства, м. 50 в. въ д. (на 2 л., изд. А. Ильина).

Съемка огистана, произведен. подъ руководствомъ бар. Аминова, 1 лис., мас. 15 в. 1870 г., изд. А. Ильина.

Карта Нарынскаго края по рекогносцировкамъ 1868 и 69 г.г., м. 30 в. въ д. (при опис. бар. Каульбарса).

Route from Badakshan across the Pamir-steppe to Kashgar in Eastern Turkestan with the southern branch of the upper Oxus from the survey made by the explorer Mirza in 1868—69 Scale 16 miles to one inch., or 1:1.013,760. на 1 лис. Изд. 1871 г. Dehra Doon.

Карта Туркестанскаго ген. губерн., составлена Турк. В. Т. О. 1872 г., 4 лист., м. 40 вер.; замѣнена новою.

* Карта Хивинскаго ханства и низов. Аму-Дарьи, 1 лис., м. 15 в. Составл. при В. Т. О. Г. Ш. 1873.

Map illustrating the reports on the Havildar's route through Afghanistan, Kalab and Darwaz and the Mullah's route from alalabad to Sarhad-i-Wakhan. 1873—74, scale 16 miles (24 в.)

General Karte von Central-Asien; geograph. Inst. in Wien. 1875 M. 1:3.024000 12 Bl.

Карта Ферганской обл. и сопредѣльныхъ частей Туркестанскаго края. 1876 г. Мас. 20 в. въ д., 1 л. Изд. Подп. Люсилина.

* Карта Сѣв. части Восточн. Туркестана, м. 40 в. въ д., 1 лис. Изд. В. Т. Отд. приложена къ книгѣ «Кашгарія» А. Н. Куропаткина. 1876 г.

* Карта верховьевъ Аму-Дарьи, м. 30 в., 1 лис., изд. В. Т. О. Г. Ш. 1878 г.

* Маршрутная съемка путей Ферганской ученой экспедиц. Сѣверцева, въ 1878 г. 1 л., масш. 10 в. въ д. Изд. В. Т. О. Г. Ш.

Карта Заравшанскаго округа 1878 г., м. 5 в., на 2 лис., литограф. Изд. Туркестанск. Воен. Топ. Отд.

Карта Ферганской области 4 лист., м. 10 в.; изд. Турк. В. Т. О. 1879 г.

* Карта Памира, дополненная по свѣдѣн. Сѣверцева, 1 лис., м. 30 в. Изд. В. Т. О. Г. Ш. 1880 г.

Central-Asien von D-r Joseph Chavanne, 1:5,000000, 1 Bl. Wien 1880.

Маршрутно-глазомѣрная съемка въ предѣлахъ Бухарскихъ владѣній, снят. Г. Шт. полк. гр. Ростовцевымъ во время слѣдованія Самарской ученой экспедиціи въ 1879 г. масш. 6 вер. въ д., на 2 лист., 1880 г.

* Карта Туркестанскаго края, на 16 лис., м. 40 в. Составл. при Турк. В. Т. О., изд. В. Т. О. Г. Ш. 1882.

Sketch map, illustrating the explorations of M-S- in and around Badakhshan 1878 to 1881. Масш. 18 в. 1 л.

Turkestan and the countries between the British and the Russian dominions in Asia, на 4 лист., масш. 1:2.027.520, (50 в.) 6-е изд. 1883. Dehra-Dun.

Монголія и Маньчжурія.

Карта Маньчжуріи и восточн. части Монголіи. Изд. Управ. Ген. Шт. В. Сибири. 1857 г., м. 50 в.

Маршрутъ отъ Троицко-Савска до Пекина, снятый глазомѣрно въ 1858 г. въ масштабѣ 5 вер. въ д. 12 лис. Изд. при Упр. Г. Ш. Вос. Сиб.

Карта теченія р. Сунгари, 1864 г., 6 лис., м. 5 в. Изд. при управл. Г. Ш. В. Сиб.

Маршрутъ отъ г. Урги до Верхне-Ульхундскаго караула и отъ вершины Онона чрезъ Ашентинскій бекетъ до г. Бревенъ-Кидъ, снятый глазомѣрно хорунж. Доржитаровымъ въ 1864 г. Масшт. 20 вер. въ д. 1 лис. хромолитогр. Изд. при Упр. Ген. Шт. В. Сиб.

Маршрутъ отъ ст. Старо-Цурухайтуевской чрезъ г. Мергень до г. Айгуна, снятый глазомѣрно сотникомъ Крапоткинымъ въ 1864 г. Машт. 20 вер. въ длин. 1 лист. Изд. при Управл. Генер. Шт. Вост. Сибири.

Маршрутная карта Нерчинско-Тяньцзинской экспедиціи гг. Бутиныхъ отъ Кулусутаевскаго караула до Тянь-Цзина масшт. 100 вер. въ д. изд. въ Иркутскѣ въ 1871 году.

* Карта Лобъ-нора, м. 40 в., 1 л. 1878; прилож. къ сочиненію Пржевальскаго.

Karte der Oestlichen Mongolei zwischen Peking und Staro-Zuruchaitu, zusammengestellt nach eigenen Beobachtungen von H. Fritsche, м. 63 килом.

* Карта Сѣверо-Западн. Монголіи, м. 50 в., 1 лист., 1879 г., по съемкамъ и маршрутамъ Потанина, Рафаилова и друг.

Маршрутъ дороги отъ Полтавскаго караула чрезъ Нингуту и Хуньчунъ до Хунчунскаго караула, снятый арт. капит. Тарновскимъ въ 1881, м.10 в. въ д.

Чертежъ путешествія отъ озера Ханка до Сань-Синя въ декабрѣ 1880 г. Ю. Брюнера, въ мас. 20 вер. въ д.

Маршрутъ отъ г. Нингуты на сел. Эхелинъ-гоу до с. Никольскаго, снятый топографомъ Нахвальныхъ (при экспедиціи подпол. Барабаша въ 1872 году) масш. 10 вер. въ д. 1 лист. изд. В. Т. О. Гл. Шт. въ 1882 году.

Маршрутъ отъ Сань-Синя до сел. Эхелинъ-гоу, снятый глазомѣрно топографомъ Нахвальныхъ (при слѣдованіи экспедиціи подпол. Барабаша въ 1872 году). Масш. 10 вер. въ д. на 1 лист. изд. В. Т. О. Гл. Шт. въ 1882 г.

Азіятская Турція и Персія.

* Карта Малой Азіи, м. 20 в. въ д. (Вронченко, на 2 лис.). Изданіе В. Т. Д. 1834—35 года.

* Карта Азіятской Турціи, м. 20 в. на 7 лист., сост. при Кав. В. Т. О., изд. В. Т. О. Г. Ш. 1877 г. испр. по 1882 г.

Карта театра воен. дѣйствій въ Азіят. Турціи, м. 20 в. 1 л. 1877 г. Изд. В. Т. О. Г. Ш.

Карта пограничной полосы отъ мыса Копмушъ до сел. Норимана, масш. 5 вер. въ д. 1 л. Изд. Кавк. В. Т. О.

Карта Русско-Турецкой границы въ Малой Азіи по Берлинскому тракту 1878 г., 20 вер. въ д. съ описаніемъ І. И. Стебницкаго 1881 г.

* Карта Азіятской Турціи, на 2 лис. м. 50 в. въ д., изд. Кавк. Воен. Топ. Отд. Кавказ. Воен. Окр. 1877 г.

* Орографическая карта Азіятской Турціи на 2 лис., м. 50 вер. въ д., изд. Кавк. Воен. Топ. Отд. 1882 г.

Persia compiled principally from original authorities, by captain St. John, scale 16 miles., 6 лист.

A map of the Northern frontier of Khorasan with parts of Irak and Mazandaran, scale 16 miles to 1 inch, by ncaptai the Hon. G. Napier. 1876 г.

* Карта Персіи, Афганистана и Белуджистана, В. Т. О. Кавк. Воен. округа, 1881 г., м. 50 в.

Карта Персіи съ пограничными частями Азіят. Турціи и Афганистана, сост. при Кавк. В. Т. О. на 12 л. Масш. 20 в. Изд. еще не окончено.

Афганистанъ и Белуджистанъ.

Route from the Punjab to Badakshan through Rwat, Bajaur, Barawul, Dir and part of Kafiristan and Kashkar or Chitral from the exploration made by a sapper Havildar during 1870. 1 лист. изд. Dehra Doon 1872.

Wyld's map of Afghanistan, Cabul, the Punjab, Rajpootana and the river Indus (м. 67— в., на 1 больш. листѣ). London.

Map of Afghanistan, изд. квартирм. части, Симла 1871 г., м. 16 м. въ д., на 2 лис.

Map of Afghanistan, scale 8 miles to an inch (12 в.) изд. Топ. части въ Остъ, Индіи; вышло 44 листа 1878 г.

Stanford's large scale map of Afghanistan, scale 24 miles. London, 1879, 1 лис.

* Карта театра войны въ Афганистанѣ 1878—79 гг., м. 24 в., изд. Воен. Топ. Отд. Гл. Ш. 1 листъ.

* Маршрутъ отъ переправы Патта Кисаръ до г. Герата полк. Гродекова, 1 лис.; масшт. 12— вер. Изд. Воен. Топогр. Отд. Гл. Штаба 1878 года.

* Маршрутно глазомѣрная съемка путей, пройденныхъ Россійск. Императорской миссіей въ Афганистанъ; произв. классн. топогр. Бендерскимъ отъ Джама до г. Кабула, и обратно до г. Самарканда въ 1878—79 г., масш. 15 вер. въ д., на

2 лис. (при описаніи путешествія Д-ра Яворскаго. 1882 г.).

Stanford's new map of Kabul and the country round, м. 3 в. 1880 г.

Quetta to Khelat-i-Ghilzai and Gerishk. 1878—80, scale 4 miles, 1880.

Sibi to Quetta and Thall Chotiali to the Pishin valley. 1878—80, scale 4 miles, 1880.

Seat of war in Northern Afghanistan. 1878—80, Scale 4 miles (6 вер.).

Country between Kalati-Ghilzai and Ghazni in continuation of the map of the seat of war in Northern Afghanistan, scale 4 miles, 1880 (м. 6 в.).

* Карта Афганистана и сопредѣл. странъ, на 2 л., м. 50 в., изд. В. Т. О. Г. Ш. 1881.

The Territories of his highness the khan of Kelat or Baluchistan with the adjacent portions of Rind, the Punjab. Afghanistan and Persia, 1876, Scale 16 miles, на 2 лис.

Map to illustrate, a reconnaissance across the desert of Baluchistan by col. MacGregor and cap. Locwood, in 1877, scale 16 (24 в.) miles. 1 лис.

Part of Routhern Afghanistan with the adjoining portion of Baluchistan, 1878—80, scale 4 miles. (6 вер.).

Индія.

The Indian Atlas, scale 4 miles to 1 inch. (6 в.) (1828—1881 г., изд. не окончено) 156 л.

Kashmir route map compiled by Capt. T. G. Montgomerie, 1863, scale 32 miles. 1 л.

Ramoo, Kashmir and adjacent districts, 4 листа, scale 4 miles; 1856—60 гг.

Sketch map constructed to illustrate explorations, made in connection with operations of the great trigonometrical survey of India, by Mullah, in 1876. scale 1 inch—12 miles.

Map of India shewing the Britisch territories, by Walker, м. 48 в., испр. по 1882 г. на 6 листахъ.

Китай (съ Тибетомъ и Кореей), Японія.

Carte de l'Asie centrale, dressée d'après les cartes levées par les Missionnaires de Peking et d'apres des notions extraites et traduites des livres chinoix, par M. Klaproth. Paris, 1836, 4 лис.; м. 1:2.520,000 (60 вер. въ д.).

Большой атласъ Китайской Имперіи на китайскомъ языкѣ, изд. въ Пекинѣ, масш. около 25 вер. (32 тетради). Библіографическая рѣдкость; экземпляръ, имѣющійся въ Воен.-Топ. Отд. Главн. Штаба снабженъ переводомъ на русскій языкъ.

* Карта Китая и Японіи (изъ атласа В. Т. О. Г. Ш.) 1 лис., м. 1: 12.000,000.

China by J. Arrowsmith, scale 1: 5.600,000 London, 1876.

China by Keith Johnston м. 1: 6.198,319 приложенная къ сочиненію, «River of Golden Sand» Capit. Gill: 1880.

Karte von China und Ost-Tibet von Oberl. 9. Kreitner Maast. 1: 8.000,000, при сочиненіи Крейтнера: «Im Fernen Osten» 1882 г.

Карта Чжилійской губ., южная часть К. Вебера, 1871 г., м. 1:1.022,000; лучшая карта на 1 лис.

Sheet of Map illustrating the report on the pundit's route through Great Tibet from Ladak to Assam, in 1874, scale 16 m. 1 лис. Изд. 1875. Dehra Dun.

Карта пути отъ г. Тянь-цзинъ до Чжень-цзянь въ Китаѣ по глазомѣрн. маршр. съемкѣ, произведен. Воен. Инжен. Подполк. Унтербергеромъ въ 1876 г., м. 30 в. въ д. Изд. Воен.-Топ. Отд. Главн. Штаба на 1 лис.

* Карта маршрутно-глазомѣрной съемки 2-го (1876—1877 гг.) и 3-го (1879—1880 гг.) путешествій Полков. Н. М. Пржевальскаго въ Центральной Азіи, м. 50 в., на 2 лис., Изд. картогр. завед. А. Ильина.

Nippon (Japan) 1876, by Brunton, мас. 29 в.; лучшая карта, на 4 лис.

Моря, омывающія Азіятскую Россію *).

Каспійское море.

Атласъ Каспійскаго моря, сочиненъ при чертежной Государств. Адмиралтейскаго Департамента съ описи и астрономическихъ наблюденій, произведенныхъ съ 1809 — 1817 г. штурманомъ Колодкинымъ 1826 г. Гравированъ и

*) Карты, не помѣченныя знакомъ *, принадлежатъ къ изданіямъ Гидрографическаго Департамента Морскаго Министерства.

печатанъ при морской типографіи, на 17 лист.

Экспедиція Ивашинцева:

1) Западный берегъ Каспійскаго моря отъ Чистаго банка до остр. Чечня по съемкамъ 1861 — 63 гг. Изд. 1872 г. Масш. по сред. пар. 2½′ на д.
2) Карта Аграханскаго залива по съемкѣ 1861 и 1862 гг. Изд. 1863 г. Масш. по средн. пар. 1′ на д.
3) Запад. берегъ отъ ост. Тюленьяго до г. Петровска по съемкамъ 1861—63 гг. Изд. 1867 года. Масш. на средн. пар. 2½на д.
4) Апшеронскій полуостровъ по съемкамъ 1854 — 60 гг. Изд. 1862 г. Масш. по сред. пар. 40″ на д.
5) Апшеронскій проливъ по съемкамъ 1857 — 58 гг. Изд. 1860 г. Масш. по сред. пар. 40″ на д.
6) Бакинскій заливъ по съемкѣ 1854 — 1857 гг. Изд. 1860 г. Масш. по сред. пар. 40″ на д.
7) Запад. берегъ отъ ост. Буллы до гор. Ленкорана по съемкѣ 1860 г. Издан. 1867 г. Масш. по сред. пар. 2½′ на д.
8) Юго-западная часть Каспійскаго моря по съемкѣ 1861 г. Изд. 1867 г. Масш. по средн. пар. 2½′ на д.
9) Астрабадскій заливъ по съемкамъ 1859 — 60 гг. Изд. 1861 г. Масш. по сред. пар. 1′ 10″ на д.
10) Восточный берегъ Каспійскаго моря отъ Кендерлинскаго залива до остр. Кара-ада по съемкамъ 1863 — 65 гг. Изд. 1879 года. Масш. по сред. пар. 2½ на д.
11) Восточный берегъ Каспійскаго моря отъ остр. Кара-Ада до мыса Куули по съемкамъ 1864—65 гг. Изд. 1868 г. Масш по сред. пар. 2½′ на д.
12) Восточный берегъ Каспійскаго моря отъ Красноводскаго залива до остр. Огурчинскаго, по съемкамъ 1865 — 66—72—73 и 74 гг. Масш. по сред. пар. 2½′ на д.
13) Восточный берегъ Каспійскаго моря отъ Бѣлаго бугра до Астрабадскаго залива, по съемкамъ 1860—66 годовъ. Изд. 1872 г. Масш. по средн. пар. 2½′ на д.
14) Планъ острова Челекень, по съемкѣ 1865—66 гг. Изд. 1872 г. Масш. 2 в. на д.

Экспедиція Кап. Лейт. Пущина:

1) Карта СЗ. части Каспійскаго моря отъ остр. Бирючья коса до Серебряковской пристани; экспедиція 1869 и 1872 гг. Масш. по сред. пар. 2½′ на д.
2) Карта СЗ. части Каспійскаго моря; экспедиція 1872 — 73 гг. Изд. 1877 г. Масш. по сред. пар. 2½′ на д.
3) Михайловскій зал., со съемокъ 1870—72 — 73 — 74 гг. Изд. 1881 г. Масш. 500 саж. въ д.

Генер. карта Каспійскаго моря 1878 г. Масш. 20′ на 1 дюймъ, для средн. парал. 43°.

Ледовитый Океанъ.

Карта Сѣвернаго Ледовитаго океана и Карскаго моря съ Новой Землею, сост. съ русскихъ описей 1734 — 1870 гг. Изд. въ 1871 г., мас. 1:2,100,000, на 1 л.

Карта Ледовитаго моря и Восточн. Океана, составл. съ новѣйшихъ описей въ 1844 г. и пополнена въ 1879 г. Мас. по сред. 62° парал. на дюймъ 1°40′ на 1 л.

Меркаторская карта Ледовитаго моря отъ Чаунской губы до мыса Ледянаго съ Беринговымъ проливомъ. Состав. съ новѣйшихъ картъ Изд. въ 1854 году. Масш. 36 верстъ въ д.

Карта Сѣвернаго Ледовитаго Океана отъ устья р. Яны до Берингова пролива, сост. съ русскихъ описей 1821—1823 г., издана въ 1874 году. Масш. 1: 2,100.000.

* Karta öfver Prövens färd till Jenisej och åter, 1875 af A. E. Nordenskiold, масш. 30′ въ д. по сред. пар., 1 листъ.

а) Планъ острова Диксонъ, по описи шхуны Вега 1878 г. Масш. 1,3 м. въ д.

б) Планъ острова и пролива Таймуръ, по описи шхуны Вега 1878 г. масш. 5,3 мили въ д. Изд. 1881 г.

а) и б)—на одномъ листѣ.

* Карта сѣверн. побережья Азіят. Россіи, при путешествіи А. Э. Норденшельда вокругъ Европы и Азіи на пароходѣ «Вега» въ 1878—1880 гг.

Восточный Океанъ.

Карта пролива Сенявинъ, по описи Кап. Литке 1828 г., пополнена въ 1876 г., изд. въ 1881 г., мас. 2,6 мили въ д.

Меркаторская карта Восточнаго Океана

и Берингова моря 1851 года. Масш. 1:1,700,000.

Меркаторская карта Восточнаго Океана и Камчатскаго берега, между мыс. Шипунскимъ и Поворотнымъ съ Авачинскою губою 1851 г., м. 1:208,000.

Меркаторская карта сѣверной половины Охотскаго моря, отъ губы Удской до устья рѣки Тигиль; изд. въ 1849 году. Масш. по средн. пар. 57° 1: 1,700,000.

Карта сѣверной части Гижигинской губы, исправлена наблюденіями и пополнена промѣрами корвета Варягъ въ 1856 г. Масш. въ д. 3,6 итал. мили. Издана въ 1867 г.

Карта юго-западной части Охотскаго моря, 1858 — 1869 гг. Масш. 9,75 на 1 дюймъ для сред. парал.

Меркаторская карта сѣв. части Японскаго моря съ частью Татарскаго пролива. Съ англійской карты 1853 года. Изд. въ 1859 г. Масш. 50 вер. въ д.

Меркаторская карта лимана р. Амуръ и части Татарскаго пролива, состав. изъ описей 1849 — 54 гг. Масш. для сред. пар. 4′ на д. Издана въ 1857 г. Испр. въ 1868 г.

Карта сѣверной части Сахалинскаго пролива отъ лимана р. Амура до Императорской гавани, составл. съ морскихъ и топографич. съемокъ, произв. съ 1852—1874 г. Изд. въ 1879 г. Мас. 1: 420,000.

Планъ залива де-Кастри, по описи 1865 г. Изд. 1868 г. Мас. 1: 16,800 на 1 лис.

Карта зап. берега Сахалинскаго прол. составлена въ 1878 г., масш. по парал. 48° 1: 262,936, на 5 листахъ.

Меркаторская карта залива Петръ Великій, по описи 1862 и 1863 гг. Изд. въ 1865 году, масш. 1:234,528, по пар. 42°50′ на 1 листѣ.

Планъ гавани Тихая Пристань, по описи 1879г., изд. 1881 г. Мас. 50 саж. въ дюймѣ.

Карта заливовъ Амурскаго и Уссурійскаго, по описи 1861—1880 г., изд. въ 1880 году. Мас. 1: 118,755.

Планы бухтъ по вост. берегу Уссурійскаго залива, по съемкѣ Лейт. Елагина въ 1874 году:

1) Бухты Кангоуза. Мас. въ д. 1 вер.
2) Бухты Тюда-Гульши, масш. 200 саж.
3) Бухты Ханганъ, м. 300 саж. въ д. въ дюйм. всѣ три на 1 листѣ.

Планъ входа въ рѣку Суйфунъ, по изслѣдованіямъ 1867 — 1868 и 1877 гг. Изд. въ 1879 г., мас. 200 саж. въ д.

Планъ входа въ рѣку Майхэ, по изслѣд. 1873 и 1875 гг., изд. въ 1879 г., мас. 200 саж. въ д.

Планъ прол. Босфоръ Восточный. 1880 г. Масш. 250 саж. въ д. на 1 листѣ.

Планъ залива Угловой, въ заливѣ Амурскомъ, изд. въ 1880 году. Масш. 250 саж. въ д.

Планъ бухты Золотой Рогъ съ описей, произведенныхъ съ 1861 по 1880 год. Изд. въ 1881 г. Масш. 100 саж. въ д.

Планы частей Японскаго моря:

1) Планъ рѣки Тюмень-Ула, по описи 1861 г. Масш. 1 верст. въ д.
2) Планъ бухты Улисъ, находящейся въ проливѣ Босфоръ Восточный, съ описей 1862 и 1873 г., мас. 100 с. въ д.
3) Планъ гавани Гайдамакъ, по описи и съемкамъ 1861 г. Масш. 7.3 каб. въ дюйм.
4) Планъ бухты Воевода, находящейся въ Амурскомъ заливѣ, по описи 1861 до 1862 гг., масш. 100 саж. въ д.
5) Планъ бухты Разбойникъ, въ заливѣ Стрѣлокъ, по описи 1861 — 1862 гг. Масш. 100 саж. въ д.

Планъ гавани Куэгда (сѣв. бер. О-ва Сахалина) по съемкѣ 1869 г., Лейт. Старицкаго; изд. въ 1882 г. Мас. 25 саж. въ д.

Карта южн. части Сахалинскаго пролива по съемкамъ 1855 — 69 г., издана въ 1880 г., масш. по паралели 48½°— 1:475,000, 1 листъ.

Планъ рейда Косунай (зап. бер. Сахалина), по съемкамъ 1866 — 1868 гг. Мас. 100 саж. въ д. на 1 л., изд. въ 1881 г.

Планъ бухты Буссе (или Тообучи), по описи 1866 г., изд. въ 1867 г. Масш. 250 саж. въ д.

Планъ рейда Корсаковскаго поста въ заливѣ Анива, въ бухтѣ Лососей, по описи клипера «Всадникъ» 1870 г., изданъ въ 1872 г. Масш. 250 с. въ д.

Планъ рейда Поро-Томари, снятый въ 1870 г., масш. 85.7 саж. въ д.

Планъ остр. Монеронъ, снятый въ 1868 г., масш. 1 итал. миля въ д. (Оба плана на одномъ листѣ, изд. 1872 г.).

Карта восточнаго берега полуостр. Кореи по описи фрегата Паллада 1857 г., исправл. въ 1882 г., на 1 лис., масш. 14′ на 1 д. (для сред. парал.).

Планъ внутренняго рейда въ Хакодаде,

съ описи, произведенной офицерами клипера «Всадникъ» въ 1869 г. Изд. въ 1872 г. Масш. 1:8,400.

Планъ пролива Тсу-сима (Татамура) со съемокъ офицеровъ корвета «Посадникъ» въ 1870 г. Масш. 1: 24,300, изд. въ 1882 г., на 1 листѣ.

Маршрутныя съемки по Азіятской Россіи и сопредѣльнымъ странамъ*).

Киргизскія степи.

Маршрутная съемка Орско-Казалинскаго тракта, отъ гор. Орска до копаней Терекли, 1 лис. масш. 5 в. въ д. 1871 г.

Маршрутная съемка отъ Уильскаго укрѣпленія, въ направленіи на Нижне-Эмбенское укрѣпленіе, до лощины Бурмасай, 1 лис. м. 2 вер. въ д. 1871 г.

Маршрутныя съемки отъ Иргизскаго укрѣпленія, черезъ Барсуки, къ Аральскому морю, вдоль западнаго берега Аральскаго моря до уроч. Акты-Кенды и отъ Аральскаго моря къ Эмбенскому посту, 26 лис. мас. 2 вер. въ д. 1871 г.

Маршрутныя съемки по Оренбургской стени 1873 г. Масш. 2 в. въ д.

1) Отъ Уральска къ Уильскому укрѣп. на 4 л.
2) Между г. Орскомъ и укр. Акъ-Тюбя на 2 л.
3) Отъ уроч. Касарма, черезъ оз. Самъ къ Эмбенскому посту, на 10 л.

Маршрутная съемка по Оренбургской степи въ 1874 г. Масш. 2 в. въ д.

1) Отъ г. Орска до г. Тургая и далѣе до г. Иргиза и отъ г. Тургая до ст. Николаевской, на 15 л.
2) Отъ песковъ Исенъ-Чатылъ до залива Мертвый Култукъ, на 5 л.
3) Отъ уроч. Мынъ-су-Алмазъ до уроч. Самъ, на 2 л.

Маршрутная съемка караваннаго пути между городами: Туркестаномъ, Тургаемъ и Орскомъ, произвед. полуинструментально въ 1874 году Поручикомъ Старцевымъ въ масш. 5 в. въ д.

Маршрутъ караванной дороги отъ гор. Туркестана до г. Акмолинска, произведенный полуинструментально классным топографомъ Борисовымъ въ 1874 году, масшт. 5 вер. въ д.

Маршрутныя съемки по Оренбургской степи, 1876 года, масш. 2 в. въ д.

1) Отъ ур. Кондараль до ур. Джебыске на 5 л.
2) Отъ Илецкой защиты вдоль рѣки Илека, на 2 л.

Маршрутныя съемки по Оренбургской степи, произведенныя въ 1881 году, въ масш. 2 в. въ дюймѣ:

а) Отъ г. Орска до р. Кіи, на 1 листѣ.
б) Отъ станицы Ильинской до станціи Терекли, на 7 л.
в) Отъ поселка Изобильнаго до станціи Кара-кудукъ, на 9 л.
г) Отъ г. Тургая до форта Карабутака, на 4 лист.
д) Отъ Акъ-Тюбинскаго укр. до г. Иргиза, на 7 л. (1880 и 1881 г.).

Сибирь.

Маршрутная съемка теченія рѣки Вилюя въ масш. 2 вер. въ д. произ. въ 1854—1855 гг. (Вилюйская экспедиція).

Маршрутъ Чукотской экспедиціи (подъ начальствомъ Барона Майделя) отъ рѣки Алдана до рѣки Эломбалъ и по рѣкѣ Омолону снятый глазомѣрно топографомъ Афанасьевымъ въ 1868, 69—70 гг., мас. 5 вер. въ д. 52 л.

Съемка рѣки Чулыма, произведенная глазомѣрно подъ руководствомъ Подполковника Зряхова топографомъ Варопаевымъ въ 1865 г. мас. 1 в. въ д.

Маршрутъ теченія рѣки Нижней Тунгуски до впаденія ея въ рѣку Енисей, снятый глазомѣрно топографомъ Наквальныхъ въ 1873 году, мас. 5 в. въ д.

Маршрутная съемка отъ устья рѣки Щучьей до устья рѣки Пайдары, произв. въ 1876 г. поручикомъ Орловымъ въ м. 1 вер. въ д.

Туркестанъ и прочія части Средней Азіи.

Маршрутъ слѣдованія отряда отъ гор. Туркестана до р. Джимъ-Булакъ, 1 л. мас. 5 вер. въ д., 1864 г.

Маршрутъ отъ г. Туркестана до г. Чимкента, 1 л., мас. 5 вер. в. д., 1864 г.

Маршрутн. карта путей съ Сыръ-Дарьин-

*) Помѣщенные здѣсь маршруты или вовсе не изданы, или-же внесены въ наши военно-картографическія изданія въ сильно сокращенномъ видѣ.

ской линіи къ Сузаку, 1 листъ; 5 в. въ д. 1864 г.

Маршрутъ отъ г. Джизака до Иркибая 4 лис. масшт. 5 вер. въ д. 1871 года.

Маршрутъ отъ уроч. Чоганъ-обо до сел. Олонъ-Булакъ (Джунгарія) 1 листъ. 1871 г. Масшт. 5 вер. въ д,

Глазомѣрный маршрутъ пути слѣдованія русскаго посольства въ Кашгаръ въ 1872 г., (Полк. Бар. Каульбарса), снятый Подпоручикомъ Старцевымъ, масштабъ 5 верстъ въ д.

Маршруты Хивинской экспедиціи 1873 г.:

1) Маршрутъ отъ г. Чиназа до переправы у Шейхъ-арлка, на 4 л., масшт. 5 верстъ въ д.

2) Маршруты по Хивинскимъ владѣніямъ, въ масшт. 2 в. въ д. 12 лис.

3) Аму-Дарья, снятая во время плаванія по рѣкѣ и ея притокамъ, въ предѣлахъ Хивинскаго ханства, масш 1 вер. въ д.

4) Маршруты изъ Хивинскихъ владѣній до Иркибая и далѣе до Казалинска и форта Перовскаго, масшт. 5 вер. въ д. 7 лист.

5) Маршрутъ отъ Змукшира до кол. Нефесъ-Кули (Скобелева) масш. 6 в. въ д. на 1 лис.

6) Маршрутъ отъ Куня-Ургенча до оз. Сары-Камышъ, на2 лис., масш. 2 вер. въ д.

7) Маршрутъ отъ уроч. Учь-Учакъ до Бухары, масш. 2 вер. въ д.

Маршрутная съемка отъ р. Таласъ черезъ уроч. Кара-Камышъ къ рѣкѣ Чіики, 1 л., масш. 2 в. въ д., 1876 г.

Маршрутная съемка путей, пройденныхъ колоннами Алайскаго отряда во время экспедиціи 1876 г., масшт. 2 вер. въ д., 38 листовъ.

Полуинструментальная и глазомѣрная маршрутная съемка въ Бухарскомъ ханствѣ, веденная во время производства ротмистромъ Черневскимъ ирригаціонныхъ изысканій классн. топографомъ Петровымъ въ 1876 г. масш. 5 вер. въ д.

Аму-Дарья отъ Чарджуя до переправы Ходжа-Саляръ, снята глазомѣрно съ парохода «Самаркандъ» Корпуса флотскихъ штурмановъ Подпоручикомъ Филиповымъ въ 1878 г. масшт. въ дюймѣ 1 верста.

Аму-Дарья отъ устья рѣки Кафарнигана до сел. Ходжа-Салора, снята глазомѣрно въ 1878 г. штабсъ-капитаномъ Быковымъ. Масш. 1 вер. въ д.

Маршрутная съемка, произведенная въ Бухарскихъ владѣніяхъ (Самаркандъ, Джамъ, Келифъ) клас. воен. топогр. Петровымъ 2 въ 1878 году масштабъ 5 вел. въ д.

Маршрутная съемка произведенная въ Бухаркихъ владѣніяхъ (Каратегинѣ) въ 1878 году:

1) Корпуса воен. топогр. Шт.-Кап. Родіоновымъ, состоявшимъ при экспедиціи В. О. Ошанина.

2) Генеральнаго Штаба Полковникомъ Матвѣевымъ масш. 5 вер. въ дюймѣ.

Маршрутъ поѣздки Ген. Штаба Полковника Матвѣева въ концѣ 1878 г. по Бухарскимъ и Афганскимъ владѣніямъ масшт. 5 вер. въ д.

Маршрутная съемка отъ ст. Лепсинской до укр. Бахты, масш. 5 вер. въ д. на 1 лис. 1878 г.

Маршрутъ отъ г. Кульджи до укр. Куръкара-усу масшт. 10 вер. въ д., снималъ верхомъ съ помощію буссоли Шмалькальдера, Подполковникъ Матвѣевъ въ 1878 году.

Маршрутная съемка путей съ Атъ-Башской долины къ границамъ Кашгара произведена клас: воен. топографомъ Косцѣничемъ при Нарынскомъ отрядѣ въ 1878 г. масш. 2 вер. въ д.

Маршрутная съемка въ Каратегинѣ и Дарвазѣ произведена состоящимъ при экспедиціи доктора Регеля классным топографомъ Косяковымъ въ 1882 году. Масш. 5 вер. въ дюймѣ.

Закаспійскій край.

Маршрутная съемка р. Узбоя (сухого русла Аму-Дарьи) 6 л. мас. 250 с. въ д. 1873 г.

Маршрутная съемка части Закаспійскаго края 20 лис., масш. 2 вер. въ д. 1878 г.

Маршрутная съемка отъ Кендерлинскаго залива до г. Хивы 20 лист. масшт. 2 вер. въ д. 1873 г.

Маршрутная съемка сухого русла Аму-Дарьи (Узбоя) отъ кол. Куртымъ до кол. Сары-Камышъ мас. 2 вер. въ д. 5 лис. 1875 г.

Маршрутная съемка отъ Астрабадскаго залива черезъ г. г. Астерабадъ, Шахрудъ, Сабзеваръ, Нишабуръ до г. Меш-

меда и далѣе до г. г. Турбети-Шейхи-Джамъ и Сарахсъ; обратный путь чрезъ г. г. Кучанъ, Ширванъ, Бастамъ къ Астрабадскому заливу и отъ Мешеда чрезъ округа Келятъ-и-Надири, Дерегесъ до гор. Буджнурда, мас. 2 вер. въ д. 44 лис. 1879 г.

Маршрутная съемка отъ Лютфабада до Серахса, произведенная Поручикомъ Лукьяновымъ въ 1881 г. масш. 2 в. въ д.

Глазомѣрная съемка путей между Асхабадомъ и Мешхедомъ, произведенная въ 1881 году генер. штаба подполковн. Мельницкимъ, масш. 10 вер. въ д.

Маршрутъ отъ г. Кунграда до зал. Мертвый Култукъ мас. 2 вер. 8 лис. 1882 г.

Маршрутныя съемки (буссолью) прапорщика Хабалова въ 1882 году; масшт. 3 вер. въ дюймѣ:

1) отъ Калы Кахка черезъ плотину Тезе-бентъ до кр. Серахсъ.

2) отъ кр. Серахсъ до Калы Муссынъ-Абадъ.

3) отъ Калы Наурузъ-Абадъ до Калы Муссынъ-Абадъ.

Маршруты, снятые Алихановымъ въ 1882 г.; масш. 2 вер. въ дюймѣ:

1) отъ Анаузъ-чунгуля до Гяурса.

2) отъ озера Аламанъ-Чунгуль до оз. Анаузъ-Чунгуль.

3) отъ кр. Мервъ (Коушутъ-ханъ-кала) до оз. Аламанъ-Чунгуль.

4) отъ Кахка до плотины Карры-бентъ.

5) отъ Кахка до Мерва чрезъ Карры-бентъ.

Глазомѣрный маршрутъ отъ Мешхеда чрезъ Серахсъ и Мервъ до г. Чарджуя, пройденный поручикомъ Назировымъ въ 1882 г., масш. 5 вер. въ д.

Монголія и Маньчжурія.
(съ частью собств. Китая).

Маршрутъ почтовой дороги отъ Кяхты до Пекина, снятый глазомѣрно въ 1859 г., масшт. 3 вер. въ д. на 16 л. топографомъ Шимковичемъ.

Маршрутъ пути отъ г. Пекина до д. Бей-танъ (или до Печилійскаго залива) снятый глазомѣрно прапорщикомъ Шимковичемъ въ 1860 г. масшт. 500 саж. въ дюймѣ 9 листовъ.

Планъ р. Бей-хэ, составленный съ французской морской карты 1858 года, провѣренной и пополненной прапорщикомъ Шимковичемъ въ 1860 году, масшт. 500 саж. въ дюймѣ, 3 листа.

Маршрутъ отъ Да-Хуреня-Урги до оз. Косоголъ по р. р. Тоолѣ, Селенгѣ и Эге-Гому 1864 г. 6 лис., масш. 5 вер. въ д., штабсъ-капитана Гельмерсена.

Маршрутъ отъ г. Пекина до г. Айхунъ, снятый глазомѣрно топографомъ Нахвальныхъ въ 1870 году, масшт. 5 в. въ дюймѣ 16 листовъ.

Маршрутъ отъ Китайскаго караула Суокъ чрезъ г. Кобдо до г. Улясутая, снят. глазомѣрно подпоручикомъ Матусовскимъ въ 1870 г., мас. 5 вер. въ д.

Маршрутъ отъ г. Улясутая до деревень Усинскихъ, снят. глазомѣрно подпоручикомъ Матусовскимъ въ 1870 г., мас. 5 вер. въ д.

Карта прибрежій рѣкъ Сунгари отъ устья до г. Бэдунэ и Нонь-улы отъ устья до г. Цицихара, снята глазомѣрно топографомъ Нахвальныхъ (во время экспедиціи полк. Барабаша) въ 1872 году, масш. 5 вер. въ дюймѣ.

Маршрутъ сухопутнаго пути отъ г. Саньсина черезъ г. Нингуту до сел. Никольскаго въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, снятый глазомѣрно топографомъ Нахвальныхъ (эксп. полковн. Барабаша) въ 1872 г., масш. 5 вер. въ д.

Маршрутно глазомѣрная съемка, произведенная штабсъ-капитаномъ Матусовскимъ во время слѣдованія Русской экспедиціи по Китаю въ 1875 г., мас. 5 вер. въ д.

Маршрутъ телѣжной дороги отъ города Хуньчуна до г. Нингуты, составилъ глазомѣрно переводчикъ Маньчжурскаго языка при Южно-Уссурійскомъ коммисарствѣ Мосинъ въ 1878 году, масш. 5 вер. въ д.

Маршруты, снятые во время экспедиціи генер. штаба подполковника Пѣвцова въ 1878—79 г.г., масш. 5 вер. въ д.:

1) отъ г. Кобдо до г. Куку-хото (Гуйхуа-чена), сним. классн. воен. топографъ Скопинъ въ 1878 г.

2) отъ г. Куку-хото до г. Калгана, сним. топогр. Скопинъ въ 1878 г.

3) отъ г. Урги до г. Улясутая, сним. топогр. Скопинъ въ 1879 г.

4) отъ Улясутая до пограничнаго знака Тапту-дабага близь озера Хагъ-

норъ, сним. классн. воен. топографъ Чуклинъ въ 1879 г.

Маршрутная съемка части сѣверной Монголіи отъ пограничнаго знака Богозунъ до верховьевъ рѣки Иркута, произведенная Корп. Топогр. штабсъ-капит. Орловымъ въ 1879 г., масш. 5 в. въ д.

Маршрутно глазомѣрная съемка караванныхъ путей: 1) отъ Кулусутаевскаго караула. въ Забайкальской области, чрезъ г.г. Долонъ-норъ, Шаро-хото до г. Пекина и 2) отъ г. Пекина чрезъ г. г. Калганъ, Долонъ-норъ до Старо-Цурухайтуевскаго караула въ Забайкальской области, произвед. ген. шт. поручикомъ Евтюгинымъ въ 1882 году, масш. 5 вер. въ д.

Маршрутно глазомѣрная съемка караванныхъ путей: 1) отъ Кяхты чрезъ г. Ургу до г. Калгана; 2) отъ г. Калгана чрезъ р. Шандынъ-голъ до г. Долонъ-нора и 3) отъ р. Шандынъ-голъ до юртъ Дзергалантуй на первомъ пути, произведен. класн. воен. Топографомъ Ванинымъ въ 1882 г., масш. 5 в. въ д.

Долгота 30' отъ Баку 0ч

Прор Прорва

Ов Лебяжьи

Ов Пустынные

Ов Буинскіе

Ов Шалыги

Ов Новинскіе

Мелкь

Заливъ Мертвый Култукъ

Полуостровъ Бузачи

Заливъ Кайдакъ

Каменъ Кралы

Мьсто пристани

Старая пристань

Коса Тюбекъ

КАРТА
ЗАЛИВОВЪ МЕРТВЫЙ КУЛТУКЪ, КАЙДАКЪ
И СМЕЖНОЙ СЪ НИМИ ЧАСТИ МОРЯ

по морскому промѣру произведенному съ парохода „Красноводскъ" съ 22 Іюня по 10 Августа

1883 г.

Объясненіе:

——— Линія 6ти футовой глубины.

Глубины показаны въ футахъ на ординарную воду.

Глубины подчеркнутыя — стараго промѣра.

Наименьшій 6ти фут. фарватеръ, при входѣ съ моря въ Мертвый Култукъ, направляется по Р. ОЮ на протяженіи 3½ миль; наименьшая ширина его около 1½ мили.

Наблюденія надъ уровнемъ воды, съ 4го Іюля по 9е Августа, показали колебаніе ея отъ ½ до 1го фута выше и ниже ординара. При свѣжихъ продолжительныхъ NNO и O вѣтрахъ дующихъ преимущественно въ позднюю осень, по показаніямъ мѣстныхъ мореплавателей, уровень воды доходитъ до 3½ слишкомъ футъ.

Въ широтѣ 45°27' N и долготѣ 2°51' O отъ Баку по счисленію, во время обратнаго плаванія по прекращеніи работъ въ заливѣ, въ районѣ стараго промѣра встрѣтили мелководную банку, которая при низкой водѣ небольшою частью обозначается. По свѣдѣніямъ отъ рыбаковъ окружавшихъ ее въ это время длина по параллели около 3хъ миль а ширина 2хъ миль.

На подлинномъ написано: Распорядитель работъ Полковникъ Дурневъ.
Подъ руководствомъ Полковника Дурнева составлялъ и чертилъ Подпоручикъ Ивановъ 10й

Копировалъ П. Анисимовъ

Съ подлинной карты Полковникъ Дурневъ