

85968.

Tomsk State University
Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://lib2.tmu.ru

В. 38 52.

ДОКЛАДЪ

КОЛЛЕЖСКАГО АССЕСОРА

Михаила Дмитриевича Плотникова

Западно-Сибирскому Обществу сельскаго хозяйства о состоя-
ніи дороги по Чуйской долинь и о значеніи этой дороги въ
торговомъ отношеніи.

ТОМСКЪ.

Типографія Н. Я. Бѣльева.

1899.

4844. 8/IV 1899.

ПРОВЕРЕНО
1948
ПРОВЕРЕНО
1968 г.

296-58

ДОКЛАДЪ

КОЛЛЕЖСКАГО АССЕСОРА

Михаила Дмитриевича Плотникова



Западно-Сибирскому Обществу сельскаго хозяйства о состоя-
ніи дороги по Чуйской долинь и о значеніи этой дороги въ
торговомъ отношеніи.



ТОМСКЪ.

Типографія Н. Я Бѣляева.

1899.

335.1 (p) 6

1908 г.
ПРОБЕЖНО

Handwritten signature or initials

ДОКЛАДЪ

КОМИТЕТА ПО АКАДЕМИЧЕСКИМЪ ВЪПРОСАМЪ

Михаила Дмитриевича Пятникова

Дозволено цензурою 2-го Апрѣля 1899 года.

Торговому отношенію
и др. работъ въ
Ученой области и о значеніи
обществу, особенно хозяйства о бостъ
экономическому



ТОМСКЪ
Томскаго И. В. Пятникова
1899

Докладъ коллежскаго assessora Михаила Дмитриевича Плотникова.
Западно-Сибирскому Обществу сельскаго хозяйства о состоянїи до-
роги по Чуйской долинь и о значенїи этой дороги въ торговомъ
отношенїи.

Съ тѣхъ поръ, какъ наши русскїе купцы, преимуще-
ству бїйскїе, стали вывозить изъ Монголіи шкуры сурка и
другаго звѣря, а также верблюжью и баранью шерсть, про-
текло не болѣе 12 лѣтъ. Товаръ этотъ вывозился от-
туда сначала въ видѣ опыта небольшими партїями и еже-
годно сбывался на Ирбитской ярмаркѣ по цѣнамъ, вознагра-
ждавшимъ торговцевъ за ихъ труды; по этому количе-
ство вывоза оттуда шкуръ и шерсти стало ежегодно про-
грессивно увеличиваться. Такъ на примѣръ, за прошлый 1897
годъ было вывезено оттуда шкуръ: сурка, лисицы, хоря и
дикихъ козь 12187 пуд. на сумму 129,000 руб.; шер-
сти: верблюжей—10.000 пуд. на 62.000 руб. и барань-
ей—40.700 пуд. на 221.000 руб. Съ увеличеніемъ вы-
воза изъ Монголіи шерсти, естественно увеличивается и
ввозъ туда нашихъ русскихъ произведенїй, такъ какъ тор-
говля тамъ ведется болѣею частїю обмѣнная. Нынѣ, по
словамъ возвращающихся изъ Монголіи нашихъ купцовъ,
вывозъ шерсти оттуда долженъ значительно сократиться,
въ слѣдствїе того, что въ Улясутайскомъ и Кобдинскомъ ок-
ругахъ появилось много англїйскихъ комиссіонеровъ—ки-
тайцевъ, которые скупаютъ у монголовъ шерсть по цѣнѣ
почти на 20% выше, чѣмъ наши купцы. Караваны
свои съ шерстью комиссіонеры-китайцы направляютъ изъ
Монголіи на вьючныхъ верблюдахъ чрезъ пустыню Го-
би къ морю. Можно бы конкурировать съ ними по за-
купкѣ у монголовъ шерсти,—говорятъ наши купцы,—если
бы Чуйскїй трактъ былъ превращенъ въ колесный путь, а

при настоящемъ его состояніи конкуренція не мыслима. Монголы охотнѣе и дешевле берутся везти шерсть у китайцевъ черезъ пустыню Гоби, чѣмъ у русскихъ по Чуйской долинкѣ съ ея перевалами, косогорами и бомами, на которыхъ они ежегодно убиваютъ по нѣсколько верблюдовъ, непривычныхъ держаться на скалахъ, отъ чего монголы, побывавъ съ кладью разъ въ Онгудаѣ (предѣльный пунктъ вьючнаго пути изъ Монголіи), на другой годъ уже не рѣшаются брать на доставку у русскихъ кладь, а если и находятся изъ нихъ смѣльчаки, то уже берутся доставить кладь за возвышенную плату и то имѣя въ виду купить въ Онгудаѣ у мѣстныхъ торговцевъ просо, которое они перепродаютъ въ Монголіи съ выгодой. Насколько провозная плата съ пуда ощутительна для нашихъ торговцевъ, вывозившихъ изъ Монголіи товары—это видно изъ слѣдующаго сопоставленія цѣнъ: изъ Кошъ-Агача до Онгудая за разстояніе 240 верстъ вьючнаго пути платится 80—90 коп. за пудъ, тогда какъ изъ Онгудая до города Бійска 260 верстъ, по колесному пути, устроенному, можно сказать, самымъ примитивнымъ способомъ, платится отъ 20 до 25 коп. съ пуда. Очевидно при такой дороговизнѣ провозной платы нельзя конкурировать нашимъ кушамъ съ англійскими агентами по закупкѣ шерсти.

Устройство по Чуйской долинкѣ колеснаго пути для нашихъ торговцевъ въ Монголіи весьма желательно и они ждутъ его съ нетерпѣніемъ. По отзывамъ многихъ опытныхъ лицъ, давно ведущихъ въ Монголіи торговлю, устройство Чуйскаго колеснаго пути можетъ имѣть важное значеніе въ нашихъ торговыхъ сношеніяхъ съ Монголіей, оно будетъ не только содѣйствовать увеличенію ввоза и вывоза товаровъ, какими теперь преимущественно торгуютъ тамъ, но еще дастъ возможность вывозить оттуда такіе продукты, которые въ настоящее время, при способѣ вьючной перевозки и высокой провозной платѣ, русскими не вывозятся, напримѣръ: скотскія кожи, сало,

масло, овчины и проч. Тоже самое можно сказать и о ввозѣ въ Монголію нашего хлѣба, который тогда безъ сомнѣнія послужилъ бы продовольствіемъ Кобдинскаго и Улясутайскаго округовъ. Въ Улясутай и Кобдо хлѣбъ теперь доставляется за 600—700 верстъ изъ городовъ: Гугена, Баркуля и Хами, такъ какъ мѣстное населеніе въ Монголіи помянутыхъ округовъ хотя и занимается земледѣліемъ, но въ незначительныхъ размѣрахъ.

Такимъ образомъ, все развитіе нашей торговли въ Монголіи стоитъ въ полной зависимости отъ устройства колеснаго пути по Чуйской долинѣ. Устроить же колесный путь изъ Онгудая на Кошъ-Агачъ большого затрудненія не составляетъ и на это дѣло не потребуется крупныхъ затратъ, если только сдѣлать этотъ путь нѣсколько въ упрощенномъ видѣ, т. е. не въ такомъ, въ какомъ предположили устроить его изыскивавшіе въ 1894 году колесный путь на Кошъ-Агачъ гг. инженеры Варакинъ и Голышевъ. Въдѣ существуетъ же теперь колесный путь изъ Онгудая на Бійскъ, который между селомъ Алтайскимъ и Онгудаемъ въ лѣтнее время не заслуживаетъ названія колеснаго пути, но однако по нему проходятъ обозы на телѣгахъ; конечно, ящики бьются на немъ съ возами мѣстами по нѣсколько часовъ сряду, вытаскивая изъ грязи парой лошадей телѣгу съ возомъ, что часто бываетъ въ ненастье на Семинскомъ перевалѣ, гдѣ ремонтъ дороги лежитъ на натуральной повинности калмыковъ, которые не имѣютъ никакого понятія объ исправленіи дорогъ, потому что сами они ѣздятъ всегда на верховыхъ лошадяхъ; но и при всемъ этомъ дорога здѣсь считается колесной и самая провозная плата, какъ выше доложено, въ четыре раза обходится дешевле платы провоза вьючнымъ путемъ по Чуйской долинѣ. Если же правительство, въ защиту торговли нашей въ Монголіи, признаетъ нужнымъ провести колесную дорогу по Чуйской долинѣ, то необходимо будетъ исправить и дорогу отъ с. Алтайскаго на Онгудай; здѣсь главнымъ образомъ потребуется исправить дорогу на стан-

ціяхъ Шибалина—Песчаная, между которыми и находится Семиинскій переваль съ его топами и косогорами, но разстояніе здѣсь небольшое—всего только 35 верстъ, изъ коихъ 18 верстъ дорога сносная.

Обращаясь за симъ къ необходимости исправленія Чуйской дороги на колесный путь, я доложу здѣсь настоящее положеніе ея отъ Онгудая до Кошъ-Агача слѣдующимъ описаніемъ:

1) Отъ Онгудая первая станція называется Кор-Кичи—, разстояніе 35 верстъ. Дорога отъ Онгудая идетъ къ востоку правымъ берегомъ рѣки Урусула на разстояніи около 12 верстъ, потомъ она поворачиваетъ вправо и спускается по косогору къ рѣчкѣ ближней Ульгумень, впадающей въ Урусуль; проѣхавъ по лѣвому берегу этой рѣчки къ верху по ея теченію около 200 саж., дорога чрезъ мостикъ переходитъ на правый берегъ Ульгуменя и идетъ берегомъ чрезъ заселокъ Хабаровку и займку бійскаго купца Поликарпова къ высокому горному хребту, называемому „Чикэ-Тамань“ (прямой слѣдъ); до этого хребта отъ Онгудая разстояніе будетъ приблизительно 20 верстъ и колесный путь до самаго „Чикэ-Тамана“ уже существуетъ въ настоящее время. Подъемъ на „Чикэ-Тамань“ идетъ узкой извиистой тропинкой, мѣстами довольно крутой, едва возможной для вьючныхъ верблюдовъ и лошадей; такой же точно и спускъ съ него по ту сторону перевала. Спустившись съ „Чикэ-Тамана“, дорога пойдетъ по ровной мѣстности около $1\frac{1}{2}$ верстъ, а затѣмъ сухимъ логомъ она спустится къ рѣчкѣ дальнему Ульгумену, впадающему съ лѣвой стороны въ рѣку Катунь. Возлѣ рѣчки дальн. Ульгуменя дорога идетъ берегомъ хотя косогорами, но вполнѣ удобными для разработки на нихъ полотна дороги; на 9-й верствѣ отъ „Чикэ-Тамана“ встрѣчается подъемъ по косогору мѣстами возвышающемуся надъ уровнемъ рѣки около 20 сажень; на этотъ мѣстъ попадаются на дорогѣ камни величиною до $1\frac{1}{2}$ метровъ въ діаметрѣ; косогоръ этотъ около 200 сажень; за нимъ дорога пойдетъ равни-

ной на разстояніи около шести верстъ—до переѣзда на правый берегъ рѣч. дальній Ульгумень по узенькому мостику, устроенному мѣстными кочевниками калмыками; отсюда версты три дорога опять пойдетъ косогоромъ, изъ наносовъ мелкаго песка, также удобнымъ для разработки по нему дороги. Затѣмъ, эта дорога выйдетъ на широкую ровную долину рѣки Катуні; чрезъ эту долину въ одну версту разстоянія пролегаетъ дорога совершенно ровная до самаго берега рѣки Катуні, т. е. до станціи Кор-Кичи. Рѣка Катунь здѣсь течетъ быстро,—до 6 футовъ въ секунду,—въ высокихъ берегахъ, ширина рѣки—40 сажень, а высота береговъ отъ воды 19 саж., спускъ къ рѣкѣ съ этой стороны, т. е. съ лѣвой по теченію, хотя крутой, но его легко можно сдѣлать на сколько угодно отлогимъ, потому что берегъ дресвяно-каменистый, вполне поддается раскопкѣ. Правый же берегъ Катуні хотя нѣсколько и отложе лѣваго, но на немъ масса большихъ камней (нѣкоторые камни въ діаметрѣ около двухъ метровъ), занимающихъ берегъ къ верху по подъему не менѣе 20 сажень; камни эти—твердой породы, такъ что для разработки полотна дороги ихъ придется или взорвать, или самое лучшее заложить пространства между ними плитнякомъ или щебнемъ, а сверху засыпать дресвой; мелкаго камня и дресвы тутъ сколько угодно. Перевозъ на станціи „Кор-Кичи“ чрезъ рѣку Катунь въ большую весеннюю воду производится на лодкахъ, а съ іюля до самой осени на паромѣ; крупный скотъ переплавляютъ возлѣ лодокъ на арканахъ.

Примѣчаніе. Изыскивавшіе лѣтомъ 1894 года колесный путь на Кошъ-Агачъ инженеры гг. Варакинъ и Голышевъ нашли, что на описанной сейчасъ станціи разработка перевала Чикэ-Таманъ для колеснаго пути обойдется очень дорого, такъ какъ переваль этотъ каменистый и поэтому предположили провести дорогу нѣсколько ближе этого перевала, какъ разъ противъ самаго Хабаровскаго заселка по логу, такъ называемому „Ерендоой“. Между

тѣмъ по моему и многихъ другихъ мнѣнію—переваль ло-
гомъ Ерндоой во 1-хъ, нѣсколько не ниже Чикэ-Тамана
и хотя подъемъ по этому логу нѣсколько положе, чѣмъ
чрезъ Чикэ-Таманъ, но грунтъ земли по перевалу Ерндо-
ой черноземный, въ весеннее и осеннее время на немъ
бываетъ очень грязно и такъ какъ логу этотъ лѣсистый,
то грязь въ немъ не сохнетъ подолгу; во 2-хъ, спускъ
съ него къ дальнему Ульгуменю каменный, ни сколько
не положе Чикэ-Тамана. Переваль Чикэ-Таманъ если и
представляетъ нѣкоторое затрудненіе для разработки,
такъ только съ одной западной его стороны, т. е. отъ
Онгудая. Восточная же сторона его для разработки весь-
ма удобна, —чему будетъ много способствовать древняя
монгольская дорога, по слѣдамъ которой можно возобновить
колесный путь вполне; теперь эту дорогу, безъ сомнѣнія
бывшую колесной, занесло иломъ, но она довольно отлогая—
много отложе Воскресенскаго взвоза въ Томскѣ.

2. Отъ Кор-Кичи до ст. Усть-Чуя—40 верстѣ. Под-
нявшись отъ Кор-Кичинскаго перевоза на берегъ, какъ
выше объяснено, около 20 сажень между камнями по тро-
пинкѣ, дорога идетъ вверхъ по теченію Катуня—на
юго-востокъ по широкой ровной долинѣ; на седьмой верстѣ
дорога спускается по удобному взвозу къ самому берегу
Катуня; возлѣ самой рѣчки дорога идетъ отлогимъ косо-
ромъ сажень 300—до бому „Бозоголу“ (ступеньки); бомъ
этотъ разстояніемъ около 40 сажень; для верховой ѣзды
онъ исправленъ въ 1895 году на средства купца Минина,
но для колесныхъ экипажей полотно дороги на немъ узко,
впрочемъ исправить его не трудно, стоитъ только выложить по-
шире плитнякомъ, котораго тутъ-же на бому есть много.
Послѣ этого бома пойдетъ широкая и ровная дорога до
рѣчки Сальджаръ (разстояніе здѣсь около одной версты);
за этой рѣчкой дорога круто поворачиваетъ къ востоку
ущельемъ, въ котораго выходитъ названная рѣчка, и идетъ
вверхъ по ней около восьми верстѣ; на этомъ пути, въ

началѣ его, встрѣчаются два мѣста, каждое разстояніемъ около 20 сажень, весьма каменистыхъ и тѣсныхъ; тропинка — идетъ здѣсь по самому руслу рѣчки (рѣч. Сальджаръ маленькая, течетъ то на виду, то скрывается подъ дрсевой); помянутыя сейчасъ двѣ тѣнины можно также исправить выкладкой изъ камня, котораго тутъ масса. Затѣмъ, дальнѣйшій путь до самаго Сальджарскаго перевала удобный для экипажной ѣзды, только въ одномъ мѣстѣ надо сдѣлать откопъ на косогорѣ и то не болѣе 40 сажень длиною. Гора Сальджаръ хотя нѣсколько выше Чикэ-Тамана, но для разработки дороги удобнѣе послѣдняго: грунтъ на Сальджарскомъ перевалѣ суглинистый мягкій, поэтому возлѣ полотна дороги необходимо сдѣлать канавы и пробѣги и засыпать дорогу дресвой, а то въ ненастное время подъемъ на него бываетъ грязный и скользкій. Подъемъ и спускъ чрезъ Сальджарскій перевалъ имѣетъ длины около четырехъ верстѣ, но для разработки колеснаго пути онъ удобнѣе Чикэ-Тамана. Чрезъ Сальджарскій перевалъ можно провести дорогу зигзагами совсѣмъ отлогую. За переваломъ, дорога спускается глубокимъ ущельемъ маленькой рѣчки Кара-Су, по ея берегамъ, разстояніемъ около 15 верстѣ; на всемъ этомъ протяженіи дороги встрѣчается только три мѣста довольно топкихъ, но всѣ они въ сложности будутъ не болѣе двухверетнаго разстоянія. Рѣчка Кара-Су впадаетъ съ правой стороны въ рѣч. Иню, а эта послѣдняя въ р. Катунь; по Инѣ дорога круто поворачиваетъ на западъ и идетъ берегомъ около четырехъ верстѣ; здѣсь проѣзжаются два косогора — оба длиною до 150 саж., но они дресвяно-глинистые, удобные для откопей; не доѣзжая устья Ини сажень приблизительно 80, дорога переходитъ по мостику на лѣвый берегъ Ини и тотчасъ поднимается по крутому косогору кверху около 25 сажень на обширную совершенно ровную долину рѣки Катуня и идетъ этой долиной по прямому направленію $4\frac{1}{2}$ версты, а потомъ, подойдя Катуня, спускается къ самому берегу;

спускъ здѣсь крутой, но его можно сдѣлать насыпью от-
ложе; берегомъ дорога идетъ почти возлѣ самой рѣки око-
ло 100 сажень до бому „Бичикту-Кая“ (писаная скала).
Скала эта имѣетъ около 80 саж. высоты, представляет-
ся громадной стѣной, на самой вершинѣ которой есть
плоскіе камни, выдвинувшіеся впередъ вродѣ карниза ар-
шина на два-на три. Пространство между этой скалой и
русломъ р. Катуня отъ 4 до 8 саж., косогоромъ, при этомъ
еще оно усыпано большими камнями, между которыми тро-
пинка и лавируетъ до 100 сажень, уклоняясь отъ рѣки
Катуни влѣво и поднимаясь все вверхъ на уваль, ко-
торый возвышается надъ уровнемъ воды въ р. Катуня
около 30 сажень; уваломъ дорога идетъ около 200 саж.
ровная, затѣмъ косогоромъ тоже до 200 саж., потомъ
спускается въ глубокій сухой логъ (ширину около 50
саж.) и выходитъ изъ него по довольно крутому косогору
на неровную поверхность остывшей лавы вулканическаго
происхожденія, по которой, пройдя 150 сажень, спускает-
ся узкой каменистой тропинкой на ровную большую пло-
щадь,—это долина р. Чуя. Спускъ этотъ называется „Ерь-
Боочу“, а долина, на которую спускается по нему тропин-
ка,—Усть-Чуя, такъ какъ въ 200 саженьяхъ отъ спуска
рѣка Чуя впадаетъ въ Катунь.

Примѣчаніе. Теперь мы видимъ, что между станціями
Коръ-Кичи и Усть-Чуя нѣсколько затруднительными для
разработки полотна дороги представляются только три
мѣстности: бомъ Бозоголу, Сальджарскій переваль и скала
Бичикту-Кая, а остальное пространство на этомъ пути
вполнѣ удобоисправимо. Изыскивавшіе въ 1894 году
колесный путь на Чую инженеры гг. Вараксинъ и Голы-
шевъ нашли возможнымъ проложить колесный путь мимо
Бичикту-Кая берегомъ Катуня прямо къ устью су-
хого лога, т. е. минуя подъемъ на уваль за Бичикту-
Кая; разстояніе здѣсь будетъ около одной версты, и бе-
регъ Катуня—противъ Бичикту-Кая, какъ выше сказано,
каменистый, но это каменистое мѣсто будетъ не болѣе 150

саж., а потомъ все остальное разстояніе по берегу р. Катунн дресвяно-каменистое, и его можно пройти откопомъ и выкладкой изъ крупнаго камня; предположеніе инженеровъ проложить этимъ мѣстомъ колесный путь очень практично, потому что здѣсь нужно только выстлать полотно дороги изъ готовыхъ камней, а противъ Вичикту-Кая, не трогая съ мѣсть большіе камни, заложить между ними пространства щебнемъ и засыпать мелкой галькой; такую выкладку полотна дороги можно сдѣлать настолько высоко, на сколько это будетъ нужно, а такъ какъ рѣка Катунь течетъ въ этомъ мѣстѣ по прямому направленію, то подмывать выкладку дороги она никогда не будетъ, чему служить примѣромъ бомъ Актажиръ на р. Чуфъ, исправленный въ 1895 году на средства, данныя мнѣ, докладчику, кунцомъ Мининымъ для исправленія нѣкоторыхъ косяговъ на р. Чуфъ. Здѣсь кстати замѣтить, что бомъ Актажиръ, по предположенію инженеровъ, можно исправить на колесный путь не менѣе какъ на 1500 рублей; между тѣмъ намъ съ Мининымъ исправленіе этого бома обошлось только 75 руб., работали на немъ три человека 21 день и сдѣлали дорогу возлѣ него удобной даже для проѣзда въ экипажѣ. Работа заключалась въ томъ, что вершину скалы, выдвигавшуюся кверху конусомъ, рабочіе разбили молотами и ломами, сдѣлавъ изъ нея небольшую площадку, съ которой спустили дорогу въ воду рѣки Чуи, выложивъ большими (пуда въ 4—5-ть) камнями бортъ, а образовавшееся между этимъ бортомъ и скалой пространство аршина въ $2\frac{1}{2}$ завалили щебнемъ и засыпали мелкой галькой и дресвой. Многіе предполагали сначала, что въ большую воду, въ особенности въ ледоходъ, все это сооруженіе разобьетъ льдомъ и разрушитъ, однако вышло наоборотъ; въ большую воду всю выложенную изъ камня стѣну (бортъ) только замыло иломъ, придавъ ей еще больше плотности и устойчивости. Надо пояснить здѣсь, что на Чуфъ ледоходъ вообще безопасный для подобныхъ сооружений; по рѣкѣ этой масса пороговъ и

камней, выставившихся изъ воды, почему ледь накагы-
вается на нихъ быстрою теченія и разбивается въ
мелкіе куски, которые уже не приносятъ вреда выкладкѣ.

3) Отъ станціи Усть-Чуи до станціи Ядра (черемуха) —
25 верстѣ.

Дорога здѣсь начинается такъ: сначала около 300 с.
идеть равнина, а потомъ подъемъ на бомъ „Дерь-Бомъ“,
этотъ бомъ представляетъ небольшую гору; подъемъ на не-
го прямой и не болѣе 20 саж. разстоянія; на вершинѣ
этой горы каменная разсѣлина (узкій около 1¹/₂ аршинъ
проходъ) изъ крѣпкой породы камня; для расширенія его
стѣнки придется разбить молотами или взорвать порохомъ;
спускъ же съ этой горы широкой и отлогій; онъ выхо-
дитъ снова на ровную долину р. Чуи. Впрочемъ эту гор-
ку можно обойти кругомъ возлѣ самаго берега Чуи, толь-
ко здѣсь нужно сдѣлать—у выступа ея къ Чуѣ—выклад-
ку изъ камней, тогда помянутый узкій проходъ останется
въ сторонѣ отъ дороги. Отъ этого бома дорога идетъ око-
ло 4-хъ верстѣ равниной, а потомъ версты двѣ черезъ не-
большіе пригорочки, при чемъ на этомъ же разстояніи при-
ходится переѣзжать черезъ два сухихъ лога, но такъ какъ
лога эти хотя и глубокіе, но очень узкіе, то черезъ нихъ
можно перекинуть мостики; послѣ ихъ дорога пойдетъ со-
вершенно гладкой долиной около шести верстѣ до бома
„Кызыль Одру“; скалы этого бома почти отвѣсно выступа-
ютъ въ р. Чую и для проѣзда черезъ него устроены изъ
жердей узенькія подмости, небезопасныя для прохода по
нимъ вьючныхъ верблюдовъ и лошадей; но дѣлать нече-
го: обойти этотъ бомъ совершенно не куда. Длина этого
бома около 25 сажень. Для колеснаго пути бомъ этотъ
удобоисправимый, потому что состоитъ изъ мягкой каме-
нистой породы. Отъ Кызыль-Одру дорога идетъ около 70
сажень низменностью возлѣ самой Чуи, а потомъ, по ко-
согору, выходитъ на равнину и идетъ по ней до бома
„Дерь-Богучу“; путь черезъ этотъ бомъ косогоромъ удоб-
ный, только для телѣжнаго проѣзда данадо расширить его

откопомъ; за этимъ бомомъ дорога идетъ опять въизменностью 100 сажень, а потомъ поднимается выше на равнину и идетъ ею сажень 250, до спуска къ Чуѣ (спускъ незначительный); берегомъ возлѣ Чуи дорога идетъ ровная около 200 саж. до бома „Калбакъ-Ташъ“ (каменная ложка); бомъ этотъ длиною будетъ около 40 саж., на срединѣ его встрѣчается зеленоватого цвѣта выпуклый камень, по-видимому довольно крѣпкой породы, уничтожить которой необходимо, хотя онъ не высокій, но все-таки мѣшаетъ проѣзду по тропинкѣ; остальное разстояніе бома легко исправить простой раскопкой. Отсюда дорога идетъ $1\frac{1}{2}$ версты отлогимъ гладкимъ косогоромъ, потомъ около $4\frac{1}{2}$ версты широкой равниной до бома „Актажиръ“. Это тотъ самый бомъ, который, какъ выше доложено, исправленъ на средства Минина. Отъ бома Актажиръ дорога идетъ гладкая—равной долиной около 7 версты разстоянія, потомъ возлѣ берега Чуи около одной версты каменистымъ косогоромъ, не представляющимъ впрочемъ ни какого затрудненія для расширенія по нему полотна дороги: стоитъ только сдѣлать по нему откопъ и выровнять его; за этимъ косогоромъ устье рѣч. Ядра и бродъ чрезъ нее; отъ броду съ версту дорога идетъ снова по равнинѣ, а за тѣмъ спускается сажень 10 на низменность къ Чуѣ, на берегу которой выстроены пятистѣнный домикъ для станціонной квартиры.

4) Отъ рѣч. Ядра до рѣч. Айгулакъ 20 версты.

Въ началѣ дорога идетъ равниной около $3\frac{1}{2}$ версты до бома „Серпекъ-большой“; бомъ этотъ состоитъ изъ твердой каменистой породы; длина его 50 сажень, исправить его вполне можно выкладкой изъ камней, только въ одномъ мѣстѣ придется взорвать камень, мѣшающій проѣзду; теперь тропинка по нему идетъ узкая, мѣстами близко къ отвѣсной скалѣ (ее и приходится взорвать) по жердямъ, положеннымъ вдоль скалы—съ одного камня на другой; въ скалу упирается теченіе Чуи, дѣлающей здѣсь поворотъ почти подъ прямымъ угломъ. Спустившись съ бома,

дорога идетъ возлѣ берега Чуи по ровной низменности около 50 саж., а потомъ на небольшой подъемъ косо-ромъ на долину и по ней идетъ до 400 саж. хорошая широкая дорога, затѣмъ снова поднимается на бомъ „Серпекъ 2-й;“ этотъ бомъ состоитъ изъ двухъ частей: 1-я представляетъ небольшой переваль, а 2-я часть его похожа на корнизъ скалы; по этому карнизу идетъ тропинка, а тамъ внизу въ 10—15 саженъ бурлитъ теченіе Чуи; бомъ этотъ тоже около 50 саж. далены; отъ него черезъ равнину, длиною въ 400 саж., за маленькой рѣчкой „Са-дукларъ“ стоитъ „бѣлый бомъ“ или бомъ „Садукларъ“; подъемъ на него шириною $1\frac{3}{4}$ арш., довольно крутой, хотя не выше 10 саженъ, идетъ онъ возлѣ отвѣсной бѣлой скалы на ея пригорокъ; спускъ съ бома хотя такой-же длины—какъ и подъемъ, но только положе послѣд-няго (на этомъ-то самомъ бому чаще всего убиваются верблюды и лошади).

За этимъ бомомъ поидеть равнина длиною до $1\frac{1}{2}$ верстѣ, а за ней подъемъ на „бомъ узунъ“ (значить длинный); длина бома около 300 саж., тропинка по нему идетъ высоко надъ Чуей по склону, то спускаясь, то поды-маясь; грунтъ щебенистый; по всему бому можно лег-ко проложить широкую дорогу—частію выкладной изъ щебня, а частію просто разбить щебень молотами. Инже-неры Вараксинъ и Голышевъ предполагали сдѣлать дорогу возлѣ бома, т. е. водой р. Чуи, такъ какъ бомъ спускается въ воду отвѣсной скалой, но это будетъ стоить слишкомъ дорого, потому что Чуя идетъ возлѣ бома довольно быстро и глубоко, хотя конечно было-бы красивѣе, чѣмъ горой.

Спустившись съ Узунъ-бома на долину, дорога пой-детъ широкая, ровная около 3-хъ верстѣ, до бома „Иту-Кая“ (по алтайски значить дыровая скала). Бомъ этотъ для исправленія очень удобный, длиною онъ не болѣе 20 саж. и почти не возвышается надъ уровнемъ Чуи, отъ че-

го въ весеннюю большую воду его затопляет на аршинъ и болѣе, поэтому необходимо его выложить камнемъ аршина на полтора высоты; теперь въ большеводіе проѣзжаютъ его чрезъ тоннель, созданный природой въ его скалѣ, но проѣздъ тоннелемъ не безопасенъ въ виду висячихъ надъ головой проѣзжающихъ камней, едва повидимому, держащихся на своихъ мѣстахъ. Отъ „Иту-Кая“ дорога снова пойдетъ ровной долиной вереть на пять до бому „Аттарлыганъ“ (лошади перевернулись на спину), бомъ этотъ около 150 сажень. Исправленіе дороги чрезъ него возможно сдѣлать тоже выкладкой съ берега Чуи, за исключеніемъ одного мѣста длиною въ 4 саж., которое надо, или разбить, или уже взорвать; отъ этого бома пойдетъ равнина около одной версты, а за ней небольшой сухой логъ, называемый „Ту-ту-ой“; послѣ него дорога идетъ отлогимъ косогоромъ, а затѣмъ возлѣ самаго берега Чуи, довольно крутымъ, узкимъ и высокимъ косогоромъ, длиною не менѣе 150 сажень; косогоръ для колесной дороги нужно откопать, грунтъ для этого тутъ слабый, при этомъ берегъ Чуи противъ косогора надо укрѣпить, потому—что здѣсь росынь, по которой мелкая галька катится въ Чую. За косогоромъ дорога идетъ ровная, описывая по берегу дугу въ 400 сажень длины, а потомъ спускается по небольшому, сажень въ 30, косогору близко къ берегу Чуи и поворачиваетъ влѣво по узенькому косогору длиною около 100 сажень; на косогорѣ есть довольно большіе камни, препятствующіе расширенію тропинки; уничтожить ихъ можно только взрывомъ пороха или динамита. Далѣе версты три дорога идетъ ровная, хотя немного каменистая, но такъ какъ камни небольшіе, то ихъ легко раздвинуть по сторонамъ дороги. Послѣ этого опять начинается косогоръ длиною въ 50 саж., идетъ онъ тоже берегомъ Чуи, съ узкой тропинкой и также требуетъ укрѣпленія берега Чуи, постоянно осыпающагося въ воду. Далѣе дорога хотя тоже косогорная около 200 саж., но уже много отложе

предыдущаго (здѣсь съ лѣвой стороны, съ отвѣсной скалы—вышиною въ 40 саж., льется водопадомъ почти на дорожку маленькая рѣчка Тожту), за ней дорога около версты идетъ отлогимъ косогоромъ до бома „Акъ бомъ“ (бѣлый); подъемъ на него крутой, но широкій, аршина въ два ширины, длина—до 20 саж., спускъ съ него такой-же, какъ и подъемъ. Исправить у этого бома дорогу можно двояко: или сдѣлать ее длиннѣе, что-бы подъемъ былъ положе, или ниже бома направить дорогу самымъ берегомъ Чуи по развалившейся скалѣ; въ послѣднемъ случаѣ придется сдѣлать выкладку вышиною около четырехъ сажень на разстояніи 10—12 сажень и тогда подъемъ на Акъ-бомъ останется въ сторонѣ отъ дороги сажень на сорокъ, а дорога получится почти безъ подъема; камню для выкладки тутъ масса, возить его откуда либо не придется, и поэтому самая выкладка дороги чрезъ скалу обойдется не дороже исправленія бома. За Акъ-бомомъ дорога идетъ по узкому косогору длиною 180 сажень, а потомъ спускается нѣсколько ниже къ Чуѣ—на низменность, поросшую тальникомъ и мелкой лиственной породой; этимъ мѣстомъ дорога проходитъ не менѣе 150 саж., затѣмъ опять косогоромъ длиною около 100 саж.; этотъ послѣдній косогоръ надо расширить откосью, причемъ необходимо укрѣпить берегъ, дабы мелкій камень не осыпался съ него внизъ; за этимъ косогоромъ ровная дорога идетъ около 150 саж. до мостика перекинутаго чрезъ рѣчку Айгулакъ. Здѣсь станція Айгулакская,—стоятъ двѣ кочемныхъ юрты.

Примѣчаніе: Изъ доложеннаго видно, что почти весь станокъ между станціями Ядра и Айгулакомъ для проѣзда представляетъ затрудненія; въ этомъ отношеніи нѣтъ хуже станка на всемъ протяженіи Чуйской дороги. Гг. Инженеры, изыскивавшіе колесный путь на Кошъ-Агачъ, дѣлали предположеніе обойти на этомъ станкѣ часть бомовъ лѣвымъ берегомъ Чуи, который въ этомъ мѣстѣ много ровнѣе праваго берега, для чего, по ихъ со-

ображеніямъ, потребовалось-бы устроить мосты чрезъ Чую: одинъ нѣсколько выше по теченію рѣки бома Серпекъ большой (ширина Чуи тамъ по промѣркѣ оказалась около 17 саж.), а другой не доѣзжая бома Иту-Кая (ширина рѣки почти таже, только здѣсь для моста можетъ служить уютоемъ громадный камень, выставившійся изъ воды, какъ разъ на срединѣ рѣки). Слѣдовательно при существованіи этихъ мостовъ бома: Серпекъ 2-й, Садукаръ, и Узунъ-бомъ остались бы въ сторонѣ отъ дороги, т. е. на правомъ берегу рѣки.

По моему мнѣнію и по мнѣнію многихъ другихъ, знакомыхъ съ Чуйской дорогой, чѣмъ устраивать чрезъ Чую эти мосты, которые обойдутся дорого (свинки надо будетъ дѣлать на Чуѣ зимой, посредствомъ выморозки воды, такъ какъ рѣка быстрая, чего не отвергаютъ и сами гг. инженеры:), такъ лучше и цѣлесообразнѣе будетъ провести на этой станціи дорогу чрезъ бома, исправленіе которыхъ посредствомъ выкладки полотна дороги изъ камней, обойдется дешевле мостовъ и будетъ прочно, а мосты безъ ремонта тоже едвали простоятъ десятокъ лѣтъ, да и наблюдать тамъ за исправностію ихъ некому.

5-е. Отъ рѣч. Айгулакъ до Чибитской станціи—20 верстъ. Сначала дорога идетъ равниной около 2-хъ верстъ, а потомъ около одной версты возлѣ самаго берега Чуи косогоромъ, поросшимъ лиственникомъ; здѣсь по косогору встрѣчаются большіе камни (нѣкоторые около 3 аршинъ въ діаметрѣ), но ихъ можно для полотна дороги раздвинуть по сторонамъ, такъ какъ они лежатъ на поверхности земли, а не вросли въ нее. Можно еще даже провести здѣсь дорогу нѣсколько лѣвѣе, чѣмъ теперь существующая, а именно возлѣ самой горы откопью и немного выкладкой. Это разстояніе будетъ около версты и въ послѣднемъ случаѣ большіе камни, о коихъ сейчасъ упоминалось, останутся въ сторонѣ отъ дороги. Миновавъ это мѣсто, дорога идетъ ровная до рѣч. Ер-балыкъ (разстояніе между Айгулакомъ и Ербалыкомъ около 4-хъ верстъ). Чрезъ рѣч.

Ербалыкъ перекинуть мостикъ въ $2\frac{1}{2}$ саж. длины; за мостикомъ хорошая дорога идетъ около восьми верстъ довольно отлогимъ косогоромъ, не требующимъ никакого исправленія; послѣ этого пойдетъ низменность, похожая, по густотѣ лѣса, на тайгу; дорога этой низменностию хотя ровная, но грунтъ жидкій, требующій для колеснаго пути устройства гати длиною около одной версты; гать можно устроить возлѣ самой горы, лѣсу тутъ мелкаго масса, а дресвы сколько угодно можно спускать на гать съ горы; за этой низменностью подъемъ около восьми саж. длиною на каменистый косогоръ, которымъ дорога идетъ версты четыре; здѣсь на дорогѣ встрѣчаются камни пудовъ 200—300, они почти загораживаютъ дорогу, но ихъ можно раздвинуть по сторонамъ дороги, такъ какъ между ними все-таки есть пространства, по которымъ и проходятъ теперь вьючные верблюды и лошади. За этимъ косогоромъ дорогу пересѣкаетъ рѣч. Бильбашъ; рѣчка эта маленькая, мелкая, чрезъ нее проходить бродомъ; отъ рѣч. Биль-башъ идетъ широкая, совершенно ровная площадь на цѣлую версту, а за ней дорога заходитъ въ логъ и по нему поднимается около 80 сажень на возвышенную площадь, по кромкѣ которой идетъ около 300 саж., а потомъ по отлогому широкому косогору спускается къ рѣч. Сартума, чрезъ которую проходить также бродомъ на большую равнину длиною болѣе версты. Долина рѣки Чуи здѣсь кончается, она уходитъ вправо къ покрытой вѣчнымъ снѣгомъ горѣ *); съ дороги видно только узкую горную щель, изъ которой рвется на просторъ эта бурливая рѣка. Картина красивая. — Дорога-же продолжаетъ идти къ Востоку, но уже теперь не Чуйской, а Чибитской долиной. Сначала правымъ, а потомъ лѣвымъ берегомъ рѣч. Чибита до Чибитской станицы. Здѣсь родовое управленіе 1-й Чуйской волости, есть домикъ, въ которомъ живетъ управной писарь.

Примѣчаніе: Между рѣч. Айгулакомъ и ст. Чибитской дорога совсѣмъ удобоисправимая, бомовъ здѣсь уже нѣтъ,

*) Отсюда вверхъ начинаются Чуйскія Альпы.

а начиная отъ рѣч. Биль-башъ можно и теперь безъ затрудне-
ній провозить до самой Чибитской станціи колесные экипажи.
Уже 18 лѣтъ тому назадъ отъ рѣч. Бильбашъ до Кошъ
Агача на двухъ колесныхъ таратайкахъ бывшіе русскіе
торговцы Антроповъ и Мальцевъ возили свои товары.

6) Отъ станціи Чибитской до ст. Курайской 35
верстъ; сначала, отъ Чибитской станціи дорога идетъ
около одной версты ровной долиной, потомъ одну вер-
сту землянымъ косогоромъ; на косогорѣ слѣдуетъ сдѣ-
лать откопъ пошире; затѣмъ съ него спускается къ
рѣч. Мень, бродомъ чрезъ нея заходитъ въ густой ель-
никъ, которымъ идетъ не болѣе 200 саж. и выходитъ на
длинную широкую долину; по ней она идетъ около 8 верстъ,
почти до самой вершины рѣч. Мень; не доходя мостика,
устроеннаго изъ круглыхъ жердей чрезъ Мень, дорога захо-
дитъ косогоромъ на небольшую горку, по которой идетъ
около 100 саж. косогоромъ и спускается потомъ къ помя-
нутому мостику отлогимъ мѣстомъ; за мостикомъ дорога по-
ворачиваетъ на Юго-Западъ, поднимаясь постепенно на
небольшую лѣсную гору, съ которой также отлого спус-
кается на долину, похожую на дно высохшаго озера; прой-
дя чрезъ эту долину нѣсколько вкось, дорога снова
подымается по косогору сажень 25 на уваль; съ увала это-
го открывается къ югу видъ на широкую долину, въ кон-
цѣ которой виденъ кустарникъ—тальникъ, а возлѣ него
течетъ—совершенно тихо р. Чуя. Дорога площадью
идетъ широкая и гладкая верстъ около 7-ми. Пройдя эту
площадь, дорога поворачиваетъ прямо на Сѣверо-Востокъ
въ логъ, поросшій густо съ обѣихъ сторонъ лиственной поро-
дой лѣса и идетъ по нему кверху около одной версты,
а потомъ поворачиваетъ на право, поднимаясь на Аржа-
ную гору (аржанъ-по алтайски значитъ минеральный); подь-
емъ на эту гору равняется 200 саж., дорога по нему дѣла-
етъ четыре поворота зигзагами; грунтъ земли здѣсь черно-
земный и только на самомъ верху подъема дресвяно-каме-
нистый. Поднявшись на Аржаную гору, дорога пойдетъ

нѣсколько внизу, но сажень через 300 снова поднимется немного кверху и такъ пойдетъ ровнымъ мѣстомъ около 3-хъ верстѣ, затѣмъ—спускается съ горы отлогими косогорами; для спуска существуетъ нѣсколько тропинокъ одна возлѣ другой; сдѣлать откопы для спуска легко, такъ какъ грунтъ здѣсь дресвяно-глинистый. Спустившись съ Аржаной горы и, переѣхавъ въ бродъ маленькую рѣчку Тадилу, протекающую у подножія горы,—дорога пойдетъ гладкая, хотя мѣстность нѣсколько холмистая, но камня на дорогѣ нѣтъ. На 4-й верстѣ отъ рѣч. Тадилу переѣзжаютъ въ бродъ ключъ Солу-Тергунь, за которымъ сейчасъ же подъемъ по косогору, длиною около 40 саж. на холмъ, съ котораго уже видно всю Курайскую степь; отъ этого холма до Курайской станціи,—гдѣ домъ рядоваго управленія 2-й Чуйской волости,—остается не болѣе 6¹/₂ верстѣ и дорога здѣсь уже, можно сказать, колесная.

7) Отъ станціи Курайской до ст. Куэтанарской—30 верстѣ; дорога отъ самаго дому идетъ совершенно ровной широкой степью; грунтъ глинистый съ дресвой; длина этой степи 15 в.; на 16 верстѣ она пересекается рѣч. Ту-ту-гемъ; за рѣчкой дорога пойдетъ верстѣ 9 тоже хорошая, а затѣмъ—большимъ косогоромъ около ста с.; косогоръ этотъ необходимо откопать, хотя у него сдѣланы перилы, но здѣсь берегъ сильно осыпается въ воду р. Чуи, которая течетъ глубоко внизу. Миновавъ этотъ косогоръ, дорога снова пойдетъ ровная и гладкая до самой станціи Куэтанаръ (одѣвался въ кольчугу—означаетъ на алтайскомъ языкѣ).

8) Отъ станціи Куэтанарской до урочища Кош-Агацъ—35 верстѣ. Сначала около четырехъ верстѣ, дорога идетъ долиной, потомъ заходитъ въ густой мелкій ельникъ и лиственникъ, которымъ идетъ версты три, затѣмъ выходитъ къ берегу Чуи и возлѣ нея идетъ прямо на востокъ косогорами около шести верстѣ; косогоры глинистые, ямами; ихъ вужно откопать и заровнять, но исправленіе потребуется самое незначительное въ срав-

неніи съ камнемъ. За косогорами на дорогѣ встрѣчаются одинъ за другимъ сразу два бома: первый называется „Салгачу“, а второй—„Бюкондытъ“; каждый изъ этихъ бомовъ имѣетъ подъему до 25 сажень и столько-же спуску; оба бома въ подъемѣ и спускѣ довольно крутые и узкіе; расширить по нимъ дорогу возможно только взрывами скаль, по которымъ идетъ тропинка.

По всеобщему мнѣнію здѣсь можно избрать другой путь, помимо бомовъ,—а именно для обхода ихъ по берегу Чуи нужно устроить мосты въ родѣ гатей, или же сдѣлать дамбы изъ камней, въ которыхъ тутъ недостатка не будетъ; длина каждаго моста или дамбы не будетъ превышать 30 саж.; прежде у этихъ бомовъ были мостики, но теперь ихъ едва замѣтно; надо полагать, что часть ихъ унесло водой, а часть замыло иломъ, такъ какъ они устроены были низко и вѣроятно плохо, а кто ихъ устраивалъ—неизвѣстно. Устройство же здѣсь новыхъ мостовъ или даже каменныхъ дамбъ обойдется гораздо дешевле разработки самыхъ бомовъ, а главное—дорога будетъ безъ излишнихъ подъемовъ; мостики или дамбы въ этомъ мѣстѣ водой ни когда не подмоетъ, если они будутъ сдѣланы хотя аршина на 2 выше уровня Чуи, которая течетъ здѣсь едва замѣтно; съ противоположной стороны въ Чую выпала рѣчка Чеганъ-узунъ, настолько быстрая, что болѣе половины Чуи пересѣкаетъ своимъ теченіемъ, отъ чего Чуя здѣсь—противъ бомовъ—какъ будто спружена. Затѣмъ далѣе отъ бомовъ—„Салгачу“ и „Бюкондытъ“ дорога идетъ косогоромъ хорошая, возможная и теперь для проѣзда экипажа, только въ двухъ мѣстахъ нужно устроить мостики черезъ канавы, образовавшіяся отъ стока съ горъ весенней воды; отъ этихъ канавъ дорога идетъ возлѣ озерковъ, образовавшихся отъ разлива Чуи, причемъ мѣстность версты на три топкая и каменистая, для колеснаго пути неудобная, поэтому дорогу нужно отвести влѣво, чрезъ небольшую горку, хотя длинную, но отлогую. Мѣсто это называется „Балкашъ“

(значить грязный-топкій), но если провести дорогу, какъ сказано сейчасъ, чрезъ горку, то тамъ пойдетъ совершенно ровная мѣстность около одной версты до красной горы; но недоѣзжая послѣдней 150 саж., нужно взять влѣво, чрезъ небольшой пологій переваль къ рѣкѣ Иту-Терекъ, чрезъ которую нужно будетъ устроить мостикъ, длиною около десяти сажень, такъ какъ рѣчка эта течетъ здѣсь въ глубокихъ берегахъ. Отъ мостика дорога пойдетъ небольшими косогорами около одной версты, а потомъ выйдеть на открытую степь. Степь эта довольно обширная, она не менѣе 2500 квадратныхъ верстъ; грунтъ ея дресвяно-глинистый представляется почти безплоднымъ, только изрѣдка по берегамъ перерѣзывающей ее Чуи и у озерковъ — виднѣются маленькіе кустарники. Отъ рѣчки Иту-Терекъ до Кошъ-Агача разстояніе — около 18 верстъ. Вся дорога идетъ по наносной дресвѣ и мелкой галькѣ, которая скатывается сюда съ сѣверо-восточнаго склона горъ съ водой во время дождей. Для колеснаго пути вся эта мѣстность не требуетъ исправленія до самаго Кошъ-Агача. Недоѣзжая Кошъ-Агача одну версту, переходить Чую въ бродъ, такъ какъ рѣка здѣсь течетъ тихо и не губже одного аршина.

Такимъ образомъ на этомъ послѣднемъ станкѣ слѣдуетъ поправить дорогу только въ 3—4 мѣстахъ: а) откопать и заровнять косогоры на 5—10 верстъ отъ Куехтарекой станціи; б) расширить полотно дороги на бомахъ: Салгачу и Бюкондыть или устроить дамбы и в) устроить два мостика на промоинахъ (канавахъ) близъ мѣстности Балкашъ и одинъ мостъ на рѣч. Иту-Терекъ. На всемъ же протяженіи дороги отъ Онгудая до Кошъ-Агача препятствіями для движенія колесныхъ экипажей являются перевалы: Чикэ-Таманъ и Сальджаръ, да еще бома, находящіеся въ долинахъ рѣкъ Катуня и Чуи, при чемъ препятствія эти почти все сосредоточиваются въ мѣстности отъ Чикэ-Тамана до рѣч. Биль-банъ

на протяженіи всего 120 верстъ, т. е. такъ разъ $1\frac{1}{2}$ всего пути отъ Онгудая до Кошъ-Агача.

Въ заключеніе этого доклада считаю необходимымъ пояснить, что по всеобщему мнѣнію исправленіе Чуйской дороги было бы много выгоднѣе для казны отдать частнымъ лицамъ съ торговъ, раздѣливъ ее на три участка: 1) отъ Чикэ-Тамана до Усть-Чуи; отъ Усть-Чуи до рѣч. Биль-башъ и 3) отъ рѣч. Биль-башъ до Кошъ-Агача. Конечно, съ точностію опредѣлить стоимость этой работы мы не беремся, но предположительно на нее необходимо ассигновать: на два первыхъ участка по двадцать тысячъ руб., такъ какъ трудность работы на нихъ одинакова, а на послѣдній участокъ потребуется не болѣе 10—12 тысячъ рублей. Съ точностію стоимость Чуйской дороги даже сами инженеры не опредѣляли, такъ напримѣръ г. Брецинскій находилъ, что на исправленіе этой дороги отъ Онгудая до Кошъ-Агача необходимо 75 тысячъ руб., а гг. Варакинъ и Голышевъ уже предположили свыше 120 тысячъ руб., конечно они полагали устройство этой дороги уже по всѣмъ правиламъ науки.

На погашеніе капитала, ассигнованнаго на это дѣло, наши торговцы въ Монголіи давно согласны платить въ казну съ провозимыхъ товаровъ по одному $\frac{0}{100}$ съ рубля; но во всякомъ случаѣ они будутъ готовы платить и повозный сборъ—если таковой потребуется съ нихъ.

Коллежскій ассесоръ М. Плотниковъ.

Онгудай.

Декабря 1 дня 1898 г.

... в 1901 году...
 ... в 1902 году...
 ... в 1903 году...
 ... в 1904 году...
 ... в 1905 году...
 ... в 1906 году...
 ... в 1907 году...
 ... в 1908 году...
 ... в 1909 году...
 ... в 1910 году...
 ... в 1911 году...
 ... в 1912 году...
 ... в 1913 году...
 ... в 1914 году...
 ... в 1915 году...
 ... в 1916 году...
 ... в 1917 году...
 ... в 1918 году...
 ... в 1919 году...
 ... в 1920 году...

Воскресенье 11.11.1910

... в 1910 году...
 ... в 1911 году...
 ... в 1912 году...
 ... в 1913 году...
 ... в 1914 году...
 ... в 1915 году...
 ... в 1916 году...
 ... в 1917 году...
 ... в 1918 году...
 ... в 1919 году...
 ... в 1920 году...

