



Модератор Гражданская администрация  
назначен, в марте сената, в 1870  
налице рских судей

медию нов суда, а на  
хотено его ~~назначен~~  
Коллежский Речен-

ранство Шоробский.  
Т. Неправильный губернатор Гражданская  
Т. Неправильный губернатор

мой Тубернский Сергеев  
граф Николай Столов  
аб итаинь канцеляр-

ная миссионера  
намерено Тубернского  
Траблериз, 12 миссионера

Отечественная канцеляр-  
ная судейство Ни-  
кадръ. Демисовъ ние-

голь въ Бисский Швец-  
ской судъ, 16 миссионера  
марта.

То мурману канце-  
ного адисао вартуна  
управленъ въ итаинь

Канцелярия  
суда сенатъ Тубернского  
Реченства Басва  
Кавенъ.

3) Членовъ въ отделе  
Т. Неправильный губернатор

губернаторъ Гражданская  
Кан Тубернского  
15 миссионера марта

составленъ аб итаинь  
намерено Канцелярия  
Траблериз, 12 миссионера

Отечественная канцеляр-  
ная судейство Ни-  
Краснобурковъ и 207.

новъ въ миссия, при-  
членовъ изъ высней-  
ному вартунаму суду

Коллежский секретарь  
Баровский.  
11.  
О вогановъ господа



купил Терпентина № 111 и № 112  
Одогова и Утепера и  
Фрунзе Александрову  
подполковнику Фрофу  
Александровичу.

III.

Висава Николаевна  
и Александрович  
васмера.

То не вна вобленно  
наименование  
Таванис, в мар 1858,

№ 4307, вассаваном  
Мелавоние и Александрович  
васмерская губернатору

при Александрович  
осерах и в отставке  
грамоты в

чиров газетный  
судебный.

IV.

О совершенных  
Васмерской

исмена:  
1) мар 6-го, <sup>нод</sup> № 27, куп

мар куплено на и  
минуте прова (вбтмис)

на Евра Уварова  
Утепера, на прода

ноу ему вобленно  
онд судебный, воблен

икуп Александрович  
Таванис, в мар 1858,

№ 4307, вассаваном  
Мелавоние, на 10,800р

и Александрович  
эти вобленно с  
при Александрович

осерах и в отставке  
соемоду с в. воблен.

2) мар 6-го, <sup>нод</sup> № 28,  
дарованная савас

на мар воблен  
Васмерской





Карты скартежова буми, наводиться въ  
Томска; За 1800 г. 2. Каринскъ.

1) Въ Каринскѣ 2) въ 1802 г. 9-го, купца  
Иванъ Ивановичъ судья скар- Архивъ на немъ при  
тежова: створилъ скартежова

3) Карта 5-я, купца 4) купца, Дмитрия  
Архивъ на немъ при- архивъ на  
казанъ въ 3 ряду по- Каринскъ

картежова Архивъ на немъ при  
Дмитрия Ивановича Скартежова  
Дмитрия Ивановича судья, на прѣдѣ

Картежова судья, Архивъ на немъ при  
Дмитрия Ивановича судья, на прѣдѣ

Дмитрия Ивановича судья, на прѣдѣ  
Архивъ на немъ при Дмитрия Ивановича

Архивъ на немъ при Дмитрия Ивановича  
Архивъ на немъ при Дмитрия Ивановича

Архивъ на немъ при Дмитрия Ивановича  
Архивъ на немъ при Дмитрия Ивановича

на 18















амельно и др. и при востановлении от не-  
законности, так как по распоряжению  
этих артикулов пере-  
данных согласно и по-  
менным канонам сум-  
ма правосудия.

Поэтому вверженное прав-  
ление, в соответствии с  
порядка канонами евре-  
ской религии, от 29 де-

кабря, 1847, равно как и в  
применении, а по отношению  
к предметам, не введена  
это же при отмене

в Российской империи  
по означенным законам  
еврейского в партион-  
ном смысле: как  
они у евреев, восточной и  
северной и на ней имеет  
преобладание, так как

восточной, восточной  
ма по правосудию  
генерал, по отношению  
никогда партионных  
существует только в  
религии, производится  
огражденными пере-  
мена о постановлении  
и введена в  
V.  
Еврейское право,  
согласно и по  
Таблицам, от 28  
декабря, 1808, равно  
и введены  
а по отношению  
предметам, это  
же при восточной

суд



# ТОМСКІЯ

## ГУБЕРНСКІЯ ВѢДОМОСТИ.

№ 20-й.

Пятница, Мая 23 дня 1858 года.

Часть Неофициальная.

### СОДЕРЖАНІЕ:

1. О Сибирскихъ дорогахъ.
2. Метеорологическія наблюденія.

(Продолженіе къ № 19-му.)

#### О СИБИРСКИХЪ ДОРОГАХЪ.

Вопросъ о выгоды жельзной дороги тѣсно связанъ съ вопросомъ о количествѣ предметовъ перевозки. Не говоря о томъ, что одно уже присутствіе жельзной дороги, возбудишь дремлющія силы страны, откроеть новые и усилить уже существующіе предме-

ты провоза, обратимся къ настоящему движенію извозной промышленности.— Не возможно опредѣлить положительно сумму валоваго дохода отъ этой промышленности; но можно исчислить его приблизительно. Здѣсь, прежде всего, представляются два важнѣйшія жизненные двигателя Сибири,—золотопродомышленность и кяхтинская торговля. Доставка мѣстныхъ произведеній на золотые промыслы по большому тракту обходится, по приведенному въ вы-

носкѣ расчету, до 400 т. руб. (\*) За сухопутный привозъ товаровъ отъ Москвы и Нижняго на Кяхту и чаевъ отъ Кяхты до этихъ мѣстъ платится, какъ известно, ежегодно до 1.800.000 рублей, слѣдовательно, собственно отъ Иркутска провозная плата составитъ до одного съ половиною милліона.

Внутренняя торговля Сибири, сбытъ ея произведеній въ Россію и привозъ вмѣсто нихъ товаровъ для внутреннего потребленія независимо отъ кяхтинской торговли, хотя и очень еще далеки отъ того развитія, какого могли бы они достигнуть при улучшеніи средствъ сообщенія, однакожъ не могутъ и считаться ничтожными. Каждую зиму отправляются изъ Томска въ Иркутскъ обозы масла, рыбы и меду. Холстомъ и кожевенными издѣліями Восточная Сибирь снабжается преимущественно изъ Западной. Кожевенный товаръ и желѣзныя издѣлія привозятся изъ Тюмени, а деревянная посуда изъ Тары, не только на зимнія, но и на лѣтнія ярмарки Канискаго округа. Въ замѣнъ этого вывозятся огромныя количества кожъ, сала и масла.

Наконецъ, возрастающее благосостояніе края, а съ нимъ и развитіе матеріальныхъ и духовныхъ его потребностей, постоянно усиливаетъ ввозъ сюда фабричныхъ и заводскихъ издѣлій. Ввозъ этотъ уже и нынѣ составляетъ цѣнность 11 съ половиною милліоновъ и тяжесть до 400 т. пуд. Примѣрный итогъ отпуски изъ Сибири въ Россію (кроме золота и серебра) составляетъ 250 т. пуд., съ стоимостью 12 милліоновъ.—Если эта масса товаровъ совершаетъ въ сложности не болѣе тысячи верстъ пути по большой дорогѣ въ Сибири, съ платою по 50 коп. съ пуда, то и въ такомъ случаѣ стоимость провоза составляетъ 325 т. рублей. Наконецъ, внутренняя перевозка товаровъ дастъ не менѣе 100 т. руб. Все это составитъ ежегодный итогъ провозной платы слишкомъ въ 2 м. 300 т. руб. сср. почти исключительно въ предѣлахъ Сибири. За Ураломъ торговое движеніе гораздо живѣе, а потому и выгоды отъ провоза товаровъ должны быть значительнѣе. (\*\*)

Но не отъ одной только переездки товаровъ получается доходъ по боль-

(\*) Хлѣба разныхъ родовъ потребляется на золотые промысла 2.300.000 пуд., мяса до 400 т. пуд. Большая часть этихъ припасовъ доставляется водою; но если положить, что по разнымъ частямъ большой дороги пройдетъ въ годъ только до 1 мил. пуд. и за провозъ заплатится не болѣе 50 коп. съ пуда, то и въ такомъ случаѣ итогъ составитъ 500 т. руб.; мы уменьшаемъ эту сумму еще пятою частью. При опредѣленіи количества потребленія хлѣба и мяса на золотыхъ промыслахъ, а также и ниже при опредѣленіи извознаго дохода отъ Кяхтинской торговли и при другихъ расчетахъ, мы принимали въ основаніе Гагемейстера Стат. Об. Сиб. ч. 2, стр. 428, 502, 551, 565, 633 и проч.

(\*\*) Вотъ еще соображеніе, основанное исключительно на данныхъ одной мѣстности. Въ Канискѣ существуетъ сборъ съ проходящихъ чрезъ городъ

ной дорогѣ. Содержаніе почтъ по одной Западной Сибири стоитъ земству до 180 т. руб. сер., изъ нихъ не менѣе одной четвертой упадаетъ на большую дорогу. Въ Восточной Сибири, отъ границы Томской губерніи до Иркутска, расходъ этотъ можно опредѣлить въ 90 т. руб. сер.—Правительство, чтобы избавить земство отъ такого расхода, безъ сомнѣнія охотно предоставитъ перевозку почтъ управленію желѣзной дороги. Отправленіе ежегодно до 6 т. челов. ссыльныхъ и ихъ семействъ по этапамъ составляетъ огромный расходъ для Правительства и величайшую тягость не только для самихъ ссыльныхъ, но и для идущихъ за ними по волѣ женъ и дѣтей, принужденныхъ собственно въ Сибири находиться болѣе полугода въ дорогѣ, при чемъ ссыльные подвергаются и всей тягости арестантскаго состоянія; оно можетъ быть также предоставлено желѣзной дорогѣ. Переселенцы изъ внутреннихъ

губерній, положеніе которыхъ въ пути при огромности расстоянія весьма приближается къ положенію ссыльныхъ, охотно предпочтутъ перевѣздъ по желѣзной дорогѣ длинному и утомительному пути пѣшкомъ и на собственныхъ лошадяхъ. Наконецъ, число собственно провзающихъ ежегодно увеличивается и будетъ увеличиваться при возрастающей живости сношеній въ Сибири.

Во всякомъ случаѣ желѣзная дорога отъ Нижняго къ Иркутску, уже по одной громадности расстоянія, не можетъ скоро осуществиться. До того времени необходимо довольствоваться обыкновенными путями сообщенія; но надлежитъ употребить всѣ усилія къ тому, чтобы изыскать средства сократить ихъ съ возможно большею пользою для края. Эти сокращенія дѣйствительно приняты или только предположены, послужили бы основаніемъ и тому направленію, по которому должна будетъ про-

возовъ съ купеческими товарами, по 4 съ половиною коп. съ одноконнаго и по 9 коп. пароконнаго. Сборъ этотъ, по сложности трехъ послѣднихъ лѣтъ, составляетъ 969 руб. 42 коп., полагая въ каждомъ одноконномъ возѣ 25 пуд., а въ пароконномъ вдвое болѣе, количество провезенныхъ чрезъ Каинскъ товаровъ опредѣлится 21,543 одноконныхъ воза, или 538,575 пуд.—Замѣняя товары не доведенные до Каинска, тѣми, которые не доведутся отъ Каинска до Иркутска и Кяхты, можно принять означенное количество провезенныхъ чрезъ всю Сибирь. Полагая провозную плату по 3 руб. съ пуда, составитъ 1.615.725 руб. сер. Но дѣйствительный сборъ за воза, во всякомъ случаѣ покрайней мѣрѣ одною пятою выше поступающаго въ городской доходъ, потому и такимъ путемъ сумма, получаемая за извозъ, опредѣляется въ 2.100.000 руб. сер.—Повозный сборъ получается почти во всѣхъ Сибирскихъ городахъ, расположенныхъ по большому тракту. Желательно было бы имѣть объ немъ подробныя свѣдѣнія, чтобы исчислить, съ одной стороны, количество провозныхъ товаровъ, а съ другой сумму падающаго на потребителей феодальнаго налога въ пользу городовъ, собственно за переходъ товаровъ чрезъ ихъ границы.

ходить въ послѣдствіи главная Сибирская желѣзная дорога. Потому то предположенія, помѣщенные въ нѣкоторыхъ періодическихъ изданіяхъ минувшаго года, заслуживаютъ полнаго вниманія и сочувствія. Особенно замѣчательны статьи, помѣщенные въ Тобольскихъ Губернскихъ (: № 18:) и Московскихъ (: № № 59 и 97:) вѣдомостяхъ.

Первая заключаетъ въ себѣ предположеніе соединить систему рѣки Оби съ сообщеніемъ по Ледовитому морю. посредствомъ желѣзной дороги отъ рѣки Собы къ Хампутырской губѣ. Польза такого соединенія очевидна: тяжело вѣсныя произведенія Сибири могутъ быть тогда доставляемы быстро и дешево не только въ Европейскую Россію, но и за границу чрезъ Архангельскъ. Тѣмъ не менѣе оно можетъ имѣть только второстепенное значеніе по чрезвычайной кратковременности здѣсь воднаго сообщенія.

Гораздо важнѣе и обширнѣе другой проектъ, помѣщенный въ Московскихъ вѣдомостяхъ, провести прямую дорогу отъ С. Петербурга къ Перми, оттуда къ Тобольску и потомъ, чрезъ Тару и сѣверную часть Каинскаго Округа,—къ Томску. (\*) Такимъ образомъ проложенъ бы путь совершенно новый, который почти на 1500 верстѣ сократилъ бы разстояніе между С. Петербургомъ и Томскомъ.

Такое сокращеніе имѣетъ огромную важность въ административномъ отношеніи; но едва ли можно тоже сказать о торговомъ. Торговые пути не измѣняются быстро и круто; направленіе ихъ опредѣляется историческимъ ходомъ торговли. Въ настоящее время Сибирь не имѣетъ еще непосредственныхъ торговыхъ сношеній съ Петербургомъ; она производитъ ихъ только съ Москвою и Нижнимъ-Новгородомъ, а они останутся совершенно въ сторонѣ отъ новаго пути. Пермь, сама по себѣ, также не имѣетъ торговаго значенія для Сибири; она важна только какъ мѣсто нагрузки товаровъ, для сплава ихъ по Камѣ и Волгѣ. Нынѣшняя большая дорога, хотя чрезвычайно извилиста, но имѣетъ то достоинство, что проходитъ чрезъ населеннѣйшія мѣстности и важнѣйшіе торговые города въ Сибири.

Что касается собственно до возможности проложить предполагаемый путь, то этотъ вопросъ требуетъ ближайшихъ изслѣдованій. Особенное вниманіе должно обратить на себя пространство отъ границы Тобольской губерніи къ Томску, потому, что здѣсь новый путь долженъ замѣнить едва ли не самую трудную часть нынѣшняго проѣзда по Барабинской степи.

Нѣтъ сомнѣнія, что новая дорога должна идти отъ Тары въ верхъ по рѣкѣ Тарѣ, гдѣ существуетъ и нынѣ про-

(\*) Предположеніе о прямомъ пути отъ Тобольска къ Томску первоначально также помѣщено въ Тобольскихъ Губ. вѣд.; къ сожалѣнію, мы не имѣемъ подъ рукою того № ихъ, гдѣ напечатана статья объ этомъ.

селочная дорога: оттуда, въ Каинскомъ Округѣ, перейти къ востоку, къ р. р. Тартасу, Оми и къ границамъ Томскаго Округа. Постараемся описать эту мѣстность въ предѣлахъ Каинскаго Округа, сколько она намъ извѣстна и по личнымъ осмотрамъ, и по разсказамъ людей бывалыхъ. Прежде всего замѣтимъ, для общихъ соображеній, что отъ Тары до деревни Заливиной, на границѣ Каинскаго Округа, можно полагать разстоянія около 100 верстъ.

Поворотъ отъ береговъ р. Тары, по направленію къ Томску, возможенъ только въ двухъ пунктахъ: или отъ д. Майзаса на Арынцахъ, Сибирцеву и Шипицину, или отъ д. Масловки къ д. Горожданцевой; первый поворотъ приведетъ прямо къ Каинску, следовательно, уклонится отъ прѣлагаго направленія. По этому мы займемся сначала послѣднимъ.

Отъ д. Заливиной до д. Масловки считается 105 верстъ. (\*) Населеніе этого пути, собственно по обоимъ берегамъ рѣки, составляетъ до 1000 душъ обоюбого пола. Крестьяне очень зажиточны; важнѣйшіе промысла ихъ—хлѣбопашество и скотоводство; звѣринный промыселъ и сборъ кедровыхъ орѣховъ также доставляютъ имъ значительную выгоду. Хлѣбъ славяется въ баркахъ по Тарѣ, а также доставляется на верховья Васюгана для сплава въ Нарымскій край. Въ урожайные годы цѣна хлѣба доходитъ до 6 коп. сер. за пудъ.

Произведенія скотоводства сбываются Тарскимъ и Каинскимъ купцамъ и на ярмаркахъ въ Каинскомъ Округѣ. Земля хлѣбородна; но по чрезвычайной сырости даетъ лучшіе урожаи только въ сухое лѣто. По всей этой мѣстности и выше по Тарѣ растетъ превосходный строевой лѣсъ, но онъ употребляется только на мѣстные надобности и постройку барокъ. Впрочемъ, зимою часть его доставляется для продажи на ярмарки въ с. Спасское. Дорога по этому протяженію идетъ лѣсомъ по обѣимъ берегамъ рѣки. Она очень узка, какъ и всѣ проселочныя дороги, но довольно удобна зимою; лѣтомъ переправы чрезъ р. Тару, ежегодные почти разливы ея на низменныхъ мѣстахъ и болотистый грунтъ, дѣлаютъ проѣздъ весьма затруднительнымъ.

Сообщеніе р. Тары съ Тартасомъ ограничивалось прежде пѣтемъ чрезъ Арынцахъ на Шипицину, о которомъ будетъ говорено ниже. Дорога между д. Масловкой и д. Горожданцевой устроена очень недавно. Дорога эта проходитъ на протяженіи 77 вер., въ лѣсистомъ пространствѣ, чрезъ три деревни, еще недавно бывшія заселками. (\*\*). Деревни эти очень бѣдны и малочисленны (отъ 6 до 12 дворовъ въ каждой); почва земли болотиста и непроизводительна; крестьяне жалуются на частые неурожаи. Сообщеніе отъ Масловки до д. Веселой идетъ вверхъ по Тарѣ, постепенно отъ нея уклоняясь; оно довольно сносно, хотя лѣтомъ, въ слѣд-

(\*) Поволохликова (7 вер.), Бараксина (12), Кыштовка (12), Вятская (12), Майзасъ (12 в.) Комаровка (25 в.) Масловка (25 в.).

(\*\*) Межевка 15 вер., Ургуль 25, Веселая 126 в., Горожданцева 25 вер.

ствіе сильныхъ дождей, иногда прерывається на мѣсяць и болѣе. Отъ Веселой до Горожданцевой, на протяженіи 25 вер. дорога крайне тѣсна, такъ, что по ней съ трудомъ проѣзжаютъ простыя крестьянскія сани; лѣтомъ она совершенно невозможна для телегъ, какъ по тойже тѣснотѣ ея, такъ и по чрезвычайной вязкости грунта; тогда переѣздъ между этими деревьями производится только верхами, и то съ величайшимъ затрудненіемъ.

Къ Сѣверу отъ р. Тары находится нѣсколько деревушекъ на притокахъ ея, Чека и Майзасъ. Къ Югу отъ всей дороги по Тарѣ и до Горожданцевой тянется огромная болотистая пустыня, почти на 40 вер. въ ширину, до деревень: Арынцаса и Воробьевой, и до 100 вер. длины отъ границы Тарскаго Округа до р. Тартаса. Кромѣ западной и восточной границъ этой пустыни, на всемъ пространствѣ ея нѣтъ ни заселеній ни сообщеній; только д. Кулеба находится въ среднѣ ея, и служитъ станціей по весьма дурной дорогѣ къ Арынцасу.

Деревня Горожданцева, — чуть не крайній сѣверный пунктъ заселенія по р. Тартасу. Выше ея находятся только три небольшія деревушки. Вниз по Тартасу, по обоимъ берегамъ его, населеніе довольно густо; крестьяне зажиточны; важнѣйшіе ихъ промыслы скотоводство и славъ лѣса въ Омскъ. Здѣсь, какъ и по берегамъ Тары, живетъ много раскольниковъ.

Отъ д. Горожданцевой не существуетъ никакого прямого сообщенія съ Восточною частью Округа: нужно спус-

каться по Тартасу на Югозападъ до д. Шипициной. (: въ 70 вер. отъ Горожданцевой :) и уже оттуда поворачивать на Каинскъ. Можетъ существовать и болѣе прямое сообщеніе съ Каинскомъ чрезъ д. Кузнецову (: на Камь :) и Тюменеву (: на Ичѣ :); но разстояніе до Кузнецовой такъ огромно (: верстъ до 50 :) и затруднительно для проѣзда, что сообщеніе это можетъ установиться только при заселеніи промежуточнаго пространства.

Мишуя Каинскъ, болѣе прямой путь отъ Горожданцевой къ Томску можетъ идти только къ Юговостоку на д. Балманъ, крайнее сѣверное заселеніе по р. Оми, въ 90 верстахъ къ Сѣверовостоку отъ Каинска. Путь этотъ долженъ проходить на протяженіи почти до 80-ти верстъ, чрезъ р. Ичу и касаясь верховьевъ рѣкъ Камы и Узаклы. — По этому направленію встрѣчаются только заимка Шеломешцова въ верховьяхъ Камы и д. Новосибирцева на Ичѣ; къ Югу отъ него до границъ Нижнекаинской волости, почти на сто верстъ нѣтъ никакого населенія, кромѣ нѣсколькихъ бѣдныхъ татарскихъ деревушекъ, крестьянскихъ заимокъ и деревень Кузнецовой и Тюменевой. Объ этомъ пространствѣ мы не имѣемъ точныхъ свѣдѣній, и потому не можемъ сказать, въ какой степени возможно здѣсь проведеніе дороги. Думаемъ, впрочемъ, что по берегамъ рѣкъ, прорывающихся эту мѣстность, могутъ образоваться заселенія, и тѣмъ устранится одно изъ важнѣйшихъ препятствій къ устройству сообщенія, — пустышность пространства.

Деревня Балманъ соединяется съ Каинскомъ р. Омью и рядомъ распо-

ложенных по берегамъ ея селеній. Селенія эти довольно богаты; близость города, хотя и незначительнаго, даетъ крестьянамъ возможность къ вѣрному сбыту своихъ произведеній. Особенно выгоденъ для нихъ славъ по Оми дровъ и строеваго лѣса до Каинска. Строевой лѣсъ, добываемый въ верхнихъ Оми, употребляется не только въ прибрежныхъ деревняхъ и въ Каинскѣ, но и въ некоторыхъ селеніяхъ по большому тракту въ Барабинской степи, лиственному лѣсу. Собственно въ Балманѣ жители бѣды и лѣнны.

Мѣстность къ Востоку отъ Балмана особенно важна потому, что именно по ней долженъ проходить тотъ путь, которымъ должно замѣниться чрезвычайное неудобное нынѣшнее сообщеніе чрезъ Барабинскую степь. На всемъ пространствѣ отъ Балмана, по прямому направленію къ Томску, до границъ Томскаго Округа, нѣтъ ни одного селенія; это пространство покрыто болотомъ, которое начинается почти отъ самой нынѣшней дороги и верстахъ въ

тридцати отъ нея уже считается не проходимымъ. Только зимой посѣщаютъ эту мѣстность звѣроловы и лѣсопромышленники, но глубокіе снѣга дѣлаютъ и зимній путь почти невозможнымъ. Кромѣ Оми, которая, начинаясь на самой границѣ Томскаго Округа, прорѣзываетъ эту мѣстность почти по направленію къ Сѣверовостоку отъ Балмана, здѣсь нѣтъ ни рѣкъ, ни рѣчекъ; только рѣка Каргатъ появляется на Югѣ этого пространства. Трудно рѣшить, возможно ли заселеніе этой пустыни? Чтожъ касается до сообщенія, то единственную возможность къ нему представляютъ, и при томъ не на всемъ протяженіи, берега р. Оми, которые хотя также болотисты и пустыни, какъ и все остальное пространство, но болота прерываются здѣсь иногда мѣстами болѣе возвышенными. (\*)

*В. Вагинъ.*

*(Продолженіе будетъ.)*

(\*) Вотъ что пишетъ намъ одинъ изъ Засѣдателей Каинскаго Земскаго Суда, которому эта мѣстность вполне известна: «По р. Оми, выше д. Болманской по низкому болотистому съ аллапами и займищами (мѣстныя выраженія) мѣстоположенію, земель, способныхъ къ заселенію и воздѣлыванію нисколько нѣтъ. Отъ с. Осиновые—колки, стоящаго на большой дорогѣ, съ Сѣверу по рѣкѣ Оми до Балмана, мѣсто твердое, для хлѣбопашества удобное и заселенное, но въ сторону отъ Оми, въ правую руку къ д. Калмаковой, стоящей также на большой дорогѣ, въ разстояніи по оной отъ Осиноваго въ 30 вер., мѣста найдутъ уже жидкія, болотистыя, солонцоватыя, между коими есть въ небольшомъ количествѣ не высокія гривы, на коняхъ только по необходимости папнутъ крестьяне, живущіе въ пяти небольшихъ деревушкахъ, между Омью и Калмаковой къ озеру Убинскому. Сообщеніе отъ большой дороги (т. е. отъ с. Осиновыхъ колокъ) до селеній къ Балману бываетъ лѣтомъ и зимой. Отъ Балмана далѣе на Сѣверъ въ Шарымъ прежде ѣздили Русскіе, но только уже зимой, сперва на бывшіе Иткульскіе Татарскіе юрты, потомъ чрезъ р. Ичу, по вершинамъ рѣки Тартаса, (подъ названіемъ лужки) лѣсомъ и далѣе аллапами, называемыми ганганъ и ря-

