



УДК 93

DOI 10.22162/2500-1523-2019-3-394-406

## Умётная система заселения трактов в Астраханской губернии

*Сергей Степанович Белоусов*<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Калмыцкий научный центр РАН (д. 8, ул. И. К. Илишкина, 358000 Элиста, Российская Федерация)  
кандидат исторических наук, старший научный сотрудник  
ORCID: 0000-0001-7614-3516. E-mail: sbelousovelista@mail.ru

**Аннотация.** *Введение.* В статье исследована система заселения Астраханской губернии умётами — небольшими по численности поселениями, созданными в целях обслуживания трактов, имеющих важное значение для экономического и административного развития региона. Рассмотрены причины, цели, содержание и результаты умётной политики. *Цель* статьи — осветить одну из малоизвестных страниц в истории заселения Астраханской губернии, раскрыв причины, цели, содержание и результаты проводившейся государством в XIX в. умётной политики. *Методы.* В процессе изучения использовались сравнительно-исторический и историко-генетический методы умётной политики. Источниковую базу исследования составили материалы Государственного архива Астраханской области, учреждений государственной статистики, Полного собрания законов Российской империи, воспоминания отдельных лиц. *Выводы.* Автор приходит к выводу о том, что обращение к умётной системе заселения было вызвано, с одной стороны, тяжёлыми природными условиями региона, с другой — необходимостью освоения сухопутных путей сообщения, непосредственно и косвенно влияющих на уровень экономического развития. Идея умётной системы была сформулирована и реализована на практике государственными властями, которые определяли порядок и условия заселения, размеры населенных пунктов и контингент поселян. Умётная система сыграла положительную роль в освоении переселенцами Крымского и солевозных трактов, пролежавших в зоне, не благоприятной для проживания человека. Она также способствовала формированию в краю кочевников сети стационарных поселений, которые создавали предпосылки для преобразований в кочевых обществах.

**Ключевые слова:** Астраханская губерния, калмыки, умётная система заселения, переселенцы, Крымский и солевозные тракты

**Благодарности.** Исследование проведено в рамках государственной субсидии — проект «Комплексное исследование процессов общественно-политического и культурного развития народов Юга России» (№ госрегистрации: АААА-А19-119011490038-5).

Для цитирования: Белоусов С. С. Умётная система заселения трактов в Астраханской губернии. Монголоведение. 2019; (3): 394-406. DOI: 10.22162/2500-1523-2019-3-394-406.

UDC 93

DOI 10.22162/2500-1523-2019-3-394-406

## The Road-Related Peopling of Astrakhan Governorate: Revisiting the System of Umyot Settlements

Sergey S. Belousov<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Kalmyk Scientific Center of the RAS (8, Ilishkin St., Elista 358000, Russian Federation)  
Cand. Sc. (History), Senior Research Associate  
ORCID: 0000-0001-7614-3516. E-mail: sbelousovelista@mail.ru

**Abstract.** *Introduction.* The article examines the system of umyots (Rus. *умёт*) that had been used to facilitate the peopling of Astrakhan Governorate. Those were minor settlements established to maintain roads significant for the economic and administrative development of the region. The paper provides an insight into the reasons, goals, contents, and results of the policy. *Goals.* The study seeks to investigate the unexplored aspect in the history of the peopling of Astrakhan Governorate's lands. *Methods.* The comparative historical and historical genetic methods were employed to deal with the umyot policy. *Materials.* The paper analyzes documents housed by the State Archive of Astrakhan Oblast and once issued by public statistical departments, ones contained in the Complete Collection of Laws of the Russian Empire and memoirs of certain individuals. *Conclusions.* It is concluded the use of the umyot system was caused, on the one hand, by severe natural conditions, and, on the one hand, by the need to develop land routes that directly and indirectly affected the level of economic development. This idea was formulated and implemented by government authorities who determined the order and conditions of the peopling, sizes of settlements, and population structure of colonists. The umyot system played a positive role in the development of the Crimean and Solevozny (Rus. 'salt transportation') roads to have run across areas unfavorable for human habitation. It also facilitated the establishment of a network of stationary settlements in the nomadic territories, thus, predetermining further transformations within nomadic communities.

**Keywords:** Astrakhan Governorate, Kalmyks, umyot system of peopling, colonists, Crimean and Solevozny roads

**Acknowledgments.** The reported study was funded by government subsidy — project name 'Socio-Political and Cultural Development of South Russia's Peoples: a Comprehensive Research of Respective Processes' (state reg. no. AAAA-A19-119011490038-5).

**For citation:** Belousov S. S. The Road-Related Peopling of Astrakhan Governorate: Revisiting the System of Umyot Settlements. Mongolian Studies. 2019; (3): 394-406. DOI: 10.22162/2500-1523-2019- 3-394-406.

## Введение

На процесс освоения Астраханской губернии переселенцами большое влияние оказывали природные, политические, демографические и иные условия, что предопределило многообразие различных форм, методов и систем заселения. Одной из таких систем заселения была умётная, которую власти применили в процессе освоения Крымского и солевозного трактов в XIX – начале XX вв. Данная система историками специально не изучалась, обычно исследователи ограничивались только упоминанием о ней. Более всего материалов по истории умётной системы содержится в работах исследователей, занимавшихся изучением прошлого соляной промышленности Нижнего Поволжья: Д. Гаврилова [Гаврилов 1869], А. Головащенко [Головащенко 1877], Т. М. Акимовой [Акимова 1936], И. И. Шульги [Шульга 2008].

Отдельные сведения о ней встречаются также в трудах историков И. В. Борисенко [Борисенко 1991], С. С. Белоусова [Белоусов 2014] и в коллективных обобщающих трудах, посвященных истории субъектов Нижнего Поволжья [Очерки истории 1993; Очерки истории 1995; История Астраханского края 2000; История Калмыкии 2009]. Интересный материал об умётах содержится также в работе краеведа А. Клушина, посвящённая истории образованного из умёта с. Александровки [Клушин 2018].

Цель статьи — осветить эту малоизвестную страницу в истории заселения Астраханской губернии, раскрыв причины, цели, содержание и результаты умётной политики.

В процессе изучения использовались сравнительно-исторический и историко-генетический методы исследования. Источниковую базу составили материалы Государственного архива Астраханской области, учреждений государственной статистики, Полного собрания законов Российской империи, воспоминания отдельных лиц.

## Основная часть

Умётная система заселения трактов возникла в Астраханской губернии в связи с началом в ней в середине XVIII в. государственной разработки соляных месторождений. Первоначально основные усилия правительства направлялись на организацию добычи соли на крупнейшем месторождении России — Эльтонском озере, возле ко-

торого был учреждён промысел и была сформирована необходимая для его функционирования инфраструктура. Для транспортировки добытой соли власти пригласили всех желающих, а для её складирования (перед отправкой в другие губернии) построили на левом берегу р. Волги специальные соляные амбары.

Желание перевозить соль изъявили чумаки, происходившие в основном из государственных крестьян современных Полтавской, Черниговской и Харьковской областей Украины. Вскоре выяснилось, что чумакам каждый раз ездить на о. Эльтон за солью из мест своего проживания, перевозить её к волжским пристаням, потом возвращаться домой, неудобно, поэтому им разрешили селиться на левом берегу Волги вблизи соляных складов (амбаров). В императорском указе от 15 марта 1754 г. говорилось, что «всем тем малороссиянам, кои там обретаются и к возке соли обзаводились волами и всякими припасами, как при Саратове, так и при Дмитровске, на луговой, а не нагорной стороне, позволить жительство иметь и скот свой пасти, лес рубить на починку их телег свободно, ибо, ежели им того дозволено не будет, и увидят себе в том от граждан тесноту, то б не могли они отойти в свои отечества, откуда уже выслать их будет не без труда» [ПСЗ РИ 1830: 40–41]. Текст документа ясно свидетельствует о том, что правительство было сильно заинтересовано в услугах профессиональных перевозчиков грузов и потому стремилось закрепить их на постоянное жительство в Астраханской губернии. Солевозчикам предоставили высокие земельные наделы в размере 30 дес. на мужскую душу, и ещё дополнительно по 30 дес. на мужскую душу в качестве поощрительной меры, если они обещали продолжать заниматься соляным извозом. Земли им отводились хорошего качества и в удобных местах.

Созданные государством благоприятные условия для хозяйственной деятельности чумаков привлекли в край новых переселенцев. Солевозчики основали слободы: Покровская, Николаевская, Узморье, Пестровка, Котово и др. От слобод Николаевская и Покровская к озеру Эльтон были проложены солевозные тракты и вырезаны для каждого из них прилегающие территории, на расстояние 40 вёрст в глубь степи, правда, в 1832 г. размеры этих территорий были уменьшены до 10 вёрст [Шульга 2008: 157]. Отведенная солевозным трактам земля предназначалась как для

проезда, так для прокормления скота чумаков и считалась казённой собственностью.

Наиболее протяженный тракт к о. Эльтон начинался от слободы Покровской — его длина составляла 274 версты, дорога от слободы Николаевской простиралась на расстояние 127 в. Начиная от упомянутых слобод, которые все располагались вблизи р. Волги, и до о. Эльтон не имелось ни одного поселения, где возчики и волы могли отдохнуть, пополнить запасы воды, продовольствия и двигаться дальше. И воду, и продукты чумакам приходилось возить с собой, что было достаточно неудобно. Тракты пролегали в местности неблагоприятной для проживания человека, поскольку здесь отсутствовали водные источники, летом царила жара, остро ощущался дефицит земель, пригодных для развития земледелия и даже скотоводства. При таких условиях создавать сколь-нибудь значительные поселения вдоль солевых трактов не имело смысла, поэтому власти для их обслуживания решили ограничиться учреждением на них умётов — маленьких придорожных поселений из одного–двух дворов. Чтобы привлечь в них на постоянное жительство людей, были введены налоговые льготы финансового и хозяйственного характера.

В обязанности жителей умётов входили: поддержание в чистоте и исправности устроенных властями для путников колодцев, платная доставка почты от слободы Николаевской до о. Эльтон и обратно, перевозка проезжавших по делам службы чиновников и предоставление им станционной комнаты, уход за заболевшими солевозчиками и их волами. За данные услуги умётчики освобождались от всех государственных податей и повинностей [Гаврилов 1869: 267], кроме того, каждый их двор получил в пользование по 105 десятин удобной земли для занятия земледелием и скотоводством.

В начале 1830-х гг. умётчиков наделили землей, и они приступили к исполнению своих обязанностей. Возникшие на трактах умёты располагались на расстоянии 6 вёрст друг от друга, но были и такие, интервал между которыми составлял 2, 11, 15 вёрст.

Солевозный тракт от слободы Покровской к оз. Эльтон действовал до 1850 г., затем его закрыли ввиду нерентабельности. Всего, по данным местных краеведов, на нём было положено начало 21 населенному пункту.

На тракте от слободы Николаевская до оз. Эльтон было учреждено 22 урёта, которые в 1859 г. насчитывали 30 дворов и 432 жителя (219 муж. и 213 жен.) [Списки населенных мест 1861: 23–24].

В 1860-е гг. на данном тракте побывал некто Д. Гаврилов, написавший впоследствии под впечатлением увиденного в поездке статью «Елтонский соляной промысел», опубликованную в 1869 г. в одном из номеров журнала «Русский вестник» [Гаврилов 1869].

Гаврилов так описывал природу местности, через которую проходил Николаевский солевозный тракт: «С рассветом представилась глазам нашим безотрадная картина плоской степи, с низенькою полусгоревшей уже травой; ни деревцо, ни кустик, ни возвышения; ни ручеек не оживляют этой печальной местности. Изредка попадаются едва заметные углубления степи, в которых ещё не совсем пересохла весенняя вода, называемые здесь „лиманами“: на них трава посвежее и годится для сенокоса <...> Вода для питья добывается только из колодцев, и то не совсем пресная: чем ближе к Елтону, тем заметнее в ней соленый вкус» [Гаврилов 1869: 270]. О самом тракте он писал: «Определенной дорожной линии по солевозному тракту нет; всякий едет, где находит более удобным; множество колеи прорезано на всей десятиверстной ширине тракта соляным транспортом, тянущимся беспрерывно от Елтона к Волге. Дорога совершенно ровная, вообще довольно гладкая, и в сухое время была бы удобна для езды, если бы не пыль, лежащая густым слоем по всей степи. Поднимаемая ветром и тяжёлыми ногами волов пыль, она буквально ослепляет и задушает едущего, пробирается всюду, на платье и за платье, в чемоданы и ящики. Ветер, легко разыгрывающийся в ровной степи, образует настоящие пыльные тромбы; мы несколько раз видели как пыльные столбы, крутятся, словно на оси, мчались по степи, и, что замечательно, иногда не по направлению ветра, но в разные стороны, как бы играя и резвясь» [Гаврилов 1869: 271].

Природные условия накладывали свой отпечаток на повседневную жизнь и хозяйственные занятия урётчиков, большинство которых являлись потомками государственных крестьян, переселившихся из центральных и восточных губерний современной Украины. Д. Гаврилов отмечал отрицательные последствия влияния климата на здоровье жителей урётов: «Зной и засуха — постоянные явления здешнего лета, вследствие совершенного отсутствия лесов

и вод. Надобно думать, что эти условия климата, в соединении с дурнокачественной водой, действуют не совсем хорошо на здоровье жителей; умётчики, условия жизни которых вообще не хуже, если не лучше, чем у большинства русских крестьян, не могут похвалиться здоровьем; те, которых мы видели, вообще сложены не сильно, многие даже хилы; лихорадки и тифоидальные горячки нередки; в путешествии нашем мы застали в одном умёте большую половину жителей больными горячкой, а остальных переболевшими той же болезнью» [Гаврилов 1869: 271].

Несмотря на тяжёлые условия жизни, умётчики не покидали умётов, так как их содержание приносило хорошие доходы, что позволяло жить зажиточно [Гаврилов 1869: 268]. Умётчики, помимо содержания умётов, занимались также разведением скота и хлебопашеством, при этом последнее занятие из-за безводия и нашествий сусликов было развито в меньшей степени.

Численность населения умётов постоянно увеличивалась, но не вследствие миграционного притока, а в результате естественного прироста. Семьи разрастались, но не разделялись, поскольку это было невыгодно в экономическом отношении. Дело в том, что земля и право пастьбы скота предоставлялись только одной семье, выделившийся из семьи не имел права на земельный надел и пастьбу скота, ибо он уже не являлся содержателем умёта. По этой причине каждый умётчик предпочитал жить одной большой семьёй — двором, в состав которого входили несколько семей. Должность умётчика была наследственной, в случае его смерти или невозможности либо нежелания исполнять обязанности содержания умёта она передавалась другому члену семьи. Если умётчик не выполнял взятых на себя обязательств или был плохого поведения, то власти отстраняли его от работы и заключали договор с другим человеком, но обязательно из числа членов той же семьи. Такая система способствовала укреплению стабильности состава населения умётов.

На рубеже 1860–1870-х гг. в жизни умётчиков Николаевского тракта наступили большие перемены, вызванные главным образом закрытием в 1864 г. государственной разработки соли на о. Эльтон и передачей соледобычи частным лицам. По этой причине, а также ещё и потому, как считает А. Головащенко, что умётчики перестали добросовестно выполнять свои обязанности по содержанию умётов

[Головащенко 1877: 36], власти приняли решение отказаться от услуг умётчиков. В 1870 г. умёты закрыли, а их жителей переселили в один умёт, образовав в 1871 г. на его основе село Александровку. В 1871 г. поселение насчитывало 56 дворов и 541 чел., а к 1916 г. его население возросло до 175 дворов и 1 066 жителей [Клушин 2018].

Оставшиеся после наделения землёй нового поселения земли бывших умётчиков были разбиты на 8 участков (не менее 10 вёрст в длину каждый) и сданы в аренду 8 крестьянам Царевского уезда Астраханской губернии. За право пользоваться арендными участками на них возложили обязанности иметь на каждом участке по 2 почтовые тройки лошадей, экипаж для перевозки людей и проводника, поддерживать в надлежащем состоянии и ремонтировать колодцы, оказывать помощь фурщикам (лечить за свой счёт их заболевший скот и ремонтировать поломанные фуры), охранять от потрав скотом и распашек посторонними лицами прилегающие к тракту пастбища и сенокосные места. Арендаторы, таким образом, должны были выполнять многие функции бывших умётчиков.

За содержание станций каждому арендатору предоставили право пользоваться от 50 до 175 дес. земли, за присмотр за колодцем — от 52 до 105 дес., а также бесплатно выпасать в количестве от 150 до 370 голов крупного и от 400 до 1 300 голов мелкого скота на своём участке. Кроме этого, им разрешили косить сено в лиманах по тракту [Головащенко 1877: 30].

После упразднения Покровского и Николаевского солевозных трактов соль с озера Эльтон стали возить по тракту в слободу Владимировку, где её перегружали на пристани в баржи и отправляли в поволжские губернии России. На этом тракте были учреждены 6 умётов, обслуживающие солевозцев на о. Эльтон. От упомянутой слободы в 1867 г. был проложен солевозный тракт на озеро Баскунчак, которое со второй половины 1860-х гг. стало основным объектом соледобычи в Астраханской губернии. Длина тракта составляла 50 верст, ширина — от 10 до 30 верст. В 1874 г. власти заключили контракт сроком на 12 лет с умётчиками данного тракта; согласно которому каждый из них за содержание одной тройки лошадей с экипажем получал право пользоваться от 100 до 150 дес. земли и выпасать по 50 голов крупного и 500 голов мелкого скота [Головащенко 1877: 21].

С 1865 по 1885 гг. в Астраханской губернии велась разработка соляного месторождения на горе Чапчачи, от которой был проложен солевозный тракт к расположенному от неё в 83 верстах озеру Баскунчак. От горы Чапчачи соль доставлялась к Баскунчакскому соляному промыслу, а оттуда в слободу Владимирскую. Для обслуживания солевозного тракта Чапчачи – Баскунчак были устроены 4 умёта, которые взяли в аренду астраханские купцы на тех же условиях, как и арендаторы участков тракта: Баскунчак – Владимировка [Головащенко 1877: 35].

Умётная система была применена для освоения Крымского тракта, имевшего большое значение для экономической жизни региона. По тракту осуществлялась перевозка грузов из г. Астрахани в Область войска Донского, а также в города Владикавказ, Чёрный Яр, Ставрополь и обратно. Он пролегал через центральную часть Калмыцкой степи, связывая воедино все её районы, способствуя тем самым их прямому сообщению с губернскими и уездными городами Астраханской и Ставропольской губерний, Области войска Донского. Помимо всего прочего, Крымский тракт соединял Астраханско-Кизлярский и Царицынско-Ставропольский тракты, что значительно облегчало управление селениями последнего.

На Крымском тракте и его ответвлениях было избрано для поселений 34 места, из них 15 приходились на центральное направление. В 1863–1865 гг. переселенцами на нём было основано 6 небольших посёлков, которые все располагались в относительно благоприятных для проживания человека местах в районе Ергенинской возвышенности, в остальных же местах желающих поселиться из-за тяжелейших природных условий так и не нашлось. Таким образом, незаселенным остался большой участок тракта, пролежавший по низменной степи между поселениями Астраханского уезда и Ергенинской возвышенности. Так как желающих поселиться здесь и не предвиделось, то власти решили прибегнуть к умётной системе заселения.

23 февраля 1876 г. вышел специальный указ, объявивший о создании на контрактной основе умётов на незаселенных местах Крымского тракта. В начале 1880-х гг. взять в содержание 3 умёта согласились калмык, русский крестьянин и купец, однако оставались ещё 5 урочищ, на которые никто не пожелал поселиться. Люди от-

казывались там водворяться из-за песчанистой почвы и отсутствия водных источников, сенокосов, пастбищ [ГА АО. Ф. 1. Оп. 11. Д. 210. Л. 11]. «Ввиду таких причин нужно полагать, — отмечал в своём рапорте 5 августа 1885 г. в Департамент общих дел Министерства государственных имущества Главный попечитель калмыцкого народа Н. О. Осипов, — что в заселении тракта едва ли представляется возможность...» [ГА АО. Ф. 1. Оп. 9. Д. 672. Л. 11об.].

Вскоре против поселения на тракте умётчиков выступили калмыки, которые были недовольны тем, что содержатели умётов начали наращивать скотоводство в торговых целях и тем самым стеснять калмыков в пастбищах. В мае 1885 г. общество калмыков Икицохуровского улуса приговором постановило ходатайствовать о недопущении крестьян селиться умётами и предложило принять на себя их обязательства по отбыванию подводной повинности. Калмыков поддержал Главный попечитель калмыцкого народа Н. О. Осипов, заметив, что умётчики не приносят особой пользы, он внёс предложение, чтобы после истечения срока новые контракты не заключались без предварительного одобрения их калмыками [ГА АО. Ф. 1. Оп. 9. Д. 672. Л. 12об.], а если правительство всё же сочтёт необходимым продолжить курс по привлечению переселенцев к заселению умётов Крымского тракта, то им отвести земельные наделы, что облегчит контроль администрации за выпасаемым количеством скота [ГА АО. Ф. 1. Оп. 9. Д. 672. Л. 13].

Н. О. Осипов разработал новый вариант проекта контракта с умётчиками, который в 1886 г. был утверждён Министерством государственных имуществ. По нему умётчик обязывался в течение 2-х лет выстроить в умёте дом со всеми положенными службами, постоянно иметь наготове две тройки лошадей со сбруей, повозкой и ямщиком, за это ему предоставлялось право бесплатно пользоваться 150 дес. калмыцкой земли и выпасать на калмыцких землях скот в количестве 50 голов крупного и 500 голов мелкого скота [ГА АО. Ф. 1. Оп. 11. Д. 210. Л. 32].

### **Заключение**

С помощью умётной системы заселения удалось освоить тракты, имеющие важное значение для экономики, но пролежавшие в зоне, неблагоприятной для проживания человека. Вдоль них была создана

сеть маленьких поселений, некоторые из которых впоследствии разрослись и повысили свой статус до уровня селений и посёлков. Для административно-территориальных образований казахов и калмыков Астраханской губернии — «Калмыцкой степи» и «Внутренней киргизской орды» умёты имели большое значение ещё и потому, что они способствовали формированию в краю кочевников сети стационарных поселений.

Необходимо отметить, что возникновение умётной системы заселения было вызвано, с одной стороны, тяжёлыми природными условиями региона, с другой — необходимостью освоения сухопутных путей сообщения, непосредственно и косвенно влияющих на уровень экономического развития. Идея заселения дорог умётами была сформулирована и реализована на практике государственными властями, которые определяли порядок и условия заселения, размеры населенных пунктов и контингент поселян.

#### Источники

ГА АО — Государственный архив Астраханской области.

#### Sources

[State Archive of Astrakhan Oblast].

#### Литература

- Акимова 1936 — *Акимова Т. М.* Поволжские чумаки. Исторический очерк о поволжских украинцах. Саратов: Саратовск. кр. изд-во, 1936. 34 с.
- Белоусов 2014 — *Белоусов С. С.* Государственная политика по формированию сети стационарных поселений на калмыцких землях Нижнего Поволжья и Степного Предкавказья (вторая половина XVIII–XIX вв.) // *History and Historians in the Context of the Time*. 2014. Vol (13). № 2. С. 68–75.
- Борисенко 1991 — *Борисенко И. В.* Очерки исторической географии Калмыкии. Дооктябрьский период. Элиста: Калм. ин-т общ. наук АН СССР, 1991. 299 с.
- Гаврилов 1869 — *Гаврилов Д.* Елтонский соляной промысел. Из путевых заметок // *Русский вестник*. Т. 83. № 9. 1869. С. 265–289.
- Головащенко 1877 — *Головащенко А.* Соляные промыслы Астраханской губернии // *Труды Астраханского губернского статистического комитета*. Вып. 5. Астрахань: Тип. Астраханск. губ. статист. комитета, 1877. С. 1–46.

- История Астраханского края 2000 — История Астраханского края. Астрахань: Изд-во Астраханск. гос. пед. ун-та, 2000. 1122 с.
- История Калмыкии 2009 — История Калмыкии с древнейших времен до наших дней. Т. I. Элиста: Герел, 2009. 848 с.
- Клушин 2018 — *Клушин А.* Село Александровка [электронный ресурс] // <https://bykovo-media.ru/podshivka/selo-aleksandrovka> (дата обращения: 20.08.2019).
- Очерки истории 1993 — Очерки истории Саратовского Поволжья / под ред. И. В. Пороха. Т. 1. Саратов: Изд-во Саратовск. ун-та, ИИЦ АО «Заволжье», 1993. 271 с.
- Очерки истории 1995 — Очерки истории Саратовского Поволжья / под ред. И. В. Пороха. Т. 2. Саратов: Изд-во Саратовск. ун-та, 1995. 316 с.
- ПСЗ РИ 1830 — Полное собрание законов Российской империи/. Собрание 1. Т. XIV. СПб.: Тип. II Отделения собственной Его Императорского величества канцелярии, 1830. С. 40–41.
- Списки населенных мест 1861 — Списки населенных мест Российской империи, составленные и издаваемые Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел. Вып. 2. Астраханская губерния. СПб: Центр. статист. комитет Мин-ва внутренних дел, 1861. XVI, 51 с.
- Шульга 2008 — *Шульга И. И.* Поволжские солевозчики // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. 2008. № 5. С. 156–159.

### References

- [Complete Collection of Laws of the Russian Empire]. Coll. 1. Vol. XIV. St. Petersburg: Department Two of His Own Imperial Majesty's Chancellery, 1830. Pp. 40–41. (In Russ.)
- [History of Astrakhan Lands]. Astrakhan: Astrakhan State Pedagogical University, 2000. 1122 p. (In Russ.)
- [History of Kalmykia from the Earliest Times to the Present Days]. Vol. I. Elista: Gerel, 2009. 848 p. (In Russ.)
- [Lists of Settlements of the Russian Empire Compiled and Published by the Central Statistical Committee of the Internal Affairs Ministry]. Is. 2: Astrakhan Governorate. St. Petersburg: Central Statistical Committee of Internal Affairs Ministry, 1861. XVI, 51 p. (In Russ.)
- [Saratov Lands of the Volga Region: Historical Essays]. I. V. Porokh (ed.). Vol. 1. Saratov: Saratov State University, Zavolzhye, 1993. 271 p. (In Russ.)
- [Saratov Lands of the Volga Region: Historical Essays]. I. V. Porokh (ed.). Vol. 2. Saratov: Saratov State University, 1995. 316 p. (In Russ.)
- [State Archive of Astrakhan Oblast].

- Akimova T. M. [The Volga Chumaks: a Historical Sketch of the Volga Ukrainians]. Saratov: Saratov Krai Publ., 1936. 34 p. (In Russ.)
- Belousov S. S. State policy on the formation of a network of stationary settlements on Kalmyk lands in the Lower Volga Region and steppe Ciscaucasia (the second half of the 18<sup>th</sup> – 19<sup>th</sup> centuries). *History and Historians in the Context of the Time*. 2014. Vol (13). No. 2. Pp. 68–75. (In Russ.)
- Borisenko I. V. [Essays on Kalmykia's Historical Geography: the Pre-October Era]. Elista: Kalmyk Institute of Social Sciences (USSR Acad. of Sc.), 1991. 299 p. (In Russ.)
- Gavrilov D. The Elton lake saltern: travel notes. *Russkiy vestnik*. 1869. Vol. 83. No. 9. Pp. 265–289. (In Russ.)
- Golovashchenko A. Salterns of Astrakhan Governorate. In: [Transactions of Astrakhan Governorate Statistical Committee]. Astrakhan: Astrakhan Govern. Statist. Committee, 1877. Is. 5. Pp. 1–46. (In Russ.)
- Klushin A. [The Village of Aleksandrovka]. An Internet resource: <https://bykovo-media.ru/podshivka/selo-aleksandrovka> (accessed: August 20, 2019). (In Russ.)
- Shulga I. I. The Volga salt carriers. *Vestnik of Saratov State Socio-Economic University*. 2008. No. 5. Pp. 156–159. (In Russ.)