W 505/39

Секретно.

СБОРНИКЪ

ГЕОГРАФИЧЕСКИХЪ, ТОПОГРАФИЧЕСКИХЪ и СТАТИСТИЧЕСКИХЪ

МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗІИ.

ВЫПУСКЪ LVI.

Памиры, капитана **Кузнецова.** Рекогносцировка путей: 1) Ташъ-курганъ-Сарезъ, 2) Марканъ-су-Кашгаръ и 3) Кашгаръ-Сарыколъ-Рангъ-куль, капитана **Бедряга.** Извлеченіе изъ отчета капитана **Ванновскаго** о поѣздкѣ въ Рушанъ и Дарвазъ. Статистическія свѣдѣнія о Дерегезскомъ, Кучанскомъ, Буджнурдскомъ и Келатскомъ округахъ и краткій очеркъ Хорасана, **П. М. Власова.** Миранзайская экспедиція, поручика **Гордона.** Извлеченіе изъ отчета о народной переписи въ Индіи въ 1891 году, **Г-на Блэка.**

Изданіе Военно-Ученаго Комитета Главнаго Штаба.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Военная Типографія (въ зданіи Главнаго Штаба).
1894.

W 505
39

Секретно.

СБОРНИКЪ

ГЕОГРАФИЧЕСКИХЪ, ТОПОГРАФИЧЕСКИХЪ и СТАТИСТИЧЕСКИХЪ

МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗІИ.

ВЫПУСКЪ LVI.

Памиры, капитана **Кузнецова.** Рекогносцировка путей: 1) Ташъ-курганъ-Сарезъ, 2) Марканъ-су-Кашгаръ и 3) Кашгаръ-Сарыколъ-Рангъ-куль, капитана **Бедряга.** Извлеченіе изъ отчета капитана **Ванновскаго** о поѣздкѣ въ Рушанъ и Дарвазъ. Статистическія свѣдѣнія о Дерегезскомъ, Кучанскомъ, Буджнурдскомъ и Келатскомъ округахъ и краткій очеркъ Хорасана, **П. М. Власова.** Миранзайская экспедиція, поручика **Гордона.** Извлеченіе изъ отчета о народной переписи въ Индіи въ 1891 году, **Г-на Блэка.**

Изданіе Военно-Ученаго Комитета Главнаго Штаба.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Военная Типографія (въ зданіи Главнаго Штаба).
1894.

ПАМИРЫ.

(Изъ сообщенія генеральнаго штаба капитана *Кузнецова*).

Въ 1892 году, будучи командированъ для изслѣдованія путей, ведущихъ изъ Каратегина черезъ Дарвазъ на Памиры, я, по окончаніи командировки, былъ назначенъ начальникомъ отряда, оставленнаго на зиму на Памирѣ.

До меня Памиры уже были изслѣдованы и весьма обстоятельно подполковниками Путятой и Громбчевскимъ и капитаномъ Скерскимъ. Я только могу нѣсколько пополнить эти свѣдѣнія, какъ пробывшій на Памирахъ болѣе года съ отрядомъ, при военной обстановкѣ, требующей развѣдокъ въ самомъ широкомъ смыслѣ этого слова, и при имѣніи метеорологической станціи подъ руками.

Въ силу необходимости, Памиры я долженъ раздѣлить на двѣ части—на восточные и западные. Необходимость эта вытекаетъ изъ данной мнѣ инструкціи, въ которой границы развѣдокъ опредѣлены были слѣдующія: на сѣверѣ Заалайскій хребетъ, на востокѣ Сарыкольскій, на югѣ озеро Зоръ-куль и хребетъ Гиндукушъ и на западѣ владѣнія Рушана и Шугнана въ границахъ, выясненныхъ въ 1892 году, т. е. отъ вершинъ Язгулемскаго хребта на селеніе Кара-Курганъ, далѣе, нѣсколько восточнѣе, укр. Сарезъ, вверхъ по рѣкѣ Большой Марджанай на озеро Яшиль-Куль, перевалы Кой-Тезекъ и Масъ на озеро Зоръ-Куль. Это очерченное пространство, какъ фактически подвластное Россіи, мнѣ значительно болѣе знакомо и я его называю—„Восточные Памиры“. Западные же Памиры представляютъ собою владѣнія Рушана, Шугнана и Вахана. Эта часть Памировъ мнѣ извѣстна только по распросамъ, ибо рекогносцировки здѣсь не производились.

Приступая къ описанію Восточныхъ Памировъ, я долженъ замѣтить, что съ долины Алая Заалайскій хребетъ, такъ сказать,

преддверіе Памировъ, кажется слишкомъ высокимъ, угрюмымъ и величественнымъ относительно самой долины. Вершины этого хребта покрыты вѣчнымъ снѣгомъ и почти весь день окутаны облаками. Но это впечатлѣніе, увеличивающееся отъ загадочности самихъ Памировъ и представляющееся воображенію грандіознымъ, тотчасъ же утрачивается, какъ только путешественникъ появится на Памирахъ, ибо собственно Памиры представляютъ собою горную страну, не ниже 12,000 ф. надъ уровнемъ моря, съ незначительными относительно горными хребтами внутри, дающими весьма обыкновенное впечатлѣніе. И только на югѣ хребты эти пріобрѣтаютъ болѣе внушительный видъ, а также на западѣ, гдѣ долины рѣкъ углубляются по мѣрѣ приближенія къ р. Пянджъ. Памиры можно назвать плоскогоріемъ, но еще нужно прибавить, что на этомъ плоскогорьѣ разбросаны въ опредѣленныхъ направленіяхъ относительно незначительныя горныя цѣпи. Общее направленіе Памирскихъ горныхъ цѣпей и хребтовъ по параллелямъ, съ востока на западъ, причемъ сѣверные ихъ склоны значительно положе южныхъ.

1) Самый южный хребетъ *Гиндукушскій*; расположенъ онъ къ югу отъ рѣкъ—Ваханъ-Дарьи, Вахтжира и Кара-Чукура-Тагдумбаша. Средняя абсолютная высота этого хребта не ниже 19,000 ф. Самый удобный перевалъ черезъ него, по распросамъ, считается Минъ-теке. Онъ ведетъ съ рѣки Тагдумбашъ въ Канджутъ. Закрытъ бываетъ для вьючнаго движенія не болѣе $1^1/_2$ мѣсяцевъ въ году—февраль и половина марта. Въ концѣ 1892 года южная его часть была разработана англичанами, тѣмъ не менѣе, въ началѣ марта 1893 года, черезъ этотъ перевалъ они не могли провести транспортъ съ ручнымъ огнестрѣльнымъ оружіемъ изъ Канджута въ Яркендъ; сообщенія же безъ вьюковъ поддерживалось круглый годъ: такъ, черезъ этотъ перевалъ ходила англійская почта въ Кашгаръ и обратно три—четыре раза въ мѣсяцъ.

Перевалъ Сухсураватъ, или иначе Іонова, ведущій съ Ваханъ-дарьи вверхъ по Бай-карѣ, приводитъ къ долинѣ Ишкомана и Гильгита. Открытъ онъ для вьючнаго движенія съ іюня по сентябрь, а иногда и по октябрь мѣсяцъ и по заявленію генеральнаго штаба капитана Скерскаго для движенія весьма удобенъ.

Перевалъ Борогиль ведетъ изъ Сархада въ тѣ же долины; закрывается для вьючнаго движенія мѣсяца на четыре, начиная съ декабря. Жители Памира считаютъ этотъ перевалъ весьма удобнымъ и поддерживаютъ пѣшее сообщеніе по немъ почти круглый годъ. Главныя затрудненія при движеніи какъ черезъ этотъ перевалъ, такъ равно и черезъ перевалъ Сухсураватъ встрѣчаются уже по спускѣ съ него на южной ихъ сторонѣ, т. е. въ долинѣ рѣки Сухсураватъ.

Изъ другихъ переваловъ черезъ Гиндукушскій хребетъ обращаютъ на себя вниманіе—весьма удобный перевалъ Каликъ и весьма трудные для движенія перевалы—Иршодъ и Даркотъ.

2) *Ваханскій* хребетъ расположенъ съ одной стороны между рѣкою Истыкомъ, озеромъ Зоръ-Куль и рѣкою Памиръ,—съ другой между рѣками Акъ-су и Ваханъ-Дарьей.

Средняя абсолютная высота этого хребта 18,000 ф. Въ восточной его части имѣются два весьма удобныхъ перевала—Урта-бель и Бендерскаго, ведущіе—первый съ рѣки Истыка, а второй съ Большаго Памира въ долину Малаго Памира.

Перевалы эти зимой заносятся снѣгомъ мѣсяца на три, на четыре. Въ западной части Ваханскихъ горъ извѣстенъ еще перевалъ Бургуй, упоминаемый впервые г. Громбчевскимъ и ведущій отъ Бозай-Гумбеза къ озеру Зоръ-куль. О немъ наводилъ справки въ 1892 году штабсъ-капитанъ Бржезицкій, но, въ виду поздняго времени года, конца зимы, онъ не прошелъ этого перевала и вернулся обратно.

3) Между хребтами Гиндукушскимъ и Ваханскимъ въ сѣверо-восточномъ направленіи къ сѣверу отъ рѣкъ Вахтжиръ и Кара-Чукуръ-Тагдумбашъ расположенъ хребетъ *Музтагскій*. Средняя абсолютная высота этого хребта не менѣе 18,000 футъ. Чрезъ него имѣются три перевала: Беикъ, Михманъ-юлы и Кокъ-Турукъ.

Наиболѣе удобны первые два, причемъ Беикъ закрывается мѣсяцевъ на 6, а Михманъ-юлы на 4—5. Черезъ Михманъ-юлы въ 1892 году въ концѣ декабря мѣсяца переселились на урочище Акъ-Ташъ десять киргизскихъ юртъ съ Тагдумбаша, а затѣмъ черезъ него же посылались джигитскіе разъѣзды, но въ январѣ мѣсяцѣ онъ былъ уже занесенъ снѣгомъ. Изъ переваловъ, распо-

ложенныхъ въ направленіи съ запада на востокъ по обѣимъ сторонамъ Музтагскаго хребта, имѣются: на югѣ перевалъ Вахтжиръ съ Ваханъ-Дарьи на Тагдумбашъ и на сѣверѣ, въ мѣстности водораздѣла рѣкъ Акъ-су и Ваханъ-Дарьи, Чиль-Объ. Послѣдній почти не замѣтенъ и открытъ для движенія круглый годъ. Вахтжиръ, хотя тоже открытъ для движенія круглый годъ, но представляетъ собою довольно большое препятствіе.

4) Хребетъ, расположенный между рѣками Акъ-су—Мургъ-абомъ, Аличуромъ и Гунтомъ, съ одной стороны, и Истыкомъ, озеромъ Зоръ-Куль, Памиръ и Ваханъ-Дарьей, съ другой,—носитъ названіе *Памирскаго*.

Средняя абсолютная высота этого хребта до 17,000 футъ. Черезъ него весьма много переваловъ. Укажу на лучшіе изъ нихъ: Харгошъ, съ рѣки Аличура на р. Памиръ, закрывающійся для вьючнаго движенія съ января по мартъ, включительно; Тетеръ-су, съ Аличура на Истыкъ, закрывающійся мѣсяца на два; Масъ, съ Шахъ-Дары, на р. Памиръ, открытый для движенія круглый годъ, и Кой-Тезекъ, ведущій съ рѣки Аличура въ обходъ весьма труднаго пути по озеру Яшиль-Кулю и верховьямъ Гунта, къ селенію Сардымъ. Этотъ послѣдній перевалъ закрывается для движенія съ конца ноября по апрѣль мѣсяцъ включительно. Въ крайней западной своей части Памирскій хребетъ, по разспросамъ, также имѣетъ нѣсколько переваловъ, но, къ сожалѣнію, названія ихъ мнѣ неизвѣстны.

5) Между рѣками Мургъ-абъ—Бартангомъ и Аличуромъ, озеромъ Яшиль-кулемъ и Гунтомъ, расположенъ хребетъ *Аличурскій* (Базаръ-Дара). Средняя абсолютная высота этого хребта до 16,000 футъ. Черезъ него также много переваловъ, укажу только на два наиболѣе посѣщаемыхъ, а именно Нейза-Ташъ, служащій сообщеніемъ съ верховьевъ Аличура на Мургъ-абъ, перевалъ весьма удобный, но закрывающійся для коннаго движенія съ декабря по февраль мѣсяцъ, включительно, и Марджанай, ведущій изъ укрѣпленія Сарезъ къ озеру Яшиль-куль и закрывающійся для коннаго движенія мѣсяцевъ на шесть. Лѣтомъ туземцы предпочитаютъ первый перевалъ, зимою же, для пѣшаго пути—второй. Объясняется это тѣмъ обстоятельствомъ, что перевалъ Нейза-

Ташъ, точно также, какъ и нѣкоторые другіе перевалы Памирскихъ хребтовъ, зимою заносится почти отвѣсною снѣговою грядою, благодаря встрѣчнымъ вѣтрамъ на самыхъ вершинахъ переваловъ. Я полагаю, что если бы черезъ перевалы Нейза-Ташъ, Харгошъ и нѣкоторые другіе поддерживать сообщеніе чаще, то они были бы открыты для коннаго движенія круглый годъ. Примѣромъ тому могутъ служить перевалы Кызылъ-артъ и Акъ-Байталъ, которые зимою, съ 1892 на 1893 г., закрывались такимъ же образомъ и были открыты прогономъ чрезъ нихъ нѣсколькихъ яковъ и усиленіемъ почтоваго сообщенія.

6) Къ сѣверу отъ рѣки Мургъ-абъ, между рѣками Акъ-Байталъ и Кокуй-бель до озера Большой Кара-куль, расположены *Музкольскія* горы.

Средняя абсолютная высота этого хребта не менѣе 17,000—17,500 футъ. Изъ переваловъ изслѣдованы только три: Акъ-Байталъ, служащій весьма удобнымъ сообщеніемъ долины озера Большаго Кара-куль съ долиной Мургъ-аба и закрывающійся для коннаго движенія не болѣе, чѣмъ на мѣсяцъ, примѣрно, въ февралѣ; Пшартъ, по которому идетъ путь, паралельно Мургъ-абу, съ рѣки Акъ-Байталъ въ укрѣпленіе Сарезъ (закрытъ три—четыре мѣсяца) и Кара-булакъ, ведущій съ рѣки Кокуй-бель на Мургъ-абъ. Послѣдній перевалъ довольно затруднителенъ и закрывается для движенія съ ноября по май мѣсяцъ включительно.

7) Къ сѣверу и сѣверо-западу отъ рѣки Мургъ-аба—Бартанга расположенъ Язгулемскій или *Рушанскій* хребетъ.

Черезъ этотъ хребетъ ведутся сообщенія съ Дарвазомъ. Изъ всѣхъ имѣемыхъ переваловъ, для движенія удобенъ только Іодуди, находящійся въ низовьяхъ Бартанга и открытый съ іюня, на четыре, на пять мѣсяцевъ.

8) Черезъ *Заалайскій* хребетъ, служащій сѣверной границей Памировъ и имѣющій абсолютной высоты не менѣе 18,000 футъ, всего только два прохода: восточный Кызылъ-артъ и западный—Терсъ-агаръ. Перевалъ Кызылъ-артъ весьма удобенъ и для коннаго движенія,—закрывается не болѣе чѣмъ на мѣсяцъ, примѣрно, въ февралѣ. Терсъ-агаръ—перевалъ довольно затруднительный и закрывается для движенія мѣсяцевъ на шесть, на семь.

Въ западной и юго-западной сторонѣ озера Большаго Кара-Куля, гдѣ отроги Заалайскаго хребта встрѣчаются съ отрогами Язгулемскаго и Музкольскаго хребтовъ, имѣется нѣсколько переваловъ, изъ коихъ обращаютъ на себя вниманіе только слѣдующіе: Каинды, Янги-Даванъ и Тохта-Гурумъ, лежащіе на пути съ долины Алая на Мургъ-абъ—Бартангъ, Кокуй-бель и Кызылъ-Белесъ изъ той-же долины въ долину Большаго Кара-Куля. Изъ этихъ переваловъ болѣе удобные: Тохта-Гурумъ, закрытый съ ноября по май мѣсяцъ, и Кызылъ-Белесъ. Перевалъ Каинды для движенія затруднителенъ.

9) Восточную границу Памировъ составляетъ *Сарыкольскій* хребетъ, служащій водораздѣломъ рѣкъ Тарима и Аму-Дарьи.

Хотя средняя абсолютная высота этого хребта также около 18,000 ф., тѣмъ не менѣе, доступы черезъ него весьма удобны и сообщеніе поддерживается круглый годъ. Укажу только на лучшіе перевалы, совсѣмъ не закрывающіеся для коннаго движенія. Въ долину рѣки Рангъ, праваго притока Марканъ-су, съ долины Большаго Кара-Куля ведутъ: Кара-артъ и Узъ-бель; съ долины Рангъ-Куля: Иши и Ой-Балгынъ. Кромѣ того, перевалы Иши и Узъ-бель служатъ сообщеніемъ между долинами Большаго Кара-Куля и Рангъ-Куля. Изъ долины Рангъ-Куля въ долину Булунъ-Куля слѣдующіе проходы: Акъ-Берды, Музъ-Куру и Кумъ-Джилга. Съ Акъ-Таша въ долину Тагармы: Бердышъ, Кульма и Шинды (Нейзаташъ).

Въ 1892—1893 годахъ торговля китайцевъ изъ Кашгара съ русскимъ отрядомъ и съ мѣстнымъ населеніемъ велась исключительно черезъ перевалы: Акъ-Берды и Шинды. Послѣдній съ восточной своей стороны былъ разработанъ китайцами и чрезъ него въ концѣ декабря 1892 г. и въ началѣ января 1893 г. вернулись обратно акташскіе киргизы въ числѣ болѣе 100 юртъ, угнанные съ Акъ-Таша китайцами.

Перейдемъ къ разсмотрѣнію долинъ Памира. Наиболѣе низменныя мѣста на нихъ—это долины рѣкъ и озеръ. Въ восточной своей части абсолютная ихъ высота отъ 12,000 до 13,000 ф. и даже до 14,000 ф., какъ, напримѣръ, долина Большаго Памира, въ западной же части—отъ 6,000 до 8,500 ф. (Омырдъ 5,790 ф.

и Ишкашемъ 8,700 ф.). Но и эти долины не достигаютъ значительной ширины; такъ, долина рѣки Акъ-су 5—10 верстъ, долина рѣки Мургъ-аба значительно уже; долина Аличура только въ одномъ мѣстѣ достигаетъ ширины 10 верстъ и, наконецъ, долина Большаго Памира не болѣе 6 верстъ. По мѣрѣ приближенія рѣкъ Памирскихъ къ западу, долины ихъ углубляются, представляя изъ себя мѣстами только русло рѣки, ограниченное съ боковъ почти отвѣсными скалами. Долина большаго Кара-Куля до 20 верстъ, а Рангъ-Куля отъ 4 до 12.

Если можно сказать, что Памиры обладаютъ чѣмъ-нибудь въ достаточной мѣрѣ, такъ это водой: на Памирахъ масса болотъ, ключей, озеръ, рѣчекъ и рѣкъ.

Укажу на главнѣйшія изъ нихъ: Ваханъ-Дарья, берущая начало рѣкою Вахтжиръ изъ ледниковъ Гиндукуша, принимаетъ въ себя съ правой стороны довольно большой притокъ Памиръ, вытекающій изъ озера Зоръ-Куль. Черезъ Ваханъ-Дарью имѣются два брода—у кишлака Сархадъ и у крѣпости Кала-и-Пянджъ. Рѣка Памиръ въ малую воду проходима въ бродъ во многихъ мѣстахъ. Рѣка Аличуръ беретъ начало съ Памирскихъ горъ и впадаетъ въ озеро Яшиль-Куль. Берега этой рѣки покрыты почти сплошь болотами и это служитъ большимъ затрудненіемъ при прохожденіи ея въ бродъ. Рѣка Гунтъ вытекаетъ изъ озера Яшиль-Куль и проходима въ бродъ только въ верховьяхъ; она принимаетъ въ себя слѣва значительный притокъ Шахъ-Дару, берущую начало съ Памирскихъ горъ. И, наконецъ, рѣка Акъ-су—Мургъ-абъ—Бартангъ, берущая начало въ мѣстности Чиль-объ въ окрестностяхъ озера Чакмактынъ-Куля, въ малую воду проходима въ бродъ въ верховьяхъ до Бузъ-Тере, въ полую же воду, что случается даже не ежегодно, проходима только въ опредѣленныхъ мѣстахъ, а именно: при впаденіи лѣваго притока Истыкъ, у Шаджана, у Суокъ-Сая, у Кара-Булака, у лѣтовки Назаръ-Бека и нѣсколько выше Сареза. Берега этой рѣки отъ истоковъ до Мадіана покрыты топкими болотами, весьма затрудняющими переправу.

Изъ озеръ перечислю наибольшія: Большой Кара-Куль, Шоръ-Куль съ Рангъ-Кулемъ, Яшиль-Куль и Чакмакты-Куль.

Рѣки зимой покрываются льдомъ, хотя мѣстами, вслѣдствіе слишкомъ большой быстроты теченія, имѣются полыньи, а иногда и вся середина рѣки не замерзаетъ. Небольшія рѣки и озера вымерзаютъ до дна.

Древесная *растительность* имѣется только въ западныхъ Памирахъ. Граница ея на востокъ: Кудара, перевалъ Пшартъ, Мадіанъ, Кара-су, Яшиль-Куль, Бунетсктынъ-Курганъ, Юлъ-Мазаръ и Бай-Кара, причемъ на южной части Памировъ верхній предѣлъ древесной растительности значительно выше, чѣмъ въ сѣверной; такъ, на Бай-Карѣ доходитъ до 13,500 ф., а на Кударѣ всего только до 10,500 ф. Здѣсь встрѣчаются—горный талъ, тополь и береза, но въ весьма ограниченномъ количествѣ, зато западнѣе этой линіи, по рѣкамъ Гунту, Шахъ-Дарѣ, Бартангу и Ваханъ-Дарьѣ, древесная растительность встрѣчается уже въ достаточномъ количествѣ, напримѣръ, тополь тамъ принимаетъ размѣры строеваго лѣса. По этимъ же рѣкамъ, слѣдомъ за древесною растительностью, начинаютъ попадаться кишлаки и обработанныя поля увеличиваясь по мѣрѣ приближенія къ западу.

Граница *воздѣланныхъ полей*—Кудара (9,500), Сары-Тугай на Мургъ-абѣ (10,600); Сардымъ на Гунтѣ (10,300), Джесангезъ на Шахъ-Дарѣ и Сархадъ на Ваханъ-Дарьѣ (10,900). Въ восточной же части Памировъ имѣется только травянистый кустарникъ, не выше $^3/_4$ фута надъ горизонтомъ, называемый туземцами „терескенъ“ и „кампермышъ“ и покрывающій собою долины и склоны горъ на довольно большомъ пространствѣ. Корни этого растенія, а отчасти и стебли, служатъ единственнымъ топливомъ въ этой части Памировъ. Болотистые берега рѣкъ и озеръ покрыты луговой травой. Лучшія мѣста подножнаго корма—южный берегъ озера Большаго Кара-Куля, сѣверо-восточная часть Рангкульской котловины, устье Акъ-Байтала, долина Акъ-таша, Большаго и Малаго Памировъ и долина Аличура, но въ продолженіе 4—6 мѣсяцевъ долины Аличура, Большаго и Малаго Памировъ покрываются глубокимъ снѣгомъ. Кромѣ луговой травы, на нѣкоторыхъ склонахъ горъ встрѣчается рѣдкая трава, въ родѣ ковыля, какъ, напр., на Кошъ-Агылѣ, въ ущельяхъ Рангъ-Куля, около устья Акъ-Байтала и на Акъ-Ташѣ. Лучшимъ доказательствомъ большой

ограниченности мѣстъ подножнаго корма служитъ то обстоятельство, что киргизы кочуютъ зимою только въ слѣдующихъ пунктахъ: у озера большаго Кара-Куля, въ Рангкульской котловинѣ, въ устьѣ Акъ-Байтала, на Кошъ-Ачылѣ и Акъ-ташѣ отъ впаденія Истыка и вверхъ по Акъ-су верстъ на 20 выше впаденія Беика. Лѣтомъ же въ маѣ мѣсяцѣ кошъ-агыльскіе киргизы просили у меня разрѣшенія перекочевать въ долину Аличура, акташскіе на Малый и Большой Памиры, а съ Кара-Куля на Коку-Бель.

Изъ *млекопитающихъ животныхъ* на Памирахъ встрѣчаются: архары, кіики, волки и зайцы въ большомъ числѣ, медвѣди, рыси, барсы и лисицы въ незначительномъ; изъ птицъ: гуси, утки, куропатки, дрофы, голуби, галки и пр.

Изъ минеральныхъ богатствъ извѣстны до сихъ поръ только громадныя залежи прекрасной каменной соли въ Рангкульской котловинѣ у перевала Тузъ-Гунъ и горючей сѣры, близъ устья Акъ-Байтала. Кромѣ того, въ верховьяхъ Мургъ-аба добывается въ небольшомъ количествѣ золотой песокъ.

Наблюденіе *метеорологической станціи* въ Шаджанѣ даютъ возможность высказаться о климатѣ Памировъ болѣе опредѣленно, чѣмъ это дѣлалось до сихъ поръ. Абсолютная высота Шаджана, т. е. мѣста устройства станціи, около 12,500′. Среднее барометрическое давленіе по барометру Паррота 390 полулиній или 495,$_5$ милиметровъ.

Въ годъ, съ 1-го сентября 1892 г. по 1-е сентября 1893 года, средняя температура зимою—20,$_6^0$ С., весною—1,$_2$ и лѣтомъ + 10,$_3$. Переходъ температуры происходитъ постепенно отъ лѣта къ зимѣ. Средняя за осень равна весенней; средняя годовая—3,$_1^0$ С. Температура на солнцѣ лѣтомъ невелика и не представляетъ большой разницы сравнительно съ температурой въ тѣни и съ наименьшей температурой ночью; но зимой эта разница бросается въ глаза, какъ неизвѣстная для странъ, расположенныхъ невысоко надъ уровнемъ моря. Возьмемъ наиболѣе выдающіеся случаи: напр., 31-го января н. с. въ 1 часъ пополудни температура въ тѣни была—18° С., въ то же время на солнцѣ + 7,$_5^0$, ночью же наименьшая — 43°. 20-го февраля въ 1 часъ пополудни температура въ тѣни была—6,$_5^0$, въ то же время на солнцѣ + 20° и

наименьшая въ эту ночь — 35°. Разница между наименьшей температурой ночью и наибольшей на солнцѣ для перваго примѣра будетъ $50,_5°$ и для втораго 55°, а между температурой на солнцѣ и въ тѣни для перваго случая $25,_5°$, а для втораго $26,_5°$. При этомъ температура на солнцѣ не постоянна: она мѣняется почти каждые полчаса. Эти примѣры взяты въ то время, когда была ясная, тихая и сухая погода безъ снѣга. Но стоитъ только солнцу закрыться легкимъ облачкомъ и температура понизится на 5°—8°; если же оно закроется тучами, то температура сейчасъ понизится на 15—20^0 или сравняется съ температурой въ тѣни. Вѣтеръ, дующій со стороны горъ, покрытыхъ снѣгомъ, тоже понижаетъ температуру на солнцѣ. Если земля покрыта хотя небольшимъ слоемъ снѣга, температура на солнцѣ опять падаетъ. Лѣтомъ разница между температурой на солнцѣ и въ тѣни не представляетъ ничего характернаго, обыкновенно около 10^0. Другая особенность температуры на солнцѣ еще та, что лѣтомъ въ самые жаркіе дни она всего на 10—15^0 больше, чѣмъ зимою; возьмемъ примѣры: въ февралѣ наибольшая температура была + 20°, въ іюнѣ 35^0, въ іюлѣ 30^0 и въ августѣ 31°.

Абсолютная влажность, т. е. вѣсовое количество пара, содержащееся въ одномъ кубическомъ метрѣ воздуха и выраженное въ грамахъ, было слѣдующее: зимою $0,_5$ гр., весною $2,_2$ гр. и лѣтомъ $5,_8$ гр. Зимою эта влажность очень мала, также какъ въ степяхъ Восточной Сибири. Снѣгъ выпадалъ зимою рѣдко и притомъ въ небольшомъ количествѣ. Лѣтомъ дождь и снѣгъ бывали чаще, количество воды въ рѣкѣ увеличивалось и влажность становилась больше. Наибольшее количество снѣга выпадало, по заявленію туземцевъ, въ долинахъ Большаго и Малаго Памировъ, Аличура, Булункуля и Тагармы.

Профессоръ Эрисманъ, на основаніи путешествій по Сибири Миддендорфа и Мюллера, дѣлаетъ заключеніе, что крайнія степени холода лучше переносятся въ сухомъ воздухѣ, чѣмъ во влажномъ; и дѣйствительно, когда влажность временами въ Шаджанѣ достигала большей степени, то холодъ переносился гораздо труднѣе и число простудныхъ заболѣваній увеличивалось. Но это такъ, когда дѣло касается крайнихъ степеней сухости и влажности.

Если же вопросъ идетъ о небольшомъ увеличеніи влажности, то опытъ въ Шаджанѣ далъ результатъ благопріятный для этого увеличенія: зимой, послѣ выпаденія небольшаго снѣга, покрывавшаго землю, напримѣръ, на $^1/_4$ вершка, дышать и двигаться становилось легче, заболѣванія же дыхательныхъ путей рѣзко уменьшались, точно также какъ и припадки горной болѣзни.

Вѣтеръ дуетъ въ большинствѣ съ запада, измѣняясь соотвѣтственно конфигураціи ущелій. Большею частью до 10 ч. утра стоитъ тихая погода, потомъ начинается небольшой вѣтеръ (2—4 метра въ 1″), къ 2 часамъ пополудни онъ усиливается до 6—8 метровъ въ секунду и къ вечеру стихаетъ. Временами же обыкновенный вѣтеръ переходитъ въ буранъ въ 20 метровъ въ секунду и болѣе. Послѣдній продолжается или нѣсколько часовъ, или 1—2 сутокъ съ небольшими перерывами, а иногда дуетъ и по пяти сутокъ.

Вѣтеръ на перенесеніе холода имѣлъ большое значеніе зимою. При тихой погодѣ—25° и даже—30° С. переносились гораздо легче, чѣмъ меньшая температура при вѣтрѣ.

Пути сообщенія на Памирахъ въ настоящее время исключительно вьючные; хотя горная артилерія можетъ идти и на колесахъ. Съ долины Алая къ Гиндукушу, т. е. съ сѣвера на югъ, имѣются собственно два пути:

1) Восточный—черезъ перевалъ Кызылъ-артъ, озеро Б. Кара-Куль, перевалъ Акъ-Байталъ и далѣе вверхъ по рѣкѣ Мургъ-абъ-Аксу, черезъ водораздѣлъ Чиль-объ на Базай-Гумбезъ—можно принять за весьма хорошій вьючный путь, а при нѣкоторой разработкѣ и даже за колесный. Разработать придется только два перевала: Кызылъ-артъ и Акъ-Байталъ. Работа эта не представитъ особыхъ затрудненій, ибо грунтъ переваловъ мягкій. Длина пути 400—500 верстъ.

2) Западный путь, идущій отъ Дараутъ-Кургана на Алайской долинѣ черезъ перевалы: Терсъ-агаръ, Каинды, Тохта-Гурумъ, Кара-Булакъ, Марджанай и Харгошъ на Ваханъ-Дарью, можно признать менѣе удобнымъ предыдущаго, какъ вслѣдствіе трудно-доступности нѣкоторыхъ переваловъ, продолжительности закрытія ихъ для движенія, многихъ большихъ рѣкъ по пути, полной

неисправности дорогъ, такъ равно и почти по отсутствію подножнаго корма. Длина этого пути почти та же, что и предыдущаго.

Существуетъ еще третій путь, а именно, черезъ Дарвазъ, вверхъ по рѣкѣ Пянджъ; но дорога эта, достаточно удовлетворительная въ предѣлахъ Шугнана и Вахана, весьма плоха въ южной части Дарваза и безъ особой разработки пользоваться ею въ настоящее время не представляется возможнымъ.

Пути черезъ Памиры съ запада на востокъ слѣдующіе: главный путь, служащій круглый годъ сообщеніемъ Афганистана съ китайскими владѣніями, проходитъ отъ Ишкашема вверхъ по Ваханъ-Дарьѣ и около Бозай-Гумбеза раздѣляется на двѣ дороги: сѣверная—идетъ по Малому Памиру на перевалъ Шинды (Нейза-ташъ) въ Тагарму, а южная—черезъ Вахтжиръ въ Тагдумбашъ. Эта послѣдняя, направляясь на Минъ-Теке, зимою служитъ сообщеніемъ и съ Канджутомъ. Другой путь отъ Кала-и-Пянджа вверхъ по рѣкѣ Памиръ на озеро Зоръ-куль (Большой Памиръ) и далѣе по рѣкѣ Истыкъ на перевалъ Бердышъ, хотя также открытъ для движенія круглый годъ, но зимою, вслѣдствіе глубокаго снѣга въ долинѣ Большаго Памира, затруднителенъ.

Этими дорогами ведется торговля Кашгара съ Ваханомъ, Шугнаномъ и Бадахшаномъ.

Путь сообщенія изъ Шугнана по Гунту, Аличуру и далѣе въ долину Мургъ-аба открытъ только лѣтомъ, мѣсяцевъ на восемь, на девять. По Шахъ-Дарѣ, въ долину Большаго Памира, то же самое, хотя перевалъ Масъ иногда доступенъ и зимою.

Дороги собственно по Гунту и Шахъ-Дарѣ, въ предѣлахъ осѣдлаго населенія, по словамъ туземцевъ, весьма исправны.

Пути сообщенія Рушана по Бартангу, весьма неудобные лѣтомъ, зимой нѣсколько облегчаются, благодаря застывшимъ окраинамъ рѣки, и тогда можно проѣхать рѣкой и берегомъ ея черезъ Сарезъ даже до Шаджана. Лѣтомъ же сообщеніе долины Мургъ-аба съ Рушаномъ поддерживается или черезъ перевалъ Пшартъ или же Кызылъ-Белесъ.

Пути сообщенія Рангъ-Куля съ Булунъ-Кулемъ и съ Кара-Кулемъ поддерживаются круглый годъ.

Жители восточныхъ Памировъ киргизы—народъ монгольскаго

племени; занимаются исключительно скотоводствомъ и то въ незначительныхъ сравнительно размѣрахъ. По переписи, произведенной мною въ 1893 году: мужчинъ—255, женщинъ—307, мальчиковъ—299 и дѣвочекъ—194.

Въ административномъ отношеніи киргизы, раздѣлясь на пять аминствъ, подчинены особому волостному управителю, по назначенію губернатора Ферганской области. Всѣхъ юртъ 227, лошадей 280, верблюдовъ 383, яковъ (кутасовъ) 1,703 и барановъ 20,585.

Жители западныхъ Памировъ таджики—народъ арійскаго племени. Населяютъ они долины Ваханъ-Дарьи къ западу отъ Сархада, Гунта съ Шахъ-Дарой, Бартанга и Пянджа. Живутъ осѣдло въ кишлакахъ, занимаются хлѣбопашествомъ и скотоводствомъ. Сѣютъ: ячмень (гималайскій), весьма мало пшеницы, горохъ, бобы и клеверъ. Изъ фруктовыхъ деревьевъ имѣются: абрикосы, яблоки и тутъ.

Перейдемъ къ разсмотрѣнію помѣщенія и жизни чиновъ Шаджанскаго отряда на Памирахъ въ періодъ съ 1-го сентября 1892 г. по 1-е сентября 1893 г.

Отрядъ былъ размѣщенъ въ юртахъ, т. е. въ большихъ круглыхъ палаткахъ съ деревяннымъ основаніемъ, покрытыхъ сверху кошмами. Снаружи юрты были окружены стѣнкою изъ дерна, не доходящей на $^1/_2$ аршина до основанія куполообразной крыши.

Отдѣльныя юрты были соединены въ групы, по 4 жилыхъ въ каждой, и въ центрѣ, въ видѣ передней, юламейка. Въ эту переднюю выходили всѣ двери жилыхъ юртъ. Діаметръ одной юрты равнялся 6-ти аршинамъ, площадь ея основанія 30-ти квадратнымъ аршинамъ, высота вертикальной стѣнки 2-мъ аршинамъ и куполообразной крыши $1^1/_2$ арш. Содержаніе воздуха—три кубическихъ сажени. Въ каждой юртѣ въ началѣ помѣщалось 10 человѣкъ, такъ что на одного человѣка приходилось, принявъ во вниманіе, что 10 человѣкъ со своими вещами вытѣснятъ около одной кубической сажени воздуха, по $^1/_5$ куб. сажени, но, благодаря довольно сильному прохожденію воздуха черезъ стѣнки юртъ, на человѣка воздуху приходилось нѣсколько

болѣе. Во время бурана вѣтеръ продувалъ чрезъ двѣ новыя плотныя кошмы, окутывавшія юрту. Помимо вѣтра, холодный воздухъ проходилъ: у основанія юртъ, у куполообразной вершины, чрезъ мѣста соединенія кошемъ и чрезъ окна. Въ каждой юртѣ было по два стеклянныхъ окошка, сторона которыхъ равнялась 6-ти вершкамъ. Чрезъ нихъ свѣтъ проникалъ настолько хорошо, что можно было свободно читать.

Въ каждой юртѣ было по одной небольшой желѣзной печкѣ, обложенной сырцовымъ кирпичемъ. Топили терескеномъ и кампермышемъ. То и другое даетъ много тепла, но распространяетъ непріятный запахъ. Топили по нѣсколько разъ въ день, смотря по надобности.

При отопленіи температура юртъ была различна; это зависѣло оттого, насколько юрта защищена отъ вѣрта, какого качества ея кошмы и сколько въ ней помѣщалось людей. Кромѣ того, была большая разница температуры въ разныхъ слояхъ воздуха въ юртѣ. Въ натопленной юртѣ, если у пола было + 6° С., то на $1^1/_2$—2 аршина выше + 14—16° С. Нижніе чины располагались на полу (на землѣ), устланномъ кошмами вдвое, а подъ ними рогожами, и потому находились въ слоѣ воздуха съ одной температурой. Въ юртахъ же гг. офицеровъ и въ канцеляріи, гдѣ весь день почти приходилось проводить за столомъ, части туловища находились въ слояхъ воздуха съ различной температурой: если нижнія конечности при + 6—8° С., то голова при + 14—16° С., что производило, особенно при умственной и письменной работѣ, чувство тяжести въ головѣ и неспособность къ этой работѣ. Въ юртѣ, гдѣ помѣщалось 1—2 челов., при тихой погодѣ, зимою, послѣ топки печи на ночь было у пола + 5° С., а на 2 аршина выше + 13—15°. Къ утру температура у пола спускалась до 5—7°. При той же внѣшней температурѣ, но при сильномъ вѣтрѣ, послѣ топки, на ночь, у пола было + 1—2°, а на два аршина выше + 3—6°. Къ утру температура доходила до—8° С. Если вертикальная стѣнка такой юрты покрыта снутри кошмами, то она скорѣе нагрѣвается, медленнѣе охлаждается и къ утру температура въ ней доходитъ до—4—6°. Въ юртахъ, гдѣ помѣщалось по 10 чел. нижнихъ чиновъ, стѣнки уставили ружьями, обвѣсили

свободной отъ ношенія одеждой, и все это покрыли полотномъ отъ палатокъ, мѣсто же соединенія вертикальной стѣнки съ поломъ, гдѣ обыкновенно продувало, заложили своими вещами. Въ такихъ юртахъ зимою при тихой погодѣ послѣ топки на ночь было у пола + 12° и на два аршина выше + 16—18°. Къ утру температура спускалась до—2°. При вѣтрѣ эта температура понижалась на 2—3°. Въ юртахъ пріемнаго покоя, гдѣ внутренность была покрыта особыми кошмами, температура у пола ниже нуля никогда не опускалась.

Сильный вѣтеръ, сотрясая пропитанныя пылью кошмы юртъ и внося чрезъ скважины въ юртахъ пыль, наполнялъ ею воздухъ юртъ. Даже въ тихую погоду въ юртахъ было довольно пыльно. Вентилировались юрты открытіемъ верхушекъ ихъ, т. е. такъ называемыхъ тюндюковъ. Освѣщались юрты керосиномъ и стеариновыми свѣчами.

Одежда нижнихъ чиновъ, кромѣ обыкновенной полагающейся по штату, состояла изъ бараньяго тулупа, шапки и рукавицъ на мѣху, кожаныхъ шароваръ (такъ называемыхъ чембаръ), армячинной рубахи, теплушки (куртки на ватѣ, покрытой бумажной матеріей), валенокъ изъ кошмы на кожаной подошвѣ и теплыхъ шерстяныхъ портянокъ.

Одежда эта вполнѣ соотвѣтствовала данной обстановкѣ и не оставляетъ желать ничего лучшаго.

Продовольствіе нижнихъ чиновъ также было примѣнено къ даннымъ Памировъ, а именно, на каждаго нижняго чина отпускалось въ сутки: мяса бараньяго не менѣе 1 фунта, рису $^1/_2$ фунта, бараньяго сала въ кашу отъ 7 до 12 золотниковъ и зимою въ супъ или щи отъ 2 до 5 золотниковъ, уксусу $^1/_{27}$ бутылки. Когда употреблялся сырой картофель, то по $^1/_2$ фунта, сушенаго по $^1/_{30}$ фунта, сушеной капусты по 3 золотника, лапши въ супъ по $^1/_8$ фунта, муки на подболтку къ супу по $3^1/_2$ золотника, свеклы въ борщъ по $^1/_4$ фунта. Въ добавокъ къ этому въ праздники выдавалось на пироги на человѣка по $^1/_2$ фунта баранины, столько же муки и необходимое количество сала. Изъ вкусовыхъ веществъ употреблялись: лукъ, морковь, лавровый листъ, перецъ, горчица и сушеный укропъ.

Изъ вышеозначенныхъ припасовъ приготовлялись: супъ съ картофелемъ и рисомъ, щи съ капустой, борщъ, лапша, каша, пироги и жаркое.

Горячая пища готовилась два раза въ день, какъ во время стоянки, такъ и на маршѣ. Мясо выдавалось въ крошку. Мясо и рисъ прекрасно уваривались, только для этого первое нужно было начинать варить съ 3-хъ часовъ ночи, а для каши необходимо было котелъ плотно закрывать, крышку окутать мѣшками и не раскрывать до тѣхъ поръ, пока рисъ не уварится, для чего нужно было 3—4 часа. Сухарей до мая не употребляли, а только хлѣбъ, по 3 фунта на человѣка. Съ мая стали выдавать по $^2/_3$ фунта сухарей и по 2 фунта хлѣба. Выпекался хлѣбъ въ началѣ не совсѣмъ удовлетворительно, а начиная съ зимы, когда и хлѣбопеки приспособились, и печи были нѣсколько видоизмѣнены, весьма хорошо.

Вода бралась для питья изъ р. Мургъ-абъ—чистая и вкусная.

Чай выдавался на руки. Въ топливѣ не стѣснялись, а поэтому каждый пилъ чай, когда хотѣлъ.

По шести чаръ въ мѣсяцъ на человѣка выдавался спиртъ.

Больнымъ пріемнаго покоя, околодка и вообще слабымъ выдавалось молоко, пеклись ежедневно лепешки изъ хлѣбнаго тѣста на бараньемъ салѣ и жарились, впрочемъ, не ежедневно, рубленыя котлеты. Изъ спиртныхъ напитковъ давался коньякъ, красное вино и водка.

Дабы, съ одной стороны, быть готовыми въ каждую данную минуту выполнить назначеніе отряда, а съ другой, по возможности, развлекаться и не скучать, съ чинами отряда велись всѣ тѣ строевыя занятія, которыя предписано вести какъ при мирной обстановкѣ, такъ равно и при военной. Къ числу послѣднихъ, такъ сказать вызванныхъ данной обстановкой, нужно отнести: развѣдывательную и охранительную службы, дневныя и ночныя тревоги и маневрированія. Въ первое время, когда чины отряда еще не достаточно освоились съ климатическими условіями Памировъ, приходилось давать весьма частые отдыхи, чтобы не утомлять людей, и, несмотря на это, бывали довольно часто приступы *горной болѣзни*, а ночныя тревоги способствовали развитію забо-

лѣваній дыхательныхъ путей, главнымъ образомъ, воспаленію гортани.

Дальніе разъѣзды казаковъ дали три тяжелыхъ случая остраго суставнаго ревматизма. Подъ конецъ же люди привыкли и втянулись настолько, что пущенные въ атаку съ 300—400 шаговъ, пробѣгали это пространство безъ отсталыхъ. Переходы въ 30—40 верстъ совершали свободно. Но казачьи лошади не могли привыкнуть и скакали тяжело, несмотря на то, что, въ силу необходимости, въ большинствѣ стояли на зерновомъ фуражѣ.

Обратимся къ причинамъ заболѣваемости чиновъ отряда и къ мѣрамъ, которыя были приняты, чтобы ослабить эту заболѣваемость.

Выдающимися заболѣваніями были: цынга, суставной и мышечный ревматизмъ.

Цынгой заболѣло 12 человѣкъ, состоявшихъ на излеченіи въ пріемномъ покоѣ и околодкѣ. Она выражалась малокровіемъ, общею слабостью организма, пораженіемъ десенъ и сопровождающимися болью кровоподтеками въ кожѣ и мышцахъ, преимущественно нижнихъ конечностей. Вслѣдствіе этихъ кровоподтековъ, у троихъ изъ болѣвшихъ было временное ослабленіе движенія нижнихъ конечностей, продолжавшееся около $1^1/_2$ мѣсяцевъ. Другихъ болѣзненныхъ явленій, сопровождающихъ цынгу, какъ то: изъязвленій, обезображиванія суставовъ и т. п. не было. Болѣли главнымъ образомъ весной. Казаки этому заболѣванію не подвергались, а только пѣхота, причемъ, главнымъ образомъ, болѣли уроженцы Царства Польскаго.

Суставнымъ и мышечнымъ ревматизмомъ заболѣло 18 человѣкъ. Это инфекціонное заболѣваніе здѣсь протекало въ тяжелой формѣ и продолжительно: заболѣвали имъ осенью, зимой и весной. Причиною были климатическія условія, которыя и способствовали развитію въ организмѣ инфекціи вышеозначеннаго ревматизма. Умеръ одинъ отъ крупознаго воспаленія легкаго.

Кромѣ больныхъ пріемнаго покоя и околодка были еще такъ называемые амбулаторные больные, имѣвшіе какое нибудь незначительное заболѣваніе, напримѣръ, небольшой порѣзъ, чирей, мозоль и т. п. Къ числу этихъ больныхъ отнесены и 32 человѣка,

подвергавшихся горной болѣзни, и только два съ этой болѣзнью, гдѣ она проявилась въ тяжелой формѣ, состояли на излеченіи въ пріемномъ покоѣ. Проявлялась она большею частью такимъ образомъ: во время строеваго ученья являлось поблѣдненіе лица, головокруженіе, кровотеченіе носа, слабость, непозволяющая стоять на ногахъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ полная потеря сознанія. Это продолжалось $^1/_4$—1 часъ; по оказаніи медицинскаго пособія, больной обыкновенно чувствовалъ себя совершенно здоровымъ. Многія подобныя заболѣванія не были замѣчены, такъ какъ нижніе чины не обращались къ медицинскому пособію, не считая это за болѣзнь. Было только два тяжелыхъ случая: полная потеря сознанія, продолжавшаяся нѣсколько часовъ, съ сильнымъ ослабленіемъ пульса. По окончаніи приступа горной болѣзни, эти больные чувствовали сильную слабость; черезъ 2—3 дня леченія въ пріемномъ покоѣ они совершенно поправились. Болѣе тяжелыхъ осложненій этой болѣзни, какъ, напримѣръ, кровотеченій изъ дыхательныхъ органовъ, не было среди нижнихъ чиновъ, хотя это встрѣчалось у офицеровъ и у прибывшихъ сюда изъ Ферганы киргизъ.

Причина этой болѣзни—разрѣженный воздухъ. Подвергались ей осенью, зимой и въ началѣ весны, потомъ случаевъ заболѣванія ею почти не было: съ одной стороны, люди къ веснѣ успѣли уже отчасти аклиматизироваться, а съ другой, разрѣженный воздухъ переносится лѣтомъ легче, чѣмъ зимою. Въ это же время часто бывали по ночамъ приступы удушья. Человѣкъ просыпался со страхомъ, что онъ задыхается. Освѣщеніе помѣщенія и пребываніе на свѣжемъ воздухѣ устраняли это удушье. Обыкновенно оно продолжалось $^1/_2$—1 часъ; бывало главнымъ образомъ до 2 часовъ ночи. Причина его таже разрѣженность воздуха; кромѣ того, появленію его способствовала скученность людей въ юртахъ, высокая температура послѣднихъ въ первую половину ночи сравнительно со второй, сухость и загрязненіе воздуха. Это заболѣваніе уменьшалось главнымъ образомъ подъ вліяніемъ болѣе просторнаго размѣщенія людей; этому же способствовали овлажненіе воздуха мокрыми простынями и уменьшеніе топки печей на ночь.

Изъ гг. офицеровъ заболѣло 19 при среднемъ списочномъ составѣ 9,24.

Къ 1-му сентября 1893 г. было всего четверо больныхъ въ околодкѣ съ незначительными заболѣваніями. Всѣ же остальные люди найдены при медицинскомъ осмотрѣ ферганскимъ областнымъ врачемъ здоровыми, бодрыми и съ хорошимъ питаніемъ.

Какъ видно изъ всего вышеизложеннаго, слѣдующія условія жизни должны были вредно отозваться на состояніи его здоровья: разрѣженность воздуха, сильные холода, рѣзкія колебанія температуры, большая сухость воздуха, постоянный вѣтеръ, холодныя и тѣсныя помѣщенія, неприспособленіе къ перенесенію такихъ неблагопріятныхъ климатическихъ и жизненныхъ условій и тоска по родинѣ. Эти вредныя условія жизни должны были постепенно ослаблять организмъ и къ веснѣ дать эпидемію цынги. Кромѣ того, такъ какъ на почвѣ ослабленнаго организма всѣ болѣзни протекаютъ въ болѣе тяжелой формѣ, то, помимо цынги, можно было ожидать еще усиленія заболѣваемости отряда и отъ всѣхъ другихъ болѣзней. Чтобы не дать возможности организму чиновъ отряда сильно ослабѣть вслѣдствіе вышеозначенныхъ неблагопріятныхъ климатическихъ и жизненныхъ условій, въ Шаджанѣ, съ осени 1892 года, стали приниматься слѣдующія мѣры.

Барометрическое давленіе въ Шаджанѣ 495,3 мм. при 0° Въ объемѣ вдыхаемаго человѣкомъ воздуха въ мѣстности съ барометрическимъ давленіемъ въ 760 мм. содержится 0,15 гр. кислорода, для воздуха же въ Шаджанѣ это количество кислорода будетъ равно только 0,09 грамъ, т. е. кислорода будетъ содержаться въ воздухѣ на одну третью часть меньше („Гигіена“, профессора Эрисмана, т. I, стр. 143). Такое кислородное голоданіе подрываетъ питаніе организма. Чтобы пополнить этотъ недостатокъ, человѣкъ учащаетъ дыханія и дѣлаетъ ихъ глубже. Кромѣ того, тѣсное размѣщеніе въ юртахъ способствовало обѣдненію воздуха кислородомъ и сильному загрязненію его (главнымъ образомъ, неорганическими веществами). Поэтому все было направлено къ тому, чтобы въ наивозможности большей степени утилизировать чистый горный воздухъ. Въ силу этого, была принята

*

такая мѣра: при благопріятной погодѣ днемъ постоянно держать нижнихъ чиновъ въ чистомъ воздухѣ, внѣ юртъ, послѣднія же въ это время вентилировались, открывая тюндюки и производя топку печей. Во время строевыхъ занятій давать болѣе частый отдыхъ, чтобы не нарушать сильно типъ дыханія.

Большая сухость воздуха, помимо заболѣваній дыхательныхъ путей, еще способствовала удушью, сильно нарушавшему сонъ и тѣмъ ослаблявшему организмъ. Противъ этой сухости воздуха практиковалось развѣшиваніе въ юртахъ мокрыхъ простынь; увеличивая влажность, оно противодѣйствовало развитію болѣзненныхъ явленій, вызывавшихся этою сухостью.

Годовая температура—3,1. Такая низкая температура отнимала отъ организма много тепла. Почти постоянный вѣтеръ и временами бураны значительно увеличивали эту потерю тепла; этимъ они подрывали питаніе организма и, такимъ образомъ, подготовляли отрядъ къ развитію въ немъ цынготной эпидеміи и усиленію другихъ заболѣваній. Противъ этого были приняты слѣдующія мѣры:

Всѣмъ нижнимъ чинамъ отряда выдавалась ежедневно лимонная кислота съ желѣзомъ (по 24 зол. на 100 челов. въ день). До мая 1893 года не выдавались сухари, а только одинъ хлѣбъ, такъ какъ послѣдній лучше усваивается и потому улучшаетъ питаніе организма. Съ мая же стали выдавать по $^2/_3$ фун. сухарей и по 2 фун. хлѣба. Сала выдавали отъ 7 до 12 зол. въ кашу и отъ 2 до 5 въ супъ или щи, часто употребляли сушеную капусту и картофель; была введена спиртовая порція. По праздникамъ пища еще болѣе улучшалась. Отапливаніе юртъ производилось по нѣсколько разъ въ сутки.

Въ виду того, что чембары плохо защищали отъ холода, нижнимъ чинамъ отряда было сшито 80 штановъ на подкладкѣ изъ верблюжей шерсти. Они надѣвались подъ чембары и играли роль теплыхъ кальсонъ. Надѣвались въ караулъ и на развѣдки. Кромѣ того, всѣмъ нижнимъ чинамъ были сдѣланы пояса.

Въ Шаджанѣ были постоянныя и рѣзкія колебанія температуры, особенно зимой, напримѣръ: ночью—35° С., въ 1 часъ пополудни въ тѣни—6,5° и въ то же время на солнцѣ + 20° С.

Кромѣ того, температура на солнцѣ часто мѣнялась, благодаря облачности неба и вѣтру: то поднималась въ нѣсколько минутъ на 15—25° С., то опускалась на столько же. Движеніе воздуха то же представляло рѣзкія колебанія: часто при тихой погодѣ поднимался вихрь, который исчезалъ черезъ $^1/_4$—1 часъ, а чрезъ нѣсколько времени вновь появлялся.

Такія рѣзкія колебанія температуры, сопровождавшіяся вдобавокъ вѣтрами, способствовали развитію простудныхъ заболѣваній. Мѣрою противъ этого могло быть только умѣнье охранять себя отъ простуды. Но если отдать приказаніе: „беречься простуды", то нельзя предвидѣть всѣхъ случаевъ, въ которыхъ оно должно быть такъ или иначе исполнено. Кромѣ того, разъ нижній чинъ самъ не понимаетъ важности этого, онъ будетъ исполнять это приказаніе только на глазахъ у начальства; поэтому, при каждомъ упущеніи въ обереганіи себя имъ дѣлались врачемъ и гг. офицерами соотвѣтствующія разъясненія, сопровождаемыя примѣрами простудныхъ заболѣваній ихъ товарищей; особенно выдающимся примѣромъ была смерть одного изъ нихъ, заболѣвшаго отъ простуды крупознымъ воспаленіемъ легкихъ. Нижніе чины въ Шаджанѣ постоянно были на виду и за ними можно было хорошо слѣдить; поэтому такая мѣра, повидимому, имѣла успѣхъ. Казаки, какъ привыкшіе больше пѣхоты о себѣ заботиться, скоро приспособились къ обереганію себя въ этомъ климатѣ, но за пѣхотою приходилось все время слѣдить и слѣдить.

Противъ тоски по родинѣ устраивались на дворѣ игры въ мячь, городки, крокетъ и т. п., пѣніе, танцы и игра на гармоникахъ, а во время большихъ праздниковъ—спектакли.

Рекогносцировка путей: 1) Ташъ-курганъ—Сарезъ, 2) Марканъ-су—Кашгаръ и 3) Кашгаръ—Гезъ—Сары-колъ—п. Рангъ-Куль 1893 г.

Генеральнаго Штаба Капитана *Бедряга*.

2-го октября 1893 г. я выступилъ изъ Ташъ-кургана рушанскаго и 3-го прибылъ въ с. Сарезъ, сдѣлавъ въ 2 перехода 47 верстъ, со средней скоростью 2,6 верстъ въ часъ.

Путь на Сарезъ отходитъ отъ рушанскаго селенія Кала-Нусуръ, лежащаго на лѣвомъ берегу Бартанга, при впаденіи р. Индоръ-Нусуръ. Ширина Бартанга у Кала-Нусура около 30—35 саж. и въ теченіе 6 мѣсяцевъ брода нѣтъ и переправа производится на плотахъ (салъ). Для устройства такого плота берутъ отъ 10 до 12, рѣдко болѣе, гупсаровъ и привязываютъ ихъ попарно къ жердяной основѣ. На такомъ плоту можно переправить въ одинъ рейсъ отъ 4—5 человѣкъ въ походномъ снаряженіи или соотвѣтствующій по вѣсу грузъ. Плотъ управляется людьми, плывущими на гупсарахъ, и главный недостатокъ этого способа переправы заключается въ малой подъемной силѣ и неустойчивости сала, первое, въ особенности, затягиваетъ переправу. Необходимо тщательно прикрѣплять грузы къ жердяной основѣ плота, причемъ они всегда окажутся подмоченными. Нужное число гупсаровъ можно достать въ многолюдномъ Оропорѣ и отчасти въ Ташъ-Курганѣ; при движеніи съ Памировъ ихъ можно пріобрѣсти въ Сарезѣ, а еще лучше заготовить въ киргизскихъ аулахъ на верхнемъ Мургабѣ.

Въ концѣ сентября у Кала-Нусура открывается глубокій бродъ, и вьюки, во избѣжаніе подмочки, приходится переносить на рукахъ. Въ ноябрѣ вода сильно сбываетъ и переправа не представляетъ затрудненій.

На 12-й верстѣ отъ Кала-Нусура дорога выходитъ къ поселку Баргидифъ, выше котораго вступаетъ въ тѣснину Мургаба, гдѣ собственно и начинаются трудныя мѣста. Весь путь отъ Кала-Нусура до Сареза считается туземцами, и вполнѣ справедливо, пѣшимъ, такъ какъ вьюки приходится передать людямъ, а лошадей вести въ поводу, часто особыми тропами или по окраинѣ русла между огромныхъ камней и обломовъ.

О выдающихся препятствіяхъ на этой дорогѣ говорить не приходится, такъ какъ до урочища Лянгаръ, на протяженіи 36 верстъ, она проходитъ высокимъ узкимъ карнизомъ, мѣстами замѣненнымъ балконами, изрѣдка спускаясь къ Мургабу для перехода черезъ скалистыя трещины, по которымъ сбѣгаютъ его притоки.

Выше урочища Лянгаръ ущелье расширяется, дорога идетъ большей частью вдоль рѣки, и, не доходя 4 верстъ до Сареза, на урочищѣ Суджюсъ, выходитъ на долину около $1^1/_2$—2 верстъ ширины.

Нужно замѣтить, что, благодаря низкому уровню воды въ Мургабѣ, я могъ трижды воспользоваться бродами въ обходъ наиболѣе тяжелыхъ участковъ пути. Весною и лѣтомъ, когда броды закрыты, придется неизмѣнно держаться разъ избраннаго берега; переправа на плоту невозможна за неимѣніемъ удобныхъ мѣстъ для причала.

Отъ Ташъ-Кургана можно выйти въ тѣснину Мургаба и другимъ путемъ, слѣдуя на Кара-курганъ къ устью р. Танемасъ (Кудара). Перейдя бродомъ этотъ послѣдній, дорога поднимается на вершины лѣваго берега Мургаба и идетъ до кар. Усоя, гдѣ соединяется съ путемъ, мною пройденнымъ. По словамъ проводниковъ, дорога эта очень трудна.

На урочищѣ Лянгаръ отдѣляется вверхъ по рѣчкѣ того же имени тропа черезъ п.п. Лянгаръ и Меропъ на р. Гунтъ, куда можно прибыть на 4-й день труднаго пути. У Сареза въ Мургабъ впадаетъ слѣва рѣка Б. Марджанай, вверхъ по ущелью котораго отходитъ извѣстная и хорошая дорога на Аличуръ.

На пути Кала-Нусуръ—Сарезъ подножный кормъ имѣется: въ Тургаѣ у Кала-Нусура, на урочищахъ—Тогузъ-бантъ, Шендурсъ и

Аральска. Въ Сарезѣ можно достать немного клеверу и ячменю; тамъ же необходимо нанять носильщиковъ для переноски вьюковъ, въ случаѣ движенія отряда или разъѣзда на Ташъ-курганъ и Рушанъ по тѣснинѣ Мургаба. Дальнѣйшій путь отъ Сареза на р. Акъ-байталъ черезъ уроч. Кара-булакъ и пер. Пшартъ не представляетъ особыхъ трудностей. На урочищѣ отходитъ дорога черезъ перевалъ того-же имени: 1) на Кудару черезъ Кокъ-яръ, 2) на Дараутъ-курганъ черезъ перевалы Тахта-курумъ и Терсъ-агаръ и на 3) оз. Кара-куль черезъ перевалы Кизилъ-белесъ и Апакъ.

Въ заключеніе можно замѣтить, что отъ Памирскаго укрѣпленія въ Ташъ-курганъ рушанскій идутъ 2 дороги: одна, обыкновенно избираемая, черезъ пер. Акъ-байталъ на Мусъ-колъ, ур. Кокуй-бель, перевалъ Апакъ, Кокъ-яръ, ур. Полизъ и с. Кара-курганъ, другая, мною пройденная, на пер. Пшартъ, ур. Кара-булакъ и Сарезъ. Длина первой около 205 верстъ и на всемъ протяженіи она хороша, за исключеніемъ спуска на Танемасъ у Кокъ-яра и участка горнаго пути между с.с. Кара-курганъ и Ташъ-курганъ, около 8—10 верстъ длиною; во всякомъ случаѣ, восьми-пудовый вьюкъ пройдетъ совершенно свободно, какъ это и было во время движенія въ Рушанъ летучаго отряда полковника Іонова, при которомъ слѣдовало 120 пудовъ сухарей и провіанта, груженыхъ по 7—8 пудовъ на лошадь. Конный отрядъ, выступившій съ Акъ-байтала, обыкновенно достигаетъ Ташъ-кургана на 6-й день хода по маршруту: Рабатъ № 2, Мусъ-колъ, пер. Апакъ, Кизилъ-тугай, Агагъ-курганъ и Ташъ-курганъ; при нѣкоторомъ напряженіи силъ тоже можетъ сдѣлать небольшая пѣхотная часть, если ее снабдить достаточнымъ числомъ вьючныхъ лошадей.

Дорога съ Памирскаго укрѣпленія на Пшартъ и Сарезъ, 183 версты, можетъ быть пройдена въ 5 переходовъ, изъ которыхъ 3 до Сареза и 2—по тѣснинѣ Мургаба. Такимъ образомъ, получается выгода въ одномъ днѣ движенія, но, принимая во вниманіе трудности послѣднихъ двухъ переходовъ и полную невозможность поднять на людяхъ мало-мальски значительный обозъ, можно съ увѣренностью сказать, что выгода эта болѣе чѣмъ сом-

нительна и дорога въ Рушанъ на Пшартъ и Сарезъ въ обиходѣ жизни нашихъ памирскихъ отрядовъ никогда практическаго значенія имѣть не будетъ. Въ стратегическомъ отношеніи можно представить комбинацію, при которой оказалось бы полезнымъ двинуть отрядъ къ Ташъ-кургану въ обходъ Кудары, напримѣръ съ цѣлью захвата пути отступленія противнику, двинувшемуся къ Кара-кулю или Акъ-байталу черезъ Кокъ-яръ и Апакъ, но наличіе и качество авганскихъ военныхъ силъ въ Рушанѣ пока не допускаетъ и мысли о возможности энергичныхъ наступательныхъ дѣйствій противу насъ.

Получивъ деньги, нанявъ лошадей, запасшись ячменемъ и проводникомъ, я выступилъ 12-го октября изъ укрѣпленія, и 14-го, на урочищѣ и оз. Кокъ-куль, повернулъ въ ущелье Марканъ-су.

Дорога въ этомъ направленіи на Кашгаръ можетъ быть раздѣлена на двѣ части: путь по ущелью р. Марканъ-су, до впаденія его въ Кизилъ-су, и далѣе по долинѣ праваго берега этого послѣдняго—до Кашгара. Общая длина пути, считая отъ озера Кокъ-куль—271 верста, изъ которыхъ половина, 138 в., приходится на ущелье Марканъ-су, а другая—на долину Кизилъ-су.

Путь по Марканъ-су проходитъ узкимъ ущельемъ, богатъ подножнымъ кормомъ, а ниже урочища Чатыръ-ташъ—лѣсомъ и на всемъ протяженіи можетъ считаться хорошей вьючной дорогой, для обращенія которой въ колесную нужно произвести рядъ землекопныхъ работъ въ мягкихъ грунтахъ. Главнымъ препятствіемъ для разработки дороги служитъ множество логовъ и овраговъ, прорѣзанныхъ вешними водами, посылаемыми большими залежами снѣга на хребтахъ Заалайскомъ и южномъ водораздѣльномъ, извѣстномъ у киргизъ подъ общимъ именемъ горъ Мусъ-тага. Изъ овраговъ, по трудности разработки, можно указать особенно на Яръ-джилгу и Яманъ-яръ; глубина ихъ достигаетъ 8—10 саж., спуски и подъемы весьма круты, тропа узка и мѣстами размыта, почему дорогу придется трасировать и раздѣлать вновь; впрочемъ, по мягкости грунта послѣднее не представитъ особыхъ трудностей. Порохострѣльныя работы необходимы на карнизахъ урочищъ Токсала, Арча-бель, на спускѣ въ Джаръ-

джилгу и нѣкоторыхъ другихъ мѣстахъ, указанныхъ въ приложеніи о разработкѣ дороги.

На участкѣ пути вдоль Марканъ-су отходятъ дороги по ущельямъ правыхъ притоковъ рѣки: отъ ур. Долимыръ-тока—тропа на Кара-куль, съ ур. Чатыръ-ташъ вверхъ по ручью Кумъ-бель на перевалъ того же имени, откуда на Памиры черезъ перевалъ Кальта-даванъ (Кара-артъ) и къ большимъ зимовкамъ у Кіякъ-баши. По рѣкѣ Кара-артъ, впадающей въ Марканъ-су, восточнѣе горы Марканъ-тау (Кара-артъ), отходитъ дорога туда же и обѣ соединяются у р. Гурумды, притокѣ Кара-арта. Съ урочища Когренъ, вверхъ по оврагу того же имени, идетъ тропа на зимовки Бостонъ-терекъ и ур. Караулъ-баши, куда выводятъ дороги по ущельямъ *Аягартъ* и Арча-бель. У урочища Караулъ-баши поставленъ китайцами киргизскій караулъ (20 юртъ), подъ начальствомъ китайскаго же офицера. На караулъ этотъ возложено наблюденіе за границею сѣвернѣе переваловъ Акъ-Берды и Араматы—до Заалайскаго хребта, отъ него высылаются разъѣзды на перевалы Кара-артъ и Кара-закъ, которые иногда переходятъ и на нашу территорію, чему случаи бывали этимъ лѣтомъ.

Всѣ дороги по лѣвымъ притокамъ Марканъ-су идутъ на богатыя лѣтовки подъ снѣгами магистральнаго хребта и кончаются у подножія его непроходимыхъ ледниковъ. Киргизы говорятъ, впрочемъ, что, помимо двухъ издавно извѣстныхъ переваловъ, есть еще и третій, никѣмъ изъ русскихъ не пройденный, и дорога, на который отходитъ отъ урочища Селя-Усунъ-кія на нижнемъ Марканъ-су. По другой версіи, тропа на тотъ же перевалъ идетъ черезъ широкое ущелье Кизилъ-агынъ, лежащее верстъ на 12 выше названнаго ранѣе урочища. Я не имѣлъ времени и возможности двинуться на розыски этого таинственнаго перевала, но надо думать, что онъ существуетъ, хотя недоступенъ для вьюковъ и не имѣлъ пока практическаго значенія. Можетъ быть, имъ бы могъ воспользоваться начальникъ разъѣзда, который, будучи отрѣзанъ, желая спасти личный составъ, двинулся бы на русскія силы у Иркештама, такъ какъ дорога черезъ этотъ перевалъ, по расспроснымъ свѣдѣніямъ, выходитъ на Кизилъ-су нѣсколько ниже этого укрѣпленія.

Вверхъ по рѣчкѣ Кизилъ-чапъ, лѣваго притока Марканъ-су, идетъ, такъ называемая, верхняя дорога на перевалъ Кизилъ-артъ черезъ перевалы отроговъ магистральнаго хребта: Кокъ-Муйнакъ, Учъ-бель, Кизилъ-бель и Кулъ-бель; дорога эта по качествамъ уступаетъ пути по Марканъ-су и ею пользуются киргизы при откочевкахъ на лѣтовки. На протяженіи до урочищъ Кизилъ-агынъ и Кокъ-булакъ мѣстность безлюдна, такъ какъ зимовки лежатъ значительно въ сторонѣ отъ пути на урочищахъ Бостонъ-терекъ, Кіякъ и Караулъ-баши. Старые зякетные посты, поставленные еще Якубъ-бекомъ на ур. Кара-артъ и Арча-бель, нынѣ брошены и курганы разрушаются. Ниже ур. Кизилъ-агынъ, преимущественно у Кокъ-булака, встрѣчаются печи для выплавки мѣди и шалаши рудокоповъ. Разработка руды составляетъ монополію правительства и производится преимущественно китайцами, которые получаютъ отъ 50—100 кашгарскихъ тенегъ (6—12 рублей) въ мѣсяцъ на казенныхъ харчахъ. Руда добывается прямо съ поверхности, такъ какъ цѣлыя скалы состоятъ изъ породы, содержащей большой $^0/_0$ мѣди. Выплавка металла производится примитивнымъ способомъ въ печкахъ, весьма похожихъ на наши полевыя хлѣбопекарни, рекомендованныя наставленіемъ для окопнаго дѣла. За эксплоатацію этого лѣта отправлено въ Кашгаръ 200 верблюдовъ съ мѣдью, что, считая верблюжій вьюкъ въ среднемъ около 15 пудовъ, дастъ 3.000 пудовъ металла. Вся полученная мѣдь идетъ на чеканку размѣнной монеты—чокъ или дарчиновъ, цѣнность которой на наши деньги менѣе $^1/_2$ копѣйки.

У китайскаго поста, при входѣ на урочище Аяль-ма, Марканъ-су впадаетъ въ Кизилъ-су, дорога выходитъ правымъ берегомъ этой послѣдней, мимо развалины кургана, на высокую долину, постепенно расширяющуюся по мѣрѣ приближенія къ Кашгару, и на всемъ протяженіи представляетъ отличный вьючный путь, для обращенія котораго въ колесный потребуется, однако, разработка многочисленныхъ переходовъ черезъ овраги и лога и подъемы на невысокій, но крутой перевалъ Кара-белесъ; грунтъ мягкій и удобный для работъ. Вверхъ по ущельямъ Кизилъ-су, Оксалыръ и съ ур. Кизилъ-ой отходятъ дороги на Улугчатъ, до котораго считаютъ менѣе перехода, посты Оксалыръ и Канъ-джа-

ганъ. На урочищѣ Оксалыръ, близь Кизилъ-су, расположена зимовка киргизскаго бія (волостнаго)—Бакай-бека, изъ рода Чумбагышъ. Встрѣчаются зимовки и на правомъ берегу Кизилъ-су, но во время моего прихода (въ 20-хъ числахъ октября) онѣ были пусты.

На урочищѣ Азанъ-тала отдѣляется дорога на большое и богатое селеніе Опалъ (1.000 ч.) черезъ перевалъ Кара-давакъ, подъемъ на который, по словамъ проводниковъ, труденъ, но далѣе дорога хороша и арбы могутъ идти до Кашгара, до котораго считаютъ отъ перекрестка около 85 верстъ.

Расчитывая пройти черезъ Опалъ на обратномъ пути, какъ это и случилось, я двинулся въ Кашгаръ черезъ бродъ на ур. Сары-Камышъ, незамѣтный перевалъ Кара-белесъ и постъ Мингъ-іолъ, расположенный на урочищѣ того же имени.

Зяхетный постъ Мингъ-іолъ учрежденъ для повѣрки документовъ проѣзжающихъ и осмотра товаровъ. Онъ состоитъ изъ заставы, замыкающей уголъ сліянія рѣкъ Акъ-таша и Силябъ, и укрѣпленія, расположеннаго на лѣвомъ берегу первой на небольшой возвышенности. Постомъ завѣдуетъ чиновникъ; укрѣпленіе нынѣ занято сотней пѣхоты при двухъ офицерахъ. Укрѣпленіе это квадратной формы, около 100 шаговъ въ боку, съ фланкирующими башнями по угламъ, и имѣетъ небольшой ровъ. Стѣны глинобитной постройки и около $2^1/_2$ саженъ высоты.

Прибывъ на Мингъ-іолъ, я вынужденъ былъ сдѣлать дневку, дабы хотя нѣсколько дать отдохнуть лошадямъ, послѣ 10 дней похода по Памиру и ущелью Марканъ-су. Дѣлать дневки ранѣе я не могъ, такъ какъ, въ силу условій командировки, долженъ былъ идти возможно быстро и скрытно.

Во время дневки мои бумаги (билетъ) были осмотрѣны и я, подвергся длинному допросу: какимъ образомъ я прошелъ мимо улугчата (со мной не было джигита отъ начальника этого поста) какой дорогой я шелъ, почему о моемъ движеніи ничего неизвѣстно и т. д. На всѣ эти и т. п. вопросы я отвѣтилъ, что иду съ Памировъ къ консулу по дѣламъ службы, дорогу выбралъ для себя кратчайшую, а почему меня не видѣли и обо мнѣ не донесли—не знаю. Въ концѣ концевъ, начальникъ поста рѣшилъ отправить насъ къ консулу, давъ мнѣ въ конвой двухъ джи-

гитовъ, къ которымъ, по выѣздѣ съ Мингъ-іола, присоединился чиновникъ. Разговаривать съ этимъ послѣднимъ я не могъ, такъ какъ не было переводчика китайскаго языка; мы въ молчаніи доѣхали до воротъ Кумъ-дарвоза, гдѣ, раскланявшись, разъѣхались—я къ консулу, а онъ въ городъ. Обстоятельство это помѣшало мнѣ сдѣлать съемку участка большой дороги Мингъ-іолъ—Кашгаръ, въ чемъ, впрочемъ, бѣды не было, такъ какъ весь путь отъ Иркештамма до Кашгара былъ уже снятъ ранѣе.

Нужно замѣтить, что дорога до Кизилъ-су и далѣе на Марканъ-су—дорога глухая и мало посѣщаемая. По ней изрѣдка проѣзжаютъ купцы съ предметами киргизскаго обихода, лѣтомъ идутъ казенные транспорты съ мѣдью, а вообще пробирается контрабанда. Китайцы, зорко наблюдая пути съ Памировъ черезъ перевалы Сарыкольскаго хребта, ограничились здѣсь однимъ постомъ въ составѣ 7—10 человѣкъ нижнихъ чиновъ при офицерѣ. На этомъ послѣднемъ, помимо наблюденія за дорогой, лежитъ обязанность слѣдить за рудокопами. Постъ помѣщается въ 2 или 3 сакляхъ и расположенъ, въ смыслѣ наблюденія за дорогою, весьма неудовлетворительно. Киргизы, встрѣченные мною у рудниковъ на ур. Кокъ-булакъ, предупредили меня о существованіи этого поста и указали на возможность обхода при движеніи по правому берегу Марканъ-су. Свѣдѣніями этими я воспользовался и рано утромъ 19-го октября, прикрываясь туманомъ и кустами, спокойно вышелъ на урочище Аяльма, лежащее уже ниже поста.

23-го октября я прибылъ въ Кашгаръ, сдѣлавъ отъ поворота на Марканъ-су у оз. Кокъ-куль 271 версту, изъ которыхъ послѣднія 70 хорошей арбяной дороги.

Въ случаѣ войны съ Китаемъ, по дорогѣ Марканъ-су можетъ быть двинутъ отрядъ для операціи во флангъ и тылъ войскъ, прикрывающихъ доступы къ Кашгару на такъ называемой большой дорогѣ черезъ Иркештаммъ и Улугчатъ. Конечно, этому отряду придется спуститься до Кизилъ-су и ур. Оксалыра, а начальнику его мало или даже вовсе не расчитывать на поддержку и связь съ другими колоннами нашихъ силъ, но послѣднее не можетъ считаться особенно важнымъ, въ виду извѣстныхъ качествъ китайскихъ лянзъ, занимающихъ гарнизоны Кашгара. Въ

случаѣ благопріятнаго хода дѣла, отрядъ этотъ смѣлымъ движеніемъ къ Опалу и Ташъ-малику можетъ еще задолго до паденія Кашгара и его Янги-Шаара порвать связь китайцевъ съ Сары-коломъ и тѣмъ поставить въ весьма трудное положеніе генерала, защищающаго эту область.

Операціи со стороны Марканъ-су къ Сарыколу вверхъ по ущельямъ Кара-арта и Аягарта, конечно, также возможны, но дороги здѣсь весьма плохи; удобнѣе, въ этомъ случаѣ, наступать со стороны Памировъ, такъ какъ перевалы и пути изъ этой области доступнѣе.

Въ заключеніе этого отдѣла отчета можно замѣтить, что изъ Оша въ Кашгаръ нынѣ ведутъ 2 дороги [1]): одна черезъ Терекъ-даванъ, исключительно вьючная, выше Суфи-кургана, длиною въ 386 верстъ; разстояніе взято изъ рекогносцировки Громбчевскаго, 10-ти вер. карты, измѣренной верстами дороги Суфи-кургана—Гульчи и опять 10 вер. кар.; другая черезъ перевалъ Талдыкъ на Иркештаммъ-Улугчатъ, 443 версты, изъ которыхъ вполнѣ разработаны 175 верстъ—до Сары-таша на Алаѣ, а главное перевалъ Талдыкъ.

Включая и возможную дорогу на Кизилъ-артъ и далѣе по Марканъ-су, получимъ 3-й путь, длиною около 492 верстъ.

Такъ какъ, за трудностью разработки ущелья и перевала Терекъ-давана, вопросъ о проведеніи колеснаго пути въ этомъ направленіи остается открытымъ, я для сравненія возьму 2 послѣднія дороги.

Путь Ошъ-чигиргикъ-Гульча-Талдыкъ-Иркештаммъ-Кашгаръ длиною 443 версты, разработанъ на протяженіи 175 верстъ отъ г. Оша до ур. Сары-Ташъ на Алаѣ и имѣетъ послѣднія 77 верстъ, отъ ур. Конъ-джуганъ, годными для колеснаго движенія. Остается разработать 191 версту.

Путь Ошъ-Талдыкъ-Сары-ташъ-Кизилъ-артъ-Марканъ-су-Кашгаръ, длиною 493 версты, изъ которыхъ разработаны 175 верстъ до Сары-таша, годны для колеснаго движенія 70 верстъ конца

[1]) Дорогу на пер. Ишартъ я опускаю, такъ какъ послѣ разработки пер. Талдыкъ она утратила всякое значеніе, кромѣ мѣстнаго.

дороги; къ этому числу, полагаю, можно присовокупить, по легкости разработки пер. Кизилъ-арта и 47 верстъ, отдѣляющихъ Сары-Ташъ отъ оз. Кокъ-куль; остается разработать 201 версту.

Такимъ образомъ, число верстъ для разработки на обоихъ путяхъ почти одинаково: 191 и 201 (Марканъ-су) версты. Я лично не былъ на всемъ протяженіи дороги отъ Сары-таша до Кашгара и потому не могу оцѣнить сравнительную трудность работъ.

Какъ извѣстно, разработка пути отъ Сары-таша до Иркештамма не представитъ особыхъ затрудненій; указанія для дальнѣйшихъ работъ можно взять изъ подробнаго маршрута Кашгарской дороги, даннаго подполк. Громбчевскимъ.

Согласно этому маршруту, на переходѣ Иркештаммъ-Улугчатъ потребуются порохострѣльныя работы на спускѣ съ перевала Карабелесъ на протяженіи 15 шаговъ, въ другихъ мѣстахъ работы незначительны; на переходѣ Улугчатъ—п. Уксалыръ серьезныя работы—по разработкѣ лѣваго берега Кизилъ-су на протяженіи 4 верстъ и въ особенности на одной верстѣ. Спускъ съ Машрупа можно обратить въ колесный только пороховыми работами. На переходѣ Уксалыръ-Кок-джу-гонъ—потребуются весьма значительныя работы, какъ земляная, такъ и порохомъ. Это, по словамъ подполковника Громбчевскаго, самый трудный переходъ (длина его 52 версты). Какъ видно изъ этой краткой выписки, значительныя работы потребуются и на дорогѣ Иркештаммъ—Кашгаръ, но дорога эта короче на 50 верстъ и на ней однимъ переваломъ меньше.

Прибывъ въ Кашгаръ, я явился къ Императорскому Россійскому консулу и былъ имъ принятъ съ самымъ широкимъ радушіемъ; представивъ мое предписаніе, я просилъ консула доставить мнѣ разрѣшеніе на проѣздъ черезъ Сарыколъ и, буде возможно, на осмотръ казармъ и войскъ. Консулъ обѣщалъ оказать полное содѣйствіе по первой моей просьбѣ, но относительно второй рѣшительно заявилъ, что онъ не получилъ по сіе время должнаго удовлетворенія за оскорбленіе, нанесенное китайцами русскому имени въ лицѣ секретаря консульства еще въ іюлѣ мѣсяцѣ, находится съ дао-таемъ въ натянутыхъ отношеніяхъ и не считаетъ удобнымъ обращаться къ нему съ просьбами.

Въ Кашгарѣ я рѣшился пробыть около недѣли, дабы подкормить и вообще поправить совершенно обезсиленныхъ лошадей. Пользуясь временемъ, я побывалъ въ Янги-Шаарѣ, укрѣпленія котораго весьма подробно описаны въ отчетахъ г. шт. капитана (нынѣ полковника) Галкина и подполковника Громбчевскаго (у послѣдняго приложены чертежи). Главный недостатокъ этого, во всякомъ случаѣ внушительнаго, фортификаціоннаго сооруженія— отсутствіе эспланады и чрезмѣрная скученность внутреннихъ построекъ, по преимуществу весьма жидкихъ. Послѣ первыхъ гранатъ большая часть всего этого будетъ разрушена и положеніе гарнизона окажется незавиднымъ.

Стѣны г. Кашгара по политическимъ соображеніямъ китайцами не поддерживаются и мѣстами уже замѣтны слѣды разрушенія.

Въ бытность мою въ Кашгарѣ въ Янги-Шаарѣ стояло 5 лянзъ, изъ нихъ 4 въ крѣпости и одна въ импанѣ (конная) на дорогѣ между Кашгаромъ и Янги-Шааромъ. Въ Кашгарѣ занимала гарнизонъ одна лянза, размѣщенная въ укр. Куня-Гульбазъ у воротъ Кумъ-дарвоза. Въ это-же время зимняя китайская дислокація только устанавливалась: войска сводились съ Сары-кола въ долины и разводились по гарнизонамъ, такъ при мнѣ пришло въ Кашгаръ 2 лянзы, изъ которыхъ одна поставлена въ Янги-Шаарѣ, а другая—въ Опалѣ.

1-го ноября я получилъ разрѣшеніе на проходъ черезъ Сарыколъ, которое было мнѣ выдано послѣ нѣкоторыхъ переговоровъ. Къ консулу явился помощникъ дао-тая и выставилъ незаконность просьбы въ виду извѣстнаго пункта Русско-китайскаго соглашенія. Консулъ энергично указалъ на примѣръ англійскихъ офицеровъ, которые разъѣзжаютъ по всему китайскому Туркестану, часто съ большимъ конвоемъ, и требовалъ, чтобы было разрѣшено мнѣ вернуться на Памиры кратчайшимъ путемъ. Въ концѣ концевъ разрѣшеніе я получилъ, хотя секретарь консульства Я. Я. Лютчъ объяснилъ столь благопріятный исходъ дѣла тѣмъ обстоятельствомъ, что китайскіе сановники, сильно смущенные прискорбнымъ событіемъ въ іюлѣ и, получивъ уже надлежа-

щее внушеніе изъ Урумчи, старались, такъ сказать, задобрить консула.

2-го ноября я выступилъ изъ Кашгара на Сарыколъ по дорогѣ черезъ Гезъ.

Въ виду событій послѣднихъ годовъ на Памирахъ, китайцы, придавая важное значеніе прочному занятію Сарыкола, обратили особое вниманіе на дорогу по ущелью Геза, улучшая ее по мѣрѣ силъ и средствъ.

Дорога эта въ общемъ можетъ быть раздѣлена на три характерныя части: 1-я отъ Кашгара до Ташъ-Малика—отличная арбяная дорога, 2-я отъ караула Ташъ-Маликъ до упраздненнаго поста Ибрагимъ—опасный и тяжелый вьючный путь по руслу многоводнаго Геза, и 3-я отъ Ибрагима до оз. Булунъ-Куля—хорошая вьючная дорога.

На первомъ участкѣ дорога идетъ черезъ многолюдныя селенія Ахтали (400 дв.), Тогузбакъ (340 дв.) мимо Опала (1.000 дв.) на селеніе Ташъ-Маликъ. На разстояніи 60 верстъ отличная арбяная дорога, проходящая по чрезвычайно культурной мѣстности. Въ попутныхъ селеніяхъ можно пріобрѣсти покупкой или реквизиціями въ большомъ количествѣ хлѣбъ, ячмень, клеверъ и скотъ. Перевозочныя средства могутъ быть собраны въ самый незначительный срокъ.

Главными препятствіями на этомъ пути являются два брода черезъ рукава Кизилъ-су и одинъ черезъ Гезъ (Яманъ-яръ), но рѣки эти протекаютъ въ широкихъ руслахъ, дробясь на многочисленные рукава, вслѣдствіе чего броды мелки, а спуски къ нимъ хорошо наѣзжаны. Кромѣ того черезъ Гезъ есть мостъ у с. Урумъ-баши, впрочемъ, не всегда исправный.

Описываемый участокъ дороги оканчивается у с. Ташъ-Маликъ, лежащаго на правомъ берегу Геза у выходовъ его изъ ущелья.

У селенія расположенъ караулъ того же имени, на начальника котораго возложены повѣрка документовъ проѣзжающихъ и досмотръ товаровъ. Обыкновенно гарнизонъ укрѣпленія состоитъ изъ 30—40 человѣкъ; нынѣ, въ виду ухода съ Сары-кола большой части войскъ, онъ усиленъ до одной лянзы и, такимъ

2018814326

образомъ, служитъ ближайшей поддержкой китайскихъ силъ у Булунъ-куля.

Укрѣпленіе расположено на правомъ берегу Геза въ разстояніи около $1^1/_2$ верстъ отъ его обрывистаго края, имѣетъ квадратную форму, 120 шаговъ въ боку и окружено глинобитными стѣнами 3 саж. вышины. Толщина стѣнъ въ основаніи $1^1/_2$ саж., на углахъ франкирующія башни, кругомъ ровъ около $^1/_2$ саж. глубины. Внутренней болѣе низкой стѣной импань раздѣленъ на два двора, изъ которыхъ ближайшій къ воротамъ меньше. Съ внутренней стороны стѣны идетъ кругомъ казарма, въ меньшемъ дворѣ сосредоточены склады, кухни и цейхгаузы. Квартира начальника находится противу воротъ, расположенныхъ въ с.-в. фасѣ. Около укрѣпленія находится небольшой базаръ и кумирня.

Укрѣпленіе командуется высотой въ $^1/_2$ верстѣ къ сѣверу. Гарнизонъ его, хотя и лянза, не превышаетъ 200 человѣкъ пѣхоты.

Я попалъ въ импань совершенно случайно. Прибывъ въ Ташъ-Маликъ часа въ 3 дня, занялъ помѣщеніе по указанію бія (волостнаго) и приготовился къ ночлегу. Часовъ въ 6 вечера пожаловалъ ко мнѣ начальникъ поста, амбань съ переводчикомъ. Я принялъ его, разумѣется, возможно любезно, цѣли его посѣщенія не знаю, но онъ, съ своей стороны, оказалъ большую услугу, приказавъ мнѣ продать на базарѣ двухдневный запасъ ячменя для моихъ лошадей, чего я ранѣе не могъ добиться ни за какія деньги. Часовъ въ 7 вечера я отдалъ визитъ и былъ принятъ въ импанѣ. Дворъ внутри довольно чистъ, у входа въ помѣщеніе амбаня стоитъ часовой, окарауливая, между прочимъ, 2 горныхъ пушки въ красныхъ суконныхъ чехлахъ. Квартира амбаня состоитъ изъ 3-хъ огромныхъ комнатъ, очень высокихъ и очень холодныхъ. Убранство скудное, но стѣны увѣшаны ружьями съ примкнутыми штыками, на нихъ я обратилъ вниманіе: ружья англійской выдѣлки, одной изъ системъ съ качающимся затворомъ, штыкъ трехгранный. Выпивъ чашку чая, я простился и передъ отъѣздомъ просилъ показать казарму, въ чемъ мнѣ очень вѣжливо было отказано за позднимъ часомъ: то, что я видѣлъ,

проходя мимо, въ открытыя двери, произвело впечатлѣніе довольно грязныхъ небольшихъ комнатъ.

3-го ноября утромъ я выступилъ изъ с. Ташъ-Маликъ и вступилъ на 2-й участокъ этого пути. Какъ уже указывалось, дорога, сойдя на 8-й верстѣ отъ Ташъ-Малика на русло Геза, почти весь путь до Ибрагима идетъ по гальковому ложу, часто пересѣкая бродами его многочисленные рукава. На переходахъ черезъ главный рукавъ устроены мосты, но про нихъ можно смѣло сказать, что они вчера построены и завтра будутъ снесены, вьюки благоразумнѣе направлять бродами. Путь становится хуже по мѣрѣ приближенія къ кар. Ибрагимъ, такъ какъ русло рѣки съуживается постепенно сдвигающимися скалами отвѣсныхъ береговъ Геза и броды становятся глубже. Лѣтомъ эта часть пути считается весьма опасной и движеніе избираетъ дорогу горами.

Дорога эта отходитъ также отъ с. Ташъ-Маликъ, восточнѣе Геза, переходитъ черезъ 3 перевала и по ущелью р. Курукъ-артъ соединяется съ нижнимъ путемъ у кар. Ибрагимъ. Въ общемъ она считается весьма неудобной и при первой возможности ее бросаютъ.

Не доходя караула Ибрагимъ, дорога (нижняя) поднимается на терасу праваго берега и худшая часть пути, на протяженіи 40 верстъ, окончена.

На описанномъ участкѣ въ Гезъ слѣва впадаетъ р. Уй-дачъ, верховыя ущелья которой покрыты лѣсами арчи и ели и богаты залежами угля. Разработка послѣдняго составляетъ монополію правительства. Добываемый уголь, посредственнаго качества, отправляется въ Кашгаръ казенными транспортами, гдѣ онъ идетъ на потребу властей.

3-й участокъ пути Кашгаръ—Булунъ-куль начинается у упраздненнаго зякетнаго поста Ибрагимъ, въ зданіяхъ котораго нынѣ проживаетъ китаецъ и два киргиза, на обязанности которыхъ лежитъ наблюденіе за запасами фуража для казенныхъ лошадей и верблюдовъ.

Дорога по Гезу отъ кар. Ибрагима и даже ниже, отъ р. Курукъ-артъ, можетъ считаться образцовой вьючной дорогой: бродовъ нѣтъ, всюду на переправахъ выстроены отличные деревянные

мосты, карнизы разработаны и достаточно уширены, поставлены указатели и вообще видна заботливость правительства объ улучшеніи пути, ставшаго, въ силу обстоятельствъ, военной дорогой Сарыкола и Тагдумбаша.

Верстъ 30 не доходя Булунъ-куля, дорога покидаетъ Гезъ, который круто уходитъ къ югу, подъ ледники Мусъ-тага, и слѣдуетъ вдоль Булунъ-су, единственнаго водостока всего Сарыкола. На этой части дороги особенно замѣчателенъ балконъ, продолжающій порвавшійся карнизъ и построенный минувшимъ лѣтомъ. Балконъ этотъ имѣетъ около 20—25 саженъ длины и устроенъ весьма прочно, на сваяхъ, свободно выдерживая вѣсъ навьюченной лошади.

На урочищѣ Мужи дорога выходитъ на Сарыколъ и озеро Булунъ-куль. Длина 3-го участка пути до Сарыкола—61 верста. На всемъ протяженіи ущелья Геза по тугаямъ можно имѣть подножный кормъ и топливо.

Озеро Булунъ-куль имѣетъ форму неправильнаго трехугольника, растянутаго по меридіану. Южная его часть вытянута въ видѣ длиннаго узкаго рукава и носитъ особое названіе Кашкандакъ; послѣдній соединенъ короткимъ притокомъ съ небольшимъ озеромъ, названнымъ на 10 верстной картѣ Памира — Булунъ-кулемъ. Озеро вообще не глубоко, а осенью и зимой средняя часть его обнажается отъ воды и видомъ напоминаетъ болото; болѣе глубокія мѣста находятся у западнаго берега, гдѣ скалы круто уходятъ въ воду. Въ озеро впадаетъ: съ сѣвера р. Туманчи, съ востока Акъ-берды, съ юго-востока Кумъ-джилга и съ юга—водостокъ Малаго Кара-куля. Излишекъ воды уноситъ Булунъ-су, впадающій въ многоводный Гезъ.

Озеро окружено горами, близко подходящими къ берегамъ; скаты ихъ поросли роскошнымъ ковылемъ, за исключеніемъ крутыхъ отвѣсовъ западнаго берега. На сѣверѣ и югѣ горы немного расходятся, образуя длинную узкую долину, обильную кормами и называемую Сарыколомъ. Сарыколъ, имѣя въ среднемъ около $11^1/_2$ тысячъ фут. абсолютной высоты, по природѣ, обилію водъ и травъ напоминаетъ Алай и служитъ для кочевниковъ восточной

окраины Памира тѣмъ же, чѣмъ тотъ для сѣверной. Это одно уже даетъ Сарыколу большую важность.

Но кромѣ того, на Сарыколѣ и именно у прорыва Булунъ-су, черезъ восточную грань Памира сходятся всѣ дороги, чтобы черезъ трещину Геза выйти на равнину: съ сѣвера по Туманчи идутъ дороги съ Марканъ-су, Кіязъ-баши и верхняго Сарыкола, съ востока—по ущельямъ Акъ-Берды и Кумъ-джилга сходятся пути съ переваловъ Сарыкольскаго хребта, съ Алая, Кара-куля, Акъ-байтала и Мургаба, съ юга—дорога отъ Гиндукуша, Тагармы и Канджута. Послѣднее особенно важно въ виду соглашенія Англіи съ Китаемъ по вопросу о протекторатѣ надъ этимъ княжествомъ; съ потерей пути черезъ Сарыколъ для англичанъ закрывается кратчайшій путь въ Кашгаръ черезъ перевалъ Мингъ-теке и всю почту придется направить кружнымъ путемъ на людяхъ.

Въ настоящее время китайцы ведутъ телеграфъ, который въ концѣ октября былъ доведенъ до Урумчи. Телеграфъ этотъ долженъ дойти до Кашгара и связаться съ англо-индійской проволокой въ Канджутѣ. По словамъ консула Н. Ф. Петровскаго, направленіе этой линіи уже рѣшено и она должна пройти по Гезу на Сарыколъ и Мингъ-теке.

Китайцы, вполнѣ сознавая всю важность обладанія Сарыколомъ, по мѣрѣ усиленія нашихъ отрядовъ на Памирахъ, увеличивали числительность гарнизоновъ на Булунъ-кулѣ и этимъ лѣтомъ довели ее до значительной цифры. Съ уходомъ Алайскаго и Шаджанскаго отряда, китайское правительство постепенно отозвало войска съ Сарыкола и ко времени моего прибытія на Булунъ-куль, 6 ноября 1893 г., остался отрядъ силою около 150 человѣкъ пѣхоты.

Для размѣщенія зимующихъ, склады припасовъ и, главное, какъ сборный пунктъ, китайцы выстроили на берегу озера два укрѣпленія, изъ нихъ одно на ур. Мужи у выхода Булунъ-су изъ озера, а другое на южномъ концѣ рукава Кашкандакъ.

Первое—квадратъ глинобитной постройки, въ боку 80 шаговъ. По угламъ башни—стѣны вышиною около 3 саж., рва нѣтъ. Ворота выходятъ на озеро. Въ настоящее время укрѣпленіе это обращено въ складъ провіанта и фуража, гарнизонъ его соста-

вляетъ 20 — 30 нижнихъ чиновъ, подъ начальствомъ офицера низшихъ степеней.

Окружающія высоты уже съ разстоянія 150 — 200 шаговъ командуютъ внутренностью импаня.

Въ 8 верстахъ отъ 1-го укрѣпленія, на восточномъ берегу узкаго рукава Кошкандакъ, стоитъ другое укрѣпленіе, служащее уже оплотомъ китайской власти на Сарыколѣ. Укрѣпленіе это также квадратъ, въ боку 60 шаговъ, фасы оріентированы по странамъ свѣта, ворота въ серединѣ южнаго фаса; стѣны глинобитныя вышиною около 4—4½ аршинъ; по угламъ и въ серединѣ стѣнъ башни немного выступающія; превышеніе башенъ надъ стѣною около 2 аршинъ. Ворота фланкируются двумя такими же башнями. Кругомъ ничтожный ровъ, глубиною около ½ аршина. Изнутри къ стѣнамъ пристроены мазанки, въ которыхъ помѣщается гарнизонъ. Такъ какъ построекъ не хватаетъ, то внутри укрѣпленія поставлено 3—4 юрты. Гарнизонъ укрѣпленія, какъ уже говорено, состоитъ изъ 120—130 [1]) пѣхотинцевъ; по слухамъ, въ укрѣпленіи есть двѣ горныхъ пушки, но, пожалуй, эти пушки я уже видѣлъ на Ташъ-Маликѣ въ красныхъ суконныхъ чехлахъ.

Укрѣпленіе командуется высотами, лежащими восточнѣе, съ разстоянія около ½ версты, хотя, говоря откровенно, трудно винить китайскаго инженера, такъ какъ, поднимая его выше, онъ бы удалилъ его отъ воды.

Проѣзжая утромъ 7-го ноября мимо воротъ укрѣпленія, мы были окружены толпой солдатъ, которые вели себя прилично, но не имѣли никакого воинскаго вида и представляли самую пеструю смѣсь всѣхъ возрастовъ. Въ общемъ можно замѣтить, что ни укрѣпленіе, ни гарнизонъ ихъ не имѣетъ ничего внушительнаго.

Отъ укрѣпленія Булунъ-куль на постъ Рангъ-кульскій идетъ отличная дорога, которую нужно разработать только на перевалѣ Чокъ-китай.

---

[1]) Не считая 20—30 чел. въ 1-мъ укрѣпленіи, а всего около 150 чел.

Перевалъ этотъ принадлежитъ къ числу наиболѣе доступныхъ въ Сарыкольскомъ хребтѣ, почему и избирается караванами, слѣдующими на Мургабъ и Рангъ-куль; кромѣ того, дорогу черезъ Чокъ-китай на Рангъ-куль считаютъ короче такой же черезъ п. Акъ-берды. Разработкѣ подлежитъ подъемъ съ китайской стороны на протяженіи версты и спускъ на Кошу-агрень въ 200 саж., всего около $1^1/_2$ версты.

8-го ноября я прибылъ на Рангъ-куль, 9-го сдѣлалъ дневку и 10-го, по отличной дорогѣ черезъ Кизилъ-дчикъ, выступилъ на Кизилъ-артъ, Талдыкъ и Маргеланъ, куда прибылъ 22-го ноября. Погода во все время командировки была благопріятная: стояли холода, но вѣтру не было. Исключеніе представляетъ переходъ черезъ Кизилъ-артъ; 13 ноября, когда насъ хватилъ жестокій буранъ, длившійся всю ночь, во время котораго погибла одна казачья лошадь; отлеживались мы въ землянкѣ на Боръ-даба, построенной этой осенью и представившей надежное укрытіе отъ холода и вьюги.

Въ заключеніе слѣдуетъ обратить вниманіе на значеніе дороги по Гезу для Памировъ. Кашгаръ исключительно черезъ нее ведетъ торговлю съ Канджутомъ, Ваханомъ, всѣмъ Памиромъ и даже нашимъ отрядомъ: кашгарскіе купцы круглый годъ приходятъ въ наше укрѣпленіе и зимой даже преимущественно, такъ какъ и дорога въ это время лучше за неимѣніемъ воды. Будь наши отношенія съ Китаемъ менѣе натянуты, интендантство могло бы съ удобствомъ заготовить ячмень, а при нуждѣ и прочіе продукты, въ г. Кашгарѣ и цѣна перваго никогда не была бы дороже 120—130 коп. за пудъ на мѣстѣ на Мургабѣ.

МАРШРУТЪ

рекогносцировки путей Кала-нусуръ—Сарезъ, Марканъ-су—Кашгаръ—Гезъ—Сарыколъ—п. Рангъ-куль.

Время. Мѣсяцы.	Число.	Ночлеги.	Разстояніе въ верстахъ.	Примѣчанія.
Октябрь.	1	с. Ташъ-Курганъ Рушанскій . .	—	
	2	ур. Шендурсъ	23	Съемка.
	3	с. Сарезъ	24	
	4	м. Кара-булакъ	35	
	5	р. Джанъ-кайнды	35	
	6	п. Пшартъ	32	Не переходя перевала на послѣдней водѣ.
	7	укр. Памирское	34	
	8			
	9			
	10	Дневки	—	
	11			
	12	Рабатъ № 2	42	
	13	Мусъ-колъ	45	
	14	Кара-куль	43	
	15	ур. Кокъ-утекъ	42	Производилась
	16	» Чатыръ-ташъ	30	съемка.
	17	» Когренъ	36	
	18	» Кокъ-булакъ	40	
	19	» Танга-терекъ	36	Производилась
	20	» Акъ терекъ-хоргонъ	35	съемка.
	21	к. Мингъ-іолъ	35	
	22	Дневка	—	Необходимо было дать отдыхъ лошадямъ.
	23	г. Кашгаръ	41	
	24			
	31	Дневки	—	
Ноябрь.	1			

Время. Мѣсяцы.	Число.	Ночлеги.	Разстояніе въ верстахъ.	Примѣчанія.
Ноябрь.	2	с. Опалъ	28	
	3	к. Ташъ-маликъ	32	
	4	ур. Кошъ-тюя	31	Производилась
	5	» Тучъ-булунъ	32	
	6	укр. Булунъ-куль	38	съемка.
	7	овр. Беляули	39	
	8	п. Рангъ-куль	25	
	9	Дневка	—	
	10	п. Кизилъ-джіикъ	48	Подъ переваломъ.
	11	ур. Мусъ-колъ	33	
	12	Кара-куль	43	
	13	ур. Боръ-тебе	48	
	14	» Акъ-Боссага	40	
	15	» Суфи-курганъ	45	
	16	укр. Гульча	41	
	17	ур. Лянгаръ	29	
	18	г. Ошъ	34	
	19	Дневка	—	
	20	г. Араванъ	30	
	21	с. Талъ-мазаръ	33	
	22	г. Н. Маргеланъ	30	
		Итого верстъ . . .	1287	Изъ нихъ съемки:
		Переходовъ . . .	36	503 версты.
		Дней марша . . .	52	

ВСЕСОЮЗНАЯ БИБЛИОТЕКА имени В. И. ЛЕНИНА

МАРШРУТЪ

пути Кала-и-Нусуръ-Сарезъ (въ Рушанѣ). Разстояніе 47 верстъ.

1-й переходъ: Кала и Нусуръ—ур. Шендурсъ 23 версты.

Рушанское с. Кала-Нусуръ лежитъ на лѣвомъ берегу Бартанга при впаденіи р. Индоръ-Нусуръ. Слѣдуя отъ Ташъ-Кургана рушанскаго или Орошора, нужно у Кала-и-Нусура искать переправы черезъ Бартангъ, имѣющій въ этомъ мѣстѣ около 30—35 саж. ширины при значительной глубинѣ. Во время большой воды въ рѣкѣ, т. е. въ теченіе 6 мѣсяцевъ, бродовъ нѣтъ, переправа производится на плотахъ (салъ), связанныхъ изъ гупсаровъ. Устройство этихъ плотовъ общеизвѣстно, а главные ихъ недостатки: малая подъемная сила и неустойчивость—затягиваетъ переправу и вынуждаетъ особенно тщательно прикрѣплять грузъ къ жердяному основанію сала, причемъ грузъ всегда будетъ подмоченъ.

При движеніи разъѣзда изъ Рушана на Сарезъ гупсары (по мѣстному саначъ) можно достать въ многолюдномъ Орошорѣ и частью въ Ташъ-Курганѣ. При движеніи по тому же пути, но въ обратномъ направленіи,—гупсары нужно везти съ собой изъ Сареза или, что лучше, заготовить ихъ на Памирахъ у киргизъ.

Съ конца сентября около Кала-и-Нусура открывается глубокій бродъ (подъ потникъ). Во избѣжаніе подмочки вьюковъ, послѣдніе переносятъ на рукахъ. Въ декабрѣ, январѣ и февралѣ мѣсяцахъ рѣка мелѣетъ, мѣстами замерзаетъ и переправа не представляетъ никакихъ затрудненій.

Дно Бартанга у Кала-и-Нусура—мелкая галька и песокъ. Берега отлоги и удобны для передачи плотовъ.

Кала-и-Нусуръ. Сакли жителей построены въ небольшой скалѣ общеизвѣстно средне-азіатскаго типа, построенной для отраженія бывалыхъ набѣговъ Саибъ-Назара и его родичей. Въ селеніи достать нельзя ни клеверу, ни ячменю, такъ какъ площадь полей весьма мала и сбора не хватаетъ населенію на собственную потребу. Ниже Кала-и-Нусура, на томъ же и противополож-

номъ берегу Бартанга, имѣется небольшой тугай, поросшій травой—единственный подножный кормъ на протяженіи отъ Кизилъ-тугая на р. Танемасъ и до с. Багу на нижнемъ Бартангѣ.

Отъ Кала-и-Нусура дорога проходитъ по лѣвому берегу р. *Индоръ-Нусура* среди полей. На 3-й верстѣ пересѣкаетъ ручей, поднимается по безводному ущелью и черезъ незамѣтный перевалъ *Нау* на 12-й верстѣ выходитъ къ к. Баргидифъ.

Баргидифъ (9 дворовъ)—ничтожный поселокъ, расположенный на маленькой площадкѣ лѣваго берега Мургаба. Достать ничего нельзя, такъ какъ ничего нѣтъ, кромѣ топлива изъ ближняго тугая.

Перейдя р. *Баузитъ*, дорога подиимается на высоты лѣваго берега Мургаба, протекающаго въ глубокой и узкой тѣснинѣ. Подъемъ продолжителенъ—(верхомъ 20 минутъ) и труденъ, вьюки надо облегчать до 3-хъ и 4-хъ пудовъ, передавая часть вещей носильщикамъ. Пѣшій отрядъ можетъ избѣгнуть подъема, пройдя по нижней дорогѣ, совершенно недоступной для лошадей.

На 16-й верстѣ крутой спускъ къ Мургабу по мало наѣзжаной, едва замѣтной тропѣ; вкадники спѣшиваются, вьюки идутъ на рукахъ.

На 17-й верстѣ конная тропа вновь поднимается на вершины тѣснины, вьюки и грузы идутъ на людяхъ по нижней дорогѣ, которая собственно и употребляется таджиками для сообщенія, а потому нѣсколько раздѣлана. 17-ю, 18-ю и часть 19-й версты нижній путь проходитъ сплошнымъ, частью (въ трехъ мѣстахъ) искусственнымъ (балконъ) карнизомъ. Конный путь, спустившись, соединяется съ пѣшимъ. Бродъ черезъ ручей, послѣ котораго дороги вновь раздѣляются: лошадей ведутъ вверхъ—на скалы, пѣшіе люди и вьюки—на нижніе карнизы; на 20-й верстѣ балконъ, 17 шаговъ длиною; балконъ устроенъ давно и также давно лишенъ ремонта, почему движеніе сопряжено съ нѣкоторою опасностью.

На 21-й верстѣ оба пути—конный и пѣшій выходятъ на урочище *Тогузъ-бантъ*, поросшее кустами облепихи и шиповника. Имѣется подножный кормъ (камышъ) на небольшое число лоша-

дей. Далѣе, на 22-й верстѣ, короткій (около 300 шаговъ), но узкій карнизъ, выбитый подъ нависшей скалой; послѣднее обстоятельство весьма затрудняетъ переносъ грузовъ. Лошадей проводятъ внизу, вдоль воды—по камнямъ русла. На 23-й верстѣ бродъ черезъ ручей *Боузитъ* и урочище *Шендурсъ*, поросшіе кустами колючки и шиповника. Хорошій подножный кормъ.

На всемъ пройденномъ пространствѣ пролегаетъ пѣшеходная тропа и по правому берегу Мургаба. На этотъ путь выходитъ перейдя бродомъ р. Танемасъ и поднявшись на вершины прибрежной тѣснины Мургаба.

По качеству эта другая дорога не лучше и не хуже пройденной, такъ завѣряютъ таджики.

Бивачныхъ мѣстъ въ ущельѣ нѣтъ.

Въ заключеніе слѣдуетъ упомянуть. что на описанномъ переходѣ отъ к. Бардигифа и по ур. Шендурсъ, на протяженіи 11 верстъ, вьюки и всѣ грузы должны быть перенесены на рукахъ. Обстоятельство это надо имѣть въ виду и нанять или собрать носильщиковъ въ Орошорѣ и Ташъ-Курганѣ.

2-й переходъ: ур. Шендурсъ—Сарезъ. 24 версты.

На 2-й верстѣ бродъ черезъ Мургабъ на правый берегъ. Бродъ глубокъ—подъ потникъ сѣдла и открывается въ концѣ сентября. Дно рѣки покрыто большими камнями, на которыхъ скользятъ лошади. Во время большой воды переправы нѣтъ, такъ какъ, вслѣдствіе чрезвычайно быстраго теченія, массы камней и даже скалъ среди русла крутыхъ береговъ, переправа на плоту невозможна.

На 3-й верстѣ крутой подъемъ и такой же спускъ къ рабату На 5-й—бродъ черезъ ручей *Тала-саль*. На 6-й—кишлакъ *Усой* (4 двора), лежащій въ нешироком (около 200 саж.) долинѣ и окруженный полями; достать ничего нельзя, нѣтъ даже дровъ, которыя жители привозятъ изъ сосѣднихъ тугаевъ.

На 8-й верстѣ спускъ въ сухой яръ, крутой подъемъ и выходъ на урочище *Аральча*, поросшее тополемъ и ковылемъ. *Лучшій подножный кормъ на всемъ пути до Сареза.* На 9-й и 10-й

версты дорога идетъ вдоль русла и сплошь завалена большими камнями, на которыхъ скользятъ и падаютъ лошади; вьюкъ необходимо снять. За ручьемъ *Иднисъ* бродъ на лѣвый берегъ Мургаба. Бродъ также глубокъ (подъ потникъ), но дно ровнѣе и оба берега, на протяженіи саженъ 100, пологи. На 12 верстѣ подъемъ на карнизъ и на 13-й—спускъ къ мосту (пѣшеходному) черезъ р. *Лянгаръ*. Вверхъ по ущелью этой рѣки идетъ тропа на Гунтъ черезъ перевалъ Лянгаръ и Меропъ; пути, по словамъ проводниковъ, 4 дня.

Далѣе дорога пролегаетъ по поросшему лѣсомъ урочищу Лянгаръ, 16—18 версты по косогору, на 19-й пересѣкаетъ р. Чебунъ и на 20-й выходитъ на ур. Суджюзъ.

Ущелье здѣсь расширяется въ долину ($1^1/_2$—2 версты). Дорога вполнѣ удобна для движенія и проходитъ по пологимъ склонамъ лѣваго берега надъ широкимъ гальковымъ ложемъ рѣки. Урочище Суджюзъ густо поросло таломъ и тополемъ, *но травы нѣтъ*.

На 23-й верстѣ бродъ черезъ Мургабъ на правый берегъ. Благодаря ширинѣ русла бродъ не глубокъ; дно—галька. Въ большую воду (апрѣль—сентябрь мѣсяцы) переправляются на плотахъ изъ гипсаровъ.

Въ концѣ 24-й версты—Сарезъ (20 дворовъ)—небольшая крѣпостца, извѣстнаго типа, расположенная на незначительной высотѣ.

Противу Сареза впадаетъ въ Мургабъ—Марджанай, по ущелью котораго проходитъ извѣстная дорога на Аличуръ черезъ перевалъ Марджанай.

Въ Сарезѣ можно достать клеверъ и ячмень, но въ ограниченномъ количествѣ (я могъ купить послѣдняго только 10 пуд.).

На 2-й переходъ необходимо задержать носильщиковъ, нанятыхъ въ Орошорѣ.

Въ общемъ, 2-й переходъ значительно легче перваго, но надо принять во вниманіе, что броды на Мургабѣ открыты только осенью и зимою, въ другую половину года придется неизмѣнно держаться разъ выбраннаго берега, проходя по головоломнымъ карнизамъ и балконамъ.

МАРШРУТЪ

пути по ущелью р. Марканъ-су въ Кашгаръ. Разстояніе Кокъ-куль—Кашгаръ 271 вер.

1-й переходъ: Рабатъ Кара-куль—Кокъ-утекъ, 42 версты, или Кокъ-су п. Кизилъ-артъ—Кокъ-утекъ 33 версты.

1) На 24-й верстѣ отъ рабата Кара-куль—р. Кокъ-су, сбѣгающая съ ледниковъ Кизилъ-Агына. Дорога въ Кашгаръ отдѣляется отъ большаго Памирскаго пути на востокъ въ обходъ озера-болота Кокъ-куль. На 5-й верстѣ отъ раздѣла дорогъ—ущелье р. Марканъ-су, куда выходитъ также путь съ п. Кизилъ-артъ.

2) Дорога съ Алая черезъ п. Кизилъ-артъ отдѣляется отъ Мургабской на ур. Уйбулакъ, проходитъ лѣвымъ берегомъ рѣчки того же имени и на 7-й верстѣ, у сліянія съ Кокъ-су, пересѣкаетъ русло бродомъ. Бродъ этотъ осенью не глубокъ—по колѣно,—но въ періодъ лѣтняго таянія снѣговъ на массивахъ Кизилъ-арта и Кизилъ-агына переправа сопряжена съ большими затрудненіями.

На 5-й верстѣ пути, слѣдуя мимо Кокъ-куля, обѣ дороги, какъ уже указано, соединяются и далѣе идетъ одна по уступу праваго берега, круто обрывающагося къ рѣкѣ. Дорога, въ общемъ, хороша; главнымъ препятствіемъ является переправа черезъ массу промоинъ, глубиною въ среднемъ отъ 2—3 саженъ. На 6-й и 10-й верстахъ короткіе и широкіе карнизы по косогорамъ поперечныхъ отроговъ южнаго водораздѣльнаго хребта. На 12-й верстѣ спускъ на ложе рѣки въ обходъ скалистаго отрога, преграждающаго путь. Спускъ хорошо наѣзжанъ, тропа широка, крутыхъ уклоновъ нѣтъ. Дорога проходитъ по руслу саженъ сто, затѣмъ вновь поднимается на берегъ. Въ большую воду движеніе на этомъ участкѣ встрѣтитъ затрудненіе.

На 17-й верстѣ спускъ въ яръ, около 6—7 саж. глубины бродъ черезъ ручей и подъемъ, послѣдній довольно крутъ, а тропа, вслѣдствіе обваловъ, узка и мѣстами вьюкъ едва проходитъ.

На 18-й верстѣ урочище Кокъ-утекъ. На всей пройденной

части пути грунтъ твердый (конгломератъ). Трава (ковыль) встрѣчается восточнѣе ущелья Кокъ-кія, топливо (терескенъ)—можно имѣть всюду.

Лѣвый берегъ на описанномъ участкѣ представляетъ сплошную отвѣсную скалу, прорѣзанную немногочисленными узкими и глубокими ущельями; изъ нихъ можно указать на ущелья—Конышъ-Хатынъ и Кокъ-кія. По первому отходитъ тропа на верхній путь, пролегающій южнѣе магистральнаго кряжа Заалайскаго (кряжа) хребта. Начинается онъ непосредственно на Кизилъ-артскомъ перевалѣ, направляясь на востокъ вдоль ручья, сбѣгающаго съ ледниковъ массива, лежащаго восточнѣе сѣдла. На нижнюю дорогу выходитъ къ г. Марканъ-тау по ущелью Кизилъ-чопъ На этой дорогѣ четыре перевала черезъ отроги Алая: Кулъ-бель, Кизилъ-бель, Учъ-бель и Кокъ-муйнакъ. По словамъ штабсъ-капитана Бржезицкаго, ходившаго этимъ путемъ, перевалы эти легко проходимы, за исключеніемъ Кизилъ-беля, восточный склонъ котораго очень крутъ. Въ большую воду киргизы обходятъ нижнюю дорогу, слѣдуя на перечисленные перевалы.

2-й переходъ: ур. Кокъ-Утекъ—Чатыръ-ташъ 30 верстъ.

На 1-й верстѣ отъ ур. Кокъ-утекъ бродъ черезъ Марканъ-су; осенью глубина брода—по колѣно, дно—мелкая галька. Крутой подъемъ на лѣвый берегъ, переправа черезъ ручей Кокъ-утекъ, протекающій въ неглубокомъ логу, и новый бродъ на правый берегъ на 2-й верстѣ отъ ночлега. Спускъ къ броду и подъемъ круты, но негромоздкій вьюкъ проходитъ свободно.

Далѣе дорога идетъ по поросшему роскошнымъ ковылемъ урочищу Джамыръ-така, на 4-й верстѣ пересѣкаетъ ручей того-же имени, вверхъ по ущелью котораго лежитъ тропа на Кара-куль, и на 6-й верстѣ поднимается на малозамѣтный перевалъ Кичикъ-бель.

Марканъ-су сѣвернѣе ущелья Кизилъ-джилга вступаетъ въ тѣснину, по которой и протекаетъ около двухъ верстъ, выходя вновь къ дорогѣ на урочище Уртакъ-колъ. Слѣдуя вверхъ по Кизилъ-джилгѣ, можно выйти на сѣверную дорогу.

Урочище Уртакъ-колъ богато кормами и терескеномъ.

На 10-й верстѣ, переваливъ черезъ невысокій отрогъ, дорога переходитъ бродомъ на лѣвый берегъ, въ обходъ тѣснинъ праваго. Сейчасъ послѣ брода переправа черезъ глубокій сухой яръ, спускъ и подъемъ круты и мало ѣзжены. Далѣе путь идетъ краемъ обрыва, а на 13-й верстѣ около 150—200 саженъ по карнизу. Движеніе по этому послѣднему затруднено массою камней, загромождающихъ тропу. На 13-й верстѣ новый бродъ на правый берегъ. Спускъ къ рѣкѣ и броду крутъ, подъемъ—хорошъ.

14 и 15-ю версты дорога проходитъ косогоромъ; въ концѣ 15-й версты переправа черезъ ущелье Джаръ-джилга. Какъ спускъ, такъ и подъемъ весьма круты, мѣстами, вслѣдствіе размывовъ и обваловъ, тропа почти исчезаетъ и лошади приходится карабкаться по цѣлинѣ. Переправа черезъ это ущелье—одно изъ главныхъ препятствій на всемъ протяженіи этой сравнительно прекрасной дороги.

На 16-й верстѣ тугай, поросшій кустами шиповника и облепихи. Въ концѣ 17-й версты бродъ черезъ ручей Тузъ-джилга (соляное ущелье), въ верховьяхъ котораго, по словамъ проводника, небольшія залежи соли, откуда и названіе. На 18-й верстѣ отходитъ тропа черезъ увалъ Кія-белесъ на лѣтовки. Далѣе дорога на ущелья Ханышъ-хатынъ—идетъ частью косогоромъ, частью карнизами, заваленными камнями и обломками скалъ. У тугая Ханышъ-хатынъ спускается на гальковое ложе рѣки, разбивающейся на рукава. Ширина русла въ среднемъ доходитъ до 200 саж., горы окружаютъ ее отвѣсными скалами. Дорога до Чатыръ-таша пролегаетъ по галькѣ, часто переходя бродами многочисленные рукава Марканъ-су. Броды, вслѣдствіе ширины русла, не глубоки. На 30-й верстѣ тугай и урочище Чатыръ-ташъ, получившее названіе по своеобразной, рѣзко выдѣляющейся, профили каменистаго кряжа Чатыръ-ташъ.

Хорошій подножный кормъ на этомъ переходѣ имѣется на урочищахъ Кокъ-утекъ, Джамыръ-така, Уртакъ-колъ и по тугаямъ. На урочищѣ Чатыръ-ташъ растетъ камышъ, который лошади ѣдятъ охотно. Топливо можно найти всюду: по тугаямъ и въ ущельяхъ.

Хорошее бивачное мѣсто для отряда силою въ 3—4 баталіона, 3—4 сотни и одной или двухъ батарей, находится на лѣвомъ берегу Марканъ-су у подножія западныхъ склоновъ Чатыръ-таша.

3-й переходъ: ур. Чатыръ-ташъ—ур. Когренъ, 36 верстъ.

На 1-й верстѣ отходитъ тропа къ югу, черезъ проходъ Кумъ-бель на перевалъ Кара-артъ и зимовки у Кіикъ-баши.

1—3 версты дорога идетъ лѣвымъ берегомъ, вдоль русла, по рѣдкому тугаю. Рѣка протекаетъ нѣсколькими рукавами въ широкомъ (100 саж.) гальковомъ ложѣ, обрамленномъ высокими отвѣсными скалами. Въ концѣ 3-й версты вода Марканъ-су собирается въ одно русло и рѣка круто поворачиваетъ на востокъ.

На 4-й верстѣ бродъ на правый берегъ, спускъ къ которому и подъемъ удовлетворительны, и далѣе дорога, частью вдоль русла, частью по косогору и терассамъ идетъ черезъ р. Кара-аратъ, на 16-й верстѣ, къ густому тугаю у развалинъ Мусъ-кургана. На всемъ описанномъ протяженіи дорога доступна для колеснаго движенія, ущелье имѣетъ отъ 150—200, а мѣстами и болѣе саженъ ширины, и берега рѣки густо поросли кустами облепихи, шиповника и ковылемъ.

На 9-й верстѣ слѣва въ Марканъ-су впадаетъ р. Кизилъ-чопъ, по широкому, поросшему таломъ и облепихою, ущелью котораго идетъ дорога на перевалы Кокъ-Муйнакъ, Учь-бель и Кизилъ-артъ. Дорога эта, уступая по качествамъ нижней, служитъ киргизамъ для обхода въ большую воду многочисленныхъ бродовъ на Марканъ-су у Чатыръ-таша и во время откочевокъ на лѣтовки въ верховья ущелій.

Къ западу отъ р. Кизилъ-артъ лежитъ снѣжная гора Марканъ-тау, по увѣреніямъ жителей давшая имя и рѣкѣ.

Рѣка Кара-аратъ у устья протекаетъ по широкому гальковому ложу (около 1 версты) и лѣтомъ приноситъ массу воды, служа главнымъ водостокомъ для сѣверо-восточнаго склона снѣговыхъ горъ, замыкающихъ съ запада и сѣверо-запада Кара-кульскую котловину. Вверхъ по ущелью отходитъ тропа на большія зимовки у Кіикъ-баши и перевалъ Кальта-даванъ (Кара-артъ).

На правомъ берегу р. Кара-артъ, у впаденія въ Марканъ-су, лежатъ развалины маленькаго укрѣпленія, общеизвѣстнаго типа кургановъ. Въ прежніе годы китайцы здѣсь содержали пограничный постъ изъ нѣсколькихъ киргизовъ, нынѣ онъ упраздненъ.

Кругомъ Мусъ-кургана разросся обширный и густой тугай; дорога, пересѣкая его, подходитъ къ рѣкѣ и переходитъ ее бродомъ на 18-й верстѣ. Затѣмъ до ур. Токсала идетъ лѣвымъ берегомъ хорошая дорога, доступная для колеснаго движенія послѣ ничтожной разработки. На 23-й верстѣ спускъ на ложе рѣки и до поворота къ урочищу То-кусъ-терекъ путь, на протяженіи 2-хъ верстъ, пролегаетъ частью по галькѣ, частью по невысокимъ, но узкимъ и разорваннымъ карнизамъ. Этотъ двухверстовой участокъ весьма неудовлетворителенъ, но обходъ карнизовъ водой не вездѣ возможенъ даже и осенью.

На 25-й верстѣ—бродъ на правый берегъ къ урочищу Токусъ-терекъ, что значитъ девять тополей. Дѣйствительно здѣсь, впервые послѣ Полиза и Сареза, я встрѣтилъ тополь и притомъ настоящимъ рослымъ деревомъ.

На 27-й верстѣ въ рѣку упирается небольшая скала земляного цвѣта, имѣющая характерную форму пирамиды; судя по видѣннымъ мною образчикамъ руды съ урочища Кокъ-булакъ на Кизилъ-су, главную составную часть породы этой скалы составляетъ мѣдь.

На 36-й верстѣ урочище Когренъ, поросшее тополемъ и степнымъ ковылемъ.

На переходѣ подножный кормъ можно имѣть на тугаяхъ у Кизилъ-чопа, г. Марканъ-тау, Мусъ-кургана, на урочищахъ Токусъ-терекъ и Когренъ; топливо находится всюду.

Небольшой отрядъ, примѣрно 1—2 баталіона съ сотней и батареей или полубатареей, можно поставить бивакомъ на ур. Когренъ.

4-й переходъ: ур. Когренъ—ур. Кокъ-булакъ, 40 верстъ.

Съ ночлега дорога переходитъ на лѣвый берегъ р. Марканъ-су и, переваливъ скалистый отрогъ, выходитъ на терассы, пройдя по которымъ 11 верстъ, спускается къ руслу рѣки. На этомъ

протяженіи дорога очень хороша и доступна для колеснаго движенія, послѣ самой незначительной разработки спусковъ на дно промоинъ и ручьевъ. Нѣсколько болѣе работы вызоветъ разработка перехода черезъ ручей у Маз.-Агачъ-Мазаръ.

На 12-й верстѣ впадаетъ въ Марканъ-су справа рѣка Аягартъ, протекающая въ широкомъ ущельѣ, стѣны котораго мѣстами поросли арчей. Къ верховьямъ ущелья отходитъ дорога на зимовки по урочищамъ Бостонъ-терекъ и Караулъ-баши; послѣднее названіе дано по мѣстоположенію караула, выставленнаго китайцами для наблюденія за участкомъ границы отъ перевала Акъ-берды до Заалайскаго хребта. Караулъ этотъ составленъ исключительно изъ киргизъ и отъ него выставляются временами посты на перевалы Армата, Кара-закъ и Кара-артъ. Пройдя Аягартъ, дорога вступаетъ на Кизилъ-тугай, поросшій лѣсомъ и ковылемъ; здѣсь зимуетъ одна семья (3 юрты и загонъ).

На 15-й верстѣ дорога переваливаетъ короткій отрогъ лѣвобережнаго кряжа и спускается на гальковое ложе Марканъ-су, трижды пересѣкаетъ рукава рѣки неглубокими бродами и на 22-й верстѣ поднимается на перевалы праваго берега.

На 23-й верстѣ путь пересѣкаетъ ручей, протекающій въ глубокомъ узкомъ оврагѣ. Спускъ внизъ на ложе ручья и подъемъ вновь на высоты праваго берега Марканъ-су проложены крутыми и короткими зигзагами въ отвѣсныхъ лёсовыхъ стѣнахъ оврага; мѣстами тропа промыта, образуя узкіе крутые коридоры, въ которыхъ заклиняются навьюченныя лошади. Переходъ черезъ этотъ оврагъ, совершенно правильно наименованный Яманъ-Яръ, на мой взглядъ, составляетъ одно изъ главныхъ препятствій на пути по ущелью Марканъ-су.

Миновавъ Яръ, дорога проходитъ ровными терассами праваго берега рѣки черезъ ур. Коошъ-терекъ, поросшее лѣсомъ, къ броду на лѣвый берегъ Марканъ-су. Бродъ этотъ находится на 27-й верстѣ отъ ур. Когренъ и лѣтомъ вода, при переправѣ, подходитъ подъ потникъ лошади.

28-ую и 29-ую версты дорога идетъ невысокимъ, но узкимъ, а главное, сильно заваленнымъ камнями и осколками, карнизомъ

*

и на 30-й верстѣ вновь переходитъ на правый берегъ Марканъ-су къ брошенному укрѣпленію Арча-бель.

Укрѣпленіе это расположено на обрывистомъ берегу рѣки у впаденія въ нее р. Арча-бель, по ущелью котораго отходитъ дорога на перевалъ того-же имени и урочище Бостонъ-терекъ. Во времена Якубъ-бека здѣсь стоялъ зякетный караулъ, отъ котораго былъ выставленъ постъ у Мусъ-кургана на Кара-артѣ. Нынѣ китайцы упразднили караулъ и постройки приходятъ въ ветхость.

Укрѣпленіе Арча-бель имѣетъ форму квадрата, около 40 шаговъ въ сторонѣ. Внутри къ оградѣ пристроены жилыя помѣщенія, кухня и конюшня; есть печь для выплавки мѣдной руды—примитивнаго устройства; очаги развалились; но крыши и навѣсы еще цѣлы и постройкой можно воспользоваться для ночлега, особенно зимою; кругомъ—обиліе топлива и кормовъ.

Пройдя укрѣпленіе, дорога пересѣкаетъ рѣчку Арча-бель, спускается къ Марканъ-су по сносной тропѣ и на 31-й верстѣ вновь переходитъ на лѣвый берегъ. Далѣе она, частью по косогору, частью по короткимъ невысокимъ карнизамъ, выходитъ на 36-й верстѣ къ ущелью Кизилъ-агынъ.

На востокъ отъ этого послѣдняго начинаютъ встрѣчаться печи для выплавки мѣдной руды и шалаши рудокоповъ. Мѣдная руда добывается прямо съ поверхности, печи примитивнаго устройства. Разработка руды составляетъ монополію правительства.

На 38-й верстѣ, въ обходъ скалистыхъ отроговъ лѣваго берега, дорога переходитъ на правый, пересѣкаетъ ручей, протекающій въ глубокомъ оврагѣ, по весьма крутой и узкой тропѣ, поднимается на косогоръ и на 40-й верстѣ подходитъ къ урочищу Кокъ-булакъ. Урочище Кокъ-булакъ поросло тополями и камышемъ и сплошь покрыто шалашами и печами рудокоповъ.

На пройденномъ участкѣ подножный кормъ имѣется—на Кизилъ-тугаѣ, урочищахъ Коошъ-терекъ, Арча-бель и Кокъ-булакъ. Топливо находится всюду.

Небольшой отрядъ можно поставить бивакомъ на Кизилъ-тугаѣ и на ур. Кокъ-булакъ (1—2 баталіона при 1—2 сотняхъ и батареѣ).

5-й переходъ: ур. Кокъ-булакъ—ур. Танга-терекъ. Разстояніе 36 вер.

Дорога проходитъ широкимъ ущельемъ вдоль русла и вполнѣ пригодна для арбъ. На 10-й верстѣ урочище Джамыръ-терекъ, покрытое плавильными печами и шалашами рудокоповъ.

Миновавъ ущелье Джамыръ-терекъ, дорога переходитъ на лѣвый берегъ; бродъ не глубокъ, такъ какъ рѣка разбивается на рукава.

На 12-й верстѣ ущелье расширяется и образуетъ болотистую долину, на которой сливаются воды Марканъ и Кизилъ-су; на лѣвомъ берегу Кизилъ-су выше впаденія Марканъ-су, стоитъ китайскій постъ, въ составѣ одного оберъ-офицера и 7—10 человѣкъ нижнихъ чиновъ. Назначеніе этого поста—наблюдать за дорогой, а также за рудокопами и правильностью отправки выплавленнаго металла въ Кашгаръ. Постъ помѣщается въ двухъ сакляхъ и расположенъ весьма неудовлетворительно, такъ какъ легко обходится по правому берегу Марканъ-су. Зимой составъ его уменьшаютъ до 2—3 рядовыхъ.

На 15-й верстѣ рѣка Кизилъ-су (принявшая уже р. Марканъ-су) вступаетъ въ короткую тѣснину, пройдя которую широко развивается на урочище Аяльма.

Дорога идетъ правымъ берегомъ, на 18-й верстѣ проходитъ мимо развалинъ стараго укрѣпленія, нѣкогда запиравшаго выходы изъ ущелій Марканъ и Кизилъ-су. Долина расширяется до 3—4 верстъ; встрѣчаются пашни и курганчи.

На 29-й верстѣ слѣва подходитъ къ Кизилъ-су широкое ущелье Оксаларъ съ многолюдными зимовками; между прочимъ, здѣсь стоятъ юрты мѣстнаго бія (волостнаго) Бакай-бека изъ рода Чумбагышъ.

Далѣе дорога идетъ по глинистой долинѣ, мѣстами прорѣзанной неглубокими логами, на 34-й верстѣ переходитъ черезъ ручей, протекающій въ Яру, и поднимается на перевалъ Кара-белесъ.

Кизилъ-су поворачиваетъ на сѣверъ и, пройдя тѣснину, вступаетъ въ широкую долину Кизилъ-ой. Слѣва впадаютъ два ручья, по ущельямъ которыхъ отходятъ дороги на посты Уксалыръ, Кокъ-джуганъ и Мингъ-іолъ.

Перевалъ Кара-белесъ лежитъ на невысокомъ, узкомъ кряжѣ, раздѣляющемъ долину праваго берега Кизилъ-су. Подъемъ на перевалъ чрезвычайно крутъ, зигзаги коротки, мало наѣзжаны и вьюкъ тяжелѣе 4—5 пудовъ надо облегчать. Спускъ сравнительно хорошъ и не представляетъ затрудненій. Перевалъ Кара-белесъ и три переправы черезъ яры на правыхъ притокахъ Марканъ-су требуютъ самой основательной разработки и являются, какъ уже оказывалось выше, главными препятствіями на пути Марканъ-су—Кашгаръ.

На 36-й верстѣ тугай Танга-терекъ на берегахъ Кизилъ-су. Спускъ къ тугаю по крутой и узкой тропѣ, врѣзавшейся въ лёсовые отвѣсы; всего лучше лошадей развьючить на обрывѣ и прогнать ихъ на корма свободными.

Подножный кормъ на переходѣ можно найти на ур. Джамыръ-терекъ, китайскій постъ, Аяльма, Кизилъ-ой и Танга-терекъ; топливо на этихъ же мѣстахъ.

Биваки для отрядовъ значительной силы (7—8 баталіоновъ съ кав. и арт.) имѣются у китайскаго поста и на ур. Кизилъ-ой.

Для отряда, занимающаго доступы къ Кашгару по долинѣ Кизилъ-су, есть хорошая оборонительная позиція у развалинъ кургана на ур. Аяльма и у ур. Кара-белесъ.

Въ заключеніе нужно замѣтить, что отъ урочища Селя-усунъ-кія отходитъ тропа на Иркештаммскій постъ въ обходъ китайскаго укрѣпленія Улугчатъ. Тропа отъ ур. Селя-усунъ-кія поднимается по глубокой промоинѣ на первый кряжъ, спускается въ ущелье и вновь взбѣгаетъ на склоны втораго параллельнаго хребта.

Путь этотъ преимущественно пѣшій и прескверный; воспользоваться имъ можно только при необходимости выйти на Иркештаммъ кратчайшимъ путемъ, минуя Улугчатъ. Во всѣхъ другихъ случаяхъ гораздо удобнѣе идти черезъ Улугчатъ, куда отходитъ прекрасная дорога отъ ур. Аяльма ущельемъ Кизилъ-су.

6-й переходъ: ур. Танга-терекъ—Акъ-терекъ-хорюнъ. Переходъ 35 верстъ.

Первыя 12 верстъ дорога проходитъ по широкой долинѣ праваго берега, изрѣзанной сухими оврагами. На 13-й верстѣ горный

кряжъ, отдѣлившійся отъ гряды Мингъ-ташъ, пересѣкаетъ долину. Дорога обходитъ его вдоль русла Кизилъ-су косогоромъ съ короткимъ карнизомъ, высѣченнымъ въ скалѣ, и выходитъ на урочище Шунка, поросшее тополями и таломъ. Лѣвый берегъ на всемъ протяженіи идетъ отвѣсной стѣной, изрѣзанной узкими глубокими ущельями.

Пройдя ур. Шунка, дорога вновь поднимается на равнину праваго берега. На 22-й верстѣ, перейдя глубокій оврагъ, обходитъ косогоромъ новый кряжъ и вступаетъ на равнину (Азанъ-дала), гдѣ, на 28-й верстѣ пути, отдѣляется дорога на перевалъ Кара-даванъ и большое селеніе Опалъ (болѣе 1.000 дворовъ), до котораго 40—45 верстъ.

Подъемъ на Кара-даванъ, по словамъ проводниковъ, крутъ и нуждается въ разработкѣ, спускъ хорошъ—и далѣе могутъ идти арбы. На всемъ пути до Опала нѣтъ воды, кормовъ и лѣса, почему караваны, идущіе на это селеніе, ночуютъ на ур. Акъ-терекъ-хоргонъ и на другой день въ одинъ переходъ достигаютъ Опала. Нынѣ въ этомъ пунктѣ стоитъ пѣхотная лянза.

На 35-й верстѣ ночлегъ на уч. Акъ-терекъ-хоргонъ, гдѣ зимуютъ двѣ семьи (5 кибитокъ). Спускъ къ тугаю хорошъ.

На переходѣ подножный кормъ есть на урочищахъ Шунка (мало) и Акъ-терекъ-хоргонъ. Отъ сего послѣдняго внизъ по Кизилъ-су, по обоимъ берегамъ его, идетъ сплошной тугай, богатый отличными кормами, вплоть до ур. Сары-камышъ, ниже котораго рѣка вступаетъ въ тѣснину.

Бивачныхъ мѣстъ на тугаяхъ нѣтъ. Биваки придется разбить на высокой равнинѣ праваго берега, кухни поставить внизу, по Кизилъ-су, а лошадей прогнать на тугай.

7-й переходъ: ур. Акъ-терекъ-хоргонъ—постъ Минъ-іолъ. Переходъ 35 верстъ.

Дорога на 6-й верстѣ спускается къ тугаю Чигиръ-ханакъ, гдѣ бродъ черезъ Кизилъ-су. Спускъ къ броду хорошъ; пройдя бродъ и переваливъ невысокій отрогъ, дорога выходитъ въ ущелье Кара-бель. Ко времени моего проѣзда вода смыла часть лѣваго берега, по которой пролегала тропа, почему мнѣ пришлось идти

на бродъ у тугая Сары-камышъ; для выхода съ урочища Чигиръ-ханакъ на высокую равнину праваго берега дорога вступаетъ въ узкое и глубокое ущелье Ой-джилга. Мѣстами стѣны конгломерата нависли надъ сухимъ ложемъ ручья, образуя естественные своды, подъ которыми проходитъ дорога.

На 12-й верстѣ спускъ къ броду у тугая Сары-Камышъ; спускъ хорошъ и послѣ небольшой подчистки годится для арбъ. Бродъ неглубокъ, но узокъ и необходимо вѣрно держать направленіе, которое легко замѣтить по струѣ.

Перейдя рѣку, дорога вступаетъ въ ущелье Кара-белесъ и по гальковому ложу ручья поднимается на перевалъ того-же имени. Перевалъ незамѣтенъ и дорога, пройдя плато, поросшее кустами икшара, на 24-й верстѣ выходитъ къ рѣкѣ Урюкъ.

Перейдя по мелкому броду р. Урюкъ, лѣвый притокъ Кизилъсу, дорога выходитъ на плато Мингъ-іолъ (тысяча дворовъ) и на 35-й верстѣ встрѣчаетъ китайскій постъ того же имени.

На лѣвомъ берегу ручья Куиделикъ выстроенъ китайцами караванъ-сарай, гдѣ можно купить немного ячменю и клеверу; то и другое подвозятъ изъ пригородныхъ кишлаковъ.

Бивачныя мѣста для отрядовъ—даже значительной силы имѣются у тугая Сары-Камышъ и на урочищѣ Минъ-іолъ, но на послѣднемъ нѣтъ подножнаго корма, топливо же можно достать въ садахъ южнѣе поста.

8-й переходъ: постъ Мингъ-іолъ—г. Кашгаръ. Разстояніе 41 верста.

Съ ночлега дорога идетъ къ воротамъ поста въ стѣнѣ, замыкающей дельту сліянія ручья Акъ-ташъ и рѣки Силябъ. Около воротъ—домъ, гдѣ живутъ амбань, переводчики и почтовые джигиты; сейчасъ за воротами мелкій бродъ черезъ ручей Акъ-ташъ. Выше брода на лѣвомъ берегу Акъ-таша китайское укрѣпленіе, квадратной формы, съ фланкирующими башнями по угламъ. Укрѣпленіе занято сотней пѣхоты.

На половинѣ разстоянія до Кашгара, на лѣвомъ берегу большаго арыка Андижанъ-Кичу, стоятъ постройки упраздненнаго караула, въ одномъ изъ помѣщеній котораго проживаетъ сторожъ

съ семействомъ. Пройдя двое воротъ, дорога переходитъ по хорошему деревянному мосту арыкъ Андижанъ-кичу и, пройдя мелкими бродами широкое ложе рѣки Кизилъ-су, подходитъ къ селенію Лянгаръ, за которымъ вскорѣ начинаются пашни и сады пригородковъ Кашгара.

Весьма подробный и обстоятельный маршрутъ на переходъ Мингъ-іолъ—Кашгаръ данъ въ отчетѣ Б. Л. Громбчевскаго (печатанъ на правахъ рукописи)—о поѣздкѣ въ Кашгаръ и южную Кашгарію въ 1885 году; замѣтныхъ измѣненій въ этомъ маршрутѣ я не нашелъ, за исключеніемъ вопроса о длинѣ перехода: у подполковника Громбчевскаго переходъ показанъ въ 45 верстъ, по моему расчету онъ не болѣе 41 версты.

У воротъ Кумъ-Дарваза дороги раздѣляются: прямо идетъ въ Кашгаръ, а налѣво, обходя городскую стѣну съ запада,—въ помѣщеніе Императорскаго русскаго консульства, расположенное близъ воротъ Яръ-бакъ-Дарваза.

Подножнаго корма и топлива на переходѣ нѣтъ, но таковые можно пріобрѣсти покупкою или реквизиціею, равно и порціонный скотъ. Бивачныя мѣста имѣются всюду, но ниже с. Лянгаръ биваки придется разбивать на посѣвахъ и поляхъ.

Дорога на всемъ переходѣ до консульства—колесная.

Краткое соображеніе

о разработкѣ пути по Марканъ-су для колеснаго движенія.

Путь къ Кашгару по ущелью р. Марканъ-су отходитъ отъ большой Памирской дороги на урочище Кокъ-куль, лежащее въ 10 верстахъ къ югу отъ перевала Кизилъ-артъ; длина его—271 верста, изъ которыхъ послѣднія 70 годны для колеснаго движенія. Такимъ образомъ, подлежатъ большей или меньшей разработкѣ всего 200 верстъ.

Для удобства чтенія я раздѣлилъ нижеизложенное на части, отвѣчающія переходамъ приложеннаго маршрута, хотя логически путь, пройденный мною, можно разбить только на два

участка: 1) дорога по Марканъ-су до ур. Аяльма и китайскаго поста, и 2) такая-же ущельемъ Кизилъ-су, отъ впаденія въ него Марканъ-су и до Кашгара.

На 1-мъ участкѣ путь пролегаетъ въ узкомъ ущельѣ по безлюдной мѣстности, часто пересѣкая бродами русло Марканъ-су, на 2-мъ по равнинѣ, носящей уже признаки культуры; бродовъ нѣтъ, за исключеніемъ одного—у выхода на Мингъ-іольское плато.

1-й переходъ: Кокъ-куль—Кокъ-утекъ (пути по Марканъ-су 18 верстъ).

Дорога поворачиваетъ къ востоку и на 5-й верстѣ вступаетъ въ ущелье Марканъ-су у впаденія р. Уй-булакъ. Путь проходитъ косогоромъ и для колеснаго движенія его необходимо уширить, чѣмъ и ограничится вся разработка. Вступивъ въ ущелье Марканъ-су, дорога поднимается на неширокую терассу (5—6 саж.) праваго берега, по которой и слѣдуетъ до урочища Кокъ-утекъ, лежащаго въ ущельѣ на 18 вер. отъ поворота. На протяженіи 13 верстъ ширина дороги болѣе чѣмъ достаточна и главнымъ препятствіемъ служитъ множество сухихъ промоинъ, образованныхъ таяніемъ снѣга весной на вершинахъ южнаго водораздѣльнаго хребта. Промоины эти, въ общемъ, неглубоки, не болѣе 2—3 саж. глубины, за исключеніемъ одной (6—7 саж.), лежащей на ур. Кокъ-утекъ. Спуски и подъемы на переходахъ вообще круты, а тропы узки; придется дорогу вести новымъ трактомъ, что, впрочемъ, не представитъ затрудненій, такъ какъ грунтъ повсюду мягкій—красная глина и мѣстами конгломераты. Единственнымъ исключеніемъ является скалистый отрогъ, перерѣзавшій ущелье на 12-й верстѣ отъ поворота; въ обходъ его придется выбить въ скалѣ карнизъ на протяженіе 45—50 шаговъ. Нынѣ, въ обходъ скалы, спускаются на ложе рѣки; разработки спуска и подъема не представятъ затрудненій, но движеніе вдоль русла на протяженіи 300—350 шаговъ въ большую воду весьма неудобно.

2-й переходъ: ур. Кокъ-утекъ—Чатыръ-ташъ, 30 верстъ.

На ур. Кокъ-утекъ дорога переходитъ на лѣвый берегъ въ обходъ тѣснинъ праваго. Крутой подъемъ, на вышину 3 саж.

потребуетъ разработки въ глинѣ. Ширина рѣки около 7 саж., бродъ осенью мелкій (по колѣно). Нѣсколько саженъ шире Марканъ-су вступаетъ въ короткую тѣснину, которой можно воспользоваться, избравъ ее мѣстомъ для постройки моста, такъ какъ скалистые берега тѣснины не подвержены размывамъ, а ширина рѣки не болѣе 4—5 саж.

Поднявшись на площадку лѣваго берега, дорога пересѣкаетъ ручей Кокъ-утекъ, протекающій въ мелкомъ логу. Спускъ и подъемъ потребуютъ мало работы, также какъ и новая переправа черезъ Марканъ-су на правый берегъ, гдѣ дорога вступаетъ на ур. Джамыръ-така. Пройдя это послѣднее, она по крутому подъему всходитъ на отрогъ южнаго хребта и идетъ на небольшой перевалъ Кичикъ-бель. Подъемъ на отрогъ передъ переваломъ нуждается въ основательной разработкѣ, грунтъ— конгломератъ.

На 10-й верстѣ дорога переходитъ на лѣвый берегъ, поднявшись на который пересѣкаетъ глубокій яръ; спускъ и подъемъ нужно разработать вновь; грунтъ—красная слежавшаяся глина.

На 13-й верстѣ, на протяженіи 150—200 саж., дорога проходитъ по узкому неудобному карнизу, заваленному камнями; для уширенія карниза придется прибѣгнуть къ порохострѣльнымъ работамъ. Пройдя карнизъ, по крутой тропѣ спускаются на ложе рѣки; бродъ, подъемъ на правый берегъ и хорошая дорога до ущелья Яръ-джилга. Спускъ на дно этого глубокаго (8—10 саж.) оврага крутъ, тропа узка и мѣстами совершенно размыта; разработка ея представитъ одну изъ главныхъ работъ на всемъ пути до г. Кашгара. Пройдя небольшой ручей, дорога вступаетъ на карнизъ, высѣченный въ скалѣ; карнизъ этотъ необходимо уширить на пространствѣ около 100 саж. Далѣе дорога, на протяженіи 3-хъ верстъ, идетъ по узкой площадкѣ, изрѣзанной сухими логами (Мусъ-джилга). Разработка переходовъ черезъ нихъ представитъ затрудненіе по многочисленности роговъ; грунтъ конгломератъ.

Пройдя урочище Ханышъ-катынъ, путь спускается на широкое (200 саж.) гальковое ложе рѣки, протекающей среди отвѣсныхъ скалистыхъ береговъ многими рукавами, и идетъ вдоль

русла и по руслу на протяженіи 7 верстъ до камня и урочища Чатыръ-ташъ. Этотъ участокъ дороги по свойствамъ напоминаетъ путь отъ ур. Суфи-Кургана до раздорожья Шартъ на вновь построенной дорогѣ черезъ п. Талдыкъ.

3-й переходъ: ур. Чатыръ-ташъ—Когренъ. Разстояніе 36 верстъ.

Хорошая дорога идетъ вдоль русла по лѣвому берегу; на 4-й верстѣ бродъ на правый берегъ, спускъ и подъемъ коротки и разработка ихъ не вызоветъ затрудненій. Далѣе, до р. Кара-артъ дорога доступна для колеснаго движенія. Перейдя эту послѣднюю, за Мусъ-курганомъ,—бродъ на лѣвый берегъ Марканъ-су и короткій подъемъ на его терассу; подъемъ требуетъ новой трасировки.

Вступивъ на узкую, ровную терассу, дорога проходитъ по ней 5 верстъ и на ур. Токсала идетъ, на протяженіи двухъ верстъ, по высокому, но узкому и заваленному камнями карнизу. Для разработки карниза нуженъ порохъ; обходъ его русла не всегда возможенъ, даже и осенью.

На 25-й верстѣ пути—бродъ на правый берегъ къ урочищу Токусъ-терекъ, и далѣе дорога до ур. Когренъ почти не требуетъ разработки.

4-й переходъ: ур. Когренъ—ур. Кокъ-булакъ. 40 верстъ.

Дорога съ ночлега переходитъ на лѣвый берегъ Марканъ-су и, переваливъ скалистый отрогъ, выходитъ на терассу, пройдя которою 11 верстъ, спускается къ руслу рѣки. Работы нужны на подъемѣ послѣ брода и на переправахъ черезъ многочисленные лога, прорѣзающіе терассу лѣваго берега Марканъ-су. Глубина этихъ логовъ не превышаетъ 3—4 саж., болѣе другихъ глубокъ оврагъ у мазара Агачъ-мазара. Грунтъ по преимуществу глинистый, мѣстами конгломераты.

Далѣе до Кизилъ-тугая дорога хороша; нужно разработать переходъ черезъ невысокій кряжъ, преграждающій ущелье сѣвернѣе названнаго урочища; грунтъ—глинистый.

Спустившись къ руслу, путь на 22-й верстѣ, по пологой тропѣ, вновь поднимается на терассу праваго берега и подходитъ къ

глубокому оврагу Яманъ-яръ; переходъ черезъ послѣдній, на мой взглядъ, представляетъ главное препятствіе при разработкѣ дороги.

Спускъ внизъ на ложе ручья, подъемъ вновь на высоты праваго берега Марканъ-су проложены крутыми и короткими зигзагами въ отвѣсныхъ глинистыхъ стѣнахъ оврага; мѣстами воды, направясь вдоль тропы, промыли ее, образовавъ узкій коридоръ, въ которомъ застряваетъ вьюкъ. Дорога должна быть трасирована совершенно вновь, впрочемъ, вслѣдствіе мягкаго грунта, это не представитъ неодолимыхъ трудностей.

Слѣдующимъ серьезнымъ препятствіемъ являются карнизы по лѣвому берегу Марканъ-су, не доходя 2 верстъ до брошеннаго укрѣпленія Арча-бель и сѣвернѣе его до урочища и оврага Кизилъ-агынъ.

Карнизы эти не высоки, но узкіе, мѣстами разорваны, завалены огромными камнями и для расчистки потребуется порохъ. Далѣе дорога можетъ считаться хорошей до брода, у 38 версты, на правый берегъ Марканъ-су въ обходъ скалистаго отрога, гдѣ на протяженіи двухъ верстъ придется уширить тропу и разработать заново переходъ черезъ глубокій узкій оврагъ. Грунтъ мягкій.

Спустившись затѣмъ къ ложу рѣки, дорога подходитъ къ урочищу Кокъ-булакъ.

5-й переходъ: Кокъ-булакъ—ур. Таиа-терекъ. 36 верстъ.

Съ ночлега пойдетъ отличная колесная дорога до китайскаго поста у сліянія водъ Марканъ и Кизилъ-су, гдѣ черезъ короткую тѣснину выходитъ на урочище Аяльма. Дорога должна быть разработана въ тѣснинѣ и на урочищѣ Аяльма на протяженіи около $1^1/_2$ верстъ. Грунтъ—конгломераты; порохострѣльныхъ работъ не потребуется.

Взойдя на террассу праваго берега у развалинъ кургана, дорога вступаетъ въ долину, около 3—4 верстъ ширины; слѣдуя мимо ур. Оксалыръ, подходитъ къ невысокому, но чрезвычайно крутому перевалу Кара-белесъ. Дорогу черезъ перевалъ необходимо протрасировать вновь и основательно разработать. Также придется разработать переходъ черезъ 3 яра, не доходя перевала.

Спускъ съ Кара-белеса значительно отложе и потребуетъ меньшей затраты труда. Грунтъ всюду мягкій.

Тугай Танга-терекъ лежитъ подъ высокимъ обрывистымъ берегомъ, но спускъ къ нему можно и не разработывать, такъ какъ арбы и повозки лучше оставить на ночь наверху, а лошадей выпрячь и прогнать на корма внизъ.

6-й переходъ: ур. Танга-Терекъ—Акъ-терекъ—хорюнъ. 35 верстъ.

До урочища Шунка главнымъ препятствіемъ служатъ овраги, промытые водами, посылаемыми разорванной грядой г. Мингъ-ташъ. На 13-й верстѣ невысокій горный кряжъ пересѣкаетъ долину, дорога обходитъ его короткимъ карнизомъ, высѣченнымъ въ скалѣ, и, на протяженіи 100—120 саженъ, потребуются порохострѣльныя работы.

Пройдя ур. Шункъ, дорога вновь поднимается на высокую равнину праваго берега и на 22-й верстѣ обходитъ косогоромъ новый кряжъ. На этомъ протяженіи придется уширить тропу на обходѣ и разработать спуски черезъ три глубокихъ оврага и нѣсколько логовъ. Грунтъ всюду мягкій и легкій въ работѣ.

На 28-й верстѣ перехода отходитъ дорога на богатый кишлакъ Опалъ, лежащій въ 30 верстахъ къ югу отъ Кашгара. До Опала—45 верстъ, изъ которыхъ потребуетъ разработки подъемъ на перевалъ Кара-даванъ. Отъ Опала до Кашгара отличная арбяная дорога, пройденная мною во время движенія на Сарыколъ.

Другой путь на Кашгаръ идетъ черезъ проходъ Кара-белесъ къ посту Мингъ-іолъ.

7-й переходъ: Акъ-терекъ—Хорюнъ—постъ Мингъ-іолъ. 35 верстъ.

На этомъ переходѣ потребуется основательная разработка спуска къ броду черезъ Кизилъ-су на ур. Чигиръ-хонакъ, а также подъемъ на лѣвый берегъ. Въ настоящее время послѣдній размытъ и караваны идутъ на бродъ у тугая Сары-камышъ, пересѣкая на пути глубокій оврагъ Ой-джилга, переходъ черезъ который потребуетъ много труда. Грунтъ—конгломераты.

Весь путь отъ тугая Сары-камышъ черезъ проходъ Кара-бель и до поста Мингъ-іолъ не требуетъ работъ.

8-й переходъ: ур. Минъ-іолъ—г. Кашгаръ. 41 верста.

На всемъ протяженіи хорошая арбяная дорога.

Въ дѣйствительности, путь по Марканъ-су является хорошею вьючною дорогою на всемъ протяженіи, причемъ послѣднія 70 верстъ и нынѣ вполнѣ доступны для колеснаго движенія. Главныя трудности при разработкѣ его встрѣтятся на Яманъ-Ярѣ, Джаръ-джилгѣ, пер. Кара-белесѣ, карнизахъ по урочищамъ Токсала и Арча-бель. Грунтъ повсюду мягкій, за исключеніемъ послѣднихъ двухъ, и нѣкоторыхъ небольшихъ участковъ скаластыхъ обнаженій. Кромѣ указаннаго, желательна постройка моста черезъ Кизилъ-су у тугая Сары-камышъ или на ур. Чигиръ-хонакъ; главное затрудненіе въ этомъ случаѣ представитъ выборъ соотвѣтствующаго мѣста, такъ какъ берега всюду размываемы.

МАРШРУТЪ

пути Кашгаръ—Гезъ-Булун-куль—п. Чокъ-Китай—п. Рангъ-куль. Разстояніе 225 верстъ.

1-й переходъ: Кашгаръ—поворотъ на Опалъ. Переходъ 28 верстъ.

Отъ русскаго консульства арбяная дорога проходитъ предмѣстьемъ Кашгара, огибая стѣну его съ запада, мимо укрѣпленія Куня-гульбазъ, занятаго лянзой. У воротъ Кумъ-дарваза пути раздѣляются: на С. З. отходитъ т. н. большая дорога (катта-іолъ), на Улугъ-Чатъ и постъ Иркештаммъ, на Ю. З. на большой и богатый киш. Опалъ (болѣе 1000 дв.) и караулъ Ташъ-Маликъ, лежашій у выходовъ р. Геза изъ предгорій Мусъ-тага. Обогнувъ ворота Кумъ-дарваза, дорога садами подходитъ къ Кизилъ-су; рѣка эта обтекаетъ Кашгаръ двумя рукавами: сѣвернымъ, на правомъ берегу котораго, между прочимъ, стоитъ домъ Императорскаго консула, и южнымъ; послѣдній, въ свою очередь, выше киш. Ахтали бросаетъ вѣтвь на Юго-Востокъ. Дорога на Опалъ пересѣкаетъ оба южныхъ рукава.

Бродъ черезъ 1-й рукавъ (южный) Кизилъ-су неглубокъ—по

колѣно лошади, что надо приписать значительной ширинѣ русла; зимой воды почти нѣтъ; лѣтомъ, во время таянія снѣговъ на вершинахъ Заалайскаго хребта, бродъ глубокъ, но арбы проходятъ свободно.

Спускъ къ броду и подъемъ хорошо наѣзжаны и никакихъ затрудненій не представляютъ. На 9-й верстѣ бродъ черезъ послѣдній рукавъ Кизилъ-су. Подходя къ броду, мостъ черезъ арыкъ, выведенный изъ рѣки; переходъ черезъ увалъ пологій спускъ на ложе Кизилъ-су; бродъ неглубокъ, подъемъ на правый берегъ— удобенъ.

Пройдя Кизилъ-су, дорога вступаетъ въ сел. Ахтали. Селеніе это, какъ и всѣ прочіе поселки Кашгарскаго дао-тайства, носитъ характеръ хуторный и мало похоже на кишлаки русскаго Туркестана, имѣющіе площади, улицы, базары, образованные непрерывною цѣпью домовъ, лавокъ и сараевъ.

Идя по ровной мѣстности среди садовъ и обработанныхъ полей, дорога на 16-й верстѣ пересѣкаетъ по приличному деревянному мосту арыкъ и, поднявшись, выходитъ на равнину у курганчи, принадлежащей уже къ киш. Тогузбакъ (340 дворовъ). Пройдя названное селеніе, на 28 верстѣ пути отъ г. Кашгара, дорога подходитъ къ распутью на Опалъ и Ташъ-маликъ, гдѣ въ небольшомъ караванъ-сараѣ останавливаются купцы и караванъ-баши.

Бивачныя мѣста есть всюду для отрядовъ всякой числительности. Подножнаго корма и лѣсу нѣтъ, но то и другое можно пріобрѣсти покупкой и реквизиціею въ большихъ селеніяхъ Ахтали и Тогузбакъ: тоже можно сказать относительно мяса и другихъ приварочныхъ продуктовъ, а равно и перевозочныхъ средствъ.

Хорошія позиціи на обѣ стороны (т. е. къ Кашгару и отъ Кашгара) имѣются на рукавахъ Кизилъ-су.

2-й переходъ: раздорожье Опалъ—караулъ Ташъ-маликъ. Переходъ 31 верста.

Съ ночлега дорога идетъ среди садовъ и обработанныхъ полей мимо большаго и богатаго селенія Опалъ (1000 дворовъ), которое остается въ верстѣ къ западу. Отъ Опала черезъ Кара-даванъ идетъ хорошая дорога на Кизилъ-су и Марканъ-су. Этимъ пу-

темъ до Кара-давана могутъ идти арбы, а если разработать спускъ съ перевала и небольшой, но трудный проходъ Кизилъ-белесъ, то колесо дойдетъ до Марканъ-су и ур. Аяльма, лежащаго верстахъ въ 20—25 отъ Улугчата. Въ Опалѣ стоитъ лянза.

На 5-й верстѣ дорога подходитъ къ берегу Геза на урочищѣ Яманъ-яръ, повернувъ на С. З. и пройдя съ версту вдоль русла, переходитъ его бродомъ. Бродъ глубокъ и лѣтомъ ѣдутъ на мостъ у сел. Урумъ-баши; ко времени моего проѣзда воды уже было мало (3 ноября) и я не имѣлъ случая увидѣть помянутый мостъ, тѣмъ болѣе, что онъ, по слуху, былъ неисправенъ.

Перейдя рѣку, дорога поднимается у устья ручья Ургечь на правый берегъ и вступаетъ въ кишлакъ Таримъ. Подъемъ съ брода хорошъ.

На 14-й верстѣ отъ ночлега, пройдя черезъ большой арыкъ по приличному деревянному мосту, дорога вступаетъ на песчаную равнину, пройдя по которой 4 версты, подходитъ къ сел. Ташъ-маликъ. Пройдя двѣ версты селеніемъ, дорога у мельницы переходитъ большой арыкъ и 12 верстъ идетъ вдоль скалистой каменной гряды до караула Ташъ-маликъ. Селеніе пролегаетъ параллельно дорогѣ въ разстояніи 1—$1^1/_2$ верстъ.

Караулъ Ташъ-маликъ—есть зякетный постъ. Нынѣ, за уходомъ китайскихъ войскъ съ Сарыкола, его гарнизонъ усиленъ до лянзы пѣхоты. Всего въ импанѣ около 200 китайцевъ и двѣ горныхъ пушки.

На всемъ переходѣ нѣтъ топлива и подножнаго корму, но таковые можно купить въ любомъ изъ встрѣчныхъ селеній. Биваки придется разбивать на поляхъ.

3-й переходъ: караулъ Ташъ-маликъ—ур. Кошъ-тюя. 31 верста.

Отъ караула Ташъ-Маликъ дорога идетъ по равнинѣ, изрѣзанной неглубокими логами, и на 7-й верстѣ подходитъ къ броду черезъ рѣку Гезъ, текущей въ широкомъ ложѣ (болѣе версты) множествомъ рукавовъ; главная струя идетъ у праваго берега. Спускъ на бродъ хорошъ; бродъ глубокъ—подъ потникъ, а лѣтомъ весьма опасенъ и караваны отъ кар. Ташъ-маликъ идутъ

обыкновенно горной дорогой на караулъ Ибрагимъ, въ обходъ бродовъ на нижнемъ Гезѣ.

Перейдя по діагонали рѣку, дорога на 8-й верстѣ поднимается на лѣвый берегъ къ каменной пирамидкѣ, поставленной для указанія брода, отсюда отходитъ путь на большой и богатый киш. Опалъ (1000 дворовъ).

Вступивъ на терассу лѣваго берега, дорога на 12-й верстѣ спускается въ оврагъ по хорошо наѣзженному слѣду и переваливаетъ невысокій кряжъ, преграждающій ущелье и образующій короткую тѣснину. До подъема на этотъ отрогъ—могутъ идти арбы.

Спустившись съ перевала, дорога вступаетъ на тугай, пройдя который поднимается на узкій карнизъ. Карнизъ этотъ заваленъ камнями и обломками и вьюки приходится облегчать; особенно много хлопотъ доставятъ громоздкіе грузы, такъ какъ мѣстами лошадямъ приходится протискиваться въ узкія щели между камней. Осенью и зимою можно обойти этотъ карнизъ, слѣдуя по руслу.

На 16-й верстѣ дорога спускается на ложе рѣки, вдоль котораго проложена хорошая тропа, и на 19-й верстѣ подходитъ къ ущелью Уй-дагъ, верховья котораго поросли елью и арчей и богаты залежами каменнаго угля; разработка послѣднихъ составляетъ привиллегію правительства; добываемый уголь, посредственнаго качества, отправляется въ Кашгаръ казенными транспортами, гдѣ онъ идетъ на потребу властей.

Черезъ рѣчку Уй-дагъ построенъ плохенькій мостъ, возлѣ котораго сложенъ лѣсъ, принесенный съ верховьевъ большой водой.

Пройдя Уй-дагъ, дорога вступаетъ на ложе Геза, покрытое мелкою галькою. На 22-й верстѣ мостъ черезъ главный рукавъ на правый берегъ. Мостъ, повидимому, построенъ весьма недавно и на скорую руку,—первая хорошая вода его снесетъ; вьюки и вообще тяжести благоразумнѣе направить бродомъ, въ обходъ моста. Возможно, не переходя моста, продолжать движеніе по лѣвому берегу, но этого избѣгаютъ, такъ какъ вслѣдствіе изгиба главной струи, придется дважды перейти глубокими бродами большой рукавъ.

18—22 версты дорога проходитъ по руслу, на 27-й вновь мостъ на лѣвый берегъ, совершенно схожій съ описаннымъ выше, и на 31-й верстѣ, перейдя дважды глубокими бродами рукава Геза, дорога вступаетъ на тугай Кошъ-тюя.

Подножный кормъ и топливо имѣются по тугаямъ и на ур. Кошъ-тюя, на послѣднемъ можно съ трудомъ разбить бивакъ для баталіона и 1—2 сотенъ.

Главнымъ препятствіемъ для движеній на переходѣ служитъ та масса воды, которую несетъ Гезъ. Лѣтомъ переходъ этотъ считается весьма опаснымъ и караваны идутъ на горную дорогу, выходящую въ ущелье Геза и упраздненнаго поста Ибрагимъ.

4-й переходъ: ур. Кошъ-тюя—Булунъ-су. Переходъ 32 версты.

Съ ночлега дорога идетъ по руслу Геза, путаясь бродами по его рукавамъ, и на 6-й верстѣ поднимается на террасу съ лѣваго берега при впаденіи р. Курукъ-артъ. Вверхъ по теченію русла рѣки отходитъ тропа черезъ перевалъ того же имени на Ташъ-маликъ и Янчи-Гисаръ; первой пользуются правительство и караваны, какъ лѣтнимъ путемъ для обхода бродовъ многоводнаго Геза. На этой дорогѣ три перевала черезъ отроги водораздѣльныхъ кряжей и вообще она считается неудобною; при первой возможности ее бросаютъ и движеніе направляется въ ущелье Геза.

Дорога на Сарыколъ выше р. Курукъ-арта можетъ считаться образцовымъ вьючнымъ путемъ: на бродахъ выстроены отличные мосты, карнизы разработаны, полотно уширено, поставлены указатели съ надписями на китайскомъ языкѣ и вообще видна заботливость правительства объ улучшеніи пути, получившаго особое значеніе, въ виду событій послѣднихъ годовъ на Памирахъ.

На 9-й верстѣ дорога встрѣчаетъ упраздненный джигитскій постъ Ибрагимъ. Постъ состоитъ изъ 8 сакель и до занятія китайцами Булунъ-куля здѣсь производился первый осмотръ каравановъ и товаровъ, слѣдующихъ съ Памировъ и Канджута, и повѣрка документовъ. Нынѣ, за ненадобностью, постъ упраздненъ и въ помѣщеніяхъ его проживаютъ китайскій солдатъ (лой) и два киргиза, на обязанности которыхъ лежитъ окарауливаніе фуража для лошадей и верблюдовъ казенныхъ транспортовъ.

*

Пройдя караулъ, дорога пролегаетъ по неширокой террасѣ праваго берега Геза, на 15 верстѣ поднимается по разработанному карнизу, огибаетъ скалу, выдвинутую въ ущелье и спускается къ мосту. Мѣсто для переправы выбрано удачно, такъ какъ оба берега скалисты и не подвержены размывамъ. Мостъ деревянный, прочной постройки, въ два пролета; средній устой на сваяхъ, укрѣпленныхъ на скалѣ, поднимающейся среди русла.

16—25 версты дорога проходитъ лѣвымъ берегомъ Геза, частью по косогору, частью по террасѣ и на всемъ протяженіи хорошо разработана для вьючнаго движенія.

На 25 верстѣ—урочище Гезъ-дара, гдѣ стоитъ нѣсколько пустыхъ сакель. Прежде здѣсь проживало четверо джигитовъ для присмотра за дорогой, отходящей отъ Сарыкольскаго пути вверхъ по р. Ачикъ на р. Кара-ташъ и Янги-Гиссаръ. Въ верховьяхъ помянутаго ручья подъ переваломъ Ачикъ—богатыя кормами лѣтовки.

У развалинъ рабата дорога вновь переходитъ на правый берегъ по деревянному прочному мосту, кавказскаго типа, и, слѣдуя большею частью по карнизамъ, на 31 верстѣ вступаетъ въ ущелье р. Булунъ, лѣваго притока Геза, несущаго воды Сарыкольской котловины.

Ущелье Геза уходитъ къ югу, къ ледникамъ Мусъ-тага; дорога переходитъ рѣку по хорошему деревянному мосту и, переваливъ невысокій скалистый отрогъ, образующій короткую тѣснину Булунъ-су, выходитъ на правый берегъ этой рѣки къ тугаю Булунъ, лежащему на противной сторонѣ. Для ночлега нужно мелкимъ бродомъ перейти рукава Булунъ-су.

Подножный кормъ есть на ур. Гезъ-дара и тугаѣ Булунъ; топливо—на этомъ послѣднемъ.

Бивачныхъ мѣстъ—нѣтъ.

5-й переходъ: р. Булунъ—укр. Булунъ-куль. Переходъ 38 верстъ.

Съ ночлега бродъ на правый берегъ, по которому проходитъ дорога. На 2-й верстѣ деревянный мостъ на лѣвый берегъ, короткій карнизъ и пологій косогоръ, слѣдуя которымъ дорога—на 8-й верстѣ вновь переходитъ по мосту кавказскаго типа, на

правый берегъ. На 11-й верстѣ подъемъ на карнизъ, высѣченный на скалѣ. Карнизъ хорошо разработанъ и постепенно поднимается на высоту саженъ 40 надъ поверхностью водъ Булунъ-су. На 13-й верстѣ карнизъ рвется и его продолжаетъ балконъ, около 25 саженъ длины. Балконъ поставленъ весьма прочно, на сваяхъ, и свободно можетъ выдержать вѣсъ навьюченнаго верблюда. Спускъ къ рѣкѣ по лѣстницѣ, разработанной въ скалѣ; широкія ступени ея пропускаютъ лошадь подъ вьюкомъ. Балконъ устроенъ лѣтомъ настоящаго года; ранѣе дорога проходила нѣсколько ниже по узкому и опасному карнизу.

13—21 версты пролегаетъ вдоль русла Булунъ-су, протекающаго въ неглубокомъ ущельѣ. Переваливъ черезъ невысокій отрогъ, дорога съ 25-й вер. выходитъ на широкую равнину. На 28-й верстѣ озеро-болото Булунъ-куль, откуда, на урочищѣ Мужи, истекаетъ рѣка Булунъ. Озеро Булунъ-куль имѣетъ форму треугольника, растянутаго по меридіану, и окружено горами, изъ которыхъ вершины Чакъ-караула и сѣверныхъ отроговъ Мусъ-тага увѣнчаны вѣчнымъ снѣгомъ. Средняя часть озера очень мелка и представляетъ скорѣе болото. Отъ урочища Мужи отходитъ дорога вверхъ по рѣкѣ Туманчи на караулъ и Кіякъ-баши.

Слѣдуя восточнымъ берегомъ озера, дорога на 30-й верстѣ преграждается китайскимъ укрѣпленіемъ. Укрѣпленіе это имѣетъ форму квадрата, въ боку около 80 шаговъ, съ башнями на 4-хъ углахъ. Ворота выходятъ на озеро. Стѣны форта имѣютъ около 3-хъ саженъ вышины, рва нѣтъ. Окружныя высоты подходятъ саженъ на 60 къ укрѣпленію и командуютъ внутренностью его. Укрѣпленіе это обращено въ складъ провіанта и фуража, гарнизонъ его составляютъ 20—30 рядовыхъ подъ начальствомъ офицера низшихъ степеней.

На 31-й верстѣ дорога по узкой тропѣ обходитъ скалу, вдавшуюся въ озеро и увѣнчанную развалинами кургана, и, слѣдуя по узкой болотистой полянѣ, на 38 верстѣ подходитъ къ новому китайскому укрѣпленію, расположенному по восточному берегу узкаго рукава Кашкандакъ и запирающему выходы на Сарыколъ со стороны переваловъ Кумъ-джилга, Чокъ-Китай и Акъ-берды. Укрѣпленіе квадратной формы, 60 шаговъ въ боку; стѣны около

$1^1/_2$ саженъ вышины; небольшой ровъ, глубиною полъ-аршина. Фасы оріентированы по странамъ свѣта; ворота въ южномъ фасѣ, фланкируются двумя башнями, превышающими аршина на 2 парапетъ стѣны. Такія же башни поставлены по угламъ и въ серединѣ трехъ другихъ фасовъ. Гарнизонъ укрѣпленія—одна пѣхотная лянза слабаго состава,—не болѣе 120—150 человѣкъ,—подъ начальствомъ дарина, которому, вмѣстѣ съ тѣмъ, были подчинены всѣ войска на Сарыколѣ. Нынѣ, по уходѣ въ Маргеланъ Алайскаго и Шаджанскаго отрядовъ, китайцы отозвали свои лянзы, за исключеніемъ помянутой, въ Кашгарію.

Отличный подножный кормъ (ковыль) можно имѣть на урочищѣ Мужи и на берегу Булунъ-куля и озера Кашкандакъ; топливо (терсекенъ)—тамъ же; отличныя бивачныя мѣста на урочищѣ Мужи и по берегамъ Булунъ-куля и рукава Кашкандакъ.

6-й переходъ: укр. Булунъ-куль—ур. Беляули. Переходъ 39 верстъ.

Отъ укрѣпленія Булунъ-куль расходятся дороги: къ югу на мал. Каракуль и Тагдумбашъ, къ юго-западу на Рангъ-куль черезъ перевалъ Кумъ-джилга, на западъ туда-же черезъ перевалы Чокъ-Китай и Акъ-берды и, наконецъ, на сѣверъ, восточнымъ и западнымъ берегами рукава Кашкандакъ и озера Булунъ-куль на верхній Сарыколъ.

Отъ воротъ укрѣпленія дорога, перейдя въ бродъ рѣчку Кара-су и переваливъ невысокій отрогъ, лежащій въ $^1/_2$ верстѣ къ западу отъ Кургана и командующій верками его, проходитъ берегомъ небольшаго озера мимо зимовки аула и на 4-й верстѣ вступаетъ въ ущелье Акъ-берды. На 12-й верстѣ пути по этому ущелью перекрестокъ: прямо на востокъ идетъ дорога черезъ перевалъ Акъ-берды; среднее ущелье выводитъ на лѣтовки Чокъ-берды на ю.-ю.-з. путь на п. Чокъ-Китай. Перевалъ Акъ-берды считается однимъ изъ трудныхъ, въ особенности спускъ на русскую землю, на сѣдлѣ перевала лежитъ снѣгъ, затрудняющій движеніе. Караваны, слѣдуя на Рангъ-куль и Мургабъ, избираютъ дорогу на перевалъ Чокъ-Китай, какъ удобнѣйшую и кратчайшую.

Повернувъ въ ущелье Чокъ-Китай, дорога идетъ лѣвымъ берегомъ ручья, на 20-й верстѣ поворачиваетъ на ю. и незамѣтно поднимается къ верховьямъ ущелья на перевалъ Чокъ-Китай Послѣдній принадлежитъ къ числу легкихъ и безъ особыхъ затратъ труда и денегъ можетъ быть разработанъ для колеснаго движенія; необходимо вновь трасировать и разбить подъемъ на протяженіе версты и спускъ на нашу территорію саж. на 200, всего около $1^1/_2$ верстъ земляной работы. Абсолютной высоты сѣдла, за неимѣніемъ инструментовъ, я измѣрить не могъ; судя по линіи снѣга, высота не меньше 14—$14^1/_2$ тысячъ футъ; окружныя вершины Сарыкольскаго хребта покрыты вѣчными снѣгами, по нимъ условно пролегаетъ наша граница съ Китаемъ.

Спускъ въ Рангкульскій бассейнъ, какъ уже сказано, хорошъ и потребуетъ разработки подъ колесо только на протяженіи 200—250 саженъ. Далѣе дорога идетъ по дну ущелья вдоль берега ручья, который, на 34-й верстѣ пути, впадаетъ въ р. Кара-турукъ, вверхъ по послѣдней отходитъ тропа на малый Каракуль черезъ перевалъ Кара-турукъ и Тохъ-терекъ.

Повернувъ съ ущельемъ Кара-турукъ къ западу, дорога проходитъ правымъ берегомъ ручья по широкой травянистой долинѣ и на 39 верстѣ встрѣчаетъ оврагъ и ручей Беляули.

Подножный кормъ (горный ковыль), на всемъ переходѣ, но топлива (тереск енъ) мало. Въ р. Кара-турукъ вода бываетъ только весною и раннимъ лѣтомъ.

Хорошіе биваки на распутьи Акъ-берды—Чокъ-китай, по ущелью сего послѣдняго и у Беляули, хотя на послѣднемъ осенью (въ ноябрѣ) и зимой вода промерзаетъ.

Дорога на всемъ протяженіи, за исключеніемъ $1^1/_2$ верстъ, перекинутыхъ черезъ перевалъ Чокъ-Китай—колесная.

7-й переходъ: овр. Беляули, п. Ранъ-кулъ. Переходъ 25 верстъ.

На 5-й верстѣ отъ ночлега дорога выходитъ на широкую равнину, гдѣ сходятся пути съ п. Акъ-берды и Рангъ-куля черезъ проходъ Кизилъ-белесъ (Кокъ-булакъ). Повернувъ на ю.-з., дорога на 12 верстѣ выходитъ на урочище Шарпутъ-кара-су, откуда идетъ къ з. на постъ Рангъ-куль черезъ ур. Огузъ-агылъ,

гдѣ черезъ ущелье Бурылюкъ и Кичи-Бурылюкъ отходятъ пути на Истыкъ и Памирское укрѣпленіе. На ур. Огузъ-агылъ дорога проходитъ по пескамъ, поросшимъ рѣдкимъ ковылемъ.

Постъ Рангъ-куль, на 25-й верстѣ отъ оврага Беляули, расположенъ на одномъ изъ главныхъ распутій Памировъ; здѣсь сходятся дороги съ переваловъ: Мусъ-куру (по ущелью Шарпутъ-Кара-су), Чокъ-китай, Акъ-берды, Араматы, Кизилъ-джіикъ-иши,— пути съ Акъ-байтала черезъ Шоръ-куль, Памирскаго укрѣпленія и поста Истыкъ черезъ овраги Бурылюкъ. Кромѣ того, нужно замѣтить, что постъ Рангъ-куль лежитъ на кратчайшемъ и удобнѣйшемъ пути съ Памировъ въ Кашгарію черезъ прорывъ Булунъ-су ущельемъ Геза.

На всемъ переходѣ отличный подножный кормъ (ковыль), но топлива (терсекенъ) мало и его приходится подвозить изъ боковыхъ ущелій.

Воды на переходѣ нѣтъ, она бываетъ только весной и раннимъ лѣтомъ; на урочищѣ Шарпутъ-кара-су киргизами устроенъ хаузъ для сохраненія снѣговой воды, а у поста Рангъ-куля выкопано 3 колодца. За неимѣніемъ воды биваки можно разбить или у поста Рангъ-куль на колодцахъ, или продвинуться къ озеру Рангъ-куль, какъ это дѣлаютъ караваны, идущіе описаннымъ путемъ изъ Кашгара на Мургабъ. Въ послѣднемъ случаѣ нужно сдѣлать еще 8—10 верстъ отличной дороги.

Путь на всемъ переходѣ колесный, главное препятствіе—песокъ на урочищѣ Огузъ-агылъ.