

ВОЕННЫЙ СБОРНИКЪ

ГОДЪ ТРИДЦАТЬ ЧЕТВЕРТЫЙ

132974 /

1891

Я Н В А Р Ъ

№ 1

132974 /

ПОЛЕВАЯ ПОѢЗДКА НА ВОСТОЧНОЙ ОКРАИНѢ.

Въ 1888 году, въ первый разъ состоялась полевая поѣздка офицеровъ отъ войскъ, расположенныхъ въ предѣлахъ Бухары: въ гг. Чарджуѣ и Карки. Поѣздка эта не имѣетъ ничего общаго съ тѣми, которыя ежегодно производятся въ войскахъ, расположенныхъ внутри Имперіи.

Главная цѣль и задача ея заключалась въ изслѣдованіи путей, ведущихъ въ Афганистанъ, сборѣ статистическихъ свѣдѣній на пространствахъ отъ города Карки вплоть до границы съ Афганистаномъ и подробная съемка дорогъ (въ масштабѣ 250 саж. въ дюймѣ), ведущихъ туда. До настоящаго времени въ рукахъ начальниковъ частей, расположенныхъ въ такомъ близкомъ къ границѣ пунктѣ, какъ городъ Карки, не имѣлось хорошо составленнаго маршрута дороги Карки-Бассаго, имѣлись очень скудныя статистическія свѣдѣнія о культурной полосѣ между этими двумя пунктами, и наконецъ не было въ гарнизонѣ ни одного офицера мало-мальски знакомаго съ мѣстностью, расположенною впереди насъ. Всѣ эти пробѣлы и должна была пополнить произведенная въ прошломъ году полевая поѣздка.

Началась поѣздка 15-го ноября предварительными упражненіями, на которыхъ офицерамъ было предложено рѣшить по одной тактической задачѣ.

16-е ноября прошло въ повѣркѣ задачъ, а 17-го, въ 9 час. утра, весь нашъ отрядъ былъ готовъ къ выступленію.

Отрядъ состоялъ изъ руководителя (генеральнаго штаба подполковника Трусова), двухъ офицеровъ Туркестанскихъ линейныхъ баталіоновъ, одного офицера 3-й сотни Астраханскаго казачьяго полка и одного офицера 4-й батареи Туркестанской артилерійской бригады. (Назначенъ былъ еще офицеръ изъ Чарджуя отъ линейнаго баталіона, но наканунѣ поѣздки онъ заболѣлъ). Конвоя 26 человекъ—казачьяго Астраханскаго полка, вьючныхъ лошадей пять и вѣстовыхъ шесть человекъ. Продовольствіе и багажъ офицеровъ размѣщены были вьючнымъ способомъ, причѣмъ не малую услугу оказали намъ вьючные ящики для перевозки патроновъ; съ нами ихъ было шесть и въ нихъ помѣщался весь нашъ буфетъ.

Благодаря содѣйствію каркинскаго бека, отрядъ былъ снабженъ достаточнымъ числомъ опытныхъ проводниковъ и на предстоящемъ

намъ пути въ извѣстныхъ пунктахъ распоряженіемъ бухарскихъ властей были приготовлены для насъ ночлеги, на которыхъ было заготовлено достаточное количество провизіи и фуража. Безъ этой предосторожности ѣздить по здѣшнему краю нельзя, ибо вы рискуете вмѣстѣ съ лошадыю умереть съ голода: ни одинъ туземецъ не продастъ вамъ куска хлѣба или пучка клевера. Кромѣ того при нашемъ отрядѣ отъ каркинскаго бека назначенъ былъ состоятъ Зуръ-Токсуба (великій полковникъ) и Джабачи (поручикъ) распорядителями надъ проводниками и для обезпеченія отряда продовольствіемъ.

Ровно въ 9 час. утра 17-го ноября тронулись мы въ путь изъ Карки по Басагинской дорогѣ, причемъ одному офицеру поручено было составленіе маршрута, а другому—собираніе статистическихъ свѣдѣній, какъ хорошо владѣющему туземнымъ нарѣчіемъ и знающему обычаи туземцевъ.

При посредствѣ бухарскихъ властей узнана численность населенія, приблизительное число головъ скота, количество добываемаго хлѣба, ячменя и много другихъ данныхъ. Число дворовъ въ кишлакахъ при всемъ стараніи опредѣлить нельзя было, ибо понятія «дворъ» у бухарцевъ не существуетъ.

Отъ самаго города Карки до кишлака Кизылъ-Аякъ, на растояніи 28-ми верстъ, дорога тянется по кишлакамъ, въ одномъ только мѣстѣ прерываясь небольшими песками (версты на четыре). Общая характеристика дороги приблизительно такова: полотно дороги, шириною сажени 3—4, стѣснено съ обѣихъ сторонъ валами или окаймлено глубокими оврагообразными арыками; множество мостовъ—довольно примитивнаго устройства и по большей части расположены не по направленію дороги, а подъ угломъ къ ней, и притомъ выпуклыхъ. Эта особенность легко объясняется конструкціей мѣстной повозки-арбы и способомъ управленія ею. Арба—повозка двухколесная, причемъ колеса большаго діаметра. Возница (арбакетъ) править сидя верхомъ и, подѣзжая къ мосту, упирается въ него однимъ колесомъ, круто поворачиваетъ лошадь и перекачиваетъ черезъ мостъ второе колесо, послѣ чего снова поворачиваетъ лошадь въ обратную сторону и перекачиваетъ первое колесо. Для нашихъ повозокъ и особенно для артилеріи мосты эти очень затруднительны и для ѣзды по нимъ требуется много умѣнья и осторожности. Кромѣ того мосты эти земляные, съ подстилкой изъ хвороста, и потому, во-первыхъ, при проѣздѣ большаго числа повозокъ скоро портятся, особенно въ дождливую погоду, а во-вторыхъ, на нихъ часто попа-

даются дыры, сверху чуть-чуть засыпанные землею, и лошади нерѣдко проваливаются и портятъ ноги. По обѣимъ сторонамъ дороги тянутся кшлаки, попадаетъ масса боковыхъ дорогъ и тропинокъ, но онѣ, обыкновенно, ведутъ къ какой нибудь одной саклѣ и далѣе по нимъ двигаться невозможно.

Въ сухую погоду дороги, по свойству грунта, довольно удобны для движенія, если не считать неудобствомъ лежащаго на нихъ густаго слоя мелкой, всюду проникающей пыли, въ дождливое же время солонцеватая почва дороги обращается въ густую вязкую грязь, затрудняющую движеніе повозокъ и разѣдающую ноги животныхъ. На всемъ этомъ протяженіи съ лѣвой стороны (юго-востоку), то удаляясь отъ дороги версты на четыре, то приближаясь къ ней, тянется рѣка Аму-Дарья. Во время ея половодья (съ апрѣля по августъ приблизительно) всѣ арыки наполнены водой, въ остальное же время они представляютъ собой сухіе овраги.

На этомъ разстояніи встрѣчаются три базара: 1) въ г. Карки, 2) базаръ Ташлыкъ, въ 15-ти верстахъ отъ Карки, и 3) Кизыль-Аякъ. Всѣ эти базары одинаковаго типа. Обыкновенно они представляютъ собой совокупность маленькихъ глинобитныхъ, куполообразныхъ муллушекъ и небольшихъ, наскоро построенныхъ навѣсовъ.

На базарахъ, обыкновенно, два раза въ недѣлю собираются жители окрестныхъ кшлаковъ и каждый привозитъ на базаръ лишніе для него предметы и запасается необходимыми. Въ эти базарные дни рѣжется много барановъ, и каждый житель, смотря по своему состоянію, запасается мясомъ до слѣдующаго базара.

Главными предметами торговли являются: красные товары, клеверъ, джугара, мота (мѣстный холстъ), хлопковое сѣмя, кунжутное масло, употребляемое туземцами и въ пищу и для освѣщенія, арбузы, дыни, отчасти ячмень, а на базарахъ Карки и Кизыль-Аякъ значительную отрасль торговли составляютъ ковры, главное производство которыхъ сосредоточивается въ кшлакѣ Кизыль-Аякъ.

Типичный рисунокъ кизыль-аякского ковра составляетъ узоръ въ видѣ восьмиугольниковъ, съ преобладающими цвѣтами: бѣлымъ, вишневымъ и краснымъ.

Ковры эти отличаются мелкой и ровной стрижкой и славятся своей прочностью. Торговля ими идетъ какъ новыми, такъ и старыми; послѣдніе въ большомъ количествѣ покупаются скупщиками-армянами, отправляющими ихъ въ Россію. Въ первое время прихода войскъ въ Карки на ковры стояли довольно низкія цѣны; теперь же,

по причинѣ большого спроса на нихъ, цѣны удвоились, если не утроились.

Отъ кишлака Кизыль-Аяка характеръ мѣстности, по которой пролегаетъ дорога, рѣзко мѣняется и принимаетъ характеръ степи, съ рѣдкими кишлаками; вдали, съ правой стороны дороги, виднѣются песчаные барханы, а слѣва, тоже на нѣкоторомъ разстояніи, тянется рядъ кишлаковъ. Характеръ дороги тоже мѣняется, и она не представляется уже въ видѣ наѣзжаннаго повозками полотна дороги, а скорѣе въючной дорогой въ видѣ одиночныхъ тропъ, — ясно видно, что арбяное сообщеніе производится здѣсь крайне рѣдко.

Для прохода нашихъ повозокъ придется прибѣгнуть къ нѣкоторымъ землянымъ работамъ, правда незначительнымъ, направленнымъ къ тому, чтобы сравнять арыки, иногда перерѣзывающіе дорогу поперекъ, и уничтожить нѣкоторыя насыпи, черезчуръ стѣсняющія дорогу. Мосты хотя и попадаются, но гораздо рѣже, нежели до Кизыль-Аяка. Грунтъ дороги — тотъ же солончакъ, но съ гораздо большимъ процентнымъ содержаніемъ песку, благодаря дующимъ изъ песковъ вѣтрамъ.

Въ нѣсколькихъ мѣстахъ степь эту перерѣзываютъ глубокіе арыки, съ перекинутыми черезъ нихъ мостами. Въ половодье арыки эти наполняются водой.

На дорогѣ попадаются пять значительныхъ возвышеній (Кара-Тюпа, Ташлыкъ-Тюпа, Ходжеханъ-Тюпа, Тэшикъ-Тюпа и Чопле-Тюпа); изъ нихъ три, видимо искусственно насыпанныя и очень древнія, должны представлять не малый археологическій интересъ и щедро бы наградили трудъ, потраченный на ихъ разработку.

Что подобныя насыпи содержатъ въ нѣдрахъ своихъ не мало цѣнныхъ древностей, это наглядно показала поверхностная разработка кургана, находящагося вблизи г. Карки, по случаю постройки укрѣпленія. Строителемъ, капитаномъ Косяковымъ, найдено и отправлено въ одинъ изъ музеевъ много древнихъ золотыхъ, платиновыхъ и мѣдныхъ монетъ временъ царя персидскаго Сасана 1-го изъ династіи Сасанидовъ (226 г. по Р. Х.), мѣдныхъ тазовъ и другихъ предметовъ.

При слѣдованіи изъ г. Карки въ Басагу одна высота находится справа отъ дороги, а четыре — слѣва, причемъ три — на самой дорогѣ, а одна, первая, въ сторонѣ.

При выѣздѣ изъ Карковъ мы условились съ нашимъ главнымъ проводникомъ Зуръ-Токсобой ночевать недалеко за Кизыль-Аякомъ. Пройдя этотъ кишлакъ, мы ожидали близкаго ночлега, но между

тѣмъ впереди передъ нами, насколько хваталъ глазъ, тянулась пустыня и только влѣво, въ отдаленіи, видѣлся рядъ кишлаковъ. Стеннѣло. Проводники утѣшаютъ, что «ярымъ тапъ юкъ» (нѣтъ и четырехъ верстъ), но эти четыре версты тянутся чуть не два часа, а ночлега все не видать. Темная ноябрская ночь внезапно окружила насъ, и мы, не видя дороги, послушно слѣдовали за нашими проводниками, поминутно прося ихъ не удаляться отъ насъ, ибо наши непривычные къ темнотѣ глаза окончательно отказывались служить намъ. Наконецъ, послѣ долгаго и томительнаго ночнаго движенія, зарево пылающихъ костровъ указало намъ желанную цѣль. Проѣхавъ по краю ничѣмъ не огороженнаго обрыва, мы спустились по отлогому скату въ узкую улицу, снова поднялись на горку и очутились на мѣстѣ ночлега.

Для насъ и для конвоя нашего были приготовлены кошмяныя юламейки и бухарскіе повара готовили ужинъ: шурпу (супъ изъ баранины) и неизмѣнный пилавъ. Съ удовольствіемъ слѣзли мы съ усталыхъ, еще не втянувшихся коней и принялись за чай. Но тутъ каждый изъ насъ невольно задалъ вопросъ: «А гдѣ теперь два нашихъ съемщика?» Очевидно, темнота остановила ихъ работу, но что предпримутъ они? Тотчасъ посланы были на встрѣчу имъ джигиты. Прошелъ часъ, другой, и только къ концу третьяго мы услужили топотъ коней и голоса офицеровъ, занимавшихся съемками. Измученные и голодные, они, послѣ долгихъ странствованій по степи, случайно попали на нашъ ночлегъ. Темнота застала ихъ среди степи, рысью догонять за темнотою было нельзя,—и вотъ они плелись шагомъ и, не видя ничего впереди себя, рѣшили свернуть съ дороги влѣво къ кишлакамъ, чтобы распросить про насъ, но, не смотря на всѣ усилія, не могли ничего допытаться.

Тогда они рѣшились заночевать въ одной брошенной, полуразвалившейся саклѣ, но отсутствіе воды и корма для лошадей заставило ихъ отказаться отъ этой мысли. Выбравшись снова на дорогу и разсмотрѣвши при помощи спичекъ слѣды нашихъ кованыхъ коней, они рѣшились двигаться далѣе и вскорѣ замѣтили зарево нашихъ костровъ. Въ этотъ первый день нашей поѣздки пройдено было болѣе 50-ти верстъ.

Въ виду того, что темнота не позволила довести маршрута до кишлака Хотабъ (мѣсто ночлега), слѣдующій день, 18-е ноября, былъ посвященъ пополненію этого пробѣла и изслѣдованію обходнаго пути изъ Кызылъ-Аяка въ Хотабъ. Работу эту исполняли тѣ же офицеры, что и наканунѣ. Прочимъ офицерамъ даны были летучія

задачи: на расположение войскъ на отдыхъ и на разстаповку сторожевой цѣпи. 19-го ноября, въ восемь часовъ утра, отрядъ нашъ выступилъ изъ Хотаба въ Басагу, причемъ пишущему эти строки было поручено составленіе маршрута главнаго арбянаго пути, а другому офицеру—обходнаго вьючнаго.

Отъ Хотаба дорога снова принимаетъ иной характеръ и по большей части идетъ между двумя валами, иногда сходящимися, иногда удаляющимися; за валами, по обѣ стороны, въ нѣкоторомъ отдаленіи, виднѣются кишлаки. Песковъ нѣтъ; подъемовъ и спусковъ—тоже; мосты прежняго типа, но попадаются рѣже, нежели до Кизыль-Аяка; грунтъ тотъ же, что и ранѣе; по дорогѣ попадаютъ три колодца, ясно видимые съ дороги, и каждый въ состояніи напоить 40—60 лошадей заразъ. Верстахъ въ 13-ти отъ Хотаба встрѣчается базаръ Поталыкъ-Чаршамбе. Проѣхавъ еще версты четыре, мы прибыли на мѣсто новаго ночлега около часа дня. Въ виду ранняго времени мы, напившись чаю, рѣшили проѣхать по дорогѣ, ведущей въ Мазаръ и Шерифъ, и нанести на бумагу нашу пограничную линію. Не далѣе какъ въ одной верстѣ отъ нашей стоянки проводники наши указали намъ на арыкъ и объяснили, что тотъ берегъ афганскій, а этотъ—бухарскій. Повернувъ направо къ западу, мы скоро замѣтили первый пограничный столбъ, а недалеко впереди виднѣлся и другой. За этимъ вторымъ столбомъ начинаются пески, и проводники объяснили намъ, что въ 24-хъ верстахъ оттуда на границѣ среди песковъ находится колодезь Али-Кадымъ съ хорошою и обильною водой. Повернувъ назадъ, мы по границѣ проѣхали по мазаръ и шерифской дорогѣ до базара Чаршамбе. Около этого базара дорога поворачиваетъ на мостъ черезъ пограничный арыкъ и уходитъ въ предѣлы Афганистана. Проводники объявили намъ, что ѣхать по ней, да еще съ большимъ конвоемъ, не безопасно, и потому мы, не смотря на желаніе изслѣдовать ее, рѣшили оставить это до болѣе удобнаго случая и вернулись домой, составивъ себѣ для дальнѣйшаго пути такой маршрутъ: 20-го ноября—изслѣдовать и нанести на бумагу далѣе нашу пограничную линію вплоть до р. Аму-Дарьи, проѣхать на колодезь Али-Кадымъ; 21-го—прямо песками выйти на дорогу Карки-Басага и ночевать въ Кизыль-Аякѣ, а 22-го—вернуться въ Карки.

Въ обычный часъ (девять утра) 20-го ноября мы снова тронулись въ путь и направились отъ базара Чаршамбе далѣе по пограничному арыку. Ничего особеннаго не представляетъ эта часть границы и вплоть до р. Аму-Дарьи имѣетъ видъ узкой тропы, а по бо-

камь—два арыка, за которыми тянутся селенія. Съ лѣвой стороны тропы, при слѣдованіи къ рѣкѣ, въ разстояніи 2½ верстъ отъ базара Чаршамбе, проводники указали намъ мѣсто стоянки нашей разграничительной комисіи и около него двѣ русскія могилы.

Какъ я уже писалъ выше, намъ очень хотѣлось изслѣдовать и снять хоть часть дороги, ведущей въ Мазаръ и Шерифъ. При возвращеніи нашего отряда съ берега Аму-Дарьи мнѣ было предложено ѣхать рысью впередъ въ сопровожденіи шести человѣкъ казаковъ, проѣхать верстъ пять по мазаръ и шерифской дорогѣ и, если будетъ возможно, нанести ее на планшетъ и вернуться обратно на базаръ Чаршамбе, гдѣ соберется тѣмъ временемъ и остальная часть нашего отряда. Времени на это мнѣ дано было полтора часа.

Выше я говорилъ, что черезъ пограничный арыкъ устроенъ деревянный мостъ, по которому и идетъ названная дорога. Отъ этого-то моста я и началъ свою работу.

Сначала идетъ хорошая наѣзжанная арбяная дорога, но не далѣе какъ черезъ четверть версты стуживается, переходитъ въ тропу и идетъ по насыпи, которая прорѣзывается во многихъ мѣстахъ арыками, черезъ которые перекинуты узкіе, ненадежные, частью испорченные мосты. На протяженіи одной версты такихъ мостовъ шесть. Далѣе дорога снова принимаетъ болѣе широкій и удобный для движенія характеръ и идетъ между двумя стѣнами.

Въ стороны отходить много дорогъ: вправо—въ кишлаки, а влѣво—къ пограничному столбу. Около дороги находятся три колодца. Полной рысью ѣхалъ я со своимъ конвоемъ по этой дорогѣ, оставляя на главныхъ перекресткахъ по одному казаку, обязанному извѣстить насъ въ случаѣ чего-либо подозрительнаго, какъ вдругъ, послѣ крутого поворота дороги, я очутился на мосту и столкнулся носъ къ носу съ вооруженнымъ афганскимъ часовымъ. Сдержавъ лошадь, я велѣлъ бывшему со мною переводчику разговаривать съ нимъ, а самъ старался тѣмъ временемъ нанести на бумагу все доступное для глаза. Переводчикъ мой не могъ понять афганскаго нарѣчія, а часовой между тѣмъ сильно волновался: онъ бѣгалъ по мосту, разставляя руки, махалъ намъ руками въ обратную сторону и что-то убѣдительно доказывалъ. Въ это время подѣхалъ къ этому же мосту какой-то сартъ. Часовой подбѣжалъ къ нему, стащилъ его съ ишака и сталъ ему что-то кричать, показывая рукою на расположенную шагахъ въ 70-ти крѣпостцу. Сартъ побѣжалъ туда. Тогда переводчикъ доложилъ мнѣ, что онъ понялъ, что часовой послалъ за карауломъ. Такъ какъ порученіе мое было кончено, ибо за этимъ

мостомъ начинались уже пески, то я и повернулъ обратно и скоро соединился со своими на базарѣ, пробывъ за границей всего 1¼ часа. Мое возвращеніе послужило сигналомъ къ дальнѣйшему движенію отряда. Отъ втораго пограничнаго столба, о которомъ я уже упоминалъ, дорога вступаетъ въ пески— сначала незначительные, но черезъ небольшой промежутокъ времени принимающіе исполинскіе размѣры.

Лично я видѣлъ довольно значительные пески въ предъидущія мои странствованія по Бухарѣ, но передъ тѣмъ, что я увидѣлъ теперь, все предъидущее ничто. Мы вступили въ цѣлыя горы песку, искусно разрисованныя прихотью вѣтра затѣйливыми узорами. Дорога, какъ змѣя, извивается у подошвы этихъ горъ. Но что это за дорога? Того, что мы подозрѣваемъ подъ этимъ именемъ, то есть дорожнаго полотна, — нѣтъ; это просто выбранное проводникомъ направление, извивающееся между песчаными горами по наиболѣе проходимымъ мѣстамъ, причемъ все-таки иногда приходится подниматься на песчаные перевалы сажени въ три вышиною. Изрѣдка встрѣтится такыръ (твердая площадь, лишенная песку), поросшій рѣдкою соломообразною травой, но, какъ будто испугавшись нарушения однообразія, спѣшитъ спрятаться подъ сыпучими барханами песку. Въ высшей степени красивую и оригинальную картину представляютъ эти песчаныя горы, когда по ихъ вершинамъ потянетъ свѣжій степной вѣтеръ: съ каждой вершины мелкій песокъ, сдуваемый вѣтромъ, представляетъ полнѣйшее подобіе дыма, и эта масса дымящихся вершинъ поражаетъ непривычный глазъ своею оригинальностью.

Для движенія отряда эта дорога должна быть признана невозможною, ибо никакой обозъ, кромѣ вьючнаго, не можетъ пройти по этому песчаному морю; артилерія во многихъ мѣстахъ не вытянетъ своихъ орудій, а главное, что этотъ путь и не представляетъ никакихъ выгодъ и врядъ-ли можетъ встрѣтиться въ немъ надобность.

Заговоривъ о вьючномъ пути, не могу не сказать нѣсколькихъ словъ и о здѣшнемъ способѣ вьючной перевозки. Самый распространенный способъ перевозки, особенно мелкихъ предметовъ, это *ягтаны*, то есть два одинаковые деревянные сундука, снаружи обшитые кожей. Со стороны противоположной замку (на задней стѣнкѣ) на каждомъ ягтанѣ пришито по два толстыхъ ремня, причемъ на одномъ ягтанѣ съ пряжками. При помощи этихъ ремней (застегнутыхъ) ягтаны эти составляютъ одно цѣлое и накладываются на лошадь на особое вьючное сѣдло.

Сѣдло это представляетъ собою ничто иное какъ кошму, скатан

ную въ трубку (на манеръ скатанной солдатской шинели), согнутую пополамъ и прошитую стеклядью; къ этому основанію пришиты боковыя кошечныя же крылья. Накладывается сѣдло это закругленною стороною (не разрѣзаннымъ концомъ) на холку сильно впередъ и весь хребетъ лошади лежитъ въ жолобѣ между двумя половинами скатанной кошмы и гарантированъ отъ набивокъ. Наложенные на сѣдло ягтаны охватываются круговымъ трокомъ — и въюкъ готовъ. Сверху ягтановъ обыкновенно на ту же лошадь садится и проводникъ, и нагруженная такимъ способомъ лошадь идетъ по пескамъ легко и чрезвычайно быстро.

Къ достоинствамъ этого въюка слѣдуетъ отнести: легкость въюка безъ клади, громадную вмѣстимость, легкость и скорость нагрузки и полную возможность слѣдовать съ этимъ въюкомъ даже рысью, что мнѣ въ послѣдствіи пришлось испытать. Къ недостаткамъ слѣдуетъ отнести необходимость уравнивать обѣ половины. Кромѣ того, пришитыя на углахъ ягтановъ петли (ременныя или желѣзныя) и двѣ палки съ надѣтымъ на нихъ парусиннымъ мѣшкомъ даютъ удобную, легкую и скоро собирающуюся кровать. Въюковъ другихъ системъ мнѣ не приходилось употреблять, но склоненъ думать, что въюкъ ягтанами займетъ не послѣднее мѣсто между ними. Всѣ старыя туркестанцы, много побродившіе на своемъ въюку, употребляютъ ягтаны, и кромѣ похвалы я ничего про нихъ не слыхалъ.

Нѣсколько юрть и юламеекъ, разбросанныхъ среди бугровъ, поросшихъ кустарникомъ джангыломъ, указали намъ нашъ новый ночлегъ. Колодезь Али-Кадымъ — очень древній, и преданіе относитъ его основаніе къ временамъ Магомета.

Онъ представляетъ собою яму въ діаметрѣ аршина полтора, защищенную отъ обваловъ плетнемъ, на манеръ погруженныхъ въ нее туровъ. Вода въ колодезѣ — съ небольшимъ запахомъ и немного солена на вкусъ, но, вскипаченная, въ значительной степени теряетъ эти качества. Лошади пьютъ ее охотно. Глубина колодца около $3\frac{1}{2}$ — 4 аршинъ; вода начинается отъ поверхности земли аршина на полтора. Такъ какъ мы пришли на колодезь Али-Кадымъ довольно рано, часа въ 3 — 4, то отъ нечего-дѣлать пошли бродить по юртамъ и, замѣтивъ массу чистокровныхъ собакъ-тазовъ (родъ борзой), соблазнились и купили ихъ четыре штуки. Средняя цѣна за нихъ 15 тепегъ (3 р. 75 к.). На другой день, 21-го ноября, мы песками уже вышли на пройденную уже нами арбяную дорогу Карки-Басага, около базара Поталыкъ-Чаршамбе, переночевали въ Кизылъ-Аякъ и на слѣдующій день въ полдень прибыли въ Карки.

Какіе же результаты дала эта поѣздка и въ чемъ ея особенность?

Наглядный результатъ явился въ видѣ большой карты, вычерченной ясно, наглядно и вѣрно. Кромѣ того, она ознакомила четырехъ офицеровъ гарнизона съ лежащею впереди мѣстностью, что на передовомъ пунктѣ очень важно.

Особенность же ея заключалась въ ея интересѣ.

Руководитель партіи не разъ говорилъ, что онъ видитъ въ первый разъ, чтобы офицеры относились съ такою любовью, съ такимъ рвеніемъ и охотою къ полевымъ поѣздкамъ, какъ то было въ настоящую поѣздку. Да оно и совершенно понятно. Каждый сознавалъ, что онъ дѣлаетъ отвѣтственную работу, зналъ, что трудъ его не пропадетъ даромъ, да и кромѣ практики и науки лично для него можетъ послужить на пользу и другимъ. Все это, конечно, пріохотивало къ работѣ и вселяло къ ней любовь и интересъ. Доказательствомъ, съ какимъ вниманіемъ работали на этой съемкѣ, можетъ служить то обстоятельство, что, когда стали сводить отдѣльныя работы въ общій планъ, то несходки обходныхъ путей съ главными оказались столь незначительными, что, ихъ смѣло можно приравнять нулю.

Въ заключеніе скажу, что за всю поѣздку при переходахъ довольно усиленныхъ, безъ дневокъ, въ отрядѣ не было больныхъ и по окончаніи поѣздки не оказалось сбитыхъ лошадей.

Отъ души можно пожелать, чтобы эта первая поѣздка была не послѣднею и чтобы послѣдующія велись въ томъ же практическомъ направленіи, какъ и первая, а не были бы лишь примѣрнымъ примѣненіемъ европейской тактики къ азіятскимъ обычаямъ и мѣстности — двухъ вещей діаметрально противоположныхъ и несовмѣстимыхъ.

Поручикъ Люби.

Поправки.

1) Въ концѣ статьи *«Взрывчатая вещества въ примѣненіи для стрѣльбы и въ разрывныхъ снарядахъ»*, помѣщенной въ № 12-мъ *«Военнаго Сборника»* за прошлый годъ, пропущено слѣдующее окончаніе: *«Французскими артиллеристами всегда признавалось важнымъ требованіемъ устроить непостоянство новыхъ пороховъ въ условіяхъ ихъ употребленія на службѣ, что и было достигнуто вполне удовлетворительно въ сортахъ, предшествующихъ бездымному пороку Вёделя. Если послѣдній порохъ предпочли и послѣ пятилѣтія его существованія сохраняли къ нему полное довѣріе, все расширяя область его примѣненія, то нельзя допустить, чтобы онъ не удовлетворилъ самымъ существеннымъ требованіямъ пороха, назначаемого для оружія двухъ-миліонной арміи»*.

2) Въ напечатанной въ № 12-мъ *«Военнаго Сборника»* статьѣ: *«О фортахъ-за-ставахъ и броневыхъ башняхъ»*, на страницѣ 372-й, въ 16-й строкъ сверху, слѣдуетъ вставить между словами *«и»* и *«теперь»* слова, *«которыхъ (т. е. средства) рекомендуетъ»* и т. д. Пропускъ этихъ словъ измѣняетъ смыслъ фразы, суть которой должна сводиться къ тому, что въ 1884 году г. Величко оставилъ безъ вниманія извѣстные средства и рекомендовалъ броневыя башни, а теперь самъ рекомендуетъ эти же средства и т. д.