

11476
77

14 238

К 72.

ТУРКЕСТАНСКІЙ КРАЙ

ОПЫТЪ ВОЕННО-СТАТИСТИЧЕСКАГО ОБОЗРѢНІЯ ТУРКЕСТАНСКАГО ВОЕННАГО ОКРУГА.

МАТЕРІАЛЫ ДЛѢ ГЕОГРАФІИ И СТАТИСТИКИ

РОССІИ.

СОСТАВИЛЪ ПОЛКОВНИКЪ ГЕНЕРАЛЬНАГО ШТАБА

Л. Ѳ. КОСТЕНКО.

ТОМЪ II.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

ТИПОГРАФІЯ ТОВАРИЩЕСТВА «ОБЩЕСТВЕННАЯ ПОЛЕЗА», ПОЛ. ПОДЪЯЧ., № 39.

1880.

7123

ОГЛАВЛЕНИЕ II ТОМА.

ОТДѢЛЪ IV.

ПУТИ СООБЩЕНІЙ.

(СВѢДѢНІЯ ПО ПЕРЕДВИЖЕНІЮ ВОЙСКЪ.)

I.

СТРАН.

Пути сообщеній въ Туркестанскомъ округѣ.—Общая система путей сообщеній.—Пути сухопутные и водные.— Объ ихъ взаимной связи въ видахъ передвиженія войскъ, войсковыхъ тяжестей и предметовъ для довольствія войскъ 1—3

II.

Свѣдѣнія по сухопутному передвиженію войскъ и войсковыхъ тяжестей.—Характеристика сухопутныхъ путей сообщеній въ Туркест. округѣ. 4—16

III.

О перевозочныхъ средствахъ.—Различные роды перевозочныхъ средствъ въ предѣлахъ округа 16—27

IV.

Цѣны на перевозочныя средства въ различныхъ мѣстахъ округа и въ разное время 27—29

V.

МАРШРУТЫ.

Отъ г. Ташкента до г. Оренбурга	30
„ „ „ „ Семипалатинска	31
„ „ „ „ Ура-тюбе	32
„ „ „ „ Катты-кургана	33
„ „ „ „ Укр. Теляу	—

Отъ Ура-тюбе до гор. Джизака	33
» Пшинека до г. Каракола	—
» Алтынъ-Имеля до Кульджи	—
» Копала до станицы Лепсинской	34
» Каракола до поз. Музартъ	—
» Токмана до укр. Нарынскаго	—
» Сергиополя до стан. Урджарской	—
Маршруты по Ферганской области	34—38
Отъ сел. Той-тюбе до Теляу	38
» Туркестана черезъ Сузакъ къ Петропавловску	—
» Ташкента до Намангана	39
» Ходжента до Намангана	—
» Пшинека, черезъ Кастекъ, до Вѣрнаго	—
» Стан. Урджарской до укр. Бахты	40
» форта Перовскій лѣвымъ берегомъ Джаманъ-дарьи до форта № 2 (Карамакчи)	—
» Туркестана до Троицка	—
» Туркестана, черезъ Тургай, до Орска	41
» Бишъ-таша къ Андижану	57
» сліянія рр. Барскоуна и Яакташа въ долину Акъ-сая (дорога въ Кашгаръ)	58
» Акъ-сая до Кашгара	60
» Аулье-ата, черезъ перев. Кара-бура, до г. Намангана	61
» Укр. Нарынскаго до г. Андижана	62
» » черезъ ущ. Борскоунъ до гор. Каракола	64
» Токмака, черезъ Улахоль, до укр. Нарынскаго	65
» Вѣрнаго, черезъ Санъ-ташъ, до Каракола	66
» Каракола къ выходу изъ горъ р. Барскоуна	67
» Токмака, черезъ ур. Куртка и мимо оз. Чатырь-куль, въ Кашгаръ	—
» укр. Нарынскаго въ долину Акъ-сая	69
» кр. Кокъ-кала (Мехтеръ-кала) до укр. Нукусъ	70
» укр. Петро-Александровска черезъ ур. Кокча и Бай-имратъ до Казалинска	71
» » до паракходной пристани	73
» » до поселка Первоначальный	—
» стан. Лепсинской до ст. Урджарской	—
» сел. Дашты-казы вверхъ по Зеравшану до Зеравшанскаго ледника	74
» » лѣвымъ берегомъ Зеравшана до Урмитана	75
» Урмитана до Варзминнора	76
» сел. Пахута до Вишаба	—
» » Обурдана до Пастигау	—
» » Хидзифа-офтобру до Изиса	77
» » Табушина до Пальдорака	—
» » Варзминнора вверхъ по Санъ-дарьѣ до оз. Искандеръ-кули	78
» » Сарвада до верховьевъ р. Ягнауба	—
» » Сарвада до Кыштуа	79
» Зеравшанскаго ледника, черезъ Гиссарскій кракъ, въ Каратегинъ	80

III

СТРАН

Отъ сел. Водиѣ до сел. Ходжа-чаукъ	81
» сел. Пакшиѣ до гор. Гарма.	—
» сел. Дехе-балиѣ, на Ягнаубѣ, до г. Кафирнигана	82
» » Чукатъ до гор. Зизди	83
» » Анзобъ до гор. Душамбе	—
» оз. Искандеръ-кулъ до гор. Кара-тагъ	84
» Гор. Казалинска до укр. Нукусъ	—
» » » Петро-Александровскаго	85
» укр. Петро-александровскаго до укр. Нукусъ	87
» форта Перовскій до укр. Петро-александровскаго	—
» Укр. Петро-александровскаго до гор. Хивы	89
» Джизака къ Хивѣ	—
» Бишъ-булака до колодцевъ Баскара	92
» кол. Аяка, черезъ Аристанъ-бель-кудукъ, до переправы у Шейхъ-арыка.	—
» укр. Петро-александровска, до Мышъ-булака	94
» укр. Катты-Кургана до укр. Петро-александровскаго	96
» Перепр. у Шейхъ-арыка, черезъ Хазаръ-аспъ, до Хивы	97
» гор. Хивы, черезъ разв. гор. Змукшира, до г. Ильялы	—
» Хивы до Куни-Ургенча.	—
» Куни-Ургенча до оз. Сары-Камыша	98
» Красноводска до оз. Сары-камыша	—
» Киндерли до Хивы.	100
» Хивы до Киндерли	101
» Казалинска до Бухары	102
» Катты-курмана до Бухары	104
» Самарканда, черезъ Чилекъ и Митанъ, до Бухары	106
» Самарканда, черезъ Джамъ, до Шахрисябса	107
» Самарканда, черезъ Джамъ, до Карши	—
» Самарканда, черезъ Кара-тюбе, до Шахрисябса	108
» Шааря до Карши	109
» Карши до Бухары	—
» Бухары до Чарджуя	110
» Карши до Гузара	111
» Учъ-Чучака до Чарджуя, правымъ берегомъ Аму	—
» Нарынскаго укр. до Кашгара	112
» гор. Шааря, черезъ Ташъ-курманъ, въ Ссаръ-и-джуй	113
» » Шааря, черезъ сел. Калта-минпаръ, до Дербента	116
» » Шааря до Гузара	117
» Джама до Гузара	—
» Гузара до Ширъ-абада	120
» Ширъ-абада до Келифа	125
» Келифа до перепр. Кара-камаръ	129
» Келифа до Гузара, прямой дорогою	131
» Гузара, черезъ Тенга-хорамъ и перев. Акъ-башъ, до Куйтана	135
» Куйтана до Ширъ-абада	139
» Ширъ-абада до Акъ-курмана	142

Отъ Акъ-курстана до Дербента	143
» Дербента, черезъ Байсунъ, до Денау	146
» Денау, черезъ Кара-тагъ, до Гиссара	147
» Гиссара, черезъ Душамбе, до Файзабада (Гиссарскаго)	149
» Файзабада, черезъ Бальджуанъ, до Куляба	150
» Кабадіана, горной дорогой, до Байсуна	152
» Ширъ-абада, горной дорогой, до Байсуна	153
» Норака до Кабадіана	—
» Гиссара до Кабадіана	154
» Гузара до Мазаръ-и-шерифа	155
» Кабаглы къ Мерву	158
» Кари-кишлака, черезъ кол. Падаманъ, къ Мерву	159
» Чарджуя до Мерва	160
» сел. Тишланъ до Мерва	161
» » Ходжа-кундуза до Мерва	162
» Бишъ-арыка до Мерва	163
» Герата до Балха	166
» Патта-киссара, черезъ Мазаръ-и-шерифъ, Сары-пулъ и Маймене, до Герата	168
» Мазаръ-и-шерифа, черезъ Ташъ-куртанъ и Баміанъ, до Кабула	179
» Оша до перевала Туюкъ (на Памирѣ)	192
» перев. Туюкъ, черезъ Памиръ Аличуръ, до Кала-Пянджа	193
» озера Кара-куль до Баръ-Пянджа	195
» Баръ-Пянджа до Файзабада (Бадахшанскаго)	196
» оз. Кара-куль до Кала-и-хума	—
» Файзабада (Бухарскаго), черезъ Гармъ, до Малаго Карамука	197
» Гарма до Кала-и-хума	201
» Куляба до Файзабада (бадахшанскаго)	203
» Хульма (Ташъ-курстана), черезъ Файзабадъ (бадахш.), Пшкшимъ, Кала-Пянджъ до Ташъ-Курстана на Сары-колѣ	204
» Пешавера, черезъ Диръ и Читраль, до Файзабада	207
» Кульджи, черезъ Суйдунъ, проходы Талки, Чебаты и Тоскауръ, вдоль зап. б. озера Сайрамъ, до станции Лепсинской	211
» Кульджи, черезъ Урумчи и Баркуль, въ Хами	212
» сел. Джинъ-хо, черезъ дерев. Борогосунъ, до г. Кульджи	215
» » черезъ проходъ Пеличанъ, до г. Кульджи	216
» Мандж. Кульджи черезъ Талки до пик. Чиндала	217
» пик. Акъ-ташъ (на Сайрамѣ), черезъ Такіанза и Такельгенъ до пик. Чиндалъ	218
» пик. Чиндалъ, по сѣв. б. озера Эби-норъ, до Каръ-кара-усу	219
» пикета Чиндалъ, вдоль южн. подошвы Барлукскихъ горъ, до пикета Ядза	220
» Кульджи до Китай-пикета	221
» Китай-пикета, черезъ перев. Унгутъ и Наратъ, до Карашара	222
» Кульджи черезъ перев. Унгутъ, Наратъ и Уластай, до Урумчи	224
» Китай-пикета, черезъ перев. Дагнъ, до Карашара	225
Пути по долинѣ Каша	226

	СТРАН.
Отъ стан. Лепсинской, черезъ ущ. Джанъ-асу, до Манаса	227
» Кульджи, черезъ перев. Чапчаль, до пикета Музартъ	228
» пикета Музартъ, черезъ ущелье Музартъ, до г. Аксу	229
» Чугучака до Шихо	230
» выхода изъ ущ. Барскоунъ къ Учъ-турфану	—
» гор. Аксу, черезъ г. Учъ-турфанъ и перев. Беделъ до гор. Каракола .	231
» Суфи-кургана до погран. пикета Иркештамъ	234
» Иркештама до Кашгара	—
» Кашгара до Аксу	242
» Аксу до Курля	245
» Курля до Карашара	247

VI.

АРАЛЬСКАЯ ФЛОТИЛІЯ.

Цѣль учрежденія Аральской флотиліи.—Трудности плаванія по Сыру.—	
Раздѣленіе рѣки на участки.—Цѣны за перевозку грузовъ на су-	
дахъ флотиліи.—Маршрутъ р. Сыръ-дарьи.—Подвижной составъ	
флотиліи въ 1878 году.—Вооруженіе судовъ.—Личный составъ.—	
Дѣятельность судовъ флотиліи въ періодъ отъ 1865 по 1878 годъ.—	
Содержаніе флотиліи.—Таблица расхода пароходами топлива и	
пр. Вопросъ о передачѣ флотиліи въ частныя руки.—Снабженіе	
топливомъ.—Расчистка протока Кара-узьякъ.—Вопросъ объ упразд-	
неніи казенной флотиліи на Сыръ-дарьѣ	249--260

IV. ПУТИ СООБЩЕНІЙ

(свѣдѣнія по передвиженію войскъ).

I.

Пути сообщеній въ Туркестанскомъ округѣ.—Общая система путей сообщеній.— Пути сухопутные и водные.—Объ ихъ взаимной связи въ видахъ передвиженія войскъ, войсковыхъ тяжестей и предметовъ для довольствія войскъ.

Пути сообщеній въ Туркестанскомъ краѣ раздѣляются на *сухопутные* и *водные*. Къ сухопутнымъ относятся *почтовые* и *караванные*, т. е. пути, по которымъ проходятъ товары на верблюдахъ или вьючныхъ лошадяхъ. Къ сухопутнымъ относятся и *кочевыя* тропинки въ горахъ, и *бараньи* (войджоль) стези, по которымъ киргизы прогоняютъ овецъ на пастбища въ неприступныя горныя долины.

Почтовые пути въ свою очередь раздѣляются еще на колесные и вьючные.

Средоточіемъ дорогъ въ Туркестанскомъ округѣ служитъ городъ Ташкентъ.

Отсюда пути радіусами расходятся во всѣ стороны. Съ Европейскою Россією Ташкентъ соединяется двумя почтовыми трактами: кратчайшимъ—черезъ Оренбургъ и болѣе кружнымъ—черезъ Семипалатинскъ и Омскъ. Главное неудобство перваго заключается въ томъ, что онъ на всемъ протяженіи до Орска проходитъ по дикой, пустынной, не устроенной мѣстности; но это неудобство годъ отъ году устраняется съ водвореніемъ порядка въ киргизскихъ степяхъ и съ принятіемъ мѣръ къ болѣе раціональному устройству почтоваго дѣла.

Два вышеупомянутые почтовые тракта, ведущіе изъ Ташкента въ Европейскую Россію, раздѣляются въ Чимкентѣ въ 114 верстахъ къ сѣверу отъ Ташкента.

Изъ Ташкента ведутъ еще два почтовыхъ пути къ вѣшнимъ границамъ округа: одинъ въ Ходжентъ и далѣе въ Кокандъ, откуда онъ продолжается до другихъ важнѣйшихъ городовъ Ферганской области, а другой—въ Самаркандъ и Катты-Курганъ, откуда продолжается колесный путь въ Бухару.

За симъ слѣдуютъ боковыя вѣтви:

1) Отъ станціи Алтынъ-Имельской—черезъ Борохудзиръ въ Кульджу; 2) Отъ ст. Пишпегъ черезъ Токмакъ въ гор. Караколъ; 3) Отъ г. Сергіополя до станицы Урджарской, по пути въ Чугучакъ; 4) Отъ пикета Абакумовскаго до станицы Лепсинской; 5) Отъ Ходжента до Джизака на Ташкентско-Самаркандскомъ трактѣ и 6) Отъ Токмака до Нарынскаго укр.

Почтовые вѣтвевые пути суть: отъ г. Вѣрнаго до Пикета Чунджи и отъ Музартскаго пикета до г. Каракола.

Главнѣйшіе караванные пути идутъ:

1) Отъ Хивы черезъ Петро-Александровское укрѣпленіе и фортъ № 1 (Казалинскъ) въ Европейскую Россію; 2) отъ Бухары черезъ Казалинскъ, черезъ Перовскъ и Учъ-Каюкъ въ Оренбургъ, въ Омскъ, въ Троицкъ и въ Петропавловскъ; 3) Изъ Ташкента въ Хиву, въ Бухару, въ Кокандъ, въ Самаркандъ, въ Троицкъ, въ Петропавловскъ и въ Оренбургъ; 4) изъ Аулисата въ Кокандъ; 5) Изъ Токмака черезъ Нарынское укрѣпленіе въ г. Кашгаръ; 6) Изъ Нарынскаго укрѣпленія въ г. Караколъ; 7) изъ Кульджи черезъ пер. Талки въ Манасъ и Урумчи; 8) изъ Кульджи черезъ Музартскій перевалъ въ г. Аксу. Одни изъ этихъ караванныхъ путей—степные, другіе—горные.

Войска двигаются главнѣйшимъ образомъ по почтовымъ трактамъ, но нерѣдко имъ приходится слѣдовать по караваннымъ и по горнымъ тропамъ.

Длина всѣхъ почтовыхъ путей въ Туркестанскомъ округѣ простирается до 4480 верстъ; изъ нихъ на шоссе приходится только три малые участка: 1) отъ Ташкента до ст. Хишъ-Купрюка (18½ в.); 2) отъ Ташкента до Той-тюбе 32 версты; и 3) отъ Самарканда по Зеравшанской долинѣ по направленію къ Каменомостскому укрѣпленію на протяженіи около 30 в.

Караванными путями изъ Россіи доставляются въ Туркестанскій Округъ многіе предметы для снабженія войскъ.

Главный путь сообщенія отъ центра туркестанскаго округа къ Оренбургу сопровождается, почти на половину своего протяженія, водянымъ путемъ по Сыръ-дарьѣ. Ташкентъ отстоитъ отъ Сыра на 64 версты, и почтовый трактъ изъ Ташкента въ Оренбургъ выходитъ къ Сыру у ст. Ташъ-суатъ, и затѣмъ вплоть до Казаминска слѣдуетъ правымъ берегомъ рѣки. Аральская флотилія, заведенная на Сыръ-дарьѣ, представляетъ какъ-бы подспорье для доставки военныхъ тяжестей и предметовъ снабженія въ Ташкентъ.

Казенные грузы, отправляемые въ Туркестанъ, привозятся изъ Оренбурга въ фортъ № 1-й, откуда они водою доставляются въ укр. Чиназъ, служащій какъ-бы портомъ для г. Ташкента.

Съ водвореніемъ русскихъ на Аму-дарьѣ дѣлаются попытки для заведенія нашего судоходства на этой рѣкѣ; попытки, выражающіяся пока въ пробномъ плаваніи двухъ пароходовъ съ цѣлью опредѣленія пригодности Аму для пароходства.

О значеніи нашего пароходства на Сырѣ и Аму будетъ подробно сообщено ниже въ главѣ объ Аральской флотиліи, теперь же мы прибавимъ, что кромѣ двухъ упомянутыхъ большихъ рѣкъ, сплавными рѣками могутъ быть названы р. Чу, на протяженіи верстъ 300, Зеравшанъ, Или и Лепса. Но по Чу, вслѣдствіе полной пустынности ея береговъ, до сихъ поръ еще не было никакихъ попытокъ для сплава чего бы то ни было; а относительно Или, изысканія, сдѣланныя г-мъ Фишеромъ въ 1871 году, обнаружили, что судоходство, хотя съ трудомъ, можетъ производиться по этой рѣкѣ отъ развалинъ Китайской Кульджи до выселка Илійскаго на протяженіи около 300 верстъ.

Сплавное судоходство по Лепсѣ можетъ производиться только въ полную воду, но не практикуется вслѣдствіе также пустынности прилегающихъ мѣстностей.

Что же касается до Зеравшана то по этой рѣкѣ сплавляется горный лѣсъ изъ его верховьевъ въ Самаркандъ и ниже—до Бухары. Сплавною, рѣка дѣлается отъ кишлака Суджина. Подробности о сплавлѣ лѣса по Зеравшану читатель усмотритъ въ главѣ о лѣсныхъ богатствахъ Туркестанскаго округа.

II.

Свѣдѣнія по сухопутному передвиженію войскъ и войсковыхъ тяжестей.—Характеристика сухопутныхъ путей сообщенія въ Туркестанскомъ округѣ.

Изъ общаго обзора территоріи Туркестанскаго края, можно было усмотрѣть, по какимъ мѣстностямъ приходится двигаться, дѣйствовать и располагаться туркестанскимъ войскамъ.

Характеръ мѣстности обусловливаетъ собою и характеръ пролегающихъ по ней дорогъ. Степныя дороги, пролегающія по песчанымъ пространствамъ, отличаются главнѣйшимъ образомъ маловодіемъ. Десятки, а иногда и сотни верстъ, вдоль этихъ путей не попадаетъ ни одного колодца (кудука, копани). За частую, если и есть одинъ, или даже нѣсколько колодцевъ, то воды въ нихъ оказывается недостаточное количество и она дурнаго качества, имѣя либо затхлый, либо горькій, либо солоноватый вкусъ.

Главнѣйшее свойство среднеазиатскихъ степныхъ колодцевъ то, что они могутъ, по разчисткѣ, удобно и скоро наполняться водою. Однако скорость эта чисто условная: одни колодцы наполняются по истеченіи нѣсколькихъ часовъ, другіе же не раньше, какъ черезъ сутки. Тухлая, горькая или соленая вода попадаетъ также и въ попутныхъ озерахъ, въ степныхъ рѣчкахъ и даже въ заливныхъ большихъ рѣкъ, каковы Сыръ-дарья и другіе. Чтобы парализовать вредное вліяніе тухлой или испорченной воды, нижнимъ чинамъ предписывается въ походѣ разбавлять ее уксусомъ, а за неимѣніемъ таковаго спиртомъ, либо наконецъ распускать въ ней сухари.

Для добычи воды въ мѣстахъ пустынныхъ, безводныхъ или маловодныхъ въ 1869 году въ степи между Оренбургомъ и фортомъ № 1, были сдѣланы капитаномъ саперовъ Коллертомъ 1-мъ опыты примѣненія переносныхъ колодцевъ системы Нортонъ и Бермана. Тогда предполагалось по нѣскольку такихъ колодцевъ придавать слѣдующимъ по степи войскамъ. Но опыты, произведенные Коллертомъ, показали, что, независимо отъ дороговизны этихъ колодцевъ и усложненія перевозочныхъ средствъ частей,

люди по неумѣнію обращаться съ ними ломаютъ ихъ и портятъ. Кромѣ того, самый процессъ рытья утомляетъ людей и безъ того уже ослабленныхъ длиннымъ, труднымъ, степнымъ переходомъ. Не смотря на неблагоприятные опыты надъ переносными колодцами въ 1869 году, во время Хивинской экспедиціи 1873 года была еще сдѣлана попытка къ примѣненію этихъ колодцевъ къ степнымъ походамъ. Нортонскіе колодцы были приданы гѣ Казалинскому отряду, которому, до соединенія съ Джизакскимъ, приходилось первому проходить степное пространство, не имѣющее на протяженіи ста верстъ ни одного вырытаго колодца. Въ Казалинскомъ отрядѣ находилось всего 14 нортонскихъ колодцевъ, изъ которыхъ 12 были привезены изъ Петербурга передъ экспедиціею, а два доставлены изъ Ташкента, куда они были привезены еще въ 1869 году.

Въ первый разъ во время упомянутой экспедиціи эти колодцы были испробованы 12 марта, на колодцахъ Утебасъ. Въ нѣсколькихъ шагахъ отъ колодца, вырытаго кочевниками, были вбиты въ землю три нортонскихъ колодца. Послѣ каждыхъ 25 ударовъ бабою, вѣсомъ въ три пуда, измѣряли, на сколько углубляется труба. Углубленіе происходило не равномернo; иногда труба отъ 25 ударовъ углублялась на два, на три, а иногда на пять и на 6 вершковъ. Подъ конецъ получился нуль, т. е., что труба перестала углубляться. Трубы были вбиты въ землю на глубину 5 аршинъ 9 вершковъ; но вода не показывалась, не смотря на то, что уровень воды въ прилежащихъ вырытыхъ колодцахъ былъ 4 аршина 7 вершковъ. Такъ какъ лотъ, опущенный въ трубу, не показывалъ и признаковъ воды, то рѣшились пережѣнить конецъ въ одной трубѣ, но когда ее вынули, то оказалось, что конецъ былъ сломанъ.

Потомъ испытаніе переносныхъ колодцевъ производилось на Ирбаѣ, на Джаманъ-чаганакѣ и, наконецъ, на Иркибаѣ,—и вездѣ не удачно: вода или не показывалась вовсе, вслѣдствіе того, что трубы ломались, гнулись и пр., или же появлялась въ самомъ незначительномъ количествѣ, при томъ мутная съ большою примѣсью песку.

Вслѣдствіе неудачныхъ опытовъ съ переносными колодцами, на Иркибаѣ, въ построенномъ на этомъ урочищѣ укрѣпленіи Благо-

вщенскомъ, было брошено семь колодцевъ; остальные семь были повезены дальше и подвергнуты испытанію на ур. *Тамды*. Но и тутъ опыты не увѣнчались никакимъ полезнымъ результатомъ, и такъ какъ колодцы эти составляли ненужное бремя, безъ пользы только отнимавшіе лишніе верблюдовъ, то, по распоряженію начальника Казалинской колонны, и эти остальные колодцы были сданы на сбереженіе одному изъ мѣстныхъ киргизскихъ бѣевъ.

Такимъ образомъ опытъ Хивинской экспедиціи съ переносными трубчатыми системы Нортонъ колодцами обнаружилъ, что 1) въ благопріятныхъ случаяхъ количество добываемой воды слишкомъ недостаточно для удовлетворенія не только животныхъ, но даже и людей и 2) переносные колодцы бесполезны потому, что на небольшой глубинѣ гораздо скорѣе могутъ быть вырыты обыкновенные колодцы; на большихъ же глубинахъ—переносные колодцы не дѣйствуютъ.

На основаніи этихъ опытовъ вопросъ о снабженіи частей войскъ при движеніи ихъ по степямъ Оренбургскаго и Туркестанскаго округовъ переносными колодцами нынѣ совершенно оставленъ. Для того же, чтобы вода въ степныхъ колодцахъ имѣлась въ достаточномъ количествѣ, предписано начальникамъ уѣздовъ какъ туркестанскаго, такъ и оренбургскаго округовъ, ежегодно, весною, когда начинаются передвиженія войскъ въ поименованныхъ округахъ, озабочиваться расчисткою старыхъ, засорившихся колодцевъ и прорытіемъ новыхъ.

Какъ средство для удовлетворенія водою проходимыхъ по степи командъ можетъ быть рекомендовано дѣленіе ихъ на болѣе или менѣе мелкіе эшелоны. Къ сожалѣнію, эта мѣра въ среднеазиатскихъ степяхъ не всегда можетъ быть примѣнима, во первыхъ вслѣдствіе политическихъ и военныхъ обстоятельствъ, часто требующихъ болѣе сосредоточеннаго движенія, и во вторыхъ, вслѣдствіе недостатка топлива на мѣстахъ ночлеговъ. Топливомъ въ среднеазиатскихъ степяхъ служить частью саксаулъ, (гдѣ онъ есть), частью степныя травы и полукустарники, а частью *кизякъ* (тезекъ), количество котораго весьма ограничено. Передніе эшелоны, истребляя кизякъ у мѣстъ ночлеговъ, лишаютъ возможности имѣть топливо для приготовления пищи послѣдующимъ эшелонамъ.

Другая мѣра для удовлетворенія водою командъ, двигающихся степью, состоитъ въ томъ, чтобы воду возить при войскахъ. Для этой цѣли войскамъ, слѣдующимъ на службу изъ Оренбурга въ Туркестанъ, выдаютъ деревянные баклаги, которые, хотя и увеличиваютъ транспортъ движущихся командъ, но тѣмъ не менѣе, сохраняя запасъ воды, служатъ къ сбереженію силъ нижнихъ чиновъ.

При движеніи частей войскъ по безводнымъ пустынямъ туркестанскаго края, имъ придавались иногда кожаные мѣшки, сдѣланные изъ цѣльной шкуры козла и называемые у туземцевъ мяшъ. Такіе мѣшки употребляются туземцами для храненія воды при движеніи по степи каравановъ и для держанія *кумыса*, любимаго напитка кочевниковъ; въ послѣднемъ случаѣ мяшъ называется *турсукомъ*. Кожаные мѣшки эти, будучи придаваемы къ движущимся по степи отрядамъ, имѣютъ слѣдующіе неудобства:

1) Навьюченные на верблюдовъ мѣшки эти отъ скучиванія животныхъ; или просто отъ движенія ихъ между колючихъ кустарниковъ рвутся.

2) Вода въ мѣшкахъ отъ сильныхъ жаровъ просачивается сама собою, и

3) Вода въ мѣшкахъ, по истеченіи нѣкотораго времени, портится отъ непріятнаго запаха самаго мѣшка и отъ всего того тряпья, о которое приходится тереться мѣшку, привѣшенному на бокахъ верблюда.

Во время Хивинской экспедиціи 1873 года при туркестанскомъ отрядѣ были какъ деревянные сосуды (бочата и баклаги), такъ и кожаные (турсуки); но, несмотря на высказанныя уже неудобства кожаныхъ сосудовъ, нельзя отдать предпочтенія деревяннымъ. Дѣло въ томъ, что деревянныхъ сосудовъ достать въ степи труднѣе; они также разсыхаются отъ солнца какъ и кожаные мѣшки, и разъ разбитый или разсохшійся деревянный сосудъ уже не можетъ быть исправленъ такъ, какъ исправляется кожаный, при умѣнii къ тому туземцевъ. А если къ сказанному прибавить, что пустые турсуки легче возить и сохранять при отрядѣ, чѣмъ деревянные сосуды, то преимущество первыхъ сдѣлается еще болѣе ощутительнымъ.

Независимо отъ большихъ водоемныхъ сосудовъ, придаваемыхъ движущимся по степи частямъ войскъ, было-бы полезнымъ ввести въ предметъ снабженія каждаго туркестанскаго солдата жестяную фляжку, обшитую кошмой и приспособленную для ношенія на ремнѣ черезъ плечо. Чрезъ поливку кошмы водою достигается охлажденіе влаги, содержащейся въ сосудѣ. Такія жестянки необходимы туркестанскимъ солдатамъ на основаніи слѣдующихъ соображеній. Люди послѣ долгаго, томительнаго перехода по жгучей степи, по приходѣ на ночлегъ, не остывшіе, бросаются на воду, послѣдствіемъ чего является простуда, тогда какъ, имѣя запасъ воды въ фляжкѣ, люди могли-бы утолять жажду на походѣ, и это нисколько не вредило-бы ихъ здоровью, такъ какъ люди пребываютъ въ движеніи. Необходимость водоноснаго сосуда для туркестанскаго солдата вызвала уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ приспособленіе бутылокъ, зашитыхъ въ кошмы. Бутылки люди пріобрѣтаютъ на свой счетъ, но такъ какъ не каждый нижній чинъ имѣетъ возможность пріобрѣсть таковую на собственные средства, то по этому было-бы необходимо, что-бы казна взяла на себя снабженіе туркестанскихъ войскъ водоносными сосудами. Бутылки, по своей хрупкости, для походовъ не годятся, почему ихъ лучше было-бы замѣнить жестяными сосудами.

Второй важный недостатокъ среднеазіатскихъ степныхъ дорогъ — скудость и даже подѣ часть отсутствіе топлива. Кизякъ въ зимнее время или послѣ дождей къ употребленію не годенъ. Но какъ сказано уже иногда даже не бываетъ на ночлегахъ и кизяка; въ такомъ случаѣ необходимо возить небольшой запасъ топлива при отрядѣ, что въ дѣйствительности и дѣлается. Въ зимнее время походовъ по степнымъ средне-азіатскимъ дорогамъ предпринимать вовсе не слѣдуетъ. Экспедиція Перовскаго въ зиму 1839—40 года самымъ печальнымъ образомъ убѣдила въ этомъ.

Въ теченіи зимнихъ мѣсяцовъ въ туркестанскомъ округѣ никакихъ передвиженій войскъ не происходитъ. Казачьи же сотни, выкомандировываемыя на службу въ туркестанскій округъ, и роты солдатъ укомплектованія направляются въ округъ только съ наступленіемъ весны.

Также точно съ наступленіемъ весны выкомандировываются изъ округа и сотни, отслужившія свой терминъ и спускаемыя на льготу

и команды запасныхъ. Въ случаѣ, если, по расчету времени, отправляемая изъ округа часть не можетъ до наступленія сильныхъ холодовъ придти къ мѣсту своего назначенія, то такая часть задерживается на зиму на окраинѣ округа.

Для варки пищи въ песчаныхъ степяхъ, какъ сказано уже, по преимуществу служить кизякъ. Ограниченность въ этомъ родѣ топлива побуждаетъ расходовать его какъ можно экономичнѣе.

Практика обнаруживаетъ, что на сто человѣкъ лучше имѣть одинъ большой котелъ, чѣмъ нѣсколько малыхъ, такъ какъ въ первомъ случаѣ топлива расходуется менѣе, чѣмъ во второмъ. Удобство отъ уменьшенія количества котловъ еще и то, что пища готовится лучше, и пыли, набиваемой вѣтромъ, попадаетъ въ одинъ котелъ меньше, чѣмъ въ нѣсколько.

Въ прежнее время туркестанскимъ войскамъ какъ при движеніяхъ, такъ и на время стоянки на мѣстахъ, выдавалась дача спирта натурою. Но опытъ хивинской экспедиціи достаточно убѣдилъ въ пользѣ замѣны снабженія войскъ вмѣсто спирта чаемъ. Нынѣ для туркестанскихъ войскъ вмѣсто закупки спирта выдаются въ части деньги, на которыя они (части) закупаютъ чай и сахаръ.

Чай и сахаръ рассчитывается на 100 человѣкъ по одному фунту перваго и по три фунта послѣдняго въ день. Ни что въ жаркій, душлимый день такъ не освѣжаетъ силъ человѣка, какъ чай.

Къ числу характеристичнѣйшихъ особенностей движенія по туркестанскимъ дорогамъ слѣдуетъ отнести еще и то, что людямъ приходится идти сотни верстъ, не встрѣчая ни одного населеннаго пункта. Естественно, что на ночлегахъ туркестанскому солдату почти всегда приходится располагаться на землѣ. По этому для предохраненія его отъ сырости снизу и отъ холода (особенно ночью) сверху необходимо имѣть приспособленіе. Такое приспособленіе заимствовано отъ киргизовъ и состоитъ въ снабженіи войскъ для походовъ *кошмами* (войлоками), дѣйствительно превосходно исполняющими свое назначеніе. Но практика степныхъ походовъ показала, что однихъ кошмъ для снабженія туркестанскихъ солдатъ недостаточно; необходимо болѣе надежное укрытіе сверху, которое могло-бы защищать людей и отъ палящихъ лучей солнца, и отъ дождя. Такимъ укрытjemъ служатъ небольшія холщевыя, переносныя палатки (*tentes-abris*), которыя и входятъ въ предметъ снаб-

женія туркестанскихъ войскъ во время походовъ. При отсутствіи такихъ палатокъ, люди, во время дождя, изъ своихъ кошмъ дѣлають шалаши.

Можно быть увѣреннымъ, что ни одинъ округъ, кромѣ Оренбургскаго, не находится въ столь неблагопріятныхъ условіяхъ относительно передвиженій войскъ, какъ Туркестанскій. Особенно тяжело отзывается степной походъ на партіи молодыхъ солдатъ, идущихъ ежегодно для укомплектованія войскъ округа.

Непривычка къ трудности походной жизни и совокупность неблагопріятныхъ гигиеническихъ условій порождаетъ между нижними чинами укомплектованія опасныя болѣзни, и, между прочимъ, тифъ, который часто приносится въ Туркестанскій округъ приходящими командами.

Въ виду возможно большаго сбереженія силъ нижнихъ чиновъ, слѣдующихъ въ Туркестанскій округъ, окружнымъ штабомъ составлена *временная инструкция* для раздачи ее начальникамъ командъ укомплектованія *).

Чтобы облегчить нѣсколько трудности степнаго похода Аральской флотиліи предписано брать на свои пароходы и баржи молодыхъ солдатъ и солдатскихъ женъ, слѣдующихъ въ округъ къ своимъ мужьямъ.

Такъ какъ Аральская флотилія, главнѣйшимъ образомъ, занимается развозкою грузовъ и вслѣдствіе многочисленныхъ трудностей въ плаваніи не имѣетъ правильныхъ рейсовъ, то она беретъ на свои суда нижнихъ чиновъ только случайно, когда отходящій съ грузомъ пароходъ находитъ ихъ на пристани въ какомъ нибудь фортѣ.

Кромѣ Орско-Казалинско-Ташкентскаго пути въ Туркестанскомъ краѣ, какъ сказано уже, практикуется и другой путь сообщенія съ Европейскою Россіею. Этотъ путь проходитъ черезъ Омскъ, Семипалатинскъ и Вѣрный и имѣетъ преимущество передъ предъидущемъ только въ томъ отношеніи, что не пролегаетъ по обширнымъ безводнымъ, песчанымъ степямъ. Вода на этомъ трактѣ на-

*) Кромѣ *временной инструкции* подспорьемъ начальникамъ частей войскъ, слѣдующихъ въ Туркестанскій округъ, могутъ служить нѣкоторыя указанія приведенныя г-номъ Твердохлѣбовымъ въ статьѣ, помѣщенной въ Военномъ Сборникѣ за 1871 г. (май) подъ заглавіемъ „Совѣты собрату на случай движенія въ степи“.

ходится почти вездѣ, при томъ въ достаточномъ количествѣ, такъ какъ дорога идетъ по мѣстности, изобилующей рѣками. Но за то здѣсь встрѣчаются другія неудобства, а именно: низменные и болотистыя пространства, залегающія въ Сергіопольскомъ уѣздѣ Семирѣченской области и въ южной части Семипалатинской области.

Кромѣ исчисленныхъ выше трудностей степныхъ дорогъ, протекающихъ вслѣдствіе маловодія, недостатка топлива, отсутствія населенности и атмосферическихъ вліяній слѣдуетъ еще упомянуть и о самомъ грунтѣ дорогъ. Песчаная степи, зачастую на цѣлые десятки верстъ, представляютъ сплошныя массы песка, не позволяющаго дѣлать переходы больше 10—15 верстъ въ сутки.

Часто песчаная пространства смѣняются сухими, либо мокрыми солонцами, изъ которыхъ первые въ ненастное время столь же трудны для движенія, какъ и вторые. Солонцы еще болѣе утомительны, чѣмъ пески.

Лучшіе участки степныхъ туркестанскихъ дорогъ суть тѣ, которые пролегаютъ по твердому глинистому, либо глинисто-песчаному грунту.

Въ зимнее, либо въ ненастное время года, туркестанскія дороги, вслѣдствіе преобладанія глинисто-солонцеватой почвы, покрывающей наибольшую часть территоріи округа, раскисаютъ и дѣлаются почти непроходимыми.

Отъ степныхъ дорогъ перейдемъ къ *горнымъ*. Дороги горной полосы туркестанскаго округа отличаются опять другимъ характеромъ. Эти дороги можно подраздѣлить главнѣйшимъ образомъ на *четыре категоріи*.

Къ первой категоріи относятся дороги, пролегающія по широкимъ горнымъ долинамъ, т. е. по долинамъ рѣкъ 1-го, 2-го и отчасти 3-го разрядовъ. Здѣсь проведеніе даже колесныхъ путей не представляетъ никакихъ затрудненій. Къ этой категоріи относятся дороги, пролегающія по долинамъ рр. Или, Токеса, Чу, Верхняго Сыра и др. Дороги эти проходятъ по большей части мѣстами ровными и только, переходя изъ одной системы рѣки въ другую, пролегаютъ по возвышенностямъ, или, даже, по хребтамъ, не затрудняющимъ, впрочемъ, движенія.

Ко второй категоріи относятся горныя дороги, проходящія вдоль ущелій, образуемыхъ рѣками 3-го и 4-го разрядовъ. До-

роги тутъ представляются уже въ видѣ конныхъ тропинокъ, пролегающихъ вдоль берега оврага, по дну котораго, ворочая камни, бѣшено струится потокъ. Мѣстами тропинка отдѣляется на нѣсколько сажень отъ русла рѣчки, или берега оврага, идя по разширенному ущелью, либо по контрфорсу хребта; мѣстами она лѣпится по карнизу, надъ самымъ берегомъ и виситъ иногда надъ дномъ обрыва на нѣсколько сотъ футовъ; иногда тропа спускается къ самому руслу рѣчки и пересекаетъ ее по нѣскольку разъ. Тропинки эти бываютъ опасны, когда проходятъ надъ обрывами и въ то же время выются вверхъ и внизъ. Иногда, извиваясь такимъ образомъ надъ пропастью, тропинка идетъ по скалѣ, вслѣдствіе чего въ ней вырубаются ступеньки. По этимъ ступенькамъ ноги животныхъ скользятъ, и тяжело навьюченные срываются въ пропасть. По этому въ такихъ мѣстахъ животныхъ приходится развьючивать и грузъ нести въ рукахъ. Равнымъ образомъ приходится развьючивать животныхъ и тогда, когда тропинка проходитъ по жердянымъ мостикамъ, прислоненнымъ къ скалѣ, въ видѣ *балконовъ*. Ширина такихъ мостиковъ обыкновенно фута два; слѣдовательно животное, будучи сильно навьючено, можетъ зацѣпиться въюкомъ за скалу и скатиться внизъ, что сплошь и рядомъ случается.

Тропинки, проложенныя по крутымъ отклонамъ горъ, называются киргизами *кѣя*.

Но относительно описываемыхъ тропинокъ слѣдуетъ сказать, что они тяжелы и опасны только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ. По большей части пути и здѣсь довольно удобны, такъ что, хотя съ большими усилиями, но могутъ быть разработаны даже для колесной ѣзды. Такимъ образомъ въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ (съ 1868 по 1872 годъ) разработаны Буамское и Джуванъ-арыкское ущелья по дорогѣ изъ Токмака въ Нарынское укрѣпленіе.

Въ 1876 году начали разработывать дорогу черезъ Алайскій хребетъ изъ Оша, черезъ Гульчу и Суфи-курганъ на Алай, а въ послѣдующихъ годахъ отъ Суфи-кургана, черезъ Терекъ-даванъ, къ укрѣпленію Иркештамъ по дорогѣ въ Кашгаръ.

Къ третьей категоріи горныхъ дорогъ, или, правильнѣе, тропинокъ, относятся тѣ, которые проходятъ не вдоль ущелій, а по горамъ. Чаше онѣ соединяютъ одно ущелье съ другимъ, слѣдова-

тельно, пересѣкаютъ водораздѣльный хребетъ или нѣсколько хребтовъ, раздѣляющихъ означенныя ущелья. Здѣсь тропинка то-идѣло лѣпится вверхъ и внизъ по косогорамъ и обрывамъ, слѣдуя вдоль щелей, образуемыхъ ручьями, потоками или иначе рѣчками 5-го и 6-го порядковъ. Тропинка тутъ зачастую проходитъ по острымъ камнямъ, причемъ ноги животныхъ сильно портятся; подковы срываются подъ часъ даже съ копытомъ. Иногда же тропинка прекращается вовсе и путь направляется по отклонамъ моренъ, гдѣ приходится уже не идти, а ползти на четверенькахъ. Дороги этой категоріи не всегда доступны для прохода лошадей, хотя, вообще, слѣдуетъ замѣтить, что горная лошадь пройдетъ почти вездѣ, гдѣ пройдетъ и человѣкъ. Дороги этой категоріи, вслѣдствіе крутыхъ и высокихъ подъемовъ и спусковъ, трудны для движенія, такъ что иногда нѣтъ возможности дѣлать перехода болѣе 7—10 верстъ въ сутки. Нечего и говорить, что въ зимнее время эти дороги недоступны, такъ какъ овраги заносятся снѣгомъ, и, слѣдовательно, прерывается всякое сообщеніе.

Вообще горныя тропы открываются для сообщенія на періодъ времени до 3-хъ мѣсяцевъ, а именно: на іюнь, іюль и августъ; но лучшее время для движенія въ горахъ: іюль и августъ. Въ сентябрѣ туркестанскія горы покрываются уже снѣгомъ и сообщеніе между высоколежащими долинами прекращается.

Наконецъ къ четвертой категоріи горныхъ путей, слѣдуетъ отнести перевалы черезъ главные водораздѣльные хребты, по большей части покрытые снѣгомъ и заваленные ледниками. Тутъ зачастую никакихъ тропинокъ уже не имѣется, а войскамъ приходится двигаться либо по снѣжнымъ сугробамъ, либо по ледникамъ или такъ называемымъ *ледянымъ морямъ* (mer de glace).

Переходъ черезъ снѣговой перевалъ почти всегда влечетъ за собою потерю вьючныхъ животныхъ, въ предостереженіе которой приходится клажу развьючивать и нести въ рукахъ, что въ высшей степени утомляетъ людей. Иногда при крутости спусковъ и подъемовъ, приходится не только тяжести, но даже и самихъ животныхъ и людей спускать, или подымать на арканахъ. Особенно затруднительно движеніе по ледникамъ и ледянымъ морямъ. Тутъ животныя скользятъ и, обрываясь, падаютъ и разбиваются

объ острые выступы громадных валуновъ, обыкновенно нагроможденныхъ на поверхности льдинъ.

Зачастую лошади падаютъ также въ глубокіе колодцы и трещины, сплошь и рядомъ попадающіеся на ледникахъ.

При перевалахъ черезъ снѣжные и ледяные хребты необходимы нѣкоторыя предосторожности, а именно: 1) неизвѣстный переваль слѣдуетъ сперва обрекогносцировать, дабы убѣдиться въ томъ: нѣтъ ли подъ снѣгомъ трещинъ, и если таковыя найдутся, то приставить къ этимъ мѣстамъ часовыхъ, для указанія ихъ проходящимъ людямъ; 2) во избѣжаніе толкотни, людей необходимо переваливать частями, для того, чтобы передніе не задерживали бы идущихъ сзади; 3) обозъ необходимо переваливать отдѣльно и по частямъ, назначивъ для этого отъ войскъ особую команду для поддержки и, въ случаѣ надобности, для перетаскиванія вьюковъ. Команду эту, снабженную арканами, лучше всего разставить группами вдоль ската, для того, чтобы людямъ, во время этой тяжелой работы, не приходилось часто подыматься и спускаться; и 4) переваливать слѣдуетъ утромъ, пока снѣгъ крѣпокъ и люди находятся съ свѣжими силами; само собою разумѣется, что ночью снѣжныхъ переваловъ (да и вообще всякихъ высокихъ переваловъ) слѣдуетъ избѣгать вовсе.

Къ числу препятствій, представляемыхъ горною природою для движенія людей, слѣдуетъ отнести быструю перемѣну температуры воздуха при переходѣ изъ жаркихъ, со всѣхъ сторонъ защищенныхъ отъ холода, долинъ на снѣжныя высоты. Въ горахъ Тянь-шаня есть много столь возвышенныхъ мѣстностей, что на нихъ даже среди лѣта гуляютъ снѣжные бураны.

Кромѣ рѣзкихъ переходовъ температуры въ горахъ, на людей вліяетъ также отсутствіе топлива и ночлеги на сырой, подчасъ болотной почвѣ. Все это порождаетъ сильныя простуды и лихорадки, сопровождающіяся судорогами, рвѣю, тошнотою и совершеннымъ ослабленіемъ силъ.

Какъ горныя, такъ и степныя дороги туркестанскаго края имѣютъ то общее свойство, что пересекаются рѣками, водяными оврагами и каналами, черезъ которые, по отсутствію мостовъ и мостиковъ, приходится по большей части переходить вбродъ. Всѣ рѣки туркестанскаго края, вытекая изъ горъ, имѣютъ весьма

быстрое теченіе даже на равнинахъ, при томъ они зачастую разбиваются на многочисленные рукава. Черезъ главные рукава приходится переправляться иногда по поясъ и выше, а въ періодъ полноводія рѣки, необходимость заставляетъ искать брода выше или ниже того мѣста, гдѣ переправляются обыкновенно. Черезъ степныя рѣки въ туркестанскомъ краѣ имѣется въ настоящее время три большихъ моста: черезъ Сыръ-дарью—у Ходжента, черезъ Чирчикъ—въ 8 верстахъ отъ Ташкента у сел. Куйлюкъ по ходжентской дорогѣ и черезъ Чу—у ст. Константиновской по дорогѣ изъ Чимкента въ Вѣрный.

Въ горахъ также чаще всего приходится быстрыя горныя рѣчки переходить вбродъ. Температура многихъ изъ этихъ рѣчекъ и ручьевъ равняется днемъ до 5° Р. а ночью случается, что рѣки эти замерзаютъ даже среди лѣта.

Въ горахъ черезъ рѣчки, впрочемъ, зачастую попадаютъ и мостики, система постройки которыхъ почти повсемѣстно одинакова въ Тянь-шанѣ. Эти мостики уже были описаны нами выше въ отдѣлѣ I *)

Въ окрестностяхъ осѣдлыхъ пунктовъ или пашенъ, дороги пересѣкаются сплошь и рядомъ *арыками* (оросительными каналами и канавами), черезъ которые также не всегда бываютъ проложены висячіе мостики. Вода изъ этихъ канавъ, берега которыхъ разбиваются колесами арбъ и русскихъ экипажей, часто затопляетъ дорогу на нѣсколько десятковъ сажень, слѣдовательно и тутъ пѣшимъ людямъ приходится брести въ водѣ подъ часъ довольно глубоко. Тамъ, гдѣ грунтъ дороги мягкій, она прорѣзывается глубокими колеинами и выбоинами.

Проселочныхъ дорогъ въ туркестанскомъ округѣ сравнительно не много. Эти дороги соединяютъ между собою кишлаки (деревни) населенныхъ оазисовъ. Здѣшнія проселочныя дороги еще болѣе первобытны и не устроены, чѣмъ наши проселочныя дороги внутренней Россіи. Кромѣ свойствъ, присущихъ послѣднимъ, къ здѣшнимъ проселочнымъ дорогамъ присоединяется еще изрѣзанность ихъ каналами, черезъ которые, впрочемъ, туземцы иногда благополучно переѣзжаютъ на своихъ двухколесныхъ арбахъ. Въ русскихъ эки-

*) Томъ I, стр. 105.

пажахъ ѣздить по здѣшнимъ проселкамъ немыслимо. Да и сами туземцы предпочитаютъ передвигаться по нимъ верхомъ. Такъ, на базары, устраивающіеся разъ или два въ недѣлю во всѣхъ болѣе значительныхъ пунктахъ, туземцы ѣдутъ верхомъ, хотя бы пришлось отправляться верстъ за 50 и болѣе. Мало того, что туземецъ ѣдетъ самъ, онъ еще сажаетъ сзади за сѣдломъ жену, которая въ свою очередь держитъ въ рукахъ младенца.

Зимнихъ дорогъ въ туркестанскомъ краѣ не прокладывается, да и вообще санный путь не устанавливается, такъ какъ въ южныхъ частяхъ округа снѣгъ растаиваетъ вскорѣ по выпадѣ; въ среднихъ частяхъ онъ сдувается зачастую вѣтромъ (отъ Казалинна до Перовска), а въ Каракумахъ онъ либо сдувается вѣтромъ, либо засыпается пескомъ. Только въ сѣверной части Сѣмирѣченской области, въ Сергіопольскомъ и сѣвер. половинѣ Капальскаго уѣздовъ, снѣгъ держится продолжительное время (мѣсяца три), почему только здѣсь и возможно правильное санное сообщеніе. Но зимнее движеніе проѣзжающихъ въ этой части округа слабо и войска почти вовсе не передвигаются.

III

О перевозочныхъ средствахъ и цѣнахъ на оныя. — Различные роды перевозочныхъ средствъ въ предѣлахъ округа.

Разнообразіе въ территоріальныхъ условіяхъ и въ общественномъ складѣ жизни населенія въ туркестанскомъ краѣ породило и различіе въ способахъ передвиженій. Такимъ образомъ, здѣсь, какъ перевозочныя средства, главнѣйшимъ образомъ служатъ: арба со впряженной лошадей, вьючный верблюдъ, вьючная лошадь и наконецъ ишакъ (небольшой оселъ). Кромѣ того въ южныхъ горахъ Ферганской области у каракиргизовъ употребляются еще яки (кашгарскіе или монгольскіе быки), а въ средѣ малороссійскихъ поселенцевъ въ Сѣмирѣченской области — волы.

Арбы употребляются осѣдлымъ населеніемъ края для передвиженій сравнительно на небольшія пространства, на мѣстахъ равнинныхъ, населенныхъ.

Для передвижений отдаленныхъ, по мѣстамъ пустыннымъ, мало-воднымъ, употребляется верблюды. Для передвижений отдаленныхъ, но только въ мѣстахъ гористыхъ, гдѣ каменистая почва препятствуетъ движенію верблюда, служатъ лошади. Наконецъ для передвижений на самыя небольшія разстоянія, въ предѣлахъ городовъ или селеній, служатъ ишаки. Ишаки служатъ и для передвижений въ гористыхъ странахъ, но только также на небольшія разстоянія.

Перевозка на вьючныхъ якахъ и на волахъ, запряженныхъ въ телегу, практикуется сравнительно весьма мало.

Туркестанскимъ войскамъ, сообразно съ театромъ военныхъ дѣйствій, приходится пользоваться почти всѣми вышепоименованными родами порезовочныхъ средствъ.

Такъ для перевозки тяжестей на театрѣ военныхъ дѣйствій со стороны Бухары требуются арбы со впряженными въ нихъ лошадьми; со стороны Туркменіи и Хивы—вьючные верблюды и, наконецъ, со стороны Кашгара и Урумчи—вьючныя лошади. Для перевозки провіанта и войсковыхъ тяжестей между фортами и поселками Семирѣченской области употребляются волы.

Разсмотримъ каждый изъ этихъ видовъ перевозочныхъ средствъ особо.

1) *Арба*. Арба есть единственная колесная повозка, имѣющаяся у туземцевъ турк. края. Она встрѣчается по всюду, гдѣ есть осѣдлое населеніе, т. е. начиная съ Туркестанта и кончая Бухарой, съ одной стороны, и съ Хивы до Кульджи съ другой. Вездѣ на этомъ пространствѣ арбы имѣютъ почти одинаковое устройство, измѣняясь лишь въ мелочахъ. Преобладающимъ типомъ является *коканская* арба, практикуемая почти на всей территоріи округа. Главнѣйшія видоизмѣненія составляютъ *хивинскія* арбы и затѣмъ *кульджинскія*. Коканская арба имѣетъ слѣдующее устройство.

На толстой деревянной оси длиною около $4\frac{1}{2}$ арш. надѣваются два колеса, діаметромъ въ одну сажень. На ось ставится платформа, сдѣланная изъ двухъ длинныхъ брусковъ, задняя часть которыхъ переплетается тальникомъ, а передняя, сѣуживающаяся, служить оглоблями. Ось дѣлается нѣсколько кривой къ низу, отчего положеніе колесъ получается косое, причемъ разстояніе между нижними частями обода больше, чѣмъ между верхними, такъ что ширина хода арбы равняется около 4-хъ аршинъ.

Этимъ достигается большая прочность колесъ, такъ какъ спицы на косогорахъ менѣе разшатываются въ ступицахъ. Ободъ дѣлается или тонкій гнутый изъ двухъ составныхъ частей, или же изъ 4—5 широкихъ выпиленныхъ косяковъ. Ступица вытачивается очень толстою и короткою изъ карагачеваго дерева (вяза) точно также, какъ и всѣ части колеса и ось, которыя тоже дѣлаются изъ карагача. Съ обоихъ концовъ въ ступицы иногда вгоняются чугуныя втулки. Для скрѣпленія обода на тѣхъ мѣстахъ, гдѣ соединяются косяки (при гнutomъ ободъ косяки соединяются простой накладкой скошенныхъ концовъ), сдѣланы особые тополевыя жомы, состоящіе изъ двухъ палокъ, связанныхъ мочальными мычками. Концы, скрѣпляющіе ободъ, обхватываютъ его съ обѣихъ сторонъ; другіе же концы жома упираются въ ступицу, гдѣ они вдѣлываются въ небольшой брусокъ, плотно держащійся между ступицами *).

Оглобли дѣлаются тополевыя, платформа прикрѣпляется къ оси посредствомъ двухъ туго притягивающихся подмoгъ.

Лошадь въ арбу впрягается слѣдующимъ образомъ: въ концы оглобель просовываются короткіе гужи прямыхъ клещей, которые ложатся на толстый съ широкими боками кожаный хомутъ, надѣтый на лошадь (собственно онъ играетъ роль хомутины), на спину которой вмѣсто сѣделки кладется сѣдло. Черезъ это сѣдло идетъ толстый, витой изъ кожи черезсѣдельникъ.

При упряжкѣ главнымъ образомъ обращается вниманіе на распредѣленіе груза на платформѣ; туземцы кладутъ его нѣсколько болѣе назадъ для того, чтобы, когда сядетъ возница (арбакешъ) на сѣдло и поставитъ ноги на оглобли, — грузъ было-бы распределенъ совершенно правильно.

Описанная арба отличается своею поворотливостію, подвижностію отъ наката большихъ колесъ и неважностію при движе-

*) Точныхъ размѣровъ для постройки арбъ нѣтъ, а сарты руководствуются лишь главными размѣрами, отсчитывая мужской ладонью. Оглобли дѣлаютъ въ 22 мужскія четверти (6 арш. 3 вершка); передняя связка оглобель должна быть въ 9 четвертяхъ ($2\frac{3}{4}$ арш.) отъ передняго конца; перевязокъ оглобли имѣютъ отъ 6 до 9; прутьевъ въ переплетѣ отъ 40 до 55. Длина оси около $4\frac{1}{4}$ арш.; высота колесъ около 3 аршинъ; спицъ въ колесѣ 16; задняя обвязка оглобель около 33 верш.; длина же передней обвязки опредѣляется на глазъ, чтобы только лошадь могла свободно входить между оглоблями.

ни по плохимъ, изрытымъ дорогамъ или черезъ быстрыя горныя рѣчки. Но вмѣстѣ съ тѣмъ въ ней очень много весьма важныхъ недостатковъ. Такъ главнымъ изъ нихъ является то, что спускъ съ горы такой повозки, на которую обыкновенно кладутъ 20 пудовъ клади, чрезвычайно труденъ для лошади отъ наката колесъ, тѣмъ болѣе, что вся тяжесть арбы удерживается однимъ только черезсѣдельникомъ, ибо туземцы не знаютъ употребленія шлеи. При крутыхъ подъемахъ еще болѣе невыгодъ: платформа перетягивается назадъ и подымаетъ оглобли, отчего арбакашъ обыкновенно несѣзаетъ съ лошади и только подымается на оглобляхъ, чтобы тѣмъ уравнивать тягу назадъ. Остановка для отдыха при подъемѣ очень трудна, такъ какъ арба сильно катится назадъ. Подъемы вообще весьма затруднительны: обозъ растягивается; нужно много людей около каждой повозки; лошади мучаются. Короткіе гужи хомута не представляютъ почти никакой упругости, и удары оглобелъ въ плечо лошади при неровной дорогѣ очень скоро портятъ плечи, а также разбиваютъ лошадь на поги. Колеса арбы при сильныхъ жарахъ сильно разсыхаются: длинныя спицы при неровной дорогѣ и на косогорахъ разсыхаются и часто ломаются. Такъ что во многихъ случаяхъ, арбяной обозъ мало представляетъ удобство, хотя нужно также сказать, что при движеніи по неисправнымъ дорогамъ, гдѣ часто встрѣчаются ямы и канавы, арба идетъ съ меньшими приключеніями, чѣмъ телега, такъ какъ ея огромныя колеса гораздо легче преодолеваютъ эти препятствія, и, главное, что еще не было примѣра, чтобы арба упала на бокъ, тогда какъ съ телегою это случается частенько. Кромѣ того, при переѣздѣ черезъ быстрыя рѣчки, которыя столь многочисленны во всей центральной Азіи, арба легче выдерживаетъ напоръ воды и перевозитъ вещи неподмоченными тамъ, гдѣ глубина рѣка равна почти 2-мъ аршинамъ, т. е. тамъ, гдѣ телега и зачерпнетъ воды, и перевернется быстротою теченія.

Хивинская арба отличается отъ только что описанной, во 1-хъ, тѣмъ, что она значительно меньшихъ размѣровъ; а во 2-хъ, платформа устраивается изъ досокъ и къ ней привязываются борты, такъ что образуется какъ-бы ящикъ.

Колеса отличаются большою прочностью: ободъ дѣлается не-
обыкновенно толстымъ, а въ ступицу всегда вставляется метал-

лическая втулка, что способствует легкости хода экипажа. На хивинскую арбу кладется отъ 15 до 20 пудовъ груза.

Возница не садится верхомъ на лошадь, какъ при упряжкѣ въ коканскую арбу, а помѣщается на особомъ балкончикѣ, придѣляемомъ къ передней части арбы и покрывающемъ заднюю часть лошади. Это сдѣлано съ тою цѣлью, чтобы, во 1-хъ, выиграть помѣщеніе на арбѣ, которое не велико, а во 2-хъ, сидя на этомъ балкончикѣ, возница все таки упирается ногами въ среднюю часть оглоблей, чѣмъ препятствуетъ подыманію ихъ при движеніи вверхъ, т. е. достигаетъ той же цѣли, какой достигаетъ арбакешъ коканской арбы, садясь верхомъ на лошадь. При хивинской запряжкѣ спина лошади остается свободною не только отъ сидѣнія арбакаша, но облегчается еще больше вслѣдствіе хорошаго примѣненія сѣделки. Последняя устраивается изъ двухъ продольныхъ дощечекъ, подбитыхъ кошечными подушками; къ этимъ дощечкамъ придѣляется высокій горбыль или кобылка съ желобкомъ на верху для прохода черезсѣдельника, такъ что между планками и горбылемъ существуетъ промежутокъ. Такимъ устройствомъ сѣделки достигается то, что хребетъ лошади совершенно открытъ и давленіе на спину облегчается. Оглобли привязываются еще къ особому ярму, надѣваемому впереди хомута и похожему на лиру.

Уменьшеніе клади на арбу и лучшій способъ запряжки дѣлають то, что хивинскія лошади берегаются лучше; онѣ, кромѣ того, не сбивають спины и плечъ, чего нельзя сказать о туземной запряжкѣ въ Ташкентѣ, Коканѣ и Самаркандѣ, гдѣ трудно встрѣтить лошадь неизбитую и неободранную, вслѣдствіе дурной запряжки.

Кульджинскія арбы, употребляемыя въ Кульджинскомъ районѣ, отличаются небольшими размѣрами колесъ. Эти колеса достигаютъ обыкновенныхъ размѣровъ и имѣють широкій ободъ. Мѣсто спиць заступаютъ прочные брусья (числомъ четыре), укрѣпляемые крестообразно по два. Колеса сидятъ *неподвижно* на вращающейся оси. Въ эти арбы запрягають по преимуществу воловъ.

Въ виду нѣкоторыхъ выгодныхъ сторонъ туземной арбы въ Туркестанскомъ краѣ были дѣлаемы попытки примѣненія ея къ баталіонному обозу. Въ 3-мъ Турк. лин. б-нѣ было построено 30 арбъ.

Но не смотря на то, что эта попытка стоила не малых денег, послѣ перваго же похода пришлось отказаться отъ этого обоза и продать его за безцѣнокъ.

Главнѣйшее неудобство арбы для военныхъ обозовъ состоитъ въ ея непрочности. Она едва выдерживаетъ болѣе двадцати пудовъ клади, вслѣдствіе чего взаимнѣ каждой баталіонной фуры новаго образца потребуется четыре арбы, что значительно удлиняетъ обозъ и увеличиваетъ штатъ обозныхъ рядовыхъ. Кромѣ того, укладка груза требуетъ навыка и особой снаровки. При уменьшеніи груза вся оставшаяся тяжесть должна быть переложена, такъ какъ неравномѣрное распредѣленіе тяжести имѣетъ дурное вліяніе на лошадь. Вслѣдствіе всѣхъ этихъ обстоятельствъ мысль объ учрежденіи арбяныхъ баталіонныхъ обозовъ въ Туркестанскомъ округѣ оставлена. Но не смотря на то, въ случаѣ военныхъ дѣйствій, безъ найма арбъ для войсковыхъ потребностей обойтись невозможно, такъ какъ характеръ здѣшнихъ походовъ требуетъ большаго обоза. Провіантъ, а часто и фуражъ, кошмы, паркъ, инструмены, все это необходимо везти за отрядомъ.

Достаточное количество арбъ можно найти только въ большихъ туземныхъ городахъ: въ Ташкентѣ, Ходжентѣ, Коканѣ, Маргеланѣ, Наманганѣ, Андижанѣ, Самаркандѣ и отчасти въ Кульджѣ. Въ малыхъ деревняхъ за частую можно не найти ни одной арбы. Затѣмъ арбъ не имѣется въ тѣхъ уѣздахъ, которые населены почти исключительно кочевниками, какъ напр., въ Казалинскомъ, Перовскомъ, Ауліэ-атинскомъ *) и затѣмъ во всѣхъ уѣздахъ Семирѣченской области, гдѣ, за то какъ сказано выше, можно найти великорусскія и малорусскія телеги.

Верблюды. Преобладающее перевозочное средство для далекихъ разстояній въ Туркестанскомъ краѣ, какъ и вообще во всей Средней Азіи, есть верблюды. При неустройствѣ здѣшнихъ дорогъ съ одной стороны, при непрочности колесныхъ экипажей съ другой — арба со впряженною въ нее лошадью и не могла получить такого права гражданства, какъ вьючной верблюды. Верблюды несутъ на

*) Въ гор. Ауліэ-ата, занимающихся извозомъ на арбахъ, только 30 человѣкъ.

хребтъ не многимъ меньше (отъ 16 до 18 пудовъ)^{*)}, чѣмъ лошадь въ арбѣ, а между тѣмъ ухаживать за верблюдомъ менѣе сложно. Лошадь на привалѣ или на ночлегѣ нужно распрячь, а если подъ вьюкомъ, то развьючить, что еще болѣе утомительно, такъ какъ приходится снимать грузъ съ хребта съ усиліемъ, потомъ ее нужно выводить, напоить, стреножить, пасти цѣлую ночь, стеречь, чтобы она не заблудилась, на утро напоить снова, съ трудомъ навьючить и дорогой наблюдать за вьюкомъ. Не то съ верблюдомъ: по слову: «чокъ» верблюдъ ложится и навьючиваніе, равно какъ и развьючиваніе его скоро и удобно. Ни треножить, ни пасти верблюда не нужно: онъ самъ себя найдетъ кормъ и не уйдетъ далеко отъ мѣста стоянки. Только зимою верблюдъ требуетъ больше заботъ, вслѣдствіе неспособности его добывать себя кормъ изъ подъ снѣга и невозможности ему лечь на мерзлую, либо покрытую снѣгомъ землю. Безкормицу и безводіе верблюдъ перенесетъ гораздо легче, чѣмъ лошадь, что при движеніи по безводнымъ и маловоднымъ пустынямъ составляетъ одно изъ первенствующихъ условий. Дневную дачу верблюда составляетъ при скудномъ подножномъ кормѣ (колючка) еще фунтовъ шесть конжуръ (избоина изъ сѣмянъ послѣ выжатія масла), а при совершенномъ отсутствіи подножнаго корма онъ требуетъ сравнительно небольшого количества соломы, а именно до 10-ти фунтовъ въ сутки.

Туркестанскія, Оренбургскія и Кавказскія войска съ особенною пользою употребляли верблюдовъ для перевозки тяжестей во время Хивинской экспедицій въ 1873 году. Въ Туркестанскомъ отрядѣ имѣлось около 10,000 упомянутыхъ животныхъ.

Но вьючный верблюжий обозъ имѣетъ и свои неудобства. Навьючиваніе и развьючиваніе верблюдовъ^{**)}, при неумѣніи нижнихъ чиновъ, составляетъ большой трудъ и отымаетъ много времени, вслѣдствіе чего верблюды во время похода ни отдохнуть, какъ слѣдуетъ, ни поѣсть не успѣваютъ.

^{*)} Хивинскіе одnogорбые верблюды—нары поднимаютъ до 20-ти пудовъ груза.

^{**)} Купеческіе вьюки всегда бываютъ постоянные: они имѣютъ видъ тюковъ (*тай*) отъ 8 до 9 пуд. вѣсу. Солдатскіе вьюки, не состоя часто изъ однородныхъ частей, постоянно увеличиваются, либо уменьшаются, вслѣдствіе чего трудно распредѣлять тяжесть ихъ одинаково по обѣимъ сторонамъ животнаго.

Не равномерная на обѣ стороны вьючка верблюда сильно утомляетъ верблюда во время ходьбы, вслѣдствіе чего требуется постоянная перевьючка, что значительно задерживаетъ транспортъ и утомляетъ людей во время похода. Самая кладь при частой навьючкѣ и развьючкѣ подвергается порчѣ.

Всѣхъ этихъ неудобствъ можно было-бы избѣжать, запрягая верблюда въ арбу. Испытанія, произведенныя особою комиссіею въ 1870 году, въ Ташкентѣ, показали, что верблюдъ удобно можетъ везти кладь въ колесномъ экипажѣ и дѣлать по 25 верстѣ въ сутки; по ровной дорогѣ можетъ сдѣлать и 50 верстѣ въ сутки, причемъ кладь его равняется 35 пудамъ. Спуски и небольшіе подъемы не затрудняютъ его. Запряжка и разпряжка его требуютъ не болѣе пяти минутъ времени и гораздо менѣе труда и предосторожности, чѣмъ навьючиваніе и развьючиваніе, вслѣдствіе чего верблюды, по приходѣ на ночлегъ, могутъ быть тотъ часъ разпряжены и пущены на траву; при выступленіи въ походъ запрягаются въ одно время съ лошадьми, такъ что они во время ночлега имѣютъ достаточно времени поѣсть травы и отдохнуть; на малыхъ привалахъ они также могутъ быть освобождены отъ запряжки для отдыха.

Но съ другой стороны арбяной верблюжій обозъ имѣетъ и свои неудобства. Во 1-хъ, онъ не можетъ быть наемный, такъ какъ туземцамъ способъ запряжки верблюда въ арбу неизвѣстенъ; во 2-хъ, грузъ, укладываемый на туземную арбу (20—25 пудовъ), только не много больше того, что верблюдъ можетъ везти на спинѣ; въ 3-хъ, арбяный верблюжій обозъ сильно растягивается и, кромѣ того, требуетъ большаго числа людей, такъ какъ на каждой повозкѣ, или, по крайней мѣрѣ, черезъ одну необходимо имѣть по проводнику.

Вслѣдствіе этихъ причинъ верблюдовъ гораздо выгоднѣе было-бы запрягать въ европейскіе экипажи, которые, по своей прочности, могутъ помѣстить гораздо больше груза, чѣмъ туземныя арбы. Такое примѣненіе верблюдовъ уже упрочилось русскими въ Туркестанскомъ краѣ на почтовомъ орско-казалинскомъ трактѣ, въ Казалинскомъ уѣздѣ. Здѣсь нѣсколько станцій расположены въ Каракумскихъ пескахъ, неизобилующихъ ни хорошимъ кормомъ, ни водою, вслѣдствіе чего содержаніе лошадей здѣсь крайне затруднительно. Верблюды, содержимые на упомянутыхъ станціяхъ для перевозки грузовъ и пассажировъ, оказались какъ нельзя

болѣе пригодными, такъ что нѣкогда страшные пески, на которыхъ проѣзжавшіе столько мучились, теперь проходимы сравнительно легко.

Нынѣ верблюды, впряженный въ телегу, мало по малу употребляется и для перевозки товаровъ изъ туркестанскаго края въ Европейскую Россію и Сибирь и обратно. Но тѣмъ не менѣе, имѣя въ виду 2-й и 3-й пункты недостатковъ верблюжье-арбянаго обоза и верблюжье-тележный обозъ для походовъ, въ концѣ-концевъ менѣе выгоденъ верблюжьяго-вьючнаго.

Во второй періодъ хивинской экспедиціи, (Иомудская экспедиція) въ туркестанскомъ отрядѣ имѣлся и верблюжій вьючный, и арбяный конскій обозъ, причемъ практика показала, что первый несравненно выгоднѣе послѣдняго. При послѣднемъ одна сломавшаяся арба (что случалось поминутно) задерживала движеніе всей слѣдовавшей за ней части колонны, тогда какъ одного упавшаго верблюда легко обойти. Тоже самое конечно могло-бы случиться и при тележно-верблюжемъ обозѣ, независимо отъ дороговизны заведенія и ремонта ированія телегъ въ Туркестанскомъ краѣ.

Лошадь. Опытъ достаточно обнаружилъ, что лошадь въ горахъ самое сподручное животное для перевозки тяжестей. Туземцы въ гористыхъ странахъ перевозятъ товары не иначе, какъ на лошадяхъ. Такимъ образомъ, караванныя сообщенія въ округѣ и въ сопредѣльныхъ странахъ существуютъ между Ферганскою областью и Кашгаріею, между Кульджинскою провинціею и Манасинскимъ и Урумчинскимъ округами и въ Иссыкъ-кульскомъ, Вѣрненскомъ и Токмакскомъ уѣздахъ Семирѣченской области. Грузъ лошади равняется 8 пудамъ. Ходъ ея гораздо быстрѣе верблюжьяго, такъ что въ гористыхъ мѣстахъ лошадиный караванъ почти вдвое скорѣе приходитъ къ цѣли, чѣмъ верблюжій.

Вьючный лошадиный обозъ въ первый разъ былъ употребленъ въ Туркестанскомъ краѣ въ 1870 году; въ искандеркуллоскую экспедицію необходимо было взять для 230 человекъ 24 походные мѣдные котла и приспособить для нихъ вьюки такъ, чтобы вся кухня могла перевозиться на двухъ ротныхъ лошадяхъ. Для этого были приспособлены употребляемыя при перевозкѣ вьюковъ на верблюдахъ деревянные лѣсенки, которыя, будучи сдѣланы одними концами, надѣвались на сѣдло такъ, что каждая изъ нихъ ви-

сѣла на одну сторону лошади. Такая лѣсенка была сдѣлана изъ двухъ брусковъ (въ 1 аршинъ 6 вершковъ длины), соединенныхъ между собою тремя распорками (въ $6\frac{7}{8}$ вершка); противъ двухъ нижнихъ распорокъ, отстоящихъ одна отъ другой на $5\frac{1}{4}$ верш., были сдѣланы двѣ выдающіяся впередъ рамки, такъ что въ нихъ могъ помѣститься котелъ, обернутый кошмою. Въ этотъ котелъ, задерживавшійся въ верхней рамкѣ желѣзными ушками, вставлялись одинъ въ другой еще пять, въ которые входили 6 крышекъ.

Всѣ котлы и крышки перекладывались тряпками, чтобы избѣжать тренія.

Такимъ образомъ въ двухъ лѣсенкахъ, т. е. на одной лошади, помѣщались 12 котловъ съ крышками. Лесенка эта вѣшалась на сѣдло. Выборъ системы сѣдла наиболѣе затруднялъ въ эту экспедицію. Были испробованы: и сартовское сѣдло съ высокой передней лукою, и вьючное коканское, похожее на длинную хомутину или скатанную солдатскую шинель, клавшееся вдоль всей спины лошади сгибомъ впередъ; но ни то, ни другое не соотвѣтствовало цѣли: первое, слишкомъ высокое, сильно качалось, въ особенности при спускахъ и подъемахъ и портило лошади спину; второе сгибомъ набивало холку. Болѣе удобнымъ оказался простой киргизскій арчакъ, который, ложась низко на спину лошади и привязанный крѣпко подпругами, больше сберегалъ спину животного. Такой арчакъ съ тостыми пучками и потникомъ въ 4 кошмы проходилъ 2 мѣсяца въ походѣ, и спины у лошадей нисколько не испортились. Для большей неподвижности на спинѣ лошади сѣдло подтягивалось двумя подпругами изъ ваточнаго хряща. Чтобы избѣжать движенія сѣдла вдоль спины при крутыхъ подъемахъ и спускахъ, были сдѣланы изъ такой же тесьмы, какъ подпруги, нагрудникъ и шлея съ двумя верхними поперечниками и подбрюшникомъ. Лѣсенки прикрѣплялись къ сѣдлу и лошади посредствомъ аркана, который захлестывалъ и верхніе котлы. Такое сѣдло съ грузомъ вышло 6 пуд. и стоило, при работѣ ротными мастерами, до 3 рублей.

Во время алайской экспедиціи въ 1876 году, обозъ возился на вьючныхъ лошадяхъ, выставленныхъ населеніемъ по наряду съ хорошею платою по 80 коп. въ сутки.

При лошадяхъ должны были быть и туземные вожатые: каждая лошадь представлялась съ вьючнымъ сѣдломъ коканской системы, т. е. въ видѣ хомутины или скатанной солдатской шинели. Благодаря хорошей платѣ и прислугѣ изъ туземцевъ, привыкшихъ вьючить своихъ лошадей, обозъ во все время экспедиціи не составлялъ никакого затрудненія для движенія отряда.

Ишакъ. Небольшое животное это весьма распространено среди туземнаго населенія Средней Азіи. На небольшія разстоянія ишакъ подымаетъ до 6 пуд. груза; въ дальнихъ путешествіяхъ при караванахъ всегда слѣдуетъ нѣсколько ишаковъ. На ишакѣ впереди ѣдетъ вожатый, который ведетъ за собою одну *нитку* верблюдовъ (ниткою называется нѣсколько верблюдовъ, привязанныхъ одинъ за другимъ). Въ населенныхъ пунктахъ—для сообщенія домашняго очага туземца съ его полемъ, огородомъ и базаромъ—ишакъ незаменимъ.

Но при всѣхъ своихъ выгодныхъ качествахъ ишакъ въ дальнихъ походахъ, какъ вьючное животное, невыгоденъ, что и было испытано въ искандеръ-кульскую экспедицію, когда большинство вьюковъ, вслѣдствіе указаній туземцевъ, будто ишаки въ горахъ очень полезны, шло на ослахъ. Въ продолжительномъ походѣ ишакъ везетъ не болѣе 3½ пудовъ, а слѣдовательно обозъ приходится увеличивать вдвое противъ лошадиннаго. Особого рода сѣдло лежитъ на ишакѣ очень не ловко и легко скользить; громадный вьюкъ совершенно закрываетъ ишака и дѣлаетъ его неустойчивымъ. Управление большимъ числомъ ословъ весьма затруднительно; многимъ изъ нихъ часто приходится фантазія идти неподорогѣ, а какъ попало, вслѣдствіе чего обозъ изъ вьючныхъ ишаковъ часто растягивается на огромныя протяженія. Съ ишаками происходятъ постоянныя приключенія; то развяжется вьюкъ, то уставшій ишакъ ляжетъ на дорогѣ, то полетитъ съ обрыва. Прибавивъ сюда, что вьючка и развьючка большого числа ишаковъ занимаетъ много времени и что въ опасныхъ мѣстахъ ишака нельзя провести осторожно какъ лошадь подъ уздцы *), и тогда

*) Туземцы не употребляютъ для ословъ уздечекъ, а управляютъ ими посредствомъ палки, которою тычутъ ишаковъ въ шею.

станетъ совершенно ясно, почему ишачій обозъ въ горахъ невыгоденъ и почему всегда долженъ быть замѣненъ лошадинымъ.

Въ заключение прибавимъ, что въ самомъ г. Ташкентѣ ишакъ вообще мало; здѣсь продаютъ только низшія породы ихъ. Ташкентскій ишакъ, годный къ работѣ, стоитъ обыкновенно 6—8 руб.; бываютъ, впрочемъ, цѣны 12—16 р., но выше послѣдней цѣны не подымались. Высшей породы ишаки бѣлые и разводятся въ Бухарѣ. Бухарцы ихъ очень любятъ и охотно даютъ за нихъ отъ 80 до 100 руб. и даже болѣе. На этихъ ишакахъ бухарцы ѣздятъ на богомолье въ Богуединъ, на поклоненіе святому того же имени, покровителю Бухарскаго ханства и основателю секты Нахшбенды.

IV.

Цѣны на перевозныя средства въ различныхъ мѣстахъ округа и въ разное время.

Колебаніе наемной платы на арбы и вьючныя животныя зависитъ главнѣйшимъ образомъ отъ слѣдующихъ обстоятельствъ: величины груза (т. е. вѣса и объема) или, иными словами, крѣпости верблюда (или лошади) и способности его поднять большій или меньшій грузъ; большей или меньшей цѣнности груза *), срока доставки, спроса торговцевъ на перевозочныя средства и количества послѣднихъ въ требуемую минуту; при конкуренціи *каракшей* (возчиковъ) цѣны на провозъ значительно понижаются. Затѣмъ время года, которымъ обуславливается распутица или хорошее состояніе путей, а вслѣдствіе этого трудность и благоприятность передвиженія товаровъ—вліяетъ также значительно на измѣненіе цѣнъ. Въ 1873 году, сравнительно съ 1872 годомъ, цѣны на перевозочныя средства, не смотря на большую потребность вер-

*) Верблюдъ, напр., съ желѣзомъ или сундуками стоитъ при наймѣ рубля на полтора или два дешевле верблюда съ мануфактурнымъ товаромъ, такъ какъ при перевозкѣ послѣдняго требуется болѣе вниманія для огражденія его отъ порчи.

блюдовъ для хивинской экспедиціи, были дешевле; причины тому—урожай во всемъ туркестанскомъ краѣ и отсутствіе эпидемій.

Скорость хода каравановъ, точно также какъ и наемныя цѣны, всецѣло зависятъ отъ вышеизложенныхъ обстоятельствъ колебанія наемной платы.

Наиболѣе полныя свѣдѣнія относительно провозной платы изъ Ташкента и дней хода, собраны г-мъ Пантусовымъ и относятся до второй половины 1872, 1873 и отчасти до 1874 года. Въ таблицахъ провозной платы и дней хода каравановъ приведены цифры maximum (полнаго груза) и minimum (разнообразныхъ по вѣсу отправленій). Таблицы эти были напечатаны въ Туркестанскомъ ежегодникѣ, выпускъ IV, за 1876.

Цѣны по перевозу тяжестей въ Самаркандъ въ 1872 году.

За арбу, запряженную одною лошадыю. (Самаркандская арба подымаетъ 25 пудовъ груза).

ОТЪ САМАРКАНДА.	лѢТОМЪ		ЗИМОЮ	
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
До Ташкента	14	—	18	—
» Катты-курмана	5	—	5	40
» Пенджакента	5	—	6	—
» Ургута	3	—	3	50
» Карши	12	—	12	—
» Бухары	14	—	16	—
Отъ Катты-курмана до Бухары .	11	—	11	—

За верблюда навьюченнаго 16 пудами.

ОТЪ САМАРКАНДА.	лѢТОМЪ		ЗИМОЮ	
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
До Ташкента	7	—	8	60
» Катты-курмана	2	50	3	—
» Пенджакента	3	—	3	50
» Ургута	2	—	2	—
» Карши	6	—	6	—
» Бухары	8	—	9	—
Отъ Катты-курмана до Бухары .	7	—	7	60

Въ городѣ Вѣрномъ перевозка перевозится на волахъ (малороссами), на конскихъ подводахъ (казаками), на верблюдахъ (туземцами) и отчасти только на арбахъ. Средніе цѣны на перевозку тяжестей въ 1872 году были слѣдующія.

Наименованіе пунктовъ.	Съ мука муки.		Съ четвер- ти муки.		Съ четвер- ти крупъ.		Съ четвер- ти овса.		Съ пуда тяжести.			
	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	на вербл. и арбахъ		на подвод воловохъ и конск.	
ОТЪ ВѢРНАГО												
До г. Копала	3	75	3	51½	3	75	2	72½	—	45	—	45
„ Токмака	4	20	4	20	4	20	4	20	—	50	—	55
„ Сергіополя	7	67½	7	67½	7	67½	5	77½	1	05	—	90
„ Карокола	6	87½	6	87½	7	75	5	25	—	90	—	90
„ Ташкента	8	60	7	60	8	60	6	05	1	05	1	10
„ Борохудзира . . .	5	70	5	70	5	70	4	10	—	70	—	70
„ укр. Нарынскаго .	—	—	9	82½	11	10	7	45	1	30	1	30
„ поз. Музартъ . . .	8	60	7	60	8	60	6	05	1	05	1	05
„ г. Кульджи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	—	80
„ Семипалатинска .	8	45	8	45	9	40	6	35	1	10	—	92½

Казалинского уезда.

Акъ-джаръ	27 ³ / ₄
Акъ-суать	21 ¹ / ₂
Майлибашъ	23 ³ / ₄
Баскары	22
<i>Фортъ № 1-й (Казалинскъ).</i>	18 ¹ / ₂
	<u>174³/₄</u>
Юнийская	16
Бикъ-баули	13 ¹ / ₂
Головская	17 ¹ / ₂
Камышлы-башъ	13 ¹ / ₄
Андреевская	17 ¹ / ₂
Саппакъ	18 ¹ / ₂
Акъ-джулпасъ	18
Алты-кудукъ	17
Николаевская	16 ¹ / ₄
Куль-кудукъ	10 ¹ / ₂
Джунгурлюкъ-соръ	21 ¹ / ₂
Константиновская	19 ¹ / ₂
Кара-кудукъ	19 ¹ / ₂
Джулюсь	20 ¹ / ₄
Терекли	17
	<u>255³/₄</u>

ТУРГАЙСКОЙ ОБЛАСТИ:

Джаловли	32 ¹ / ₂
Акъ-сай	23 ³ / ₄
Джалангачъ	25 ¹ / ₂
<i>Г. Ирризъ</i>	17 ¹ / ₂
	<u>99¹/₄</u>
Бузь-гумерь	19
Кызыль-яръ	14
Теренузякъ	17 ¹ / ₂
Сералы	13 ¹ / ₂
Капани (Каракудукъ)	17
Кара-сай	15 ¹ / ₂
Кумъ-сай	23 ¹ / ₂
Чулакъ-кайракты	25
Ащи-сай	15 ³ / ₄
Укр. <i>Карабутахъ</i>	16 ³ / ₄
	<u>177¹/₄</u>
Башъ-Карабутахъ	19 ¹ / ₂
Дамды	28 ¹ / ₂
Бугаты-сай	19
Сары-камышъ	22 ¹ / ₂
Тастабутахъ	17 ³ / ₄
Аралъ-тюбе	21 ¹ / ₄

Истемесь	25 ³ / ₄
Ащи-бутахъ	14 ¹ / ₂
Токанъ	18
<i>Г. Орскъ</i>	27 ¹ / ₂
	<u>214¹/₄</u>

ОРЕНБУРГСКОЙ ГУБЕРНИИ.

Хабарная	26 ¹ / ₂
Губерлинская	29
Подгорная	26
Ильинская	19
Никольская	19
Верхнеозерная	27 ¹ / ₂
Гирьяльская	21
Красногорская	22 ¹ / ₄
Вязовская	27
Каменно-озерская	16
Нѣжинская	14 ³ / ₄
<i>Губ. и Оренбургъ</i>	17
	<u>265</u>
А всего 1932 ³ / ₄	

МАРШРУТЪ

ОТЪ ТАШКЕНТА ДО Г. СЕМИПАЛАТИНСКА.

(дорога почтовая)

Кураминскаго уезда.

Копланъ-бекъ (Хышъ-кушуръ)	18 ¹ / ₂
Акъ-джаръ	14 ³ / ₄
Джери	17
Щарапханы	12 ¹ / ₂
Бекляръ-бекъ	21 ¹ / ₂
Акъ-ташъ	14
<i>Г. Чимкентъ</i>	14
	<u>112¹/₄</u>

Чимкентскаго уезда.

Манкентъ (Акъ-су)	20 ¹ / ₂
Машатъ	15 ¹ / ₂
Ясъ-кичу	19 ¹ / ₄
Тюлькубашъ	23 ¹ / ₂
Чакъ-пакъ	23 ¹ / ₂

Аулиэ-атинскаго уезда.

Терскъ	24
Куюкъ	18 ¹ / ₄

Головачевская	17 ¹ / ₂
Г. Аулие-ата	14 ¹ / ₂
	176 ¹ / ₄
Учъ-булакъ	22
Акъ-чулакская	17
Акырть-тюбе	21
Малдабаевская	15
Бумъ-арыкъ	21 ¹ / ₄
Тарты	23 ³ / ₄
Мункинская	19
Укр. Мерке	16 ¹ / ₂
	155 ¹ / ₂

Чалдаваръ 29

Семирѣченской области:

Токмакского уѣзда.

Кара-балты	29
Акъ-су (выселокъ)	19
Сукунъ-лукъ	14 ³ / ₄
Ала-арча (Пишпекъ)	24 ¹ / ₄
	116

Вѣрненского уѣзда.

Константиновская (Чуйская)	22 ³ / ₄
Сагатинская	23
Бурдай	30
Отаръ	32 ¹ / ₂
Таргапъ	30 ¹ / ₂
Кастекская	33 ¹ / ₄
Узунъ-агачская	26 ¹ / ₂
Ст. Бискиленская (Любовнинская)	27
Обл. г. Вѣрный	27
	252 ¹ / ₂

Пикетъ Курасуйскій	24 ¹ / ₂
» Кутентайскій	22 ¹ / ₂
Выселокъ Илійскій	23 ¹ / ₂
Пикетъ Чингильдинскій	23 ¹ / ₂

Копальского уѣзда.

Пикетъ Карачекинскій	33 ¹ / ₂
» Буянъ-кузскій	27 ³ / ₄
» Алтынъ-Эмельскій	27 ¹ / ₂
	182 ³ / ₄

Пикетъ Бугалинскій	22 ¹ / ₄
» Царицинскій	25
» Джангаръ-агачскій	20 ¹ / ₂

Выселокъ Карабулакскій	22
Пикетъ Сарабулакскій	30
» Акъ-ичке	26
Г. Копаль	27
	172 ³ / ₄

Арасанская	29
Пикетъ Абакумовскій	21
	50

Пикетъ Аксуйскій	25 ¹ / ₂
» Басканскій	28 ¹ / ₂

Сергіопольского уѣзда.

Пикетъ Лепсинскій	28 ¹ / ₂
» Аши-булакскій	34
» Арганатинскій	29 ¹ / ₂
» Джусъ-агачъ	31
» Мало-аягузскій	26
» Кызыль-кйскій	26
» Талды-кудукскій	23 ³ / ₄
» Средне-аягузскій	29
Г. Сергіополъ	31 ¹ / ₂
	313 ¹ / ₄

Семипалатинской области.

Пикетъ Алтынъ-калатскій	26 ¹ / ₄
» Энрекейскій	22 ³ / ₄
» Узунъ-булакскій	26 ¹ / ₄
» Арчанъ-адырскій	24 ¹ / ₂
» Аркатскій	24
» Кызыль-мулинскій	26 ¹ / ₂
» Джертавскій	26
» Аши-гульскій	21 ¹ / ₂
» Аркалыкскій	27
» Улугузскій	22
Обл. г. Семипалатинскъ	25
	271 ³ / ₄

МАРШРУТЪ

ОТЪ ТАШКЕНТА ДО УРА-ТЮБЕ.

(дорога почтовая)

Кураминского уѣзда.

Обл. г. Ташкентъ	—
Чирчикская	13
Кара-су	14
Бискентъ	20 ¹ / ₂
Уральская	18

Джанъ-булакъ	26 ¹ / ₂
Мурза-рабатъ	25 ¹ / ₂

Ходжентского уѣзда.

Г. Ходжентъ	25
	<u>142¹/₂</u>

Гор-Нау	25
Науганды	25
Укр. Ура-тюбе	15

МАРШРУТЪ

ОТЪ ТАШКЕНТА ДО КАТТЫ КУР-
ГАНА.

Путь почтовый.

Кураминского уѣзда.

Отъ г. Ташкента	—
Баракулдукъ (Низъ-Башъ)	20 ³ / ₄
Староташкентская	21
Г. Чиназъ	22
	<u>63³/₄</u>

Ходжентского уѣзда.

Чилекъ (первые колодцы)	23
Мурза-рабатъ	33 ³ / ₄
Агачты-сардаба-рабатъ	31
Учь-тюбе	22
Г. Джизакъ (Ключевое)	15
	<u>124³/₄</u>

Зеравшанского округа.

Яны-курбанъ	25
Сарайлыкъ	17
Хишъ-купру (Каменный мостъ)	15
Джамбай	19 ³ / ₄
Г. Самаркандъ	19 ³ / ₄
	<u>96¹/₂</u>
Дауль	21 ¹ / ₂
Чимбайская	23
Укр. Катты-Курганъ	20
	<u>64¹/₂</u>

МАРШРУТЪ

ОТЪ ТАШКЕНТА ДО УКР. ТЕЛѢУ

Путь колесный.

Кураминского уѣзда.

Г. Ташкентъ	—
Ст. Чирчикская	13
» Карасу	14

т. п.

Зимовка Бончагалы	25 ³ / ₄
Укр. Теляу	22 ¹ / ₂
	<u>75¹/₄</u>

МАРШРУТЪ

ОТЪ УРА-ТЮБЕ ДО УКР. ДЖИЗАКЪ.
Путь колесный.

Ходжентского уѣзда.

Укр. Ура-тюбе	—
Селеніе Савать	32
Укр. Зааминъ	25
Сел. Нанъ-сангинъ	34
Укр. Джизакъ (Ключевое)	21
	<u>112</u>

МАРШРУТЪ

ОТЪ ПИШПЕКА (АЛА-АРЧА) ДО ГОР.
КАРАКОЛА.

Путь почтовый.

Токмакского уѣзда.

Пишпекъ	—
Иссыгаты	23
Г. Токмакъ	28
	<u>51</u>

Пикетъ Барабулакъ	32 ¹ / ₂
» Джиль-арыкъ	23 ¹ / ₄
» Бокъ-майнакъ	24
Буте-малды	24

Иссык-кульского уѣзда.

Пикетъ Турай-гырь	25 ¹ / ₄
» Чоктакъ	28 ¹ / ₄
» Чулпанъ-ата	28 ¹ / ₄
» Курумды	21
» Кунгей-Аксу (выселокъ)	29
» Уй-талъ	25 ¹ / ₂
Выселокъ Преображенскій	30 ³ / ₄
Г. Караколъ	29 ¹ / ₂
	<u>321¹/₂</u>

МАРШРУТЪ

ОТЪ АЛТЫНЪ-ЭМЕЛЬСКАГО ПИКЕ-
ТА ДО Г. КУЛЬДЖИ.

Путь почтовый.

Кональскаго уѣзда.

Ст. Алтынъ-Эмельская	—
Пикетъ Баши	26
» Айна-булакъ	27

Пикетъ Конуръ-оленъ	20 ^{1/2}
» Кой-бынъ	25
» Борохулизъ (выселокъ) 25	

Кульджинскаго района.

Пикетъ Аккентъ	28
» Хоргосъ	22
» Алимту	15
» Чинчаходзи	20
» Суйдунъ	18
» Баяндай	20
Г. Кумджа	20
	266 ^{1/2}

МАРШРУТЪ

ОТЪ КОПАЛА ДО СТАНИЦЫ ЛЕПСИНСКОЙ.

Путь почтовый.

Выселокъ Арасанскій	29
Пикетъ Абакумовскій	21
Выселокъ Сарганскій	33
Ур. Баменный ключъ	19
Пикетъ Теректинскій	20
(рѣчка Теректинка)	
Станица Лепсинская (мостъ черезъ Лепсу)	26
	148

МАРШРУТЪ

ОТЪ КАРАКОЛА ДО ПОЗ. МУЗАРТЪ

Путь почтовый, вьючной.

Селеніе Акъ-су (переправа че- резъ р. Аксу по мосту) 12	
Пикетъ Джергаланъ	33
» Талды-булакъ	22
» Джиль-каркара	25
» Тютѣ (бывшій Сары- джазъ)	25
» Капкакъ	30
Селеніе Нарынколъ	25
Музартъ	25
	197

МАРШРУТЪ

ОТЪ ТОКМАКА, ЧЕРЕЗЪ ВУАМСКОЕ
И ДЖУВАНЪ-АРЫНСКОЕ УЩ. ДО
УКР. НАРЫНСКАГО.

Путь колесный.

г. Токмакъ.

Селеніе Карабулакъ	32 ^{1/2}
------------------------------	-------------------

Ст. Джиль-арыкъ	23 ^{1/4}
» Кокъ-майнакъ	24
» Качкара	31

Поз. при входѣ въ ущ. Джу-

ванъ-арыкъ

Ст. Сары-булакъ

Рѣка Отгукъ

» Онъ-арча

Укр. Нарынское

228^{3/4}

МАРШРУТЪ

ОТЪ Г. СЕРГИОПОЛЯ ДО УРДЖАР-
СКОЙ СТАНИЦЫ.

Путь почтовый.

Сергиопольскаго уѣзда.

Г. Сергиополь	—
Пикетъ Мало-нарынскій	31 ^{1/2}
» Тесекъ-тайскій	24
» Джартавскій	17 ^{1/2}
» Каракольскій	19 ^{1/2}
» Терсъ-Ваканскій	22
» Бурганскій	22
Станица Урджарская	27
	163 ^{1/2}

МАРШРУТЫ

ПО ФЕРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ:

ОТЪ МАРГЕЛАНА ДО КОКАНА.

Путь почтовый.

Маргеланъ (русскій городъ).

Станція Алты-арыкъ	29 ^{3/4}
» Караулъ-тюбе	28 ^{1/4}
Городъ Коканъ	27 ^{1/4}
	85 ^{1/4}

ОТЪ МАРГЕЛАНА ДО Г. АНДИ-
ЖАНА.

Путь почтовый.

Селен. Кува	31 ^{1/4}
Гор. Ассакѣ	21 ^{1/4}
» Андижанъ	19 ^{1/4}
	71 ^{3/4}

ОТЪ МАРГЕЛАНА ДО Г. ОША.

Путь почтовый.

Сел. Кува	31 ^{1/4}
Селеніе Мынъ-тюбе	21 ^{1/2}
» Араванъ	13
Гор. Ошъ	24
	89

ОТЪ МАРГЕЛАНА ДО УЧЬ-КУРГАНА.
Путь колесный.

Учь-курганъ 32

ОТЪ МАРГЕЛАНА ДО ГОР. ВУАДИЛЯ.
Путь колесный.

Маргеланъ (русскій городъ) . . . —

Вуадиль 26

ОТЪ МАРГЕЛАНА ДО НАМАНГАНА.
Путь почтовый.

Сел. Ара-мазаръ 18

> Язъяванъ 12

> Мынь-булакъ 22

Г. Наманганъ 16

68

ОТЪ МАРГЕЛАНА ДО АНДИДЖАНА
(ЧЕРЕЗЪ ШАРИХАНЪ).

Путь колесный.

Бара-тубе 25^{1/2}

Г. Шариханъ 20

Г. Андижанъ 25

70^{1/2}

ОТЪ Г. НОВАГО МАРГЕЛАНА ДО
Г. ЧУСТА.

Дорога колесная.

Г. Старый Маргеланъ 10

С. Шамурга-тубе 10

1-й колодезь Токали (чрезъ се-
леніе Гаремданъ) 18

Бишл. Гуръ-тубе (чрезъ 2-й То-
кали, до котораго 5 верстъ) 20

Бишл. Терекъ (на лѣвомъ бере-
гу р. Сыръ-дарьи) 5^{1/2}

Бишл. Шагантъ (на правомъ
берегу р. Сыръ-дарьи) . . 4^{1/2}

Бишл. Кашъ-гайрагачи . . . 4

Г. Чустъ 17^{3/4}

89^{3/4}

ОТЪ Г. КОКАНА ДО ХОДЖЕНТА.

Путь почтовый.

Сел. Чучай 11

> Бишъ-арыкъ 20^{3/4}

> Патаръ 24

> Баракчикумъ 28

Сел. Костаконъ (Ходжент. уѣз.) 22

Г. Ходжентъ 20

125^{3/4}

ОТЪ Г. КОКАНА ДО ГОР. ЧУСТА.
Путь колесный.

Сел. Султанъ-беги 20^{3/4}

> Санкъ (пер. черезъ Сыръ) 27^{3/4}

Г. Чустъ 15^{1/2}

64

ОТЪ КОКАНА ДО УКРЪП. ТЕЛЮ.
Путь караванный, вьючной.

Чиль-махрамъ (пер. черезъ Сыръ) 36

Камышъ-курганъ 10

Зим. Долоналы 30

Перев. Шаугазъ 19

Укр. Телю 18^{1/2}

113^{1/2}

ОТЪ Г. КОКАНА ДО УКР. ТЕЛЮ.
Путь караванный, вьючной.

Перебр. Чиль-махрамъ . . . 36

Сел. Шайданъ 21

Сел. Мулла-миръ 15

Перевалъ Кендыръ-даванъ . . 8

Укр. Телю 28

108

ОТЪ КОКАНА ДО ИСФАРЫ.

Путь колесный.

Сел. Яйпанъ 20^{1/2}

> Раватъ 22^{1/2}

> Исфара 15

58

ОТЪ КОКАНА ДО КАРАКЧИКУМА
(ЮЖНАЯ ДОРОГА).

Путь колесный.

Яйпанъ 20^{1/2}

Рапканъ 13

Бана-бадамъ 20

Кр. Махрамъ 21^{1/2}

Баракчикумъ 7^{1/4}

82^{1/4}

ОТЪ КОКАНА ДО СОХА.

Путь колесный.

Сары-курганъ 25

Базнау 16^{1/2}

Сохъ 25

66^{1/2}

ОТЪ КОКАНА ДО РИШТАНА.

Путь колесный.

Ультарма.	16 ¹ / ₂
Риштанъ	20
	<u>36¹/₂</u>

ОТЪ КОКАНА ДО НАМАГНАНА.

Путь колесный.

Сел. Бувайды	18
> Мазгиль	29 ¹ / ₂
Перепр. Шагандъ	14
Г. Наманганъ	20
	<u>81¹/₂</u>

ОТЪ Г. АНДИЖАНА ДО Г. ОША.

Путь колесный.

Ст. Джуля-кудукъ	24 ¹ / ₄
Г. Ошъ	25 ³ / ₄
	<u>50</u>

ОТЪ АНДИЖАНА ДО УЗГЕНА.

Путь колесный.

Тышыкъ-ташъ	18
Аимъ-кишлакъ	13
Ханавать	19
Г. Узгенъ	26
	<u>76</u>

ОТЪ АНДИЖАНА ДО С. ДЖЕЛАЛЬ-АБАТА.

Путь колесный.

Тышыкъ-ташъ	18
Аимъ-кишлакъ	13
Сузакъ	16
Джелаль-абатъ	8
	<u>55</u>

ОТЪ АНДИЖАНА ДО УЗГЕНА

ЧРЕЗЪ К. СУЛТАНЪ-РАВАТЬ.

Путь колесный.

Хара-бекъ	12
Курганъ-тюбе	22
Султанъ-равать	18
Зим. Тюря-куль, на р. Куршабъ	16
Г. Узгенъ	16
	<u>84</u>

ОТЪ АНДИЖАНА ДО БУТАКАРА.

Путь колесный.

Пайтыкъ	14
Б. Бута-кара	18
	<u>32</u>

ОТЪ АНДИЖАНА ДО КОКАНЪ-КИШЛАКА.

Путь колесный.

Медресе-автобачи	18
Коканъ-кишлакъ	12
	<u>30</u>

ОТЪ ЧУСТА ДО Г. НАМАНГАНА.

Сел. Тюря-курганъ	26 ³ / ₄
Г. Наманганъ	13 ¹ / ₄
	<u>40</u>

ОТЪ ЧУСТА ДО БАБАДАРХАНА.

Путь колесный.

Алмазъ	12
Чаркасаръ	14
Чадакъ	13
Ашъ	21 ¹ / ₂
Апиба	20
Шайданъ	10
Бабадарханъ	8
	<u>108¹/₂</u>

ОТЪ ЧУСТА ДО КАМЫШЪ-КУРГАНА.

Путь колесный.

Палъ	16 ¹ / ₂
Бурумъ-сарай	15
Пумганъ	13
Амлыкъ	11
Зим. Акъ-кудукъ	16
Б. Камышъ-курганъ	16
	<u>87¹/₂</u>

ОТЪ КАМЫШЪ-КУРГАНА ДО

Г. ХОДЖЕНТА.

Путь колесный.

Б. Самгаръ	52
Г. Ходжентъ	21 ¹ / ₂
	<u>73¹/₂</u>

ОТЪ НАМАНГАНА ДО АНДИЖАНА.

Путь почтовый.

Гор. Балыкчи	17 ¹ / ₂
Биш. Хакиховатъ	20
> Акъ-тюбе	13
Гор. Андижанъ	11 ¹ / ₂
	<u>62</u>

ОТЪ НАМАНГАНА ДО КАСАНА.

Путь колесный.

Боканъ-бай	14
Касанъ	16
	<u>30</u>

ОТЪ НАМАНГАНА ДО ИСКОВАТА.

Путь колесный.

Яны-курғанъ	20
Исковатъ	12
	<u>32</u>

ОТЪ НАМАНГАНА ДО УЧЬ-КУРГАНА.

Путь колесный.

Чартакъ	12
Учь-курғанъ	23
	<u>35</u>

ОТЪ ОША ДО УЗГЕНЯ.

Путь колесный.

Барасу	20
Тюря-кулъ	22
Гор. Узгенъ	16
	<u>58</u>

ОТЪ ОША ДО УЗГЕНА (ВЬЮЧНАЯ ДОРОГА).

Гор. Узгенъ	45
-----------------------	----

ОТЪ УКР. ГУЛЬЧИ ДО ГОР. УЗГЕНА.

Путь вьючный.

Перев. Лай	19
Зим. Тасъ-ма (на р. Таръ)	23
Зим. на устьѣ р. Ялпакъ-ташъ	17
Гор. Узгенъ	17
	<u>76</u>

ПО ПРЯМОЙ ДОРОГѢ.

Путь вьючный.

Уроч. При-су	20
Устье р. Ялпакъ-ташъ	17
Гор. Узгенъ	17
	<u>54</u>

ОТЪ УКР. ГУЛЬЧИ ДО УР. ИРКЕШ-ТАМЪ (ЧРЕЗЪ ДОЛИНУ БОЛЬШОГО АЛАЯ).

Путь вьючный.

Бызыль-курғанъ	16
Суфи-курғанъ	23

Ур. Бызыль-джаръ	18
----------------------------	----

Пер. Талдыкъ-даванъ	18
-------------------------------	----

Ур. Сары-ташъ (на Алаѣ)	13
-----------------------------------	----

> Акъ-ташъ	20
----------------------	----

Переправа на р. Бызыль-су	20
-------------------------------------	----

Ур. Иркештамъ	18
-------------------------	----

146

ОТЪ РИШТАНА ДО МАРГЕЛАНА.

Путь колесный.

Алты-арыкъ	17
Гор. Маргеланъ	29 ³ / ₄
	<u>46³/₄</u>

ОТЪ УЗГЕНА ДО ДЖЕЛАЛЬ-АБАТА.

Путь колесный.

Джелаль-абатъ	32
-------------------------	----

ОТЪ ВУАДИЛЯ ДО ГОР. ОША.

Путь колесный.

Учь-курғанъ	30
Бокъ-джаръ	27
Наукатъ	21
Гор. Ошъ	35
	<u>113</u>

ОТЪ ВУАДИЛЯ ДО ШАХИМАРДАНА.

Путь колесный.

Аухана (Охна)	11
Шахимарданъ	12
	<u>23</u>

ОТЪ РИШТАНА ДО ИСФАРА.

Путь колесный.

Сары-курғанъ	22
Ляканъ	31
Исфара	18
	<u>71</u>

ОТЪ РИШТАНА ДО ВУАДИЛЯ.

Путь колесный.

Барбалыкъ	8 ¹ / ₄
Курғанъ-тюбе	8
Чиміонъ	12
Вуадиль	15
	<u>43¹/₄</u>

ОТЪ ИСФАРЫ ДО ВАРУХА.

Путь колесный.

Суръ	17 ¹ / ₂
Варухъ	34
	<u>51¹/₂</u>

ОТЪ К. ИСКОВАТА ДО К. АХТАМА.

Путь колесный.

К. Ахтамъ.	20
--------------------	----

ОТЪ УЧЪ-КУРГАНА ДО МЫНЪ-ТЮБЕ.

Путь колесный.

Караванъ	12
Мынъ-тюбе.	16 ¹ / ₂
	<u>28¹/₂</u>

ОТЪ КОКАНА ДО АКЪ-КУДУКА.

Путь колесный.

Акъ-джаръ	23
Акъ-кудукъ.	14
	<u>37</u>

МАРШРУТЪ

ОТЪ СЕЛ. ТОЙ-ТЮБЕ *) ДО УКР. ТЕЛЯУ.

Сел. Той-тюбе.	Число в.	
> Ракать.	7	Дорога колесная. До сел. Чагатала идетъ долиною р. Ангрена по мѣстн. ровной, хорошо воздѣланной, а далѣе пролегаетъ вдоль подошвы Кураминскаго хребта. Здѣсь дорога пересѣкается оврагами съ крутыми берегами; грунтъ каменистый.
> Чагаталь.	13	
> Нов. Банчигалы.	5	
> Сунгутъ	5	
< Теляу.	12 ¹ / ₂	
	<u>42¹/₂</u>	

МАРШРУТЪ

ОТЪ Г. ТУРКЕСТАНА, ЧЕРЕЗЪ СУЗАКЪ, КЪ РѢКЪ ЧУ, ПО НАПРАВЛЕНІЮ КЪ ПЕТРОПАВЛОВСКУ.

Г. Туркестанъ.	Число в.	
Укр. Бабай-курганъ.	32	Дорога идетъ по предгорьямъ хребта Каратау. Мѣстность волнистая, перерѣзанная оврагами. Отъ Кагалика приходится переваливать черезъ Каратау. Перевалъ не высокій и не трудный. За переваломъ мѣстность ровная; грунтъ глинисто-солонцеватый. Верстахъ въ 15 отъ кол. Сарпаталя начинаются пески.
> Кагаликъ.	32	
Бывшій пикетъ	22	
Бальбекчи	33	
Сел. Сузакъ.	30	
Колод. Сарпаталя-кудукъ (вблизи прѣсныхъ гаковъ)**).	30	
Колод. Чингильды.	30	
Рѣка Чу (бродъ Джаръ-суатъ или, иначе, Бишъ-куланъ) 30		
	<u>239</u>	

*) Сел. Той-тюбе лежитъ на ташкентско-ходжентскомъ тракѣ въ 32 верстахъ отъ Ташкента и соединено съ нимъ посредствомъ шоссе.

**) Гаками называются топкія мѣста.

МАРШРУТЪ

ОТЪ ТАШКЕНТА ДО НАМАНГАНА.

Г. Ташкентъ.	Число в.	
Сел. Карасу.	27	Путь почтовый.
> Бискентъ.	20 ¹ / ₂	
Стц. Уральская	18 ¹ / ₂	
> Джанъ-булакъ.	26 ¹ / ₂	
> Мурза-рабатъ	25 ¹ / ₂	Путь колесный.
Сел. Самгаръ.	23	
> Камышь-курганъ.	52	
> Пунганъ	35	
> Папъ	26	> >
Гор. Чустъ (Тузъ)	28	
Сел. Тюря-курганъ	27	
Гор. Наманганъ	12	
	<u>331</u>	

МАРШРУТЪ

ОТЪ ХОДЖЕНТА ДО НАМАНГАНА.

Г. Ходжентъ.	Число в.	
Сел. Самгаръ	23	Путь колесный.
> Камышь-курганъ.	22	
> Пунганъ	35	
> Папъ	26	
Гор. Чустъ (Тузъ)	28	> >
Сел. Тюря-курганъ.	27	
Гор. Наманганъ	12	
	<u>171</u>	

МАРШРУТЪ

ОТЪ ПИШПЕКА ЧЕРЕЗЪ КАСТЕКСКІЙ ПЕРЕВ. ДО ВЪРНАГО.

Селеніе Пишпекъ.		
Ст. Иссыгаты	23 ¹ / ₂	Путь почтовый.
Гор. Токмакъ	34	
Сел. Карабулакъ.	32 ¹ / ₂	Путь колесный. Перевалъ черезъ Кастекъ.
Уроч. Сары-джазъ	23	
Кастекъ	26	Путь почтовый.
Ст. Узунъ-агачъ	27 ¹ / ₂	
Выс. Любовный	27 ¹ / ₂	
Гор. Върный	28 ¹ / ₂	
	<u>222¹/₂</u>	

МАРШРУТЪ

ОТЪ СТАНИЦЫ УРДЖАРСКОЙ ДО УКР. БАХТЫ.

Стан. Урджарская.	Число в.	
Пик. Барахъ-най.	22	} Путь колесный, вполне удобный.
» Хатынь-су (Маканчи).	21	
» Атагай	30	
Укр. Бахты	27	
	<u>100</u>	

МАРШРУТЪ

ОТЪ ФОРТА ПЕРОВСКАГО ДО ФОРТА № 2 (КАРАМАКЧИ) ЛѢВЫМЪ
БЕРЕГОМЪ Р. ДЖАМАНЪ-ДАРЬИ. *)

	Число в.		Число в.
Фортъ Перовскій.		Ур. Бугабай-куль	25
Ур. Буль-ике	25	На складѣ Саксаула	23
Озеро Кумъ-куль	25	Фортъ № 2 (Карамакчи).	20
Ур. Баюзакъ	25		<u>143</u>

МАРШРУТЪ

ОТЪ Г. ТУРКЕСТАНА ДО ТРОИЦКА. Путь караванный (по свѣдѣніямъ
Окружнаго штаба).

Г. Туркестанъ.	Число в.		Число в.
Р. Косъ-мизбель	18	Р. Кой-догуль	32
» Алышъ-ичикъ	20	Оз. Басче-куль	37
» Бишъ-арыкъ	16	Р. Джиланчикъ	24
» Брачъ	32	Оз. Чипыкъ-соръ	35
Родн. Бертү-кужи	14	» Ала-куль	20
» Джидели	18	Р. Кабырга	23
» Мынъ-булакъ	23	Г. Тургай	15
» Аркаръ	17	Копанъ Кошелакъ	37
» Даутъ-хаджа	35	» Джаманъ-кумъ	20
Оз. Кумъ-куль	43	Р. Бобырга	25
» Теле-куль	21	тоже	24
Копанъ Дара-кудукъ	56	тоже	24
Родн. Соръ-булакъ	18	Оз. Косъ-куль	41
» Камышлы-булакъ	19	» Уркачъ (ломка соли)	33
» Сары-булакъ	20	» Чагыръ-куль	28
Ручей Эспе	32	Лѣсъ Джаксы	27
Р. Тузь-булакъ	20	Оз. Уль-куль	38
» Бемутъ	34	Переправа на Тоболъ	42
» Буланты	33	Оз. Ала-куль	27
Овр. Терскенъ-сай	33	Ст. Николаевская	27
Жалійке	16	Г. Троицкъ	110
Р. Баргана	41		<u>1,314</u>

*) Этимъ берегомъ, по учрежденіи округа, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ проходилъ почтовый трактъ. Неудобство этого пути состоитъ въ томъ, что приходится два раза перѣзжать Сыръ-дарью (у форта № 2 и Перовскій) и Куванъ-дарью. Во время разливовъ перѣзды эти были крайне трудны, а подчасъ и невозможны.

МАРШРУТЪ

ОТЪ Г. ТУРКЕСТАНА ЧРЕЗЪ Г. ТУРГАЙ ДО ОРСКА *).

Названіе по- путныхъ Воен- ныхъ Округ.		МѢСТА НОЧЛЕГОВЪ.		Число верстъ
Названіе уѣздовъ.	Названіе уѣздовъ.			
Туркестанскаго.	Туркестан- скаго.	Г. Туркестанъ		
		Банава Шурнакъ-арыкъ	21 ¹ / ₄	
		Рѣчка Бишъ-арыкъ	35	
		Родники Крачь-булакъ	23	
		Рѣчка Джидели	28	
		Родники Мынь-булакъ	28	
		» Даутъ-казганъ	53 ¹ / ₂	
		Озеро Теле-куль (на южной стор.).	44	
		Озеро Теле-куль (на сѣверной стор.).	40	
		Родники Камышлы-булакъ	71	
Оренбургскаго.	Тургайскаго.	» Сары-булакъ	28 ¹ / ₂	
		Ручей Эспе-сай	31 ¹ / ₂	
		Родникъ Тузь-булакъ (Сацдыкъ).	22 ¹ / ₂	
		Рѣчка Калмакъ-кырганъ (Белеудты)	31	
		» Мулдырь (Буланты).	34 ¹ / ₂	
		» Кугалджаръ (Жимике)	46 ¹ / ₂	
		» Каргала	41	
		Рѣчка Кайдагуль	31	
		Озеро Баше-куль	21	
		Рѣчка Джаланчикъ	57 ¹ / ₂	
Оренбургскаго.	Тургайскаго.	Копани Батна-кудукъ	34 ¹ / ₂	
		Рѣчка Кабырга	36 ¹ / ₂	
		Городъ Тургай	15 ¹ / ₄	
		Копани Кошелакъ	30 ¹ / ₂	
		Рѣчка Улькайякъ	36	
		» Кара-бутакъ	42 ¹ / ₄	
		» Терисъ-бутакъ	32 ³ / ₄	
		Озеро Акъ-чагты	26	
		» Дауль-куль	32 ¹ / ₄	
		Рѣчка Базанчи-карасу	39	
Оренбургскаго.	Николаевскаго.	» Кокпекты	34 ¹ / ₂	
		» Алынъ-сай	37 ¹ / ₄	
		» Акъ-джаръ	33 ¹ / ₂	
		Карасу (заливъ отъ рѣки Ори).	28 ¹ / ₂	
		Г. Орскъ	27	
		Илекскаго.		

Итого 1174 ¹/₂

*) Маршрутъ этотъ измѣренъ и описанъ пор. Старцевымъ. По этому маршруту слѣдуютъ въ Округъ и изъ Округа казачьи сотни Оренб. войска.



Подробное описаніе караваннаго пути, пролегающаго между городами Туркестаномъ, Тургаемъ и Орскомъ,

Г. Туркестанъ. Отъ г. Туркестана до ночлега на канавѣ Шурнакъ 21¹/₄ верста. Дорога, выходя изъ Туркестана въ сѣверо-западномъ направленіи, идетъ сначала 1¹/₂ версты между стѣнками садовъ до канавы Джинишке, а отсюда до мѣста ночлега по ровной и открытой мѣстности, поросшей кое-гдѣ солеными травами джантакомъ (колючка) и мія; первая составляетъ хорошій кормъ для верблюдовъ, а послѣдняя въ сухомъ видѣ порядочное топливо. На 8 верстѣ отъ города дорога переходитъ чрезъ рѣчку Карачикъ, которая, за исключеніемъ 15 весеннихъ дней въ году, когда вода въ ней стоитъ очень высоко, всегда удобопроходима въ бродъ; на 11-й верстѣ дорога пересѣкаетъ сухую рѣчку Карсакты, на 18-й-канаву Косъ-Мезгиль, по которой вода не всегда доходитъ до дороги, потому что выше разбирается на поля и на 22-й верстѣ канаву Шурнакъ (мѣсто начлега) съ хорошею чистою водою. На ночлегѣ у Шурнака корму для верблюдовъ очень мало, а топлива, корней джусана и кизяку, достаточно.

Канавы Шурнакъ (Сауранъ-арыкъ) Отъ канавы Шурнакъ до рѣчки Бишъ-арыкъ 35 верстѣ. Отъ канавы Шурнакъ-арыкъ дорога, отдѣлившись отъ почтовой, принимаетъ почти сѣверное направленіе и идетъ по ровной мѣстности, перерѣзанной сухими и мелкими лощинами; на 21-й верстѣ дорога пересѣкаетъ сухую рѣчку Майданъ-талъ, вода изъ которой отведена въ арыкъ того же названія, текущій параллельно руслу рѣчки и въ весьма близкомъ разстояніи отъ нея. На 26-й верстѣ дорога пересѣкаетъ довольно глубокую и сухую рѣчку Сатымъ-сай, на 34-й верстѣ пересѣкаетъ сухую рѣчку Бишъ-арыкъ съ крутыми, но невысокими берегами и далѣе чрезъ 1¹/₂ версты подходитъ къ канавѣ Бишъ-арыкъ, въ которую отведена также вся вода изъ выше-означенной рѣчки.

Дорога на этомъ переходѣ идетъ по ровной, солонцеватой мѣстности, изрѣдка переходя черезъ едва замѣтныя плоскія возвышен-

ности. Вся мѣстность между вышеозначенными ночлегами поросла травой джусаномъ, составляющимъ хорошій кормъ для верблюдовъ и кромѣ того корни этой травы служатъ хорошимъ топливомъ. На ночлегѣ у Бишъ-арыка джусану очень много, вода хорошая и въ большомъ количествѣ; топлива (джусану) также достаточно.

У Бишакъ-арыка отдѣляется караванная дорога въ Туркестанъ чрезъ селен. Бабай-курганъ, по которой всѣ проходящіе караваны изъ Тургая приходятъ въ Туркестанъ и выходятъ изъ него.

Рѣка Бишъ-арыкъ. Отъ Бишъ-арыка до родника Крачъ 23 версты. Дорога отъ Бишъ-арыка поднимается на плоскую возвышенность и до самого родника Крачъ идетъ по волнистой мѣстности, перерѣзанной сухими и неглубокими лощинами. На 9-й верстѣ отъ ночлега дорога пересѣкаетъ родникъ Діимбай, на 13-й—родникъ Токтамышъ-булакъ, около кладбища того же имени, и наконецъ, на 23-й верстѣ подходитъ къ роднику Крачъ. Во всѣхъ упомянутыхъ родникахъ вода хорошая и въ достаточномъ количествѣ, но лучший изъ всѣхъ сказанныхъ родниковъ, по качеству и изобилію воды, — родникъ Крачъ-булакъ (мѣсто ночлега); дорога между Бишъ-арыкомъ и Крачемъ идетъ по твердому каменистому грунту. Корму и растительнаго топлива у родника Крачъ вовсе нѣтъ.

Родники Крачъ-булакъ. Отъ родника Крачъ до рѣчки Джидели 28-мъ верстѣ; на всемъ этомъ разстояніи дорога идетъ по волнистой мѣстности, не представляющей, однако, никакихъ затрудненій при подъемахъ и спускахъ. На 11-й верстѣ дорога подходитъ къ родникамъ Кутту-кужа-булакъ съ хорошей водою; около родниковъ находится кладбище того же названія; на 20-й верстѣ дорога пересѣкаетъ сухую рѣчку Шалгая-Кельты, въ руслѣ которой съ правой стороны дороги имѣются родники съ хорошею водою. На 28-й верстѣ дорога подходитъ къ рѣчкѣ Джидели, русло которой также сухое, но въ немъ много хорошихъ и изобильныхъ водою родниковъ. Отъ Крача до рѣчки Шалгая дорога пролегаетъ по твердому каменистому грунту, а отъ Шалгая до рѣчки Джидели по солонцеватому и все это пространство покрыто мелкимъ кустарникомъ баялыча, между которыми попадаются небольшіе кустики саксаула. На ночлегѣ у рѣчки Джидели

дели воды очень много; топлива (мелкіе кусты баялыча и саксаула) изобильно и корму для верблюдовъ, джусану, тоже достаточно.

Рѣчка Джидели. Отъ рѣчки Джидели до родниковъ Мынь-булакъ 28 верстъ; дорога на этомъ пространствѣ идетъ по волнообразной мѣстности, изрѣдка пересѣченной широкими, но неглубокими логами; на 7-й верстѣ въ лѣвой сторонѣ отъ дороги, приблизительно въ $1\frac{1}{2}$ верстахъ, находится могила и родникъ Котанъ-булакъ съ хорошею водою; на 11-й верстѣ дорога пересѣкаетъ сухую рѣчку Арыстанды, берега которой усыяны кустами гребенщика. На 26-й верстѣ дорога спускается въ котловину Мынь-булакъ, въ которой разбросано множество родниковъ съ хорошею прѣсною водою. На всемъ переходѣ дорога идетъ по твердо-каменистому грунту, за исключеніемъ только весьма немногихъ мѣстъ въ ложицахъ, въ которыхъ грунтъ солонцеватый. На всемъ почти пространствѣ имѣется много баялычу. На ночлегъ воды много, баялычу для топлива также въ большомъ количествѣ, травы же для корму бываетъ очень много только въ весеннее время, но послѣ она вытравляется кочующими киргизами.

Родники Мынь - булакъ. Отъ родниковъ Мынь-булакъ до родниковъ Даутъ-казганъ $53\frac{1}{2}$ версты. Дорога отъ Мынь-булака къ родникамъ Даутъ-казганъ идетъ по отрогамъ Каратаускаго хребта между горами Кара—мурунъ и Діермень—тау; подъемы и спуски по отрогамъ не круты и не представляютъ никакихъ затрудненій; въ $16\frac{1}{2}$ верстахъ въ правой сторонѣ отъ дороги подъ горой Діермень-тау имѣются два родника того же названія, изъ коихъ въ одномъ вода горьковато-солонватая, а въ другомъ хорошая только въ небольшомъ количествѣ и можетъ быть достаточно для весьма небольшой проходящей команды, примѣрно человекъ въ 200, безъ вьючныхъ животныхъ; если же расчислить оба родника, то можно расчитывать и на большее количество воды. Съ 22-й версты отъ ночлега дорога въ нѣсколькихъ мѣстахъ проходить по гладкимъ солонцамъ, а съ 37-й версты дорога, отдѣлившись отъ тропинки, ведущей къ колодцу Акъ-кудукъ, замѣтно измѣняетъ свое прежнее сѣверное направленіе на сѣверозападъ и вплоть до Даутъ-казганъ-тау идетъ по солонцу между небольшими песчаными бугорками, поросшими сакс-

ауломъ. На 47-й верстѣ дорога снова входитъ въ горы Даутъ-казганъ, по коимъ тянется до самыхъ родниковъ, находящихся по выходѣ изъ вышеозначенныхъ горъ. За исключеніемъ вышеописанныхъ солонцовъ, дорога на этомъ переходѣ идетъ все время по каменистому грунту. На почлегѣ у родниковъ Даутъ-казганъ травы для корму вовсе нѣтъ, топлива (кусты баялычу) немного, а воды въ родникахъ достаточно для отряда въ 800 человекъ, со всѣми вьючными животными при немъ находящимися.

Примѣчаніе: Въ виду того, что переходъ отъ Мынъ-булака къ родникамъ Даутъ-казганъ чрезвычайно большой, необходимо забирать съ собой съ Мынъ-булака воды столько, сколько окажется возможно, по имѣющейся посудѣ; часть истраченной воды на первой трети перехода можно пополнить изъ родника Діермень-булакъ. Въ жаркіе дни полезнѣе дѣлать переходъ этотъ ночью.

Родники Даутъ-казганъ. Отъ родниковъ Даутъ-казганъ до озера Теле-куль 44 версты; дорога между означенными ночлегами проходитъ по совершенно ровной, солонцеватой мѣстности, поросшей рѣдкимъ кустарникомъ саксаула и баялыча; приближаясь къ Теле-кулю кусты саксаула начинаютъ показываться рѣже и, наконецъ, не доходя 7 верстъ до озера, саксаула уже вовсе нѣтъ. На ночлегѣ травы для корму много, топлива (баялычу) тоже достаточно. Вода въ озерѣ нѣсколько солоновата.

Ночлегъ на южномъ берегу озера Теле-куля. Отъ ночлега на южной сторонѣ до ночлега на сѣверной сторонѣ озера Телекуля 40 верстъ; отъ ночлега на южной сторонѣ озера Телекуля дорога принимаетъ сѣверозападное направленіе и тянется вдоль разлива озера по ровной, солонцеватой мѣстности, густо поросшей саксауломъ и гребеньщикомъ; на 30-й верстѣ дорога подходит къ узкому мѣсту разлива озера Теле-куль, чрезъ которое устроена плотина *) длиною около 25 сажень, служащая для переправы на сѣверную сторону озера Телекуля. Отъ переправы до

*) Плотина устроена 15-го іюня 1874 года безсрочно-отпускными нижними чинами, слѣдовавшими изъ г. Ташкента. Она сдѣлана изъ имѣющагося на берегу озера саксаула и гребеньщика; на устройство ея употреблено 3 часа времени. Такъ какъ весен-

мѣста ночлега дорога на разстояніи (10 верстѣ) идетъ вдоль сѣвернаго берега озера въ восточномъ направленіи. На ночлегѣ на сѣверной сторонѣ озера луговой травы для корма—много, топлива нѣтъ; вода въ озерѣ прѣсная.

Ночлегъ на сѣверной сторонѣ озера Теле-куля. Отъ ночлега на сѣверной сторонѣ озера Теле-куля до родниковъ Камышъ-булакъ 71 верста. Пройдя отъ озера 12 верстѣ въ сѣверовосточномъ направленіи, выходятъ на настоящую караванную дорогу, ведущую до родниковъ Камышъ-булакъ; на 42-й верстѣ дорога спускается съ плоской ровной возвышенности въ котловину озера Арысь съ самосадочною солью; на 54-й верстѣ дорога идетъ мимо 3-хъ колодцевъ Кара-кудукъ, находящихся у самаго берега озера Арысь; вода въ колодцахъ Кара-кудукъ очень солонa и той немного, такъ что можетъ быть достаточно только для 200 человекъ безъ вьючныхъ животныхъ; на 56-й верстѣ въ правой сторонѣ отъ дороги также у берега озера имѣются родники Тузъ-булакъ съ горько-соленою водою, коей также не очень много; на 65-й верстѣ дорога проходитъ около горькосоленаго родника Кыль-булакъ, откуда замѣтно поворачивъ на лѣво, направляется по рыхлому солонцу къ роднику Камышъ-булакъ (мѣсто начлега); отъ самаго озера Теле-куля до спуска въ котловину Арысь дорога проходитъ по ровной возвышенности глинистаго грунта, смѣшаннаго съ мелкою галькою; возвышенность эта покрыта рѣдкимъ кустарникомъ баялыча; спустившись въ котловину, дорога идетъ по солонцу, перерѣзанному во многихъ мѣстахъ солеными грязями, которые бывають трудно-проходимы весною; отъ колодцевъ Кара-кудукъ до родника Кыль-булакъ, на разстояніи почти 11 верстѣ, дорога проходитъ по глубокимъ пескамъ между барханами, поросшими саксауломъ. На ночлегѣ у родниковъ Камышъ-булакъ воды много;

нимъ напоромъ воды упомянутая плотина можетъ быть повреждена или даже вовсе снесена, вслѣдствіе чего неминуемо придется наводить новую; то обстоятельство это необходимо имѣть въ виду начальникамъ, сопровождающимъ маршевыя команды, дабы они, при выступленіи изъ Ташкента, заасались необходимымъ количествомъ кетменей, которые, кромѣ того, необходимы на нѣкоторыхъ ночлегахъ для расчистки родниковъ и колодцевъ.

на вкусъ она солоноватая; около родниковъ имѣется немного зеленого камышу, составляющаго кормъ для лошадей и вьючныхъ животныхъ; топлива нѣтъ. Переходъ въ 71 версту отъ озера Телекуль до родниковъ Камышъ-булакъ, по громадному безводному разстоянію, очень труденъ какъ для людей, такъ и для вьючныхъ животныхъ и требуетъ ночнаго движенія, во время котораго не такъ скоро утомляются верблюды, а также люди меньше терпятъ отъ жажды; верблюды должны двигаться безостановочно 21 часъ времени; необходимо запастись на дорогу водой.

Родники Камышъ-булакъ. Отъ родника Камышъ-булака до Сары-булака 28¹/₂ верстъ. Дорога между означенными родниками проходитъ сначала 7 верстъ по рыхлому солонцу, изрѣзанному соленою грязью, а далѣе, до мѣста ночлега, т. е. до Сары-булака, по солонцевато-песчаному грунту, поросшему кустами баялыча и саксаула; на 8 и 9 верстѣ отъ ночлега встрѣчается множество, разбросанныхъ по обѣимъ сторонамъ дороги, родниковъ, изъ коихъ нѣкоторые съ прѣсною, а другіе съ горько-соленою водою; низменность, въ которой находятся означенные родники, покрыта хорошею луговою травою; на 24-й верстѣ въ лѣвой сторонѣ отъ дороги имѣется небольшой родничекъ съ сѣрнистою водою. Въ родникѣ Сары-булакъ вода чистая, сѣрнисто-железистая и на вкусъ горьковатая; кормъ для верблюдовъ на ночлегъ составляетъ джусанъ; топлива очень много (саксаулъ и баялычъ).

Родники Сары-булакъ. Отъ родниковъ Сары-булакъ до рѣчки Эспе-сай 31¹/₂ верста. Дорога отъ Сары-булака къ рѣчкѣ Эспе проходитъ по ровной мѣстности, пересѣченной въ 3-хъ мѣстахъ широкими логами; на 15-й верстѣ отъ ночлега дорога проходитъ возлѣ родника Кутынъ-булакъ съ горькою водою; на всемъ переходѣ встрѣчается очень много баялычу и саксаулу. Въ руслѣ ручья Эспе-сай проточной воды нѣтъ, но родниковъ и копаней съ хорошею прѣсною водою очень много; чтобы добыть въ руслѣ воды достаточно копнуть нѣсколько разъ кетменемъ и тотъ часъ же показывается свѣжая прѣсная вода; киргизы докапываются до воды даже безъ помощи всякаго инструмента—руками. Долина рѣчки Эспе, шириною около полуверсты, покрыта мелкимъ зеленымъ чіемъ, составляющимъ очень хорошій кормъ для лошадей и верблюдовъ; топлива (саксаулъ и баялычъ) много.

Ручей Эспе-сай. Отъ рѣчки Эспе, до родниковъ Тузь-булакъ 22¹/₂ версты. Дорога между означенными ночлегами идетъ по совершенно ровной мѣстности солонцеватаго грунта и только на 17 верстѣ начинается пересѣкать плоскіе отроги отъ возвышенности Сандыкъ-тау, по которымъ не очень круто поднимается къ мѣсту ночлега, т. е. къ родникамъ Тузь-булакъ. На ночлегѣ всѣхъ родниковъ 4-е, изъ коихъ два находятся въ той ложинѣ, по которой поднимается дорога, а остальные въ 400 саженьяхъ въ лѣвой сторонѣ отъ дороги въ другой ложинѣ; всей воды въ 4-хъ родникахъ Тузь-булакъ можетъ быть довольно для команды въ количествѣ около 800 человѣкъ, безъ вьючныхъ животныхъ; вкусъ воды въ родникахъ горькій. На ночлегѣ кормъ для верблюдовъ хорошій и топлива (баяличу) достаточно.

Родники Тузь - булакъ (Сандыкъ). Отъ родниковъ Тузь-булакъ до ночлега на рѣчкѣ Калмакъ - кырганъ 31 верста. Между родниками Тушь-булакъ и рѣчкой Калмакъ-кырганъ дорога проходить по плоской возвышенности твердопесчаного грунта; по дорогѣ попадаются небольшія площади съ кустами баяличу. На 6-й верстѣ дорога пересѣкаетъ широкую ложину Акъ-сай, а на 7-й проходитъ между двумя колодцами Косъ-кудукъ съ горькою водою; на 34-й верстѣ дорога спускается къ мѣсту ночлега въ долину рѣчки Калмакъ-кырганъ. Вода въ рѣчкѣ Калмакъ-кырганъ не имѣетъ сплошнаго теченія, а прерываясь, остается только въ глубокихъ котловинахъ русла въ видѣ небольшихъ продолговатыхъ озеръ и сохраняется въ продолженіи всего года. Въ упомянутыхъ котловинахъ водится очень много рыбы (караси) Вся долина рѣчки Калмакъ-кырганъ поросла зеленымъ джусаномъ, составляющимъ очень хорошій кормъ для лошадей, верблюдовъ и барановъ, вслѣдствіе чего по рѣчкѣ разбросано много киргизскихъ ауловъ, рода Джапаса; мелкіе кусты кукпека и джантала (колючка), покрывающіе долину рѣчки Калмакъ-кырганъ, служатъ хорошимъ топливомъ.

Рѣчка Калмакъ-кырганъ (Белеудты). Отъ рѣчки Калмакъ-кырганъ до рѣчки Мулдырь 34¹/₂ версты. Отъ мѣста ночлега на рѣчкѣ Калмакъ-кырганъ, дорога идетъ сначала по долинѣ названной рѣчки, а на 6-й верстѣ поднимается по весьма пологой покатости; на 7-й верстѣ дорога пересѣкаетъ неглубокую ложину,

на 17-й переходить чрезъ сухую рѣчку Міюръ и на 35-й верстѣ подходитъ къ мѣсту ночлега на рѣчкѣ Мулдырь. По дорогѣ на этомъ переходѣ не имѣется почти никакой растительности, исключая только долины сухой рѣчки Міюръ, въ которой растетъ луговая трава. На ночлегѣ вода хорошая и въ большомъ количествѣ; корму (джусана и луговой травы) много, топлива (корни сухаго джусана) немного.

Рѣчка Мулдырь (Буланты). Отъ рѣчки Мулдырь до рѣчки Кугаладжаръ 46½ верстѣ. Отъ мѣста ночлега на Мулдырь, дорога не круто поднимается на незначительную высоту и на 5-й верстѣ переходитъ чрезъ узкій, но глубокій сухой оврагъ; на 22-й верстѣ пересѣкаетъ сухую лощину; на 24-й верстѣ съ правой стороны и на 27-й съ лѣвой, дорога проходитъ мимо двухъ луговыхъ полянъ, поросшихъ ковылемъ; на 31-й верстѣ дорога переходитъ чрезъ оврагъ Талды-сай, въ которомъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ, съ лѣвой стороны дороги, сохраняется въ продолженіе всего лѣта снѣговая вода, у которой караваны часто останавливаются на ночлегъ. Въ тѣ года, когда зимою бываетъ много снѣгу, лѣтомъ, въ оврагѣ Талды-сай остается очень много воды; далѣе дорога, перейдя на 34, 37 и 39-й верстахъ, три мелкихъ лощины, впадающія въ сухой оврагъ Терескень-сай, подходитъ на 47-й верстѣ къ рѣчкѣ Кугаладжаръ, мѣсту ночлега; на всемъ переходѣ между рѣчками Мулдыромъ и Кугаладжаромъ дорога идетъ по твердопесчаному грунту, поросшему мелкимъ джусаномъ и только изрѣдка кое-гдѣ попадаются мелкіе кусты баялыча. На мѣстѣ ночлега у рѣчки Кугаладжаръ въ руслѣ ея имѣется множество родниковъ съ большимъ количествомъ воды, но сплошнаго теченія нѣтъ; травы для корму очень много, топлива же имѣется немного (корни джусана).

Рѣчка Кугаладжаръ (Жимикъ). Отъ рѣчки Кугаладжаръ до рѣчки Каргала 41 верста. Дорога отъ мѣста ночлега поднимается по крутому берегу рѣчки Кугаладжаръ на плоскую возвышенность, по которой идетъ до самаго мѣста ночлега; на переходѣ этомъ дорога пересѣкаетъ нѣсколько мелкихъ лощинъ, покрытыхъ ковылемъ. Вся мѣстность между рѣчками Кугаладжаромъ и Каргалой ровная, твердопесчаного грунта и поросшая мелкимъ джусаномъ. Мѣсто ночлега на рѣчкѣ Каргалѣ весьма удобное: вода въ ней очень хорошая, долина ея покрыта многими хорошими травами (джусаномъ, мелкимъ камышемъ и аржанникомъ), составляющими хорошій кормъ для ло-

шадей и въючныхъ животныхъ; топлива немного (корни джусана). Въ рѣчкѣ Каргалѣ чрезвычайно много рыбы (сорошка и окуни).

Рѣчка Каргала. Отъ рѣчки Каргалы до рѣчки Кайдагулъ 31-а верста. Отойдя $\frac{1}{2}$ версты отъ Каргалы, дорога пересѣкаетъ рукавъ отъ упомянутой рѣчки и незамѣтно поднимается изъ долины на плоскую возвышенность; на 14-й верстѣ дорога переходитъ чрезъ оврагъ Кудукты-сай, впадающій, въ лѣвой сторонѣ отъ дороги, въ котловину Каракуль, въ коей иногда сохраняется весенняя вода въ продолженіе всего лѣта; въ правой же сторонѣ около дороги въ оврагъ Кудукты-сай имѣется неглубокій колодезь съ прѣсною водою; далѣе на 18, 25 и 29-й верстахъ дорога проходитъ около небольшихъ котловинъ, въ которыхъ также иногда остается очень много весенней воды; вышеозначенныя ямы покрыты аржаникомъ и мелкимъ зеленымъ камышемъ. Между рѣчками Каргалой и Кайдагуломъ дорога идетъ по ровной мѣстности твердопесчаного грунта; по дорогѣ попадаетъ очень много ковылю. Рѣчка Кайдагулъ (мѣсто ночлега) имѣетъ сплошное теченіе только весною, въ остальное же время года остаются въ руслѣ озерки съ хорошею прѣсною водою. Корму на ночлегѣ очень много и хорошаго качества; топлива нѣтъ.

Рѣчка Кайдагулъ. Отъ рѣчки Кайдагулъ до ночлега на юго-западной оконечности озера Баше-куль 21-а верста. Отъ мѣста ночлега на Кайдагулѣ дорога идетъ къ озеру Баше-куль по волнообразной мѣстности, наполненной мелкими котловинами, изъ коихъ большая часть покрыта аржаникомъ; дорога на всемъ переходѣ протекаетъ по глинистому грунту, поросшему джусаномъ и рѣдкимъ ковылемъ; на 14-й верстѣ, въ правой сторонѣ отъ дороги, имѣются копанн съ прѣсною водою. Вода въ озерѣ Баше-куль прѣсная; по берегамъ его имѣется очень много луговой травы и камышу для корма верблюдовъ и лошадей; для топлива въ лѣтнее время имѣется кизякъ, а осенью и зимою много камышу. На озерѣ Баше-куль киргизы имѣютъ свои зимовки.

Озеро Баше-куль. Отъ озера Баше-куль до рѣчки Джаланчикъ 57 $\frac{1}{2}$ верстъ. Дорога отъ Баше-куля до самаго мѣста ночлега, т. е. до рѣчки Джаланчика, идетъ по болотистой мѣстности, наполненной множествомъ котловинъ, изъ коихъ большая часть покрыта луговою травою и мелкимъ камышемъ. Въ упомянутыхъ котловинахъ весною имѣется вода. Начиная съ 14 до 31-й версты, дорога идетъ по пескамъ.

между которыми попадаются довольно рыхлыя мѣста. На 31 и 34-й верстахъ дорога пересѣкаетъ двѣ глубокия лощины, впадающія, въ лѣвой сторонѣ отъ дороги, въ низменность Сазанбай съ соленою грязью; исключая 17-ти верстѣ песчаного мѣста на этомъ переходѣ, дорога все время пролегаетъ по твердопесчаному грунту, покрытому аржанникомъ. На 58-й верстѣ дорога отлого спускается къ рѣчкѣ Джаланчикъ (мѣсту ночлега). Въ Джаланчикѣ вода проточная, чистая; берега рѣчки поросли луговою травой и мелкимъ зеленымъ камышемъ; растительнаго топлива на ночлегѣ нѣтъ. Въ Джаланчикѣ очень много рыбы (щука большихъ размѣровъ, сорошка и окуни).

Примѣчаніе: по рассказамъ киргизъ, караваны не дѣлаютъ въ одинъ день этотъ переходъ въ 57½ верстѣ, а останавливаются для ночлега на колодцахъ Сазанбай-кудукъ, въ 30-ти верстахъ отъ озера Баше-куль; хотя дѣйствительно колодцы имѣются, но воды въ нихъ очень мало и она дотого горькосолена и протухша, что проходящимъ командамъ не слѣдуетъ рассчитывать на эти колодцы, а двигаться прямо съ озера Баше-куль на рѣчку Джаланчикъ.

Рѣчка Джаланчикъ. Отъ рѣчки Джаланчикъ до копаней Батпа-кудукъ 34½ версты. Перейдя съ мѣста ночлега рѣчку Джаланчикъ по глубокому и топкому броду, дорога поднимается на нагорную возвышенность названной рѣчки и на 4-й верстѣ, спустившись въ слонцеватую низменность, проходитъ около продолговатой котловины съ водой, оставляя ее въ правой сторонѣ; на 7-й верстѣ дорога проходитъ около бугра съ могилою Саралы-тамъ; на 11 и 12-й верстахъ дорога идетъ съ лѣвой стороны озера Кара-тузъ съ самосадочною солью; на 29-й верстѣ дорога, поднявшись на плоскую возвышенность, вскорѣ спускается къ соленому озеру Батпа-карасу, вдоль сѣверовосточнаго берега котораго подходитъ къ лощинѣ, съ копанями Батпа-кудукъ (мѣсту ночлега). Дорога на этомъ переходѣ пролегаетъ по слонцеватой, почти голой, мѣстности. На ночлегѣ копаней много, но съ водою только 5; вода въ колодцахъ хорошая, можетъ достать ее на 1 тыс. человекъ безъ вычужныхъ животныхъ, которыхъ поятъ въ близъ лежащемъ озерѣ Батпа-карасу, вода котораго къ употребленію людямъ негодна; воду изъ копаней достаютъ безъ помощи веревки. Корму при копаняхъ достаточно; топлива нѣтъ.

Копани Батпа-кудукъ (въ лощинѣ при впаденіи ея въ озеро Батпа-карасу). Отъ ночлега на копаняхъ Батпа-кудукъ до рѣчки Ка-

бырга 36½ верстѣ. Дорога между означенными пунктами идетъ по волнообразной мѣстности, наполненной котловинами и озерами. На 8-й верстѣ отъ ночлега, въ лѣвой сторонѣ отъ дороги, находится большая луговина Чубты-куль, въ которой весною бываетъ много воды, но лѣтомъ высыхаетъ и котловина эта покрывается хорошою луговою травою; въ 17-ти верстахъ дорога пересѣкаетъ ложину, соединяющую озера Алакуль и Чукуръ-куль; послѣднее находится въ 4-хъ верстахъ правѣе дороги около могилы Асанъ-Илимесъ; по берегамъ Чукуръ-куля киргизы занимаются посѣвами пшеницы и проса; на 28-й верстѣ дорога пересѣкаетъ широкую солено-грязную ложину, выходящую около самой дороги изъ озера съ самосадочною солью. Вся мѣстность между копанями Батпа и рѣчкою Кабырга глинисто-слонцева-таго грунта и покрыта джусаномъ и ковылемъ; встрѣчающіяся же по дорогѣ котловины, большею частію, поросли луговыми травами. Вода въ р. Кабыргѣ хорошая; джусанъ и мелкій зеленый камышъ по берегамъ рѣчки составляютъ хорошій кормъ для вьючныхъ животныхъ; топлива (корни джусана) достаточно.

Рѣчка Кабырга. Отъ мѣста ночлега на рѣчкѣ Кабыргѣ, дорога идетъ сначала 1½ версты въ сѣверовосточномъ направленіи по лѣвому берегу упомянутой рѣчки, потомъ переходитъ на правый берегъ ея по пересохшему мѣсту русла и круто поворачиваетъ на западъ, послѣ чего на 3-й верстѣ отъ ночлега незамѣтно спускается въ луговую долину рѣки Тургай; на 8-й верстѣ дорога дѣлаетъ крутой поворотъ на сѣверозападъ и съ этого мѣста до рѣки Тургай, на протяженіи 6 верстѣ, проходитъ по поемнымъ лугамъ, на которыхъ иногда весенняя вода остается на продолжительное время, какъ на примѣръ, до половины іюля мѣсяца; но такое продолжительное пребываніе воды въ долинѣ Тургай бываетъ очень рѣдко, а большею частію вода сбывается къ 1-му іюня. Не доходя одной версты до города, дорога переходитъ рѣку Тургай по хорошо устроенному деревянному мосту, который наводится всегда около конца мая мѣсяца; со времени же разлитія рѣки Тургай до навода моста, переправа производится на паромѣ, въ 5-ти верстахъ выше города; паромъ содержится киргизами. Когда рѣка Тургай находится въ берегахъ, то ширина ея простирается отъ 15 до 25 сажень, глубина же незначительна; вода въ рѣкѣ Тургаѣ отличная. Проходящія команды для ночлега располагаются на правомъ берегу рѣки у моста. Въ рѣкѣ Тургаѣ очень много рыбы (щука, окунь,

язь и карась), ловля которой составляет почти главнѣе занятіе жителей города. Отъ рѣчки Кабырга до Тургая 15¹/₄ верстѣ. Дворовъ въ г. Тургаѣ 28.

Г. Тургай. Отъ г. Тургая до копаней Кошелака 30¹/₂ верстѣ. Дорога отъ г. Тургая до копаней Кошелака идетъ почти по ровной мѣстности твердopесчаного грунта, поросшаго хорошими травами; на первыхъ 5-ти верстахъ отъ города дорога пересѣкаетъ 5 неглубокихъ лощинъ; на 28-й верстѣ, лощину Карасай, по которой въ двухъ верстахъ правѣе дороги разбросано много прѣсныхъ колодцевъ, при которыхъ стоитъ нѣсколько ауловъ; на 25-й верстѣ у самой дороги, въ правой сторонѣ, имѣется также много копаней Кугъ-айгырь съ прѣсною водою; на 31-й верстѣ дорога подходитъ къ копанямъ Кошелака (мѣсту ночлега), разбросаннымъ въ хорошей луговой котловинѣ у подошвы песчаного бугра. На ночлегѣ копаней очень много и вода въ нихъ прѣсная, но всѣ они требуютъ расчистки; хотя зимующіе здѣсь киргизы и расчищаютъ ихъ осенью, но въ продолженіе зимы они снова засариваются и остаются въ такомъ положеніи въ продолженіе всего лѣта. Такъ какъ вода въ этихъ колодцахъ отстоитъ отъ поверхности земли не болѣе какъ на 1¹/₂ и 2 аршина, то на расчистку ихъ проходящими командами достаточно употребить около ¹/₂ часа времени; корму для верблюдовъ и лошадей очень много; растительнаго топлива нѣтъ.

Копани Кошелака. Отъ копаней Кошелака до ночлега на правомъ берегу рѣчки Улькайка 36 верстѣ. Отъ Кошелака къ рѣчкѣ Улькайка дорога идетъ почти въ западномъ направленіи, по волнообразной мѣстности, наполненной котловинами; на 10-й верстѣ пересѣкаетъ лощину Чукуръ-Карасай, въ которой съ лѣвой стороны дороги имѣется много прѣсныхъ колодцевъ; на 18 и 19-й верстахъ дорога идетъ чрезъ большую луговину, затопляемую весною отъ разлива рѣчки Кабырги и доставляющую киргизамъ богатое сѣнокошеніе; на 23-й верстѣ дорога переходитъ удобнoпроходимую въ бродѣ рѣчку Улькайка и отсюда замѣтно измѣняетъ свое направленіе на сѣверозападъ; послѣ переправы дорога направляется вдоль Улькайка по правому его берегу и на 14-й верстѣ отъ брода поворачиваетъ къ мѣсту ночлега. Грунтъ земли на этомъ переходѣ твердopесчаный, поросшій джусаномъ, аржаникомъ и ковылемъ. Вода въ Улькайка прѣсная, корму на ночлегъ достаточно, топлива нѣтъ.

Ночлегъ на правомъ берегу рѣчки Улькайка. Отъ ночлега на Улькайка до рѣчки Карабутака дорога идетъ вдоль Улькайка,

оставляя его въ правой сторонѣ отъ одной до 2½ верстѣ; только на 39-й верстѣ она снова подходитъ къ самой рѣчкѣ, которую тотчасъ же опять оставляетъ. Дорога на этомъ переходѣ пересѣкаетъ много незначительныхъ лощинъ, идетъ по едва замѣтной волнистой мѣстности твердопесчаного грунта, поросшаго джусаномъ, аржанникомъ и ковылемъ; на ночлегѣ при Карабутахъ вода прѣсная, травы (ковыль и аржаникъ) для верблюдовъ и лошадей очень много; топлива нѣтъ.

Ночлегъ на рѣчкѣ Карабутахъ, недалеко отъ впаденія ея въ Улькайка. Отъ ночлега на рѣчкѣ Карабутахъ до рѣчки Терисъ-бутахъ, дорога продолжаетъ свое направленіе по отлогой покатости, вдоль праваго берега Улькайка; въ 16-ти верстахъ отъ Кара-бутака дорога переходитъ въ бродъ мелководную рѣчку Джантай, берега которой у переправы довольно обрывисты; на 22-й верстѣ дорога пересѣкаетъ сухія лощины Койлибай-сай и на 25-й Кызы-сай. Грунтъ земли на этомъ переходѣ твердопесчаный; вся мѣстность покрыта хорошимъ ковылемъ и аржаникомъ. На ночлегѣ при рѣчкѣ Терисъ-бутахъ вода хорошая, ковылю для корму весьма много; топлива нѣтъ.

Рѣчка Терисъ-бутахъ. Дорога отъ Терисъ-бутака къ озеру Акъ-чакты идетъ почти по ровной мѣстности твердопесчаного грунта, покрытаго отличными травами: ковылемъ и аржаникомъ; на 8-й верстѣ дорога пересѣкаетъ одну изъ лощинъ, составляющихъ верховье рѣчки Улькайка; на 26-й верстѣ дорога спускается въ низменность и подходитъ къ небольшому озеру Акъ-чакты, мѣсту ночлега; вода въ озерѣ очень хорошая, берега его покрыты луговой травой, а вся окрестная мѣстность отличнымъ ковылемъ; топлива нѣтъ.

Примѣчаніе: Вокругъ озера Акъ-чакты имѣется очень много щавелию.

Озеро Акъ-чакты. Отъ начлега на озерѣ Акъ-чакты дорога проходитъ первыя четыре версты по низменности, наполненной небольшими прѣсными озерками и луговыми котловинами; въ 4-хъ верстахъ пересѣкаетъ широкую лощину Акъ-чакты, въ которой иногда сохраняется долго снѣговая вода; на 10-й верстѣ, въ лѣвой сторонѣ, близъ дороги имѣются прѣсныя копани Акъ-чакты; на 27-й верстѣ дорога почти незамѣтно спускается въ обширную котловину, вмѣщающую въ себѣ большое озеро Айке-куль, которое лежитъ въ 1½ верстахъ въ правой сторонѣ отъ дороги; по берегамъ Айке-куля въ окрестностяхъ его киргизы накашиваютъ очень много сѣна. На 33-й верстѣ дорога подходитъ къ мѣсту ночлега, небольшому озеру Дауль-куль. Дорога на

описанномъ переходѣ пролегаетъ по совершенно ровной мѣстности, сплошь покрытой отличнымъ ковылемъ; въ озерѣ Даулъ-куль вода немного солоновата и, по словамъ киргизъ, иногда высыхаетъ; ковылю для корму на мѣстѣ ночлега очень много; топлива, кромѣ кизяку, нѣтъ.

Озеро Даулъ-куль. Дорога отъ озера Даулъ-куль къ рѣчкѣ Казанчи-карасу, принявъ западное направленіе, идетъ сначала по ровной мѣстности, а на 11-й верстѣ незамѣтно поднимается на плоскую возвышенность; на 17-й верстѣ отъ ночлега дорога проходитъ около незначительнаго озера Джиланъ-куль, которое почти сплошь покрыто камышемъ. На 23-й верстѣ, въ лѣвой сторонѣ отъ дороги, лежитъ также небольшое озеро Чукуръ-куль; на 30-й верстѣ дорога спускается къ озеру Джиты-куль (Челкаръ), которое огибаетъ съ южной стороны и такимъ образомъ въ сѣверозападномъ направленіи подходитъ на 39-й верстѣ къ мѣсту ночлега. Дорога отъ Даулъ-куля къ рѣчкѣ Казанчи-карасу проходитъ по твердопесчаному грунту, поросшему отличнымъ ковылемъ. На ночлегѣ при рѣчкѣ Казанчи вода хорошая; по берегамъ рѣчки очень много луговыхъ и ковыльныхъ мѣстъ; топлива нѣтъ.

Рѣка Казанчи-карасу (недалеко отъ впаденія ея въ озеро Джитыкуль (Челкаръ). Отъ ночлега на рѣчкѣ Казанчи-карасу дорога, отойдя 7 верстъ вдоль праваго берега названной рѣчки, оставляетъ въ правой сторонѣ маленькое озерко Кара-су, дающее начало рѣчкѣ Казанчи; далѣе на 26-й верстѣ дорога незамѣтно поднимается на плоскую возвышенность, отдѣляющую верховье рѣчки Кокпекты отъ Джиты-кульской низменности и вскорѣ спускается вдоль одной сухой лощины къ мѣсту ночлега, гдѣ упомянутая лощина соединяется съ другою водною и, соединившись вмѣстѣ, составляютъ начало рѣки Кокпекты. Дорога на этомъ переходѣ пролегаетъ по ровной мѣстности твердопесчанаго грунта, поросшаго отличнымъ ковылемъ; кромѣ того по дорогѣ встрѣчается очень много луговинъ; на ночлегѣ при рѣчкѣ Кокпекты вода отличная, луговой тровы и ковылю весьма много; топлива нѣтъ.

Рѣчка Кокпекты.— Отъ ночлега на рѣчкѣ Кокпекты дорога къ Алынъ-саю идетъ сначала вдоль лѣваго берега Кокпекты и на 8-й верстѣ, перейдя названную рѣчку, по удобному броду, направляется далѣе по волнистой мѣстности, пересѣченной мелкими лощинами; на 19-й верстѣ дорога, также по удобному броду, переходитъ рѣку Ку-

макъ и до самаго мѣста ночлега идетъ по такой же мѣстности, какъ на первой половинѣ перехода. Хотя на этомъ переходѣ пересѣкающихъ дорогу лощинъ очень много, но онѣ нисколько не затрудняютъ движенія. Вся мѣстность между рѣчками Кокпекты и Алынъ-саемъ твердопесчаного грунта, и покрыта роскошнымъ ковылемъ. На ночлегѣ при Алынъ-сай вода хорошая, ковылю для корму очень много, а топлива нѣтъ.

Примѣчаніе: на 7-й верстѣ отъ ночлега на Кокпектахъ отдѣляется вѣтвь прежняя транспортная дорога, которая гораздо кружнѣе настоящей.

Рѣчка Алынъ-сай. На переходѣ между рѣчками Алынъ-саемъ и Акъ-джаромъ дорога идетъ по весьма волнистой мѣстности, пересѣкая очень много незначительныхъ овражковъ и лощинъ, идѣлая при этомъ, для удобнаго перехода ихъ, замѣтныя извилины; на 10-й верстѣ отъ ночлега дорога пересѣкаетъ рѣчку Исанбай, на 14-й—Исебай и на 21-й—Кутебай. Всѣ 3 рѣчки маловодны и потому удобопроходимы во всякое время года въ бродѣ; грунтъ земли на описанномъ переходѣ глинистый и вся мѣстность покрыта ковылемъ и аржаникомъ; на ночлегѣ при рѣчкѣ Акъ-джарѣ вода хорошая, корму для верблюдовъ и лошадей много, а топлива нѣтъ.

Рѣчка Акъ-джаръ. Дорога отъ рѣчки Акъ-джара къ заливу Кара-су проходитъ почти по ровной мѣстности и только на половинѣ перехода поднимается на незначительную высоту, съ которой вскорѣ спускается въ долину рѣки Ори. На 11-й верстѣ отъ мѣста ночлега дорога проходитъ около небольшого озера Куянъ-куль; на 24-й верстѣ проходитъ правѣе озера Джалтыръ-куль, въ которомъ иногда вода пересыхаетъ. Вода на ночлегѣ при заливѣ Кара-су очень хорошая; корму для верблюдовъ и лошадей много, а топлива нѣтъ.

Кара-су (заливъ отъ рѣки Ори). Отъ залива Кара-су до города Орска 27 верстѣ. Отъ залива Кара-су дорога къ городу Орску идетъ по долинѣ рѣки Ори, почти сплошь засѣянной пшеницей, просомъ и огородными овощами; на 21-й верстѣ дорога незамѣтно поднимается на незначительную высоту, съ которой тотчасъ-же опять спускается въ низменность, омываемую рѣками Ураломъ и Орью; на означенной мѣстности разбросанъ городъ Орскъ, имѣющій около 2 тыс. домовъ. Всѣ проходящія команды для ночлега располагаются по квартирамъ.

МАРШРУТЪ

Отъ ур. Бишь-таша (въ долині Таласа) къ Андигану (по Каульбарсу).

Отъ Аулие-ата до Бишь-таша, въ долині Таласа, разстояніе около 115 верстъ по очень хорошей, вполне колесной дорогѣ. Кормъ, вода и топливо (кызякъ) въ изобиліи.

Ночлегъ 2 вер-
сты ниже устья
р. Терекъ-су въ р. Верст.
Бишь-ташъ на лѣ-
вомъ берегу послед-
ней.

- 24 Дорога переходитъ черезъ р. Бишь-ташъ (глубокий бродъ) и вступаетъ въ скалистое и тѣсное ущелье; выйдя изъ ущелья, слѣдуетъ широкою долиною, пересѣкая нѣсколько неглубокихъ овраговъ съ крутыми каменистыми берегами и, наконецъ, по неглубокому броду снова переходитъ на лѣвый берегъ рѣки и идетъ имъ до ночлега.

Вблизи ночлега кусты арчи.

Южный склонъ
пер. Терекъ-бель,
на берегу рѣки то-
го имени, верстъ 5
ниже перевала.

- 12 Дорога у устья сѣв. Терекъ-су раздваивается: 1-я идетъ вверхъ по Бишь-ташу къ пер. того же имени на Кетмень-тюбе; 2-я идетъ вверхъ по Терекъ-су на перев. того же имени. Около вершины этого перевала подъемъ крутъ и тропа идетъ осыпями. Спускъ (на протяженіи 1 версты) очень крутъ. Далѣ тропы входятъ въ еловый лѣсъ.

Ночлегъ весьма удобный.

Сліяніе р. Кур-
ганъ-су съ рѣкою
Узунъ-Ахматъ.

- 16 Дорога идетъ лѣсами, сперва узкимъ ущельемъ р. юж. Терекъ-су, а потомъ внизъ по руслу Узунъ-Ахматъ, затѣмъ подымается на высокой лѣвый берегъ рѣки и пролегаетъ по извилистому узкому карнизу до ночлега.

Устье р. Аякъ-
тыка въ Узунъ-Ах-
матъ.

- 21 Дорога идетъ лѣвымъ берегомъ Узунъ-Ахматъ опасными карнизами. Отъ мѣста впаденія въ Узунъ-Ахматъ рѣки Каракунгезъ, дорога вскорѣ входитъ въ широкую долину, заросшую камышемъ и кустами.

Ур. Кетмень-
тюбе, по правому бе-
регу Нарына, версты
3 $\frac{1}{2}$ ниже кургана и
мулушекъ Роскуль-
бекъ.

- 28 Дорога идетъ внизъ по широкой долині Узунъ-Ахматъ, и, пройдя 12 верстъ, выходитъ на широкую долину Кетмень-тюбе, гдѣ проходитъ не глубокий, но каменистый бродъ черезъ рѣку Чичканъ-су.

Дол. р. Кара-су, Верст.
въ верстѣ ниже вы-
хода до дороги съ
перевела Кокъ-бель. 15

Около ночлега бродъ черезъ Нарынъ. Бродъ опа-
сенъ. Затѣмъ дорога идетъ долиною рѣки Кара-су.
На ночлегъ лѣсъ и кусты.

Сліяніе рр. Ка-
ра-кола и Кара-су. 17

Дорога справа верстѣ 8 идетъ широкою долиною,
среди кустовъ и камышей, но потомъ долина вдругъ
до того суживается отрогомъ сѣвернаго хребта, что
дорога обходитъ почти непроходимое ущелье рѣки,
поднимаясь на невысокій, но чрезвычайно крутой пе-
ревалъ Юркерь-бель. Западный спускъ съ него ме-
нѣе крутъ и ведетъ на широкую долину, покрытую
густыми лугами и кустами. Дорога совершенно ров-
ная, но грунтъ болотистый. Ночлегъ роскошный, на
ночлегъ лѣсъ и кусты.

Итого . . . 133

Далѣе рекогносцировкою г-на Каульбарса путь изслѣдованъ только
на 12 верстѣ вверхъ по ущелью р. Кара-кола. Ущелье отлогое, но
чрезвычайно тѣсное, скалистое и мѣстами заваленное обвалами. За
небольшимъ озеромъ Кара-куль начинается подъемъ на перевалъ въ
долину Ферганы. У селенія Учъ-курганъ дорога раздваивается: одна
идетъ въ Андижанъ, а другая къ Намангану.

МАРШРУТЪ

Отъ сліянія рр. Барскоуна и Яакташа въ долину Акъ-сая (дорога въ
Кашгаръ). По Каульбарсу.

Сліяніе рр. Бар-
скоунъ и Яак-
ташъ.

Верст.

Соединеніе рр.
Яакташа съ Ка-
рагаемъ.

30 Путь идетъ широкою долиною по правому берегу
Яакташа. Лѣсу и кустовъ нѣтъ.

Рѣка Вель-бу-
лакъ (верстѣ 5 отъ
ея устья въ р. Учъ-
мустьръ).

18 Путь совершенно хорошій, колесный, идетъ большою
частью широкою долиною р. Чакмыръ-корумъ.

Сліяніе рр. Са-
ры-туръ и Кара-
чекурсу.

15 До перевала Чакмыръ-корумъ (11 верстѣ) дорога
хорошая; но спускъ съ него до того крутъ, что до-

шадь съ трудомъ удерживается на рыхлой осыпи, которою онъ весь заваленъ. Здѣсь дорога вьется весьма извилисто между громадными каменными глыбами *). Три версты за переваломъ дорога пересѣкаетъ широкое русло р. Арыкъ-караташъ-су. Бродъ удобный. Мѣсто для ночлега также удобное.

**Сліяніе рр. Ко-Верст.
гелгачапъ и Тюя-
майнакъ.**

- 29 Дорога подымается по правому берегу р. Кара-чу-курсу до пер. Кубжургенды (18 верстъ). Переваль пологій, а спускъ почти незамѣтенъ. Далѣе дорога идетъ широкою долиною Когелгачапъ, пересѣкая нѣсколько незначительныхъ рѣчекъ; но переходъ вбродъ на лѣвый берегъ р. Когелгачапъ вблизи соединенія съ р. Тюя-майнакъ, вытекающею изъ южнаго хребта Кокъ-шаалъ, довольно затруднителенъ.
Ночлегъ удобный.

**Рѣка Ичкилису
(притокъ Мюдурюна).**

- 22 Отъ ночлега дорога снова переходитъ на правый берегъ Когелгачапа, и идетъ по весьма каменистому грунту, вдоль крутого яра, затѣмъ широкою долиною; наконецъ, перейдя опять на лѣвый берегъ рѣки, приводитъ къ р. Ичкилису; на лѣвомъ берегу есть хорошая площадка для ночлега. Есть мелкій бустарникъ и немного кизяку.

Сліяніе Мюдурюна съ Балыкъ-су.

- 26 Дорога идетъ по широкой долинѣ р. Мюдурюна. Верстахъ въ 20 отъ ночлега переправа вбродъ черезъ р. Мюдурюна и, затѣмъ, дорога идетъ черезъ невысокій, но крутой перевалъ Кегичебель, откуда спускается въ долину р. Балыкъ-су; близъ соединенія ея съ Мюдурюномъ бродъ на правый берегъ р. Балыкъ-су. Ночлегъ удобный.

**Р. Учъ-имчикъ
(или Уюрамъ) лѣвый
притокъ Акъ-сай.**

- 23 Дорога вполне удобная (колесная). Бродъ черезъ Акъ-сай не трудный. Мѣсто ночлега весьма удовлетворительно.

Итого. 133

*) Для обхода неудобнаго спуска съ перев. Чаккыръ-Юрума караваны идутъ отъ сліянія Яакташа и Карасая внизъ по широкой долинѣ р. Тарагаи, до впаденія въ нее слѣва р. Караколъ и вверхъ по его отлогой долинѣ до соединенія съ прямымъ путемъ. Необходимо замѣтить, что зтотъ обходный путь чаще практикуется при движеніи изъ Кашгара нагруженныхъ каравановъ, для которыхъ подъемъ на Чаккыръ-корумъ труденъ. Пустые караваны не боятся спуска съ упомянутаго перевала.

МАРШРУТЪ

Отъ р. Акъ-сая до Кашгара (по Рейнтаю) *).

Отъ ночлега на
выходѣ р. Юж. Бо-
гушты изъ ущелья
въ долину Акъ-сая
до передоваго Каш-
гарскаго поста на р. Верст.
Теректы, версты 3
отъ ея впаденія въ
Акъ-сай.

30 Дорога идетъ сперва вдоль южн. Богушты, потомъ
вдоль Акъ-сая и, наконецъ, по притоку Акъ-сая Те-
ректы. Путь колесный. Ночлегъ удобный.

На подъемѣ на
переваль Терек-
ты, близъ Кашгар-
скаго пикета.

40 Путь удобный, колесный. Мѣсто ночлега удобное.

На южн. скло-
нѣ Теректинска-
го перевала на р.
Джалтанташъ близъ
ея выхода около Каш-
гарскаго пикета.

40 Подъемъ на переваль отлогій, спускъ крутой и
весьма каменистый. Дорога спускается по р. Джал-
тант-ташъ. Топливо кизякъ.

Ночлегъ близъ
пикета Иссыкъ-
караула (прежде
Терекъ-карауль) на
р. Артышъ.

40 Дорога вполне удобная.

Близъ мулушки
при входѣ въ Каш-
гарскіе сады.

40 Дорога идетъ по равнинѣ, затѣмъ глинистыми ува-
лами, потомъ ущельемъ Узунъ-сай. У дер. Артышъ
дорога пересѣкаетъ р. того же имени. Дорога весьма
удобная.

Итого около. 190

*) Рейнтай прошелъ по этому пути въ 1868 году.

М А Р Ш Р У Т Ъ

Отъ г. Аулие-ата черезъ перевалъ Кара-бура до г. Намангана.

(По свѣдѣніямъ отъ начальника Аулиеатинскаго уѣзда).

Г. Аулие-ата.		
	Верст.	
Ур. на р. Большая Капка.	20	Изъ Аулие-ата дорога идетъ сперва вдоль р. Таласа до Большой Капки, затѣмъ по р. Кара-бурт, далѣе по ущелью этой рѣки до перевала того же имени.
Начало ущелья Кара-буры.	20	Отъ перевала дорога идетъ по ущелью Кара-киспакъ, по Чоткаду на перевалъ Чанашъ. Отсюда по Чанашскому ущелью дорога приводитъ къ сел. Сафитъ-булакъ.
Ур. Тасъ-муйнакъ, по ущелью р. Кара-буры.	18	Караваны слѣдуютъ по преимуществу на лошадяхъ и совершаютъ этотъ путь въ восемь дней.
Ур. Маяташъ по ущелью р. Кара-буры.	16	
Перевалъ Кара-бура.		
Ущелье Кара-киспакъ.	17	
Ур. Читне-терекъ на Чоткалѣ.	20	
Ур. Арчалы-мазаръ на Чоткалѣ.	25	
Перевалъ Чанашъ.		
Ур. Тобай баши по ущелью Чанашъ.	23	
Ур. Кашка-су по ущелью Чанашъ.	27	
Ур. Акъ-ташъ по ущелью Чанашъ.	50	
Сел. Сафитъ-буланъ.	22	
Сел. Кара-полванъ.	26	
Г. Наманганъ.	23	
Итого.	237	

МАРШРУТЪ

Отъ Нарынскаго укр. до г. Андижана (по Каульбарсу)

Нарынское ук-
рѣпленіе

Верст.

Выходъ на долину
Нарынъ черезъ уз-
кій проходъ рѣчки
Джанъ-булакъ.

- 24 Дорога удобная, колесная. Ночлегъ хорошій, топ-
ливо кизякъ.

Лѣвый берегъ На-
рына у арыковъ р.
Куланакъ - су (при-
токъ Нарына).

- 20 Дорога вначалѣ переходитъ глубокую трещину р.
Аръ-башъ по висячему мостику, затѣмъ идетъ вдоль
Нарына. Дорога вообще удобная. Ночлегъ хорошій.

Ур. Куртва, за рѣч-
кой Байбиче, на бе-
регу Нарына.

- 39 Дорога идетъ по широкой и безплодной долинѣ лѣ-
ваго берега Нарына, далеко въ сторонѣ отъ русла
рѣки. Путь колесный. Топливо таль и кусты.

Мѣсто впаденія р.
Мукачи въ Нарынъ.

- 21 Дорогу мѣстами пересѣкаютъ арки, составляющіе
единственное неудобство для колеснаго движенія. На
ночлегъ таль и колючка.

Р. Тургай верстѣ
5 отъ ея впаденія
въ Алабугу.

- 22 Дорога пересѣкаетъ нѣсколько овраговъ съ довольно
крутыми берегами, но вообще удобна. На ночлегъ гу-
стые кусты.

Поляна на лѣвомъ
берегу Алабуги, въ
одной верстѣ выше
впаденія въ нее р.
Макмаль-су.

- 20 Дорога сперва пересѣкаетъ два оврага съ весьма
крутыми берегами, а далѣе идетъ ровной, широкой
долиной праваго берега Ала-буги. Миновавъ остатки
калмыкскаго укр., дорога переходитъ на другой берегъ
Алабуги; здѣсь бродъ возможенъ только въ малую
воду, да и то опасенъ, такъ какъ дно покрыто огром-
ными камнями, а вода достигаетъ груди лошади. На
ночлегъ деревья и кусты въ изобиліи.

Входъ въ узкое
ущелье рѣки Мана-
кедьди (притокъ Ала-
буги).

- 32 Дорога идетъ лѣвнымъ берегомъ Алабуги (22 вер-
сты) и затѣмъ переходитъ въ широкую долину Ма-
накедьди. Путь колесный. На ночлегъ кизякъ.

Мѣсто впаденія р.
Канджегасу въ Бы-
чанъ у начала подъе-
ма на переваль Джа-
сы (Бычанъ).

12 Единственное небольшое затрудненіе крутые берега
р. Канджегасу. На почлегѣ есть кустарникъ и ливанъ.

Итого до перевала
Джасы. 190

Далѣе до Андижана остается около 100 верстъ. Дорога отъ поч-
лега на лѣвомъ берегу Бычана, перейдя въ бродъ рѣку, подымается
на крутой и довольно высокій взлобокъ, затѣмъ, круто повернувъ къ
западу, идетъ косогороми, пересѣкая широкіе и глубокіе овраги пра-
выхъ притоковъ Бычана, а потомъ слѣдуетъ на протяженіи верстъ
двухъ скалистымъ довольно узкимъ карнизомъ до слиянія двухъ рѣ-
чекъ Джасы, образующихъ Бычанъ. Затѣмъ дорога довольно круто по-
варачиваетъ въ с. з. направленіи вверхъ по лѣвому берегу болѣе сѣ-
верной изъ названныхъ двухъ рѣчекъ. Здѣсь также встрѣчаются
овраги, по менѣе глубокіе. Близъ слиянія двухъ верхнихъ рѣчекъ Джасы,
дорога развѣтвляется: обѣ вѣтви идутъ къ двумъ переваламъ Джасы,
расположеннымъ близко одинъ отъ другаго. Дорога болѣе къ сѣверному
изъ нихъ, по сказанію киргизовъ, крута и весьма каменистая; а къ
южному Джасы идутъ двѣ дороги по обоимъ берегамъ оврага рѣчки.
Обѣ онѣ входятъ въ довольно обширную котловину, образуемую каме-
нистыми и крутыми склонами окрестныхъ вершинъ, вверхъ по кото-
рымъ нынѣ вьется зигзагами тропинка. Подъемъ мѣстами очень крутъ
и вообще мало удобенъ. Спускъ къ сторонѣ Андижана гораздо лучше.
Вообще изъ Андижана караваны поѣтому пути ходятъ мало.

По спускѣ съ перевала дорога входитъ въ долину Ферганы.

МАРШРУТЪ

Отъ укр. Нарынскаго черезъ ущелье Барскаунъ до гор. Каракола (по Ничугину).

(Вся дорога до села Сливкино въютная).

Укрѣпленіе Нарынское.

Отъ укр. Нарынскаго дорога идетъ вдоль цѣпи горъ Нура по правому берегу р. Большаго Нарына. Долина сильно сжата горами, вслѣдствіе чего дорога проходитъ мѣстами по косогорамъ и кромѣ того нересѣкается горными ручьями въ очень крутыхъ балкахъ. Особенно глубоки ложа рѣчекъ Терекъ-текекъ и Нуры.

Соед. пр. Б. и М. Нарына (переправа Верст. вбродъ черезъ М. Нарынъ).

30 Отъ мѣста соединенія Б. и М. Нарына дорога направляется на сѣвѣнный перевалъ Калмакъ-ташъ (до 12 т. ф.). Перев. крутой. Сѣверный склонъ покрытъ растительностью (ель), но не густо. Спускъ идетъ по весьма узкому ущелью, покрытому валунами. Далѣе дорога удобная.

Долина рѣки Мал. Нарына (переправа вбродъ).

30 Отъ ночлега дорога идетъ правымъ берегомъ М. Нарына широкою и удобною долиною. Горныя рѣчки: Уратасъ, Жанбулакъ, Джалангачъ, Балгаръ, Урюктасъ, Жанбулатъ пересѣкаютъ путь; всѣ онѣ не глубоки и удобопроходимы. Берега ихъ покрыты рѣдкимъ кустарникомъ.

Р. Керегеташъ.

40 Отъ впаденія въ р. Мал. Нарынъ притока Керегеташъ, дорога поднимается вверхъ по сему послѣднему. Дорога хорошая, она приводитъ къ первому того же имени. Вершина перевала покрыта вѣчнымъ снѣгомъ и ледниками. Высота его около 13 т. ф. На вершинѣ перевала образуется не широкое плато, на которомъ есть топкія мѣста.

Верш. пер. Керегеташъ.

40 Спускъ съ перев. весьма отлогіи, но путь неудобенъ тѣмъ, что дорога завалена большими камнями и безпрестанно переходитъ съ одного берега ручья на другой. Ручей течетъ быстро, по дну, устланному крупными валунами. Этотъ ручей (сѣв. Керегеташъ) приводитъ къ рѣчкѣ Барскаунъ.

Соедин. ручья Сѣв. Керегеташъ съ Барскауномъ.

20 Отсюда дорога идетъ по весьма узкому но живописному ущелью р. Барскаунъ. Ширина около 150 саж. Щеки отвѣсныя, высокія и покрыты еловымъ лѣсомъ. Тропа идетъ по правому берегу рѣки; берегъ крутой, но широкий: онъ покрытъ галькою. На половинѣ ущелья лѣсъ съ высотъ спускается къ самому ложу рѣки. Въ 10-ти верстахъ не доходя оз. Иссыкъ-

куль дорога переходить на лѣвый берегъ рѣки (бродъ; здѣсь ширина рѣки около 15 саж. дно покрыто крупными камнями; лѣтомъ пер. затруднительна), а ущелье оканчивается не доходя 3-хъ верстъ до озера. Лѣсъ жъ прекращается верстъ за семь не доходя до озера.

Сѣверное устье Барскаунъ. Верст.

40 Отъ выхода изъ ущелья дорога принимаетъ восточное направлеиіе и идетъ лѣвѣмъ берегомъ озера Иссык-куль вплоть до г. Каракола, по мѣстности совершенно плоской, пересѣченной рядомъ крутыхъ балокъ, по дну которыхъ стремятся горные ручьи, текущіе въ озеро. Эти ручьи за исключеніемъ Зауку несколько не затруднительны для переправы вбродъ.

Бродъ на рѣкѣ Зауку. 20

Сел. Сливкино (перепр. вбродъ черезъ р. Кизылъ-су). 23

Отъ сел. Сливкино дорога отходитъ отъ берега озера верстъ на 10—15. Она вполне удобная.

Г. Караколь. 37

Итого 270

МАРШРУТЪ

Отъ Токмака до Нарынскаго укр. черезъ Кутемалды и Улахоль.
(По Каульбарсу).

Отъ Токмака до Кутемалды 103 версты по почтовому пути (см. выше.) и затѣмъ далѣе отъ Кутемалды: Верст.

Сліяніе рр. Учъ-тюбе и Наръ-ике (прит. сѣв. Улахола). 30 Путь удобный, колесный; топливо кизякъ.

Верстъ 5 ниже перевала Улахола, на его южномъ склонѣ, на верховьи р. Южн. Улахоля. 25

Вторая часть дороги съ подъема на перевалъ Улахоля крайне тяжела: болотистый грунтъ заваленъ камнями, и дорога ежеминутно переходитъ съ одного берега ущелья на другой. Самый перевалъ Улахоля крутъ и каменистъ; спускъ еще круче и опаснѣе.

Долина р. Сул-Верет.
танъ-сары близъ
озера Кара-куль.

23 Дорога 5 верстъ идетъ по широкому, ровному и отлогому ущелью р. Южный Улахоль, и затѣмъ переходитъ въ широкую долину р. Карагоджура, и потому поднимается къ удобному перевалу Кайка-ташъ. За переваломъ дорога входитъ вскорѣ въ широкую долину Султанъ-сары, гдѣ и соединяется съ путемъ отъ Барскауна къ Нарынскому укрѣп. (см. маршр. отъ Карегаташа до Нарынскаго укрѣпленія).

Всего 78

МАРШРУТЪ

Изъ Вѣрнаго черезъ Санъ-Ташъ до Каракола. (По Каульбарсу).

Г. Вѣрный.

Софійская станица (Талгаръ).

24 Мѣстность ровная, пересѣченная оврагами. Дорога хорошая, колесная. Черезъ р. Талгаръ мостъ. Кормъ, вода и топливо есть.

Въсел. Надеждинскій (Иссыкъ).

23 Отличный колесный путь.

Пик. Аши-Булакскій (Атамкуль).

30*) Дорога хорошая, колесная.

Пик. Тазабекъ.

30 Дорога колесная.

Селеніе Зайцевское (Чиликъ).

20 Тоже.

Пик. Сугуты.

40 Здѣсь переправа въ бродъ черезъ рѣку Чиликъ въ половодіе опасна.

Пик. Актогтойскій.

27**) Въ 12 верстахъ отъ Сугуты дорога входитъ въ Тургайгирское ущелье. Подъемъ на перевалъ крутъ. Спускъ въ долину Актогоя отлогій. Бродъ въ половодье возможенъ только вплавь, и, вообще, переправа черезъ рѣку опасна. Дорога не хорошая. Вода, кормъ и топливо есть.

Пик. Кегенскій.

30 Дорога идетъ по горамъ. Колесные экипажи, хотя съ трудомъ, но пройти могутъ; съ горъ дорога спускается въ долину Кегеня и Каркары.

Пик. Санъ-ташъ.

28 Переправа въ бродъ черезъ Кегенъ. Бродъ удобный во всякое время. Затѣмъ дорога идетъ по уваламъ Санъ-ташскаго хребта; зимой здѣсь бушуютъ бураны.

*) Въ 10 в. отъ выс. Надежд. находится выс. Михайловскій.

**) Обходной дорогой—45 верстъ.

Пик. Джергалан-Верст. ский.	20	Дорога направляется въ долину р. Тюна, переирана черезъ глубокий бродъ. Переваливъ черезъ невысокіе увалы Кизыль-кія дорога спускается въ долину Джергалаана. Путь колесный.
Сел. Аксу.	32	Дорога идетъ вдоль подошвы снѣговаго хребта, по ровной мѣстности и переходитъ горныя ручьи. Болѣе серьезный бродъ черезъ р. Тургенъ-акъ-су. Дорога колесная. На р. Акъ-су у селенія того же имени хорошій деревянный мостъ.
Укр. Кара-коль.	12	Хорошій колесный путь.
Итого		316

МАРШРУТЪ

Отъ г. Каракола къ выходу изъ горъ р. Барскоуна (По Каульбарсу).

Г. Караколь.

Рѣка Урдакъ.	15	Дорога удобная, колесная; много ауловъ, кормъ, вода, топливо всюду есть.
Рѣка Джуука.	31	Дорога ровная, колесная, пересѣкаетъ нѣсколько арыковъ и горныхъ ручьевъ. Воды, корма и топлива изобильно.
Рѣка Барскаунъ.	30	Дорога проходитъ крутой, каменистый оврагъ Джуука, и затѣмъ на послѣднихъ 15 верстахъ перехода еще пересѣкаетъ нѣсколько крутыхъ каменистыхъ овраговъ. Кормовъ близъ ночлега нѣтъ.

Итого 76

МАРШРУТЪ

Отъ Токмака черезъ озеро Сонъ-Куль, ур. Күртка и озеро Чаттыръ-куль въ Кашгаръ. (По Каульбарсу).

Г. Токмакъ.

Входъ въ ущелье Шамси.	20	Дорога идетъ широкою долиною вдоль береговъ р. Сѣв. Шамси; дорога колесная. Ночлегъ удобенъ; и ночлегъ есть вусты.
------------------------	----	--

Ущелье Шамси на верст. верхней границѣ хвойнаго лѣса.

16 Хорошая вычная дорога, на ночлегъ хвойный лѣсъ.

Ущелье р. Южный Шамси, верстѣ 5 южнѣ перевала.

17 Дорога вообще неудобна, такъ какъ идетъ по осп. пямъ, косогорамъ и пр. Версты за 4 до гребня перевала начинается подъемъ на него, который очень крутъ и каменистъ. Гребень очень узокъ. Спускъ отложе. Ночлегъ удобный.

Долина Кызарта, въ 9 верстахъ отъ его устья въ Кочкуръ.

27 Дорога идетъ по совершенно ровной и отлогой долине рѣки южн. Шамси и перейдя долину Кочкура, входитъ въ долину Кызарта. Броды легки. Путь колесный. Ночлегъ хорошій.

Сѣв. Кызартъ противъ перевала Чаръ-арча.

20 Дорога идетъ вверхъ по ровной долине Кызарта къ перевалу того же имени. Не доходя его у подножия перевала Чаръ-арча хорошій ночлегъ.

Р. Джумгалъ, близъ старыхъ могилокъ Кадей-курганъ и Кичканъ - кумберъ, противъ устья р. Печиль-булакъ (начало дороги на перевалъ Шильбили).

25 Дорога идетъ черезъ пер. Кызартъ, едва ли не самый лучшій во всемъ Нарынскомъ краѣ; онъ почти не замѣтенъ; путь весьма удобный.

Рѣка Кара-кичи, версты двѣ отъ впаденія въ озеро Сонь-куль.

25 Дорога идетъ черезъ пер. Шильбили, не представляющій большихъ трудностей; путь вообще одобный.

Верховья р. Таштубе (притокъ Сонь-куль), не доходя версты двѣ до пер. Мульда-ашу.

17 Дорога идетъ по широкой, ровной береговой долине Сонь-куль. Путь колесный.

Сліяніе рр. Мульда-ашу и Тароканъ.

17 Дорога переваливаетъ не трудный перевалъ Мульда-ашу, и затѣмъ, по узкому, очень кругому и каменистому спуску идетъ ущельемъ р. того же имени; но вскорѣ вступаетъ въ ровную и широкую долину. Путь колесный.

Ур. Куртка на лѣвомъ берегу Нарына.

14 Близъ развалинъ сартовскаго поселка дорога пересѣкаетъ Нарынъ. Здѣсь бродъ черезъ 6 рукавовъ рѣки. Броды опасны, и въ половодіе непроходимы. На ночлегъ есть лиственный лѣсъ.

Р. Байбиче близъ могилы Акъ-талъ, при соединеніи дорогъ съ рр. Терекъ и Мукачи.

26 Путь удобный; на ночлегъ корма не совсѣмъ обильныя.

Сліяніе р. Чалко-
ды и другой безъ-Верст.
имянной, не доходя
6 верстъ до перева-
ла Байбиче-белъ. 22

Пройдя по верховьямъ р. Байбиче, дорога направ-
ляется на пер. того же имени (первый). Подъемъ нѣ-
сколько крутъ. Съ перевала дорога входитъ въ долину
Чалкоды. Дорога совершенно выючная.

Начало ущелья р.
Сѣв. Ташъ-рабатъ. 20

Дорога идетъ по второму перевалу Байбиче въ
горахъ Калкагаръ-тау, съ котораго спускается по отло-
гому оврагу Тузь-ашу въ пустынную долину Кара-
коина, пересѣкаетъ ее и поднимается по ущелью р.
Сѣвер. Ташъ-Рабатъ, по правому ея берегу до но-
члега, положеніе котораго почти неопредѣленно; но
чѣмъ выше по ущелью онъ будетъ избранъ, тѣмъ луч-
ше, такъ какъ это сократитъ слѣдующій трудный пе-
реходъ черезъ перевалъ Ташъ-рабатъ.

Выходъ изъ ущелья
р. Южн. Ташъ-ра-
батъ на долину озе-
ра Чаттыръ-куль. 20

Дорога переходитъ неудобный бродъ черезъ рѣку
Ташъ-рабатъ и затѣмъ идетъ по узкому и каменистому
ущелью, мѣстами по варнизамъ. Подъемъ на перевалѣ
крутъ, спускъ также, но только на протяженіи одной
версты, и затѣмъ дорога идетъ уже по гладкому оврагу
р. Южн. Ташъ-рабатъ до выхода на долину озера Чат-
тыръ-куль.

Отсюда до г. Кашгара приблизительно 150 верстъ.

Итого 266

М А Р Ш Р У Т Ъ

Отъ Нарынскаго укр. въ долину Акъ-сая и далѣе въ Кашгаръ.
(По Каульбарсу).

Нарынское укр.

Р. Бурунду, при-
токъ Атбаша справа. 22

Дорога сперва идетъ по узкому и неудобному ущелью
р. Чаръ-Карытма (4 версты); а затѣмъ поднимается
на правый берегъ для обхода непроходимой части его.
Тутъ дорога проходитъ круглые увалы и становится
удобною лишь по спускѣ снова въ долину р. Чаръ-
Карытма. Ночлегъ удобный, т. е. вода, кормъ и то-
пливо есть.

Сліяніе рр. Тузь-
ашу и Кынды. 29

Дорога на всемъ протяженіи пересѣкается нѣсколь-
кими крутыми оврагами и затрудняется бродомъ че-
резъ Атбашъ, ниже впаденія въ него р. Тузь-ашу. На
ночлегъ есть, кромѣ вязяку, кусты и густой лѣсъ.

Сліяніе рр. Каш-Верст. ка-су и Тузь-ашу.	22	Дорога проходить черезъ неудобный оврагъ и бродъ р. Тузь-ашу, затѣмъ идетъ къ плоскому перевалу Кынды. Спускъ также незамѣтенъ, топливо одинъ вѣзьякъ.
Сліяніе р. Терек- ты съ Акъ-саемъ.	43	Рекогносцировка барона Каульбарса здѣсь не проходила; но по словамъ киргизовъ, на серединѣ, можетъ быть удобный ночлегъ на р. Богутты. Путь до сліянія р. Теректы съ Аксаемъ—хорошій.
Итого	116	Дальнѣйшій путь къ Кашгару обозначенъ въ маршрутъ отъ Акъ-сая до Кашгара. (по Рейнталю *).
Отсюда до Кашга- ра около.	150	
Всего до Кашгара	260	

МАРШРУТЪ

Отъ крѣп. Кокъ-кала (Мехтеръ-кала) до укр. Нукусъ.

(По свѣдѣніямъ Окружнаго штаба).

Кокъ-кала (Мех- теръ-кала) на Янгй- су.		} Вся дорога вообще удобная; песчаного простран- ства мало; вода на ночлегахъ есть; кормъ и топливо также.
Арыкъ Науыръ.	27	
Гор. Чимбай.	22	
Оз. Кара-уй.	25 ¹ / ₄	
Развал. Мамудъ- бій-кала.	23	
Укрѣпл. Нукусъ.	10 ¹ / ₂	
Итого	107 ³ / ₄	

*) См. выше, стр. 60 я.

МАРШРУТЪ

Отъ укр. Петро-Александровска до г. Казалинска черезъ ур. Кокча и
и Бай-имратъ *).

Укр. Петро-
Александровское

Казенный садъ Кал-
та-Манаръ. 18

Дорога идетъ спервалесчаными барханами (2 версты) потомъ среди пашень; у Шурахана перестѣкаетъ большой арыкъ, и проходить черезъ гор. Шураханъ. Далѣе идетъ среди пашень, перестѣкая арыки; мѣстами попадаются пески.

Кол. Кокъ-ча. 53

Дорога вскорѣ вступаетъ въ пески, обнаженные отъ всякой растительности. Мѣстами же попадаетъ твердый глинистый грунтъ.

Отъ развалинъ Базаръ-кала (26 верстъ) дорога на протяженіи 20 верстъ пролегаетъ по мѣстности волнистой, слегка песчаной, покрытой мелкимъ и рѣдкимъ кустарникомъ; послѣдніе 7 верстъ дорога проходить по глубокимъ пескамъ и высокимъ барханамъ.

Въ водѣ на колодцахъ недостатка нѣтъ. Ихъ легко вырывать сколько нужно; но вода солоноватая. Вблизи колодцевъ топлива достаточно; но кормовъ почти на всемъ переходѣ нѣтъ.

г Кол. Тадж-каз-
анъ. 21

Путь пролегаетъ среди песчаныхъ бархановъ, весьма бѣдныхъ растительностью. Колодезь одинъ и воды хватить можетъ лишь для небольшой команды, а между тѣмъ здѣсь надо запастись водой для слѣдующаго 140 верстнаго безводнаго перехода до кол. Бай-имратъ. Вода хороша. Топлива вблизи кол. совсѣмъ почти нѣтъ. Здѣсь песчаные бураны столь сильны, что иногда въ теченіи сутокъ засыпаютъ колодезь.

Кол. Кара-батыръ
(заброшенъ). 17

На протяженіи 8 верстъ глубокіе пески, а затѣмъ твердый глинистый грунтъ. Колодцы Кара-батыръ заброшены вслѣдствіе дурнаго качества воды, отъ которой отказываются даже верблюды.

Кол. Бай-имратъ. 125

Дорога идетъ сперва по твердому грунту, а подъ конецъ преимущественно среди песчаныхъ бархановъ, весьма трудно проходимыхъ. Пески мѣстами покрыты саксауломъ, гребенщикомъ, джузаномъ и изрѣдка ковылемъ. Воды въ колодцахъ много; она солоноватая. Топлива мало, кормовъ вблизи нѣтъ.

Кол. Кагазбай. 121¹/₄

На протяженіи 4 верстъ сыпучіе барханы. Далѣе барханы уменьшаются, а на 8-й верстѣ дорога вступаетъ на твердую равнину, покрытую густымъ и довольно крупнымъ кустарникомъ. У колодцевъ сыпучій

*) Составленъ штабъ-капитаномъ Германомъ, въ мартѣ 1876 года.

песокъ. Колодцевъ два; вода въ нихъ слегка солоноватая. Топлива и кормовъ для верблюдовъ достаточно; для лошадей корму нѣтъ.

Кол. Косъ-кудугъ. 12¹/₄ Версты 4 твердые песчаные барханы, далѣе мѣстность ровная, густо поросшая гребенщикомъ и саксауломъ (2 в.); потомъ слѣдуютъ песчаные барханы и затѣмъ ровная мѣстность, съ глинистымъ грунтомъ, покрытая гребенщикомъ.

Въ 1¹/₂ верстахъ не доходя колодцевъ, дорогу пересѣкаетъ сухое русло р. Яны-дарьи. Колодцы расположены среди сыпучихъ песковъ; ихъ три; вода хорошая. Топливо и кормъ для верблюдовъ можно найти недалеко; для лошадей кормовъ нѣтъ.

Кол. Мурзалы. 16³/₄ Сначала (версты 4) неглубокіе пески; затѣмъ твердая, кочковатая, слегка волнистая мѣстность (тоже 4 вер.). У высокаго холма дорога пересѣкаетъ узкую гряду песковъ и снова вступаетъ на твердую мѣстность. Вода въ колодцѣ сильно солена; топливо по близости въ изобиліи; кормовъ нѣтъ.

Кол. Дюнъ-Казганъ. 58 Сначала мѣстность песчаная, покрытая рѣдкимъ саксаульникомъ, потомъ твердая, за исключеніемъ одного промежутка въ 1 версту, гдѣ приходится переходить сыпучій песокъ. На всемъ переходѣ топлива въ видѣ мелкаго кустарника довольно. На ночлегѣ нѣсколько колодцевъ; вода хорошая и ея въ изобиліи.

Кол. Дайра-бай. 61 Дорога идетъ среди небольшихъ песчаныхъ бархановъ (15 верстъ), далѣе пролегаетъ по совершенно твердому грунту, покрытому рѣдкимъ кустарникомъ. Мѣстность волнистая; къ концу перехода грунтъ становится снова песчаный. Колодцы Дайрабай, также какъ и Дюнъ-казганъ, расположены въ оврагѣ. Эти колодцы называются еще иначе Муллалы. Вода въ изобиліи.

Кол. на Куванъ-дарьѣ. 41 Первые двѣ трети перехода дорога пролегаетъ по мѣстности волнистой, съ твердымъ грунтомъ, почти лишенной растительности. Далѣе дорога идетъ среди незначительныхъ песчаныхъ бархановъ, покрытыхъ рѣдкими кустарниками. Вода въ колодцахъ, хотя и не вполне хороша, но годная. Корма въ окрестностяхъ, вслѣдствіе большаго числа кочующихъ киргизовъ, постоянно вытравлены. Топлива также нѣтъ.

Г. Казалинскъ. 48 Дорога верстъ 20 идетъ по мѣстности волнистой, лишенной всякой растительности, далѣе же входитъ въ пески, мимо озера Джубанъ-куль. Затѣмъ дорога направляется къ переправѣ черезъ Сыръ-Дарью у Кара-тубе, откуда до Казалинска остается всего версты три.

Всего 478¹/₂

МАРШРУТЪ

Отъ укр. Пет-Верст.
ро-Александров-
ска до парожод-
ной пристани.

8

Дорога колесная.

МАРШРУТЪ

Отъ укр. Пет-
ро-Александров-
ска до поселка
Первоначальный
(изъ сослани. ураль-
цевъ).

19

Дорога колесная.

МАРШРУТЪ

Отъ станицы Лепсинской до станицы Урджарской.

(На основаніи свѣдѣній Семирѣченскаго Областнаго правленія).

Ст. Лепсинская.		
Р. Бурзакъ.	28	Вьючный трактъ.
» Чибинды.	21	
» Большой Сакъ- канъ.	19	
Кол. Бисъ-Опатъ.	28	
Мог. Эригу.	37	Почтовый трактъ.
» Класъ.	17	
Кол. Дюль-Туюнты.	29	
Пикетъ Караколь- скій.	16 ¹ / ₂	
Пик. Теръ-Бакан- скій.	22	
Пик. Бургунскій.	22	
Ст. Урджанская.	26	
Итого	265	

МАРШРУТЪ

Отъ Кишлака Дашты-казы вверхъ по Зеравшану до Зеравшанскаго ледника *).

Селеніе Дашты-Казы.	Верст.	Число домовъ.	
Сел. Урматалъ.	16	95	Дорога все время идетъ вдоль р. Зеравшана вверхъ, переходя часто съ одного берега на другой, по мостамъ. Дорога проходитъ зачастую по опаснымъ карнизамъ, висящимъ надъ пропастями, либо по балконамъ. Иногда она уклоняется на незначительное разстояніе отъ рѣки и переваливается на высокіе контрфорсы главныхъ хребтовъ: Туркестанскаго и Зеравшанскаго. По мостамъ необходимо проходить не иначе, какъ по одному. По этой дорогѣ проходилъ русскій отрядъ въ 1870 году.
» Мадмъ.	8	150	
» Кумъ.	5	70	
» Зыроватъ.	5	150	
» Варзиминоръ.	8	40	
Сел. Ссинкистанъ.	6	100	Мѣста для ночлеговъ и приваловъ удобны. Въ попутныхъ кишлакахъ тоже можно достать клеверъ для лошадей (сотни на двѣ) и топливо. Сухой фуражъ (ячмень) необходимо брать съ собою.
» Зазунъ.	1	85	
» Таминъ.	2	60	
» Фатми.	4	60	
» Гузари-бодъ.	1	50	
» Парзъ.	4	290	На провіантъ также разсчитывать нельзя, такъ какъ жители сами покупаютъ его для себя въ соседнихъ большихъ населенныхъ пунктахъ (Уратюбе, Ходжентъ, Самаркандъ). Подножный кормъ встрѣчается въ достаточномъ количествѣ только начиная отъ Пальдорака до ледниковъ.
» Пахутъ.	5	270	
» Шаватки-поянъ.	6	120	
Сел. Шаватки-бала.	2	80	
Сел. Вишабъ.	4	76	
» Шамтичъ.	7	40	
» Обурданъ.	5	205	
» Пастигау.	10	175	
» Лянгаръ - ро-гифъ.	8	19	
Сел. Ривамутъ.	2	50	

*) Маршрутъ составленъ по Аминову, измѣрившему его инструментально во время искандеръ-кульской экспедиціи въ 1870 году. Въ сел. которыя подчеркнуты нами, располагался на ночлегъ искандеръ-кульскій отрядъ.

	Верст.	Число домовъ.
Сел. Худгифъ - оф- тобру.	4	15
Сел. Мзисъ.	3	47
» Лянгаръ- іозъ.	8	92
Сел. Вардагитъ.	4	3
» Мадрушкатъ.	4	80
» Табушинъ.	7	23
» Диминора.	12	45
» Пакшифъ.	1	40
» Палъдо- ракъ.	6	210
Сел. Рогъ.	5	175
» Худгифъ.	2	40
» Лянглифъ.	6	33
» Водифъ.	6	26
» Дикаузъ.	4	24
» Дихисаръ.	2	33
Могила (мазаръ).	3	—
Ледникъ.	18	—
Итого	201	

М А Р Ш Р У Т Ъ

Отъ сел. Дашты-казы до Урмитана, лѣвымъ берегомъ Зеравшана.
(По Амипову).

Селеніе Дашты- казы.	Верст.	Число домовъ.	
Сел. Ябонъ.	7	10	Въ одной верстѣ отъ Дашты-Казы переправа вбродъ черезъ Зеравшанъ возможна только въ мелководіе. Затѣмъ, дорога удобнѣе той, кото- рая проходить правымъ берегомъ Зеравшана и которая сейчасъ описана.
» Урмитанъ.	9	95	
Итого.	16		

МАРШРУТЪ

Отъ Урмитана до Варзиминора, правымъ берегомъ р. Зеравшана.
(По Аминову).

	Верст.	Число домовъ.	
Сел. Урмитанъ.	—	95	Дорога трудная и опасная. Изъ Хишката до- рога по мосту переходить на лѣвый берегъ, гдѣ и соединяется съ тѣмъ путемъ, по которому шелъ исскандеръ-кульскій отрядъ. Кромѣ селеній, по дорогѣ не встрѣчается мѣстъ, удобныхъ ни для биваковъ, ни для ноч- леговъ.
» Урмитанъ - Вишкентъ.	6	100	
Сел. Дардаръ.	9	200	
» Искандаръ.	3	100	
» Хишкаты.	4	60	
» Варзиминоръ.	5	—	
Итого	27		

МАРШРУТЪ

Отъ сел. Пахута до Вишаба, лѣвымъ берегомъ Зеравшана.
(По Аминову).

Сел. Пахутъ.	—	270	Дорога эта отдѣляется отъ зеравшанскаго бе- реговаго пути въ 2-хъ верстахъ выше селенія Пахутъ и переходить на лѣвый берегъ Зерав- шана, по плохому деревянному мосту въ сел. Фальмаутъ; но въ 2-хъ верстахъ выше Ви- шаба дорога переходить обратно на правый бе- регъ Зеравшана. Дорога вообще трудная и отъ меридіана Шаватки-бала до Вишаба недо- ступна для конныхъ.
» Фальмаутъ.	3	40	
» Оби-мадель.	10	4	
» Вишабъ.	6	76	
Итого	19		

МАРШРУТЪ

Отъ селенія Обурдана до Пастигау, правымъ берегомъ Зеравшана.
(По Аминову).

Сел. Обурданъ.	—	7	Дорога эта трудная и едва доступная для конныхъ, почему предпочтительна дорога лѣ- вымъ берегомъ рѣки, т. е. потому пути, по ко- торому шелъ исскандеръ-кульскій отрядъ.
» Коммодонъ.	5	70	
» Падархинъ.	1½	20	

	Верст.	Число домовъ
Сел. Витканъ.	1½	20
» Пастигау.	4	
Итого	10	

МАРШРУТЪ

Отъ сел. Хидзифа-офтобру до Изиса. (По Аминову).

Сел. Хидзифъ-Офоубру.	—		Дорога конная, вьючная. Переправа черезъ Зеравшанъ по двумъ мостамъ.
Сел. Хидзифъ-Сояру.	1	15	
Сел. Изисъ.	4	—	
Итого	5		

МАРШРУТЪ

Отъ сел. Табушина до Пальдорака, правымъ берегомъ Зеравшана.
(По Аминову).

Сел. Табушинъ.	—	—	Дорога конная; одна переправа (близъ Пальдорака) вбродъ черезъ Зеравшанъ.
» Сабакъ.	6	30	
» Пальдорака.	14		
Итого	20		

Примѣчаніе. Селеніе Мудживъ, Подаскъ, Вальгонъ и Хайрабатъ прямого сообщенія между собою, вдоль рѣки, не имѣютъ. Сообщенія между ними происходятъ по главной дорогѣ, правымъ берегомъ Зеравшана, причемъ для переправы имѣются деревянные мосты.

МАРШРУТЪ

Отъ сел. Варзиминоръ къ озеру Искандеръ-куль вверхъ по Фанъ-дарьѣ.
(По Аминову).

	Верст.	Число домовъ.	
Селеніе Варзиминоръ.	—	40	Ни въ карнизлахъ, ни въ зыбкихъ мостикахъ недостатка нѣтъ. Вода, топливо и фуражъ есть.
Сел. Пети.	20	40	Травы изобильны.
• Сарвада.	4	—	
• Хайрембетъ.	12	25	
• Джижинъ.	4	30	
• Нарватъ.	2	20	
Озеро Искандеръ-куль.	8	—	
Итого	50	—	

МАРШРУТЪ

Отъ сел. Сарвада до верховьевъ рѣки Ягнауба. (По Аминову).

Сел. Сарвада.	—	—	Дорога очень трудная, хотя и возможная для конныхъ. Она идетъ все время вверхъ по рѣкѣ, перекидываясь по трепещущимъ мостикамъ, съ одного берега на другой, и рѣдко уклоняясь отъ рѣки на незначительное разстояніе; вообще въ нижней своей части ущелье Ягнауба очень узко и скалисто, почему и дорога трудна. Особенно труденъ участокъ отъ Анзоба до Маргифа; здѣсь, не доходя къ послѣднему, дорога на значительномъ разстояніи проходитъ по балконамъ, приставленнымъ другъ къ другу ступеньками, т. е. такъ, что конецъ верхняго превышаетъ конецъ ниже поставленнаго болѣе чѣмъ на два фута. Движеніе по этимъ балконамъ очень опасно.
• Рабатъ.	13	50	
• Токъ-фанъ.	4	60	
• Анзобъ.	18	70	
• Маргивъ.	6	50	
• Хипрабатъ.	6	200	
• Васраутъ.	10	30	
• Мартуманъ.	4	20	
• Вагенсай.	1	30	Въ нѣсколькихъ верстахъ отъ сел. Васраута характеръ ущелья измѣняется: долина рѣки Ягнауба значительно расширяется, подошвы горъ мѣстами уходятъ далеко отъ русла рѣки и горные склоны, покрытые луговой растительностью, дѣлаются болѣе отлогими и доступными.
• Шахсара.	1	50	
• Думсай.	1½	40	

	Верст.	Число домовъ.	
Сел. Шавита.	1/2	25	Вода и подножный кормъ встрѣчаются въ изобиліи. Топлива (кустарники) около самой дороги мало и оно возится жителями изъ горныхъ ущелій.
» Хсакидарфъ.	2	25	
» Наумиткамъ.	1/2	30	
» Чукать.	1/2	28	
» Псканъ.	8	25	
» Нови-майнтъ.	1	20	
» Деже-балакъ.	1	50	
» Кянси.	4	22	
» Киріонте.	2	18	
» Деже-калянъ.	4	40	
» Нови-бодъ.	6	4	
Ур. Сентги-майлекъ.	8	—	
Верховья р. Ягна-уба.	16	—	
Итого			112

М А Р Ш Р У Т Ъ

Отъ сел. Сарвада до Кштута. (По Амипову),

Сел. Сарвада.	—	—	Дорога идетъ вверхъ по ущелью р. Пасрутъ то правымъ, то лѣвымъ ея берегомъ. Хотя вездѣ существуютъ мосты, по рѣка повсемѣстно легко переходима вбродъ. Сѣлоны ущелья покрыты арчею; переваль Кштутскій весьма удобный и не крутой. За переваломъ до Кштута дорога сравнительно хороша, только въ одномъ мѣстѣ встрѣчается карнизъ (у селенія Артучъ).
» Пиніонъ.	2	—	
» Пасрутъ.	3	—	
» Шурмалекъ.	1	110	
» Карти.	2		
» Маргузаръ.	1		
Перев. Кштутъ.	18 1/2		
Ур. Кули-калянъ.	3 1/2		
Сел. Артучъ.	9		

	Верст.	Число домовъ.
Сел. Пенджруть.	5 $\frac{1}{2}$	
» Кштуть.	3 $\frac{1}{2}$	
Итого	49	

Примѣчаніе. Отъ Кштута на равнину Пенджакента ведутъ три дороги: южная — поднимается отъ названнаго селенія прямо въ гору и слѣдуетъ до селенія *Гузаръ*; средняя, — по которой шелъ Искандеръ-кульскій отрядъ, идетъ шесть верстъ вдоль теченія Кштуть-дары, затѣмъ круто поворачиваетъ къ западу, и, переваливъ черезъ невысокія горы, спускается въ сел. *Варзыманды*, откуда равниною идетъ черезъ Гузаръ къ Пенджакенту; сѣверная же дорога — слѣдуетъ вдоль теченія Кштуть-дары до ея устья, откуда поворачиваетъ къ западу и равниною доходитъ до сел. Гузаръ, гдѣ соединяется съ вышеописанными путями.

МАРШРУТЪ

**Отъ Зеравшанскаго ледника черезъ Гиссарскій кряжъ въ Каратегинъ.
(Разспросный по Амнову).**

Зеравшанскій ледникъ.	верст.	Дорога до перевала и самый перевалъ очень трудны и дорога спускается въ ущелье р. Дехемилаудаль, у начала котораго раздѣляется на двѣ вѣтви: лѣвая, переваливъ черезъ горы, ведетъ къ незначительному кишлаку Назаръ-эйлакъ, лежащему на небольшомъ ручьѣ, впадающемъ Дехемилаудаль. Правый же путь идетъ внизъ по рѣкѣ Дехемилаудаль и у сел. Сокау входитъ въ долину р. Сурхъ-аба (Кизылъ-су). Отъ селенія Хисаракъ отдѣляется справа дорога, которая порекаливается черезъ невысокія горы и выходитъ къ Гарму главному городу Каратегинской области. Эта послѣдняя дорога очень удобна, такъ какъ проходитъ по населенной мѣстности, обильной пастбищами и водою. Черезъ селеніе Сокау проходитъ главный путь изъ Алая въ Гармъ, о которомъ будетъ сказано ниже.
Пер. Ярхичъ.	8	
Сел. Дехемилаудаль *).	22	
Сел. Дихучи.	2	
» Кизылъ - ку-румъ.	3	
Селеніе Дашты-ку-румъ.	1	
Сел. Дивана-су.	4	
» Тура-таль.	3	
» Ярхичъ-бала.	8	

*) Правильнѣе—Дехемулабадаль.

	Верст.
Сел. Ярхичъ - міона.	1
Селен. Ярхичъ-по-янъ.	2
Сел. Хаитъ.	12
» Хиссаракъ.	8
» Сокау.	4
Устье р. Дехемлаудала.	4
Итого	82

МАРШРУТЪ

изъ сел. Водифъ, внизъ по р. Дидихи (Субурса), притокъ Горифа, до сел. Ходжа-чаукъ. (Разспросный по Аминову).

Сел. Водифъ.

Пер. Водифъ (лѣшій).	9	О перевалъ Водифъ было сказано выше, въ описаніи Гиссарскаго кряжа *). У Ходжа-чаука дорога соединяется съ путемъ, ведущимъ съ Пакшифскаго перевала въ Гармъ.
Сел. Дубурса.	12	
» Дидихи.	8	
» Зіа-джангилъ.	8	
» Ходжа-чаукъ.	15	
Итого	42	

МАРШРУТЪ

отъ сел. Пакшифъ, черезъ Пакшифскій перевалъ, внизъ по р. Горифу и Собъ-роху въ г. Гармъ. (Разспросный по Аминову).

Сел. Пакшифъ.		Подъемъ на перевалъ и самый перевалъ сравнительно удобны. Затѣмъ дорога идетъ внизъ по р. Горифу, которая по соединеніи съ Дидихи, называется Соръ-бохомъ. Сел. Бени-с-офіанъ расположено въ 4-хъ верстахъ выше слиянія Соръ-боха съ Сурхъ-абомъ.
Пер. Пакшифъ.	10	
Сел. Горифъ.	12	

*) Томъ I, стр. 137.
г. п.

	Верстъ.	
Сел. Насрутъ.	4	Отъ Бени-Софіяна дорога поворачиваетъ на западъ къ Гарму, вдоль по Сурхъ-абу, черезъ селенія Карайманъ, Кочамалди, Казиевъ, Шуль и Сары-пуль.
» Ходжа-чаукъ.	24	
» Шингалитъ.	2	
» Кауракъ.	4	
» Дехе - ходжа-		
ли.	4	
Сел. Джингонъ.	2	
» Ямъ.	4	
» Поджи.	2	
» Шерсе.	2	
» Бени - Софі-		
анъ.	6	
Гор. Гармъ.	16	
Итого		92

МАРШРУТЪ

отъ сел. Дехе-Баланъ, на Ягнаубъ, черезъ Гиссарскій кряжъ, до г. Кафарниганъ. (Разспросный по Аминову).

Селен. Дехе-ба-
ланъ.

Пер. Дехе-баланъ.	12	Съ перевала дорога спускается внизъ по р. Кафарниганъ и идетъ по мѣстамъ населеннымъ.
Сел. Ромитъ.	30	
Гор. Кафарниганъ.	48	
Итого		90

МАРШРУТЪ

отъ сел. Чукать, на Ягнаубѣ, въ г. Зизди.

(Составленъ на основаніи полуинструментальной съемки).

Сел. Чукать. Верст.

Пер. Чукать.	14	Переваль тяжелый, снѣжный; за переваломъ дорога спускается въ верховьямъ р. Зизди-дарья и идетъ вдоль нея, и у сел. Ибола соединяется съ дорогою изъ Анзоба (см. ниже).
Сел. Кухъ-тюбе.	13	
» Хазара.	3 ¹ / ₄	
» Ибола.	1	
Итого		31 ¹ / ₄

МАРШРУТЪ

изъ сел. Анзоба, на Ягнаубѣ, до сел. Душамбе, въ Гиссарской провинціи. (Разспросный по Аминову).

Селен. Анзобъ.
Перев. Анзобскій,
(разстояніе измѣрено
цѣпью).

	11	Переваль легко доступный; удобнымъ спускомъ дорога направляется въ долину р. Зизди-дарья. По этому пути ходятъ караваны изъ Гиссарскаго края, снабжающіе хлѣбомъ селенія Когистана.
Сел. Ибола.	5	
» Намаза.	1	
» Зизди.	3 ¹ / ₄	
» Пенчокъ.	8	
» Ушяре.	12	
» Пагузе.	8	
» Гажни.	5	
» Базаръ.	4	
Кр. Варзобъ.	4	
Сел. Новоботъ.	4	
Гор. Душамбе.	8	

Итого 57¹/₄

МАРШРУТЪ

отъ оз. Искандеръ-куля до г. Кара-тага въ Гиссарской провинціи.
(Разспросный по Аминову.)

Оз. Искандеръ-
куль.

	Верстѣ.	
Пер. Мура.	16	Подъемъ на перевалъ Мура описанъ при обзорѣниі Гиссарскаго края.
Сел. Хакими.	6	Маршруты по Гиссарскому краю смотри ниже.
Гор. Каратагъ.	32	
Итого	54	

МАРШРУТЪ

отъ г. Казалинска до укрѣпленія Нукусъ.
(По свѣд. Окружнаго Штаба).

Г. Казалинскъ.

Оз. Алашбай.	17 ¹ / ₂	Вода въ озерѣ горькосоленая. На сѣверной сторонѣ озера находится 6 колодцевъ съ водою, годною для питья и варки пищи. Корму и топлива мало.
Ур. Утебасъ.	13	Вода и топливо есть; корму мало.
Мулушка Ирбай.	20	Вода есть; топлива мало; корму нѣтъ.
Мулушка Джаба- гаташъ.	19	Воды и корму мало; топливо есть.
Сарибулакъ.	16 ¹ / ₂	Воды и топлива много; корму мало.
Мулушка Манасъ.	25	Вода для варки пищи есть; для водопоя скота колодезь Сарай въ двухъ верстахъ отъ колодца Манаса и ¹ / ₂ верстѣ вправо отъ дороги близъ мулушекъ Чагай-Гать и Шанакъ, вверхъ по Куванъ-дарѣ; кормъ и топливо есть.
Джара-Кудукъ.	27	Воды мало; корму нѣтъ; топливо есть.
Акъ-Кудукъ.	28 ¹ / ₂	2 колодца и третій въ 1 ¹ / ₂ верстахъ по направле- нію къ западу; притокъ воды очень медленный; корму нѣтъ; топлива много.

		Верст.	
Карабасъ - бугутъ, въ 10 верстахъ отъ Иркибая по дорогѣ въ Кекрели.		29	Вода, кормъ и топливо есть.
Ур. Кекрели.	27		Вода и топливо есть; корму мало.
Ур. Унъ-Адамъ.	15		Воды и топлива много; корму нѣтъ.
Буатъ-бай.	17		Воды и корму нѣтъ; топлива много.
Касья.	18 ¹ / ₄		Воды и топлива много; корму нѣтъ.
Колодезь Бай-шу-акъ.	22 ¹ / ₄		Вода и топливо есть; корму нѣтъ.
Ур. Бузъ-ганакъ.	38 ³ / ₄		Воды и корму нѣтъ; топливо есть. (Во время дождя въ низкихъ мѣстахъ образуется озеро съ хорошей водой).
Оз. Кара-кулъ.	43 ¹ / ₂		Не доходя пяти верстъ до озера, находится колодезь; кормъ и топливо есть.
» Камышлы.	17		Вода, кормъ и топливо есть.
» Чанглы-кулъ.	15		Вода, кормъ и топливо есть.
Кол. Ваксъ-бай.	47.		Воды, корму и топлива много.
Ходжа-кулъ.	35		Вода, кормъ и топливо есть.
Майлы-кулъ.	22		Вода, кормъ и топливо вездѣ есть.
Чаршамы-кулъ.	23		Вода, кормъ и топливо вездѣ есть.
Укр. Нукусъ.	25		Вода, кормъ и топливо вездѣ есть.
Итого		561 ¹ / ₄	

МАРШРУТЪ

отъ г. Казалинска до укрѣпленія Петро-Александровскаго.

(По свѣд. Окружнаго Штаба).

Г. Казалинскъ.

Оз. Алашбай. 17¹/₂ Вода въ озерѣ горькосоленая; на сѣверной сторонѣ озера находится 6 колодезевъ съ водою, годною для питья и варки пищи; корму и топлива мало.

	Верстъ.	
Ур. Утебасъ.	13	Вода и топливо есть; корму мало.
Мулушка Ирбай.	20	Вода есть; топлива мало; корму нѣтъ.
Мулушка Джаба- таташъ.	19	Воды и корму мало; топливо есть.
Сарыбулакъ.	16 ¹ / ₂	Воды и топлива много; корму мало.
Мулушка Манасъ.	25	Вода для варки пищи есть, а для водопоя скота- колодезь Сарай, въ 2-хъ верстахъ отъ колодца Ма- насъ и ¹ / ₂ верстѣ вправо отъ дороги близъ мулушекъ Чагай-гаты и Шанякъ, вверхъ по Квуанъ-дарьѣ; кормъ и топливо есть.
Джара-Кудукъ.	27	Воды мало; корму нѣтъ; топливо есть.
Акъ-Кудукъ.	28 ¹ / ₂	2 колодца и третій въ 1 ¹ / ₂ верстахъ по направле- нію къ западу; притокъ воды очень медленный; корму нѣтъ; топлива много.
Кара-басъ-бугутъ, въ 10 верстахъ отъ Иркибая по дорогѣ въ Кекрели.	29	Вода, кормъ и топливо есть
Ур. Кекрели.	27	Вода и топливо есть; корму мало.
Ур. Унъ-Адамъ.	15	Воды и топлива много; корму нѣтъ.
Буатъ-Бай.	17	Воды и корму нѣтъ; топлива много.
Каска.	18 ¹ / ₄	Воды и топлива много; корму нѣтъ.
Колодезь Бабай- шуакъ.	22 ¹ / ₄	Вода и топливо есть; корму нѣтъ.
Ур. Бузъ-ганакъ.	38 ³ / ₄	Воды и корму нѣтъ; топливо есть. (Во время дождей въ низкихъ мѣстахъ образуются озера съ хорошей водой).
Оз. Кара-кулъ.	43 ¹ / ₂	Не доходя пяти верстѣ до озера, находится коло- дезь; кормъ и топливо есть.
» Камышлы.	17	Вода, кормъ и топливо есть.
» Чанглы-кулъ.	15	Вода, кормъ и топливо есть.
Колодезь Вансъ- Бай.	47	Воды, корму и топлива много.
Ходжа-кулъ.	35	Вода, кормъ и топливо есть.
Оз. при Хякъ-тау.	27	Вода, кормъ и топливо есть.
Бій-базаръ.	25	Вода, кормъ и топливо вездѣ есть.

	Верстѣ.	
Шабазъ-вали.	21	Вода, кормъ и топливо вездѣ есть.
Укр. Петро-Александровское.	30 $\frac{3}{4}$	
Итого		595

МАРШРУТЪ

отъ Петро-Александровскаго укрѣпленія до укрѣпленія Нукусъ.

(По свѣд. Окружнаго Штаба).

Укрѣплен. Петро-Александровское.

Сел. Шабасъ-вали.	31	} Вода, кормъ и топливо вездѣ есть.
» Бій-базаръ.	27	
Хякъ-тау.	23	
Ходжа-куль.	24	
Оз. Майли-куль.	22	
Озеро Чаршам-куль.	23	
Укр. Нукусъ.	25	
Итого		175

МАРШРУТЪ

отъ форта Перовскаго до Петро-Александровскаго укр.

(По свѣд. Окружнаго Штаба).

Фортъ Перовскій.

Ур. Бишъ-мулла.	6
» Тамаръ - ут-куль.	17 $\frac{1}{4}$
Оз. Боке.	19

Ур. Куткапчекъ.	Верстъ. 19
» Абдыръ - Ка- лынъ.	31 $\frac{1}{2}$
Ур. Бадпакъ - сак- саулъ.	12 $\frac{3}{4}$
Ур. Калды-кара.	15
» Сары - чага- панъ.	34
Ур. Кокъ-чунгулъ.	17 $\frac{1}{2}$
» Акъ-кыръ.	26
» Кушъ - бал- дыръ.	30
Разв. кр. Чуркъ- рабатъ.	25
Ур. Иркибай.	25

Итого 278

Ур. Киченинъ- даръ.	25
Ур. Унъ-Адамъ.	10
» Суюнъ-бай.	25
» Кагасъ-бай.	13
» Бай-муратъ.	14
» Кара - батыръ (безводная степь).	144
Ур. Тайджи - бая- ганъ.	22
Ур. Кокчу.	22
» Кильтеминаръ.	50
Укр. Петро-Алек- сандровское.	18

Всего 621

МАРШРУТЪ

отъ укр. Петро-Александровскаго до г. Хивы.

(Исслѣдованъ мною въ 1873 году).

Укрѣплен. Петро-Александровское.

Прав. берегъ Аму, у мѣста Шураханской Верст. переправы. 11

Лѣвый берегъ Аму противъ сел. Ханки. 8

Селеніе Ханки. 4

Г. Хива. 30

Итого 53

Главное затрудненіе на этомъ пути состоитъ въ переправѣ черезъ Аму. Между Шураханомъ и Ханки Аму течетъ нѣсколькими рукавами, изъ которыхъ главный имѣетъ около 300 саж. ширины; кромѣ этого рукава, на лодкахъ приходится переходить еще два рукава, да кромѣ того переходить вбродъ 8 малыхъ рукавовъ и арыковъ. Разстояніе между крайними пунктами переправы равняется 8-ми верстамъ. Все это пространство въ періодъ полноводія затопляется водою, и тогда переправа еще болѣе усложняется. Главнѣйшее затрудненіе на этой переправѣ состоитъ въ транспортированіи вьючныхъ и упряжныхъ животныхъ: лошадей и верблюдовъ. Громадныя усилія требуются, чтобы взять ихъ (особенно верблюдовъ) въ лодку или баркасъ, и затѣмъ, чтобы снова извлечь ихъ оттуда. Нагрузка и разгрузка клади также отнимаетъ много времени. Такъ какъ разстояніе на Шураханской переправѣ между нѣкоторыми рукавами доходитъ до 3-хъ верстъ, то для подъема тяжестей между этими рукавами должно имѣть арбы. Дорога отъ Ханки до Хивы идетъ по сплошь культивированной мѣстности.

МАРШРУТЪ

отъ Джизака до Хивы.

(По свѣдѣніямъ Окружнаго Штаба.)

Джизакъ.

Рѣчка Клы. 14

Дорога отъ Джизака ровная, гладкая, твердая, изрѣдка пересѣкается арыками. Мѣстность открытая. На ночлегъ на Клы воды достаточно.

Селен. Нурекъ на арыкѣ Герчикъ. 33

Дорога твердая, ровная, каменистая. По дорогѣ полное отсутствіе корма даже для верблюдовъ. На ночлегъ воды достаточно для значительнаго отряда.

Сел. Учма. 35

Дорога идетъ предгоріями, щебниста; на 6 верстѣ пересѣкается р. Курванъ-Ніазъ, на 12-й—безымянною рѣчкою; на 17-й р. Садыкъ-Абсакатъ и на 20-й верстѣ р. Илянчи. На послѣдней, близъ дороги, въ горахъ кишлакъ Яны, а на 25-й верстѣ кишлакъ Доростанъ. На ночлегъ воды совершенно достаточно.

Дорога идетъ предгоріями Нуратинскихъ горъ; неровна, щебниста и для колеснаго сообщенія неудобна. По сторонамъ дороги видны кишлаки. На серединѣ перехода превосходный родникъ. На ночлегъ воды достаточно; для топлива и для корма верблюдовъ можно собрать кусты джузана.

Верстѣ.
16

Сел. Фаришъ.

Синтабъ. 18

Характеръ дороги прежній. На 13-й верстѣ вѣво, въ горахъ, видны кишлакъ Мерзерумъ. Воды на ночлегъ достаточно. Фуражъ и топливо могутъ быть заготовлены жителями селенія Синтабъ.

Темиръ - ка-
букъ.

25 $\frac{1}{2}$

Дорога проходитъ по каменистымъ, подчасъ очень крутымъ уваламъ. Мѣстами ее пересѣкаютъ горные ручьи и аркы. Колесное сообщеніе почти невозможно. На 3-й верстѣ видны кишлакъ Санъ; на 8-й верстѣ большой оврагъ и рѣчка Катты-сай; на 16-й верстѣ по сторонамъ дороги кишлаки. На ночлегъ вода въ достаточномъ количествѣ. Есть кустарникъ джузанъ (кормъ для лошадей и топливо).

Кол. Балта - сал-
дырь.

26

На 13-й верстѣ отъ Темиръ-кабука дорога изъ горъ вступаетъ въ пески. Пески не глубокіе и удобопроходимые. Дороги въ точномъ смыслѣ нѣтъ, а двигаются, ориентируясь на видящіяся вдали горы Курганъ-тубе. На ночлегъ 2 колодца очень глубокихъ. Вода годная, еядостаточно въ сутки на 200 человекъ и 100 лошадей. Кустарникъ джузанъ, куянь-поюкъ и караганъ въ изобиліи.

Кол. Кошъ-байги. 31 $\frac{1}{2}$

Первыя три версты до кол. Молла-Назаръ дорога проходитъ по пескамъ, затрудняющимъ движеніе обоза, а далѣе дорога мягкая и удобная. На 13-й верстѣ колодцы Чахъ-мавъ съ горькой водою.

Кол. Кошъ-байги можетъ напоить отрядъ въ 400 человекъ, при соответствующемъ числѣ лошадей и верблюдовъ. Вблизи три кол. (Сулы) съ водою, годною для скота. Въ окрестностяхъ растетъ джузанъ.

Байманъ-тап-
ты.

25 $\frac{3}{4}$

На половинѣ перехода кол. Казанъ-тусты съ горькой водою, достаточной для 400 человекъ. Дорога пролегаетъ по мѣстности совершенно ровной и удобопроходимой; но въ 2 $\frac{1}{2}$ верстахъ, недоходя кол. Байманъ-тапты, встрѣчаются песчаные холмы, затрудняющие движеніе. На ночлегъ колодезь можетъ удовлетворить отрядъ въ 400 чел. Кормъ для скота въ 3-хъ верстахъ отъ колодца. Саксаулъ растетъ вблизи.

Масчи.

19 $\frac{3}{4}$

Дорога сперва идетъ по мѣстности песчаной, а потомъ твердой и гладкой. Воды по дорогѣ нѣтъ. На ночлегъ 6 колодцевъ; въ 3-хъ вода возможна для питья людямъ, а въ другихъ 3-хъ для скота. Джузанъ и ассафетида растутъ около колодцевъ въ изобиліи.

Аяхъ

15

Дорога проходитъ по мѣстности волнистой, твердой, пересѣченной небольшими возвышенностями, носящими названіе Джаманъ-тау. На переходѣ воды нѣтъ.

На ночлегъ 2 колодца съ хорошею водою и достаточной для большого отряда. Корму и топлива въ окрестностяхъ достаточно

Версты.

- До колодезь Яны-казганъ (10 $\frac{1}{2}$ верстъ) дорога идетъ по мѣстности ровной, песчаной. Въ колодцахъ Яны-казганъ воды мало. Далѣе дорога дѣлается менѣе песчанюю. На ночлегъ въ трехъ колодцахъ Рру воды довольно много.
- Кол. Рру. 23
- Дорога сильно песчаная. Воды на переходѣ нѣтъ. Въ колодцѣ Кидери вода хорошаго качества и въ достаточномъ количествѣ. Въ окрестностяхъ въ изобиліи кормъ и топливо.
- » Кидери. 16
- Первые 26 верстъ дорога идетъ по мѣстности ровной. Не доходя верстъ 10 до Тамды, дорога входитъ въ горы Тамды-тау и до самаго ночлега идетъ ущельемъ. На ночлегъ много ключей съ хорошею водою. Топливо и кормъ въ окрестностяхъ имѣется.
- Ур. Тамды (этотъ пунктъ опредѣленъ астрономически). 38
- Дорога сперва идетъ по мѣстности ровной, но на 16-й верстѣ начинаются глубокіе пески, сильно затрудняющіе движеніе. На ночлегъ пять колодезь; всѣ они не глубоки, но вода въ нихъ не хорошая. Топлива кругомъ мало, но джузана достаточно.
- Кол. Бишъ-булакъ. 35
- Дорога проходитъ по мѣстности ровной; на 14-й верстѣ колодцы Анти-ачи съ горькосолоеною водою. Въ колодцѣ Тузь-кудукъ вода столь соленая, что люди и лошади ее пить не могутъ. Топлива ближе 1 $\frac{1}{2}$ версты отъ Тузь-кудука нѣтъ.
- » Тузь-кудукъ. 83
- Дорога ровная, пересѣкается иногда руслами рѣчекъ, сбѣгающихъ весною изъ горъ Алтынъ-тау, тянущихся параллельно дорогѣ. На ночлегъ воды въ колодцахъ достаточно и притомъ хорошаго качества. Кормъ и топливо есть.
- » Учъ-кудукъ. 30
- Слѣдовъ дороги нѣтъ, но мѣстность ровная и удобо-проходимая. На 35 верстѣ оврагъ Акъ-сай съ чрезвычайно крутыми спусками. Влѣво, внизъ по оврагу, колодцы Мій-булакъ. Колодцы Басъ-кара расположены въ лощинѣ, спускъ въ которую очень крутъ. Вода въ колодцахъ хороша. Кормъ и топливо въ окрестностяхъ есть.
- » Басъ-кара. 45
- Мѣстность ровная, удобопроходимая. Подъ конецъ перехода движеніе затрудняется высокими песчаными барханами. Ключи расположены среди бархановъ, густо поросшихъ кустарникомъ, джунгиломъ, доставляющимъ хорошее топливо. Корму очень мало.
- Ключи Минъ-булакъ (тысяча ключей). 20

Итого 499 $\frac{1}{2}$

МАРШРУТЪ

отъ кол. Бишъ-булака до кол. Баскары.

(По свѣдѣніямъ Окружнаго Штаба).

Кол. Бишъ-бу-
лакъ.

Дорога отъ Бишъ-булака до Тузь-кудука идетъ сперва (3 версты) по солонцеватой мѣстности, а потомъ по песчаной. На полъ-пути есть два колодца съ соленоватою, но годною для скота водою. По дорогѣ растутъ джангиль и саксауль, но кормовъ мало, такъ

Верст. какъ джузанъ виденъ только изрѣдка.

» Тузь-кудукъ. 32

На ночлегъ 5 колодцевъ, глубиною въ 4 аршина. Воды много, но она совершенно соленая и годная только для пойки скота.

Дорога до Кузь-кудука не трудна. Она проходитъ черезъ колодцы Джанглы (вода годна и ее много) и Учъ-кудукъ (засоренный); грунтъ дороги песчано-солонцеватый.

» Кузь-кудукъ. 32

Колодцы Кузь-кудукъ расположены среди горъ Алтынъ-тау, въ ущельи; здѣсь четыре колодца, глубиною въ 5 аршинъ; воды много и она къ употребленію годная. На ночлегъ есть топливо (саксауль, джангиль), но кормовъ нѣтъ.

Отъ Кузь-кудука дорога идетъ по ущелью, версты четыре, потомъ выходитъ на кочковатую мѣстность, поросшую кустами полыни (джузана) и джангила. Подъемъ и спускъ незначительные и дорога вообще удобная.

» Баскара. 36

Итого 100

МАРШРУТЪ

отъ кол. Аяка, черезъ Аристанъ-бель-кудукъ, до переправы у Шейхъ-арыка.

(По этому пути шелъ Туркестанскій отрядъ въ Хиву, въ 1873 году).

Кол. Аякъ.

» Аристанъ-
бель-кудукъ.

36

Дорога удобная, колесная. На ночлегъ 10 колодцевъ; вода прѣсная; топливо джузанъ и кизякъ.

» М а н а м ъ -
джанъ.

22

Отъ Аристанъ-бель-кудука дорога версты двѣ идетъ

по ущелью, достаточно хорошо разработанному командою саперъ въ 1873 году, во время хивинской экспедиціи. Далеѣ дорога чрезвычайно ровная, твердая, гладкая. На ночлегѣ 6 колодцевъ; вода годная; топливо кизякъ и джузанъ.

	Верстъ.	
Кол. Киндерли.	14	Дорога хорошая; на ночлегѣ родники; вода соленоватая.
» Каракъ-ата.	9	Дорога хорошая; воды очень много, хорошаго качества.
» Чуръ-ку-дукъ.	30	5 кол.; вода горько-соленая, но къ употребленію годная.
» Султанъ-биби.	42	На ночлегѣ 10 кол. (глубиною 7—8 арш.) съ прѣсною водою.
» Сулы-кужум-ды.	7	5 ключей и 13 колодцевъ; вода прѣсная.
» Учъ-кудукъ.	10	20 кол. (глуб. 3 саж.); вода прѣсная.
» Джингильды.	27	1 ключъ и 40 кол. съ затхлою водою.
» Халъ-ата.	16	27 кол. съ соленоватою водою.
» Адамъ-Крылганъ.	42	Въ 12-ти верстахъ отъ Халъата начинаются бугристые пески; дорога очень тяжелая. На ночлегѣ до 50 кол.; вода годная; топливо кизякъ (мало), корму почти нѣтъ.
Озеро Сардаба-куль.	54	Дорога весьма тяжелая, идетъ по бугристымъ пескамъ, поросшимъ рѣдко кустарникомъ (саксаулъ) и тощей травою. Верстахъ въ 20-ти отъ кол. Адамъ-крылганъ и въ 9-ти верстахъ къ сѣверу отъ дороги находятся кол. Алты-кудукъ (собственно 5, а не 6 кол.) съ хорошею водою. На эти колодцы въ 1872 году заходили нашъ хивинскій экспедиціонный отрядъ.
Уроч. Ичке-яръ (козій оврагъ).	20	Отъ Сардаба-куль дорога идетъ вдоль праваго берега Амъ; она частью песчаная, частью твердая. Иногда идетъ низомъ, по кочкамъ. На ночлегахъ топливомъ служатъ кустарники, а кормомъ камышъ.
Раз. укр. Мешекли	19	
Ур. Базирьянъ-тугай.	22	
Переправа у Шейхъ-арыка.	19	

Итого 389.

МАРШРУТЪ

отъ укр. Петро-Александровскаго, черезъ ур. Тамды и Аристанъ-бель-кудукъ, до Джизака.

(По свѣдѣніямъ Окружнаго Штаба).

Укрѣпл. Пет-
ро-Александров-
ское.

Отъ укр. Петро-Александровскаго, на протяженіи 10 верстѣ, дорога удобная для пѣхоты и кавалеріи; но арты, пересѣкающіе ее, дѣлать дорогу трудно-ватою для артиллеріи и повозокъ. На 11 верстѣ дорогу пересѣкаютъ песчаные бугры. Далѣе до 20-й версты (до возвышенности Кара-гырь-тау) дорога слегка поднимается по мѣстности твердой, мѣстами песчаной. Отъ Кара-гырь-тау до солонца (3½ вер.) бугристые пески, высотой до 4 хъ сажень.

Верстѣ.

Кол. Сакъ-кулы.

25

На ночлегѣ одинъ колодезь глубиною въ 8 саж., вода соленая, сѣрнистаго запаха; воды достаточно на 500 чел. и 50 лошадей; кормъ находится на с. з. отъ колодца, саженьяхъ въ 300-хъ; топливо—за версту отъ колодца.

Отъ Сакъ-кулы дорога, поднявшись по покатости въ 30° и пройдя солонецъ, поднимается въ гору до 7-й версты, слѣдуя песками (глубиною въ 1½ вершка) съ частыми перевалами. Съ 7-й версты до горъ Кара-тау встрѣчаются перевалы до 10 сажень высоты; здѣсь песокъ еще глубже. Спустившись съ Кара-тау (спускъ 300 саж. подъ угл. 20°), дорога переходитъ небольшою переваль, спускается къ солонцу и далѣе до кол. Сары-булакъ идетъ уже по ровному, солонцеватому грунту. Въ 3-хъ верстахъ изъ Сары-булака, на ур. Мазар-камъ есть также родникъ, въ которомъ вода прѣсная, хорошая. Ее достаточно на 1,000 человекъ и на 200 лошадей. Въ случаѣ недостатка воды, лошадей можно поить на двухъ колодцахъ Сары-булакъ, гдѣ вода, хотя и соленая, но безвредная. Корму и топлива на версту отъ родника много.

• Сары-булакъ.

23

Отъ кол. Сары-булакъ, пройдя 1½ вер. по мелкому песку, дорога поднимается по покатости, хотя и незначительной, но покрытой глубокими бугристыми песками (2 вер.). Затѣмъ пески становятся мельче, переходя въ твердый грунтъ. Но вскорѣ снова начнутся тяжелые бугристые пески, идущіе до 15-й версты, послѣ чего дорога спускается по небольшимъ пескамъ къ кол. Бутетлы.

• Бутетлы.

17

На Бутетлы 4 колодца съ горько-соленоватою водою, совершенно негодною для питья людей; лошади также пьютъ ее неохотно. Кормъ и топливо есть.

Отъ Бутетлы до солонца дорога идетъ песками, но не тяжелыми. Отъ солонца же по легкой покатости версты на 2 по твердому грунту; далѣе версты 3 она поднимается въ гору, по пескамъ, глубиною вершка 1½, съ частыми небольшими перевалами. Не доходя 1½ версты до колодца, на ночлегѣ, дорога идетъ по твердой волнистой мѣстности.

Версть.

- Кол. Атантай. 34 На Атантай два колодца, изъ которыхъ одинъ засоренъ пескомъ, а въ другомъ воды очень мало. Кормъ на 100 лошадей можно найти за $\frac{1}{2}$ версты на с.-з. отъ колодца. Топлива много.
- Отъ кол. Атантай дорога на разстояніи 12 верстъ идетъ по волнистой, песчаной мѣстности; затѣмъ грунтъ становится тверже и пески встрѣчаемые мельче. Въ этой части пути движеніе и для артиллеріи нетрудно.
- Близъ кол. Базгу-бай находится три колодца Муреть съ солоноватою водою, но къ употребленію годную; воды достанетъ на 600 чел. и 200 лошадей. Корму и топлива близко нѣтъ. На Базгу-бай 8 колодцевъ, изъ коихъ 5 засорены. Въ остальныхъ воды достаточно и она къ употребленію годна. На версту отъ колодцевъ можно найти и кормъ, и топливо.
- Отъ Базгу-бая на 5 верстъ дорога необременительна даже для артиллеріи, но дальше, до 10-й версты, она идетъ по сыпучимъ, не глубокимъ пескамъ. Затѣмъ до колодцевъ Кара-калпакъ мѣстность ровная и достаточно твердая.
- Кол. Кара-калпакъ-казганъ лежитъ нѣсколько въ сторонѣ отъ дороги.
- » Кара-калпакъ-казганъ. 16 На ночлегъ два колодца, изъ коихъ одинъ засоренъ. Глубина другого 12 саж.; вода солоноватая и тухлая. Ее достаточно для отряда въ 500 чел. и 100 лошадей. Корму и топлива за версту отъ колодцевъ много.
- Родн. Бесекли. 22 Отъ колодца Кара-калпакъ-казганъ дорога идетъ по волнистой, песчаной мѣстности, не особенно затрудняющей движеніе.
- На Бесекли два родника; въ одномъ вода хорошая, въ другомъ солоноватая. Воды достаточно для 1,000 чел. и 200 лошадей. Топливо и кормъ можно найти на юго-востокъ отъ родниковъ.
- Отъ Бесекли до Мынь-булака дорога, не смотря на то, что переходить горы, можетъ назваться удобною даже для артиллеріи, потому что подъемъ идетъ террасами небольшой крутизны и высоты, а спускъ отлогій. Мѣстами встрѣчаются пески.
- Родн. Мынь-булакъ (тысяча влючей). 20 У родниковъ Мынь-булакъ растетъ дерево. Вода хорошая, топливо есть, но корму почти нѣтъ. Воды достаточно на 600 чел. и 150 лошадей.

Итого 190

МАРШРУТЪ

отъ укр. Катты-кургана до укр. Петро-Александровскаго.

(По свѣдѣніямъ Окружнаго Штаба).

Версть.		Версть.	
Г. Катты - Курганъ.		Сел. Ходжа-Кинепсы.	16
Сел. Пеншамбе.	14	Разв. Наркызы-кала.	23
» Чуккентъ.	30	Ур. Джидейлы (тугай).	16
» Гардіонъ.	25	» Сары-дагъ (тугай).	22
» Чакманъ-тубе.	20	Тугай Шурталмы противъ разв. Даяхатынъ-кала, у Текинской переправы.	22
» Калканъ-ата.	20	Близъ разв. Куркертлы.	22
» Арабъ-хана.	22	Разв. Кызылъ-рабатъ.	21
» Ташъ-рабатъ.	28	Тугай Бурлю-уладе.	14
Гор. Хишъ-дуванъ.	35	Ур. Учъ-чучакъ.	28
Сел. Вафкентъ.	28	Ичке-яръ.	20
» Ляклякъ.	36	Мешеклы.	17
» Джандоръ (въ 16 верстахъ отъ Бухары).	25	Безергентъ-тугай.	21
Постоялые дворы на большой дорогѣ изъ Бухары въ Кара-куль.	20	Акъ-камышъ.	19
Сел. Кара-куль.	28	Укр. Петро-Александровское.	26
Кол. Ходжа-даветъ.	24		
Озеро Кара-куль.	15	Итого	705
Пристань на Амударьѣ.	17		
Кр. Осты.	23	Переходовъ	31

МАРШРУТЪ

Отъ переправы у Шейхъ-арыка, черезъ г. Хазарь-аспъ до г. Хивы.

(Путь туркестантскаго отряда въ 1873 году).

Пер. Шейхъ-арыкъ.	Верстъ.	
Г. Хазарь-аспъ.	20	Ширина Аму у мѣста переправы 550 саж. Рѣка течетъ однимъ рукавомъ. По серединаѣ отмель. Переправа производится на туземныхъ лодкахъ (каюкахъ).
Сел. Ишанъ.	17	Дорога отъ переправы идетъ по сплошь культивированной мѣстности среди посѣвовъ и садовъ вплоть до гор. Хивы.
» Янгъ-арыкъ.	20	
гор. Хива.	29	
Итого		76

МАРШРУТЪ

Отъ г. Хивы черезъ развалины гор. Змукшира до гор. Ильялы.

(Пройденъ мною въ 1873 году).

Г. Хива.	Верстъ.	
Оз. Зайкешъ.	27	Дорога идетъ по культивированной мѣстности.
Сел. Бедеркешъ.	19	
Разв. Змукширъ.	33	
Гор. Ильялы.	21	Дорога идетъ дикою, пустынною степью; мѣстами сыпучіе пески.
Итого		100

МАРШРУТЪ

Отъ г. Хивы до разв. Куны-Ургенча *).

Г. Хива.	Верстъ.	
Сел. Казаватъ.	20	До арыка Шамрата дорога идетъ по культивированной мѣстности.
Старое русло Аму (Дауданъ).	21	Отъ Шамрата начинается степь. Дорога вообще удобная, на почтовыхъ воды много; топииво и кустар-

*) По этому пути проходилъ отрядъ подъ начальствомъ Полковн. Глуховскаго въ 1873 году для изслѣдованія Урунъ-дарьи. При отрядѣ были топографы.

Версть.

Гор. Ташаузъ.	26	никъ есть; кормовъ на почлегахъ и по пути довольно, за исключеніемъ степнаго пространства отъ арыка.
Гор. Ильялы.	30	Шамрата.
Садъ Кизылъ - та- виръ.	20	
Арыкъ Шамратъ.	20	
Кан. Кушъ-бендъ.	32	
Куня-Ургенчъ.	3	
Итого		172

МАРШРУТЪ

Отъ Куня-Ургенча до озера Сары-Камыша.

(По этому пути слѣдовала Урунъ-харынская экспедиція полковн. Глуховскаго въ 1873 году).

Куня-Ургенчъ. Версть.

Арыкъ-Кужукъ.	20	Отъ Куня-Ургенча, по всей дорогѣ, топливо—кустарникъ—(гребенщикъ и саксаулъ) вездѣ есть; но кормовъ нѣтъ, за исключеніемъ ночлега на колодцахъ Декче, гдѣ много камышу, годнаго для лошадей. Вода на почлегахъ, въ достаточномъ количествѣ и хорошаго качества, за исключеніемъ кол. Декче (гдѣ она горько-соленая и почти невозможная для питья). На озерѣ Сары-камышъ вода совершенно не годная для питья.
Плотины Салакъ- бендъ.	24	
» Игенкычъ.	25	
» Акъ-бугутъ.	24	
Колодцы Декче.	35	
» Сары-камышъ.	16	
Оз. Сары-камышъ.	8	
Итого		152

МАРШРУТЪ

Отъ Красноводска до озера Сары-камышъ.

(Рекогносцировка 1875 года).

Красноводскъ. Версть.

Кол. Куртъ-куйсы.	44	Вода въ кол. соленоватая.
» Белекъ.	33	Вода горько-соленая.

Вереть.

Кол. Кара-чаглы.	24	} Вода прѣсная.
» Мула-кары.	24	
Ташъ-арватъ-кала.	19	Прѣсные родники.
Кол. Кошъ-агырь.	23 ³ / ₄	Вода прѣсная.
» Аджикуй.	29	» соленоватая и горькая.
» Бухуруджа.	21	» горько-соленая.
» Дзюйрукъ.	13 ¹ / ₂	} » прѣсная.
» Эскабъ.	25	
» Тоштанъ.	16 ¹ / ₂	Колодцы и озеро съ прѣсною водою.
» Бургукъ.	26	Вода горько-соленая.
Оз. Джамала.	14 ³ / ₄	» прѣсная.
» Халмаджи.	22	» горько-соленая.
» Яндыжа.	33	» горько-соленая.
» Игды.	17	» соленоватая.
Кол. Бага-ишемъ.	48	Вода годная.
Ур. Иванекъ.	12	Безводное уроч. на Узбоѣ.
» Кизылъ - джа- кыръ.	25	» то же.
Ур. Торпаны, ко- лодцы Кечъ-гельды.	15	Вода годная.
Ур. Кутанн-куба- татъ на Узбоѣ.	15	Безводное.
Кол. Черышли.	31	Къ этимъ колодцамъ выходитъ дорога отъ кол. Дехли на каменистомъ берегу Узбоа.
Кладбище кочев- никовъ.	20	
Ур. Караташъ.	12	Выше этого мѣста на Узбоѣ замѣтны слѣды ары- ковъ, по которымъ шла вода еще въ 1840-хъ годахъ.
Дождевая яма.	30	Въ руслѣ рѣки воды послѣ дождей бываетъ немного, но она высыхаетъ. Не доходя до этой ямы версты двѣ, Узбой пересѣкаетъ Сары-камышскую дорогу изъ Красноводска въ Хиву.
Капилярнъ-куль.	20	Мокрый солончакъ.
Бетендамъ-гель.	18 ¹ / ₄	Сѣверный берегъ этого солончака.

Сары-камышъ. 20 Вода годная.

Отсюда по предыдущему маршруту (Глуховскаго)
до Куна-Ургенча—152 версты.

Итого 652

МАРШРУТЪ

Отъ Киндерли до Хивы.

(Путь Мангышлакского отряда въ 1873 году; снятъ топографически Непринцевымъ).

К. Порсу - Бу-
рунъ у Киндер-
ли.

Версть.

Кол. Онъ-каунды. 21

» Сенскъ. 70¹/₂

» Бишъ-акты. 15¹/₂

» Камышты. 13

» Карашекъ. 30

» Бусага. 32¹/₂

» Кара-кытъ. 20¹/₂

» Кыныръ. 28

» Узунъ. 11¹/₂

» Черкезлы. 25

» Ньтенджа. 24

» Байлыръ. 20¹/₂

» Кизылъ-агыръ. 8¹/₂

» Байча-гыръ. 53

» Табанъ-су. 28¹/₂

» Азанъ. 13¹/₂

Кол. Ирбасанъ. 27¹/₂

» Кара-кудукъ. 28

Спускъ Чибинъ. 41¹/₂

Оз. Иралы - хачъ-
кытъ. 30

Гор. Кунградъ. 24

Ур. Огузъ. 24¹/₂

Кол. Кладъ-джар-
ганъ. 18¹/₂

Ур. Карабайлы. 26

Гор. Ходжейлы. 30¹/₂

Ур. Джалайгачъ-
чиганакъ. 28³/₄

Гор. Мангитъ. 30¹/₂

Дер. Янги-базаръ. 31¹/₂

Гор. Кятъ. 22¹/₂

Гор. Кошъ - ку-
пыръ. 17

Гор. Хива. 17

Итого 814¹/₄

МАРШРУТЪ

Отъ Хивы до залива Киндерли.

(Путь Мангышланскаго отряда въ 1873 году; снятъ топографически Напринцевымъ).

Г. Хива.	Верстъ.		Кол. Тузель-бай.	31
Гор. Кошъ - ку- пырь.	17		Кол. Кушета.	32 $\frac{1}{2}$
Гор. Шахъ-абатъ.	14 $\frac{1}{2}$		Кол. Алхи-бекъ.	
Дер. Раппай.	21 $\frac{1}{2}$		Кол. Ханъ-бай.	11
Гор. Ильямъ.	44		» Карсакъ-джай- навъ.	11
Кипш. Кызыль-Та- кирь.	20		» Акъ-крукъ.	15
Гор. Алили.	10 $\frac{3}{4}$		» Кагайтъ - ба- ба-ханъ.	26 $\frac{1}{2}$
Гор. Куня - Ур- генчъ.	28		» Бусага.	20 $\frac{1}{2}$
Кол. Копъ-шендъ.	21 $\frac{1}{2}$		» Сай-вужъ.	28
Ур. Котенъ-кала.	31		Родники Камыш- ты.	30
Гор. Кунградъ.	42		Кол. Бишъ-акты.	13
Оз. Иръ-али-хачъ- канъ.	24		Водоємъ дожд. во- ды Джитекулъ.	28 $\frac{1}{4}$
Спускъ Чибинъ.	30		Род. Артъ-каунды.	37 $\frac{1}{4}$
Кол. Кара-кудукъ.	41 $\frac{3}{4}$		Кол. Пореу - бу- рунъ у Киндерлин- скаго зал.	28
» Ирбасанъ.	28			
» Суня-Темиръ.	39			
» Аманъ-джелъ.	40 $\frac{1}{2}$			
			Итого.	784

ПУТИ КЪ ВУХАРЪ:

1-й МАРШРУТЪ

Отъ г. Казалинска до Бухары.

(По свѣд. Окр. Штаба).

г. Казалинскъ.
(перепр. черезъ Сыръ-
дарью).

Версть.

Ов. Аламбай.	15	Дорога идетъ по бугристымъ пескамъ, поросшимъ кустарникомъ: колючкою и гребенщикомъ; отъ Ирки-бая песчаные бугры, густо поросшіе саксауломъ.
Кол. Утебасъ.	18	
» Ирбай (на Ку-ванъ-дарьѣ).	25	
» Джабага.	18	
Родн. Сары-булакъ.	20	
Кол. Куватъ.	17	
» Джаманъ-чага-накъ.	25	
» Джира-кудукъ.	15	
» Акъ-кудукъ.	30	
» Кара-басъ-бу-гутъ.	35	
Кол. Иркибай	10	} мѣсто безводное.
» Кизылъ-накъ.	105	
Ключъ Бакели (горы Букавскія)	68	
Кол. Чійли.	17	
» Юзъ-кудукъ.	22	
» Бокъ-потасъ.	33	
Пески Батпакъ-кумъ.	35	
Кол. Тюменбай.	42	
Гора Тюменбай.	35	
Кол. Джусали-сай	26	
» Каракъ-ата.	12	
» Кизылъ-накъ.	18	

	Версть.
Кол. Агатма.	27
„ Назарбай.	28
Кр. Варданза.	24
Сел. Лякъ-ляки (переправа черезъ Зеравшанъ).	31
г. Бухара.	17
Итого	762

2-й МАРШРУТЪ

Отъ Казалинска къ Бухарѣ.

(По свѣд. Окр. Штаба).

г. Казалинскъ.	Версть.	накъ.	
Оз. Аламбай.	15	Кол. Карахъ.	20
Кол. Утебасъ.	18	„ Таспенъ - казганъ.	25
„ Ирбай.	25	„ Аккыръ (ясли)	30
„ Джабага.	18	„ Сары-чаганакъ.	15
Род. Сары-булакъ.	20	„ Буканъ.	200
Кол. Куватъ.	17		
„ Джаманъ-чага-		Итого	445

3-й МАРШРУТЪ

Отъ Казалинска къ Бухарѣ.

(По свѣд. Окр. Штаба).

г. Казалинскъ.	Версть.	Кол. Ирбай.	
Озеро Аламбай.	15	„ Джабага.	18
Кол. Утебасъ.	18	„ Сары-булакъ.	20

Кол. Кувать.	Версть. 17	Кол. Онадимъ	17
» Джаманъ - ча- ганакъ.	25	» Суинбай-бугу- ти.	20
» Джира - бу- дукъ.	15	Кол. Акъ-кудукъ	20
» Акъ-кудукъ.	30	» Кара-соръ.	10
» Карабасъ-бу- гутъ.	35	» Тобадшанъ(въ Буканскихъ горахъ).	90
» Бисъ-тамъ.	20		
Урумбай.	12	Итого	76

МАРШРУТЪ

Отъ Катты-Кургана до Бухары.

(Пройденъ мною въ 1870 году).

г. Катты-кур-
ганъ. Версть.

Зира-булакъ (ма-
ленький кышлакъ). 12

Сел. Ширинъ-ха-
тынъ (деревянный
мостъ черезъ арыкъ
Нурапай). 6

Кышлакъ Миръ. 7

Крѣпостца Кала-
и-даусъ. 15

гор. Зиаддинъ. 5

Сел. Ташъ-ку-
рюкъ (небольшой
мостъ черезъ Нура-
пай). 4

Кр. Кермине. 24

Конецъ садовъ. 12

Мѣстность открытая, слегка волнистая, для слѣдова-
нія удобная. За переправой черезъ мостъ въ Ши-
ринъ-хатынъ начинаются Бухарскія владѣнія и дорога
идетъ по прекрасно воздѣланной долинѣ Зеравшана,
среди садовъ, пашень, деревушекъ. Такой характеръ
дорога сохраняетъ до селенія Ташъ-Купрюкъ. От-
сюда до Кермине она идетъ болѣею частью по мѣ-
стности открытой: справа она сопровождается садами
и полями, а слѣва пустырями, ограниченными невы-
сокими хребтоиъ. Отъ Кермине версть 12 тянутся
сады, а затѣмъ дорога идетъ безводною степью Мя-
ликъ вплоть до Кышлака Хамъ-рабатъ. Мѣстность
степью Мяликъ сперва ровная, а потомъ слегка вол-
нистая, грунтъ песчано-каменистый. Воды нѣтъ. Отъ
Кышлака Хамъ-рабатъ вплоть до Бухары дорога идетъ
среди превосходно обработанной мѣстности, сопро-
вождаемая садами, пашнями, огородами, арыками и
поселками. Грунтъ дороги глинисто солонцеватый, от-
чего дорога эта въ лѣтнее время страшно пыльная,
а въ ненастье чрезвычайно грязная.

Отъ Богоудина до Бухары дорога идетъ широкою
аллеею, окопанною канавами и обсаженною деревьями.
Грунтъ мѣстами твердый, мѣстами песчаный, черезъ

		Верстъ.		
Кишлакъ Мянгиъ.	6	арыгъ	проложены	каменные и достаточно прочные мостики.
Кишлакъ Хамъ-рабатъ.	24			
Большой Кишл. Бустанъ.	4			
» » Уангаты.	6			
» Ата-заубатъ.	6			
Кишл. Акъ-мурудъ.	4			
» Куюкъ-мазаръ.	8			
Кишл. Тумъ - арыкъ.	4			
» Хосъ.	2			
» Ходжа - якъ - шеба.	1 1/2			
» Гассанъ-ходжа.	2			
» Чолоки.	1 1/2			
Кишл. Богоуддинъ.	2			
Г. Бухара	9			
Итого		165		

Примѣчаніе. Отъ кишлака *Куюкъ-мазаръ* отдѣляется другая дорога въ Бухару, черезъ кишлакъ *Гурбунъ*, лежащій въ 7 верстахъ отъ Бухары. Разстояніе отъ кишлака *Куюкъ-мазара* до Бухары черезъ *Гурбунъ* одинаково съ разстояніемъ отъ него черезъ *Богоуддинъ*: оно равняется 23 верстамъ. *Гурбунъ* лежитъ на широкомъ каналѣ *Шахъ-абатъ* и служить какъ бы пристанью Бухары. Сюда сплавляется по *Зеравшану* съ его верховій лѣсъ и складывается. Отсюда въ Бухару онъ уже перевозится сухимъ путемъ, на арбахъ или на ишакахъ.

МАРШРУТЪ

Отъ Самарканда къ Бухарѣ черезъ Чилекъ и Митанъ правымъ берегомъ Зеравшана.

(По свѣдѣн. Окр. Штаба).

Самаркандъ. Вереть.

Рѣк. Кара - дарья
(перепр. въ бродъ).

8¹/₂ Дорога проходить долиною Зеравшана, превосходно воздѣланною и густо населенною. Ручьи и арыки пересѣкаютъ дорогу. Отъ Карачали дорога подымается на правый нагорный берегъ Акъ-дарьи и идетъ по мѣстности степной, не населенной.

Акъ - дарья (перепр. въ бродъ).

8

Селеніе Чилекъ.

13¹/₂ Отъ Балта-бека вплоть до Бухары характеръ дороги прежній.

„ **Сарыкуль.** 5

„ **Митанъ.** 21

„ **Карачали.** 5

„ **Балта-бекъ.** 30

„ **Тасмачи.** 5*)

Итого 96

Отъ Кишлака Тасмачи далѣе къ Бухарѣ имѣется маршрутъ только распросный; а именно:

Тасмачи. ташъ.

Сел. Чаширъ. 1

„ **Чичагата.** 1¹/₂

„ **Бахча - Каланъ.**

2 На высотахъ Чичагата, въ 2-хъ вер. отъ него къ югу, находится крѣп. Хатырча, резиденція бека.

„ **Учътутъ.** 1¹/₂

„ **Калканъ-атъ.** 1

„ **Арабкана.** 3

„ **Бабадуги.** 1

„ **Шапурханъ.** 1¹/₂

„ **Катаганъ.** 3

*) Кишлакъ *Тасмачи* пограничный. Одна половина его по сію сторону арыка Джаманъ-булакъ принадлежит мамъ, а другая по ту сторону—Бухарѣ.

	ташъ.
Кр. Варданзи.	1
Сел. Лякъ - дяки (переправы черезъ Зеравшанъ).	4
г. Бухара.	2
Итого	22½*)

МАРШРУТЪ

Отъ г. Самарканда, черезъ Джамъ, до Шахрисябса.

(По свѣдѣн. Окр. Штаба).

г. Самаркандъ. Верстъ.

Конецъ оазиса.	30	Дорога весьма, удобная колесная. Отъ Джамъ идетъ слегка волнистой степью.
Сел. Джамъ.	40	
гор. Китабъ.	58	

Итого 128

МАРШРУТЪ

Отъ Самарканда, черезъ Джамъ, до Карши.

(По свѣд. Окр. Штаба).

г. Самаркандъ. Верстъ.

Конецъ оазиса.	30	Дорога удобная, по ней могутъ двигаться экипажи. Путь идетъ волнистою степью, покрытою травой. По этому пути шелъ отрядъ ген. Абрамова въ 1863 году, дѣйствуя противъ мятежнаго сына бухарскаго эмира — Катты-тюря.
Сел. Джамъ.	40	
Кол. Шуръ-кудукъ.	29	
» Каратегинъ.	12	
» Кунгуръ-тау.	15	
Гор. Карши.	17	

Итого 143

*) 22½ таша=180 верстамъ.

МАРШРУТЪ

Отъ Самарканда до Китаба и Шаара черезъ Кара-тюбе.

(По Маеву 1-му).

Самаркандъ.	Верстъ.	Это самый кратчайшій путь изъ Самарканда въ Шахрисябъ. Арбы могутъ доходить до сел. Кара-тюбе, далѣе путь вычный до кишлака Байнаръ. Дорога изъ Самарканда сперва идетъ сплошными садами по шаудорскому тюменю; у Анхоръ-арыка сады прекращаются и начинается степь (чуль) голая и безжизненная, только мѣстами покрытая колючкою. Въ 16-хъ верстахъ отъ Самарканда дорога перестъ-кается глубокой оврагъ съ крутыми берегами. Отсюда до Кара-тюбе тоже 16 верстъ. Не доѣзжая 8 верстъ до Кара-тюбе дорога всту-паетъ въ предгорья и потому дѣлается труднѣе. До-рога здѣсь мѣстами обращается въ тропинку, такъ что г-нъ Маевъ 1-й удивляется какъ могутъ ходить арбы.
Сел. Кара-тюбе.	32	Селеніе Кара-тюбе лежитъ въ ложинѣ между высо-кими горами. Дорога отъ Кара-тюбе идетъ ущельемъ—Катта-сай, по которому пробѣгаетъ бурливая горная рѣ-ченка того же имени и переходитъ съ одного берега на другой. Подъемъ къ перевалу сперва мало замѣ-тенъ, но потомъ становится круче.
Перев. Тохта-ка- рачн.	20	Переваль Тохта-Карачи состоитъ изъ неболь-шой площади, заваленной огромными гранитными глыбами. Нѣсколько ниже перевала растетъ арча. Южный склонъ хребта гораздо круче.
Сел. Кайнаръ	5	До сел. Кайнаръ ведетъ тропинка по карнизу надъ глубокою кручею; тропинка чрезвычайно изви-листа и завалена крупными камнями, осыпавшимися съ отвѣсныхъ склоновъ.
Сел. Урусъ-Киш- лакъ.	6	Селеп. Кайнаръ лежитъ у выхода Тохта-кара-чипскаго ущелья. Отсюда уже дорога становится удобною, колесною и идетъ по населенной мѣстности. Урусъ-кишлакъ -- бѣдная деревушка, затопленная водою.
Гор. Китабъ.	2	Два города Китабъ и Шааръ еще недавно были обнесены одною общею стѣною (чимъ) верстъ 80 дли-ною и заключающею кромѣ того еще нѣсколько се-леній съ принадлежащими имъ садами, полями и ого-родами, которыззаполняютъ сплошь все пространство внутри стѣны *).
Гор. Шаръ.	8	

Итого 73

*) Нынѣ эта стѣна во многихъ мѣстахъ обрушилась.

МАРШРУТЪ

Отъ Шаара до Карши.

(По П. А. Маеву 2-му; проходившему здѣсь въ 1877 году).

г. Шааръ.	Версть.	
Г. Чиракчи.	20	Дорога все время идетъ вдоль р. Кашка-дарьи по сплошь населенному, Кашка-дарьинскому оазису. Нѣсколько рѣдѣетъ оазисъ между Чиракчи и Кара-тиганомъ. Но ни въ водѣ, ни въ кормахъ, ни въ топливѣ недостатка нѣтъ.
Сел. Карабахъ.	16	
» Чимъ - Киш-лакъ.	18	
» Каратиканъ.	12	
Гор. Ханабодъ.	12	
» Карши.	12	

Итого 91

МАРШРУТЪ

Отъ Карши до Бухары.

(По П. А. Маеву 2-му, проходившему здѣсь въ 1877 году).

г. Карши.	Версть.	
		Дорога проходить по сплошь населенной мѣстности Каршинскаго оазиса.
Сел. Кассанъ.	24	Кишлакъ Кассанъ, большой и весьма торговый, составляетъ крайній западный пунктъ названнаго оазиса. Отсюда Кашка-дарья уклоняется на с. з. и, пройдя отъ Кассана еще версть 11-ть, доходить до горы Майманахъ, гдѣ и теряется въ пескахъ.
		Вмѣстѣ съ Кашка-дарьею уходятъ отъ дороги и сады, такъ что путь скорѣй начинаетъ проходить по совершенно голой и безплодной степи. Только пучки травы Иссеырка *) покрываютъ степь.
Сел. Ходжа - мубарекъ.	30	Бѣдное и жалкое селеніе Ходжа-мубарекъ расположено въ степи; оно лишено всякой зелени. Водой снабжается изъ арыка, проведеннаго изъ Кашка-дарьи.
		За Ходжа-мубарекомъ начинаются уже сардабы (цистерны), воздвигнутыя нѣкогда по всему Туркестану знаменитымъ Абдула-ханомъ; теперь эти цистерны разрушаются и приходятъ въ негодность. Въ

*) Трава эта употребляется бухарцами отъ всѣхъ болѣзней, почему продается на всѣхъ бухарскихъ базарахъ. Траву сушатъ и жгутъ на угольяхъ, при чемъ больной вдыхаетъ въ себя дымъ. Этою же травой лечатъ одинаково и животныхъ.

Верстъ.

Цистерна на ур.
Какирь *).

28

настоящее время только въ двухъ находится вода, а, именно, въ Сардабѣ, находящейся въ 5 верстахъ отъ Мубарека и въ Сардабѣ, стоящей у Какиря.

Эта сардаба имѣетъ 15 аршинъ высоты отъ купола до дна и во время проѣзда г-на Маева вода стояла на 5 аршинъ глубины.

Отъ этой цистерны продолжается также степь до Караулъ-базара, и далѣе еще на двѣ версты, такъ что все протяженіе ея равняется (по дорогѣ) около 80 верстъ.

Караулъ-базаръ.

20

Караулъ-базаръ—это есть караванъ-сарай, построенный еще Абдула-ханомъ. Нынѣ это зданіе уже разрушается. Возлѣ караванъ-сарая пріютился небольшой степной базаръ изъ нѣсколькихъ убогихъ лавочекъ. Неподалеку находится сардаба съ хорошою водою и колодезь съ горько-соленою, чрезвычайно отвратительною на вкусъ водою (см. очерки Бухарскаго ханства Н. А. Маева 1-го, Ташкентъ, 1875 года стр. 60).

За Караулъ-базаромъ характеръ степи измѣняется, грунтъ становится песчанно-каменистымъ и всякая растительность совершенно исчезаетъ. Такой характеръ степи продолжается до соленого озера, находящагося за возвышенностью Мама-джугарты, откуда почти до самой Бухары идутъ уже солончаки. Отъ Мама-джугарты до Бухары 16 верстъ; однако солончаки скорѣе прекращаются, мѣстность по немногу начинаетъ оживляться пашнями, а отъ кишлака Каганъ, въ 8 верстахъ отъ Бухары, начинается сплошь населенный Бухарскій оазисъ.

Бухара.

40

Итого

142

МАРШРУТЪ

Изъ Бухары въ г. Чарджуй.

(По свѣд. Окр. Штаба).

Г. Бухара.

Верст.

Сел. Шаръ-Исламъ.

24

До Каракуля дорога идетъ сплошь населеннымъ оазисомъ.

• Кара-куль.

32

Отъ Денгиза до берега Аму глубокіе, бугристые пески Сундуклы.

Арданъ.

36

Денгизъ.

28

Переправа черезъ
Аму.

24

г. Чарджуй.

8

Итого

152 в.

*) Здѣсь находится помѣщеніе для эмира на случай его проѣзда по степи.

МАРШРУТЪ

Отъ г. Карши до Гузара.

(По Н. Масву 1-му *)

	Верст.	
г. Карши.		
Сел. Тохта-купрюкъ.	7	Дорога идетъ по мѣстности населенной.
Янги-кентъ.	15	Сел. Тахта-купрюкъ лежитъ по арыку Бишъ-арыкъ; здѣсь имѣется мостъ. За Тохта-купрюкомъ идетъ мѣстность ровная слегка, волнистая, степная.
гор. Гузаръ.	18	Сел. Янги-кентъ очень бѣдное; оно расположено на р. Гузаръ-дарьѣ. Воды мало, такъ что населеніе снабжается водою изъ колодцевъ. Отсюда до Гузара дорога ровная, хорошая. По сторонамъ видны кышлаки. У города бродъ черезъ Гузаръ-дарью.
Итого	40	

МАРШРУТЪ

Отъ Учъ-чучака до города Чарджуя, правымъ берегомъ Аму.

(По Хохрякову).

	Верст.	
Учъ-Чучакъ.		Отъ Учъ-чучака дорога идетъ вверхъ по правому берегу Аму, по мѣстности твердой; подножнаго корма и топлива достаточно.
Разв. кр. Турпакъ-кала.	28 1/2	Отъ Турпакъ-кала характеръ дороги прежній.
Уроч. Тыкъ-сுவать.	30	Отъ Тыкъ-сувата до Кызылъ-рабата на половинѣ дороги, у разв. вѣрности Куьертли есть не большое песчаное пространство около 2 верстъ протяженія.
Разв. Кызылъ-рабатъ	30	Отъ Кызылъ-рабата характеръ дороги прежній.
Ур. Акъ-яска.	24	Отъ Акъ-яска на протяженіи трехъ верстъ небольшой песокъ, а затѣмъ дорога твердая, ровная, хорошая.
Ур. Дженишке-тугай.	24	Отъ Дженишке-тугая въ началѣ есть небольшіе пески, а потомъ дорога хорошая.
Ур. Шортаклы	24	Отъ Шортаклы путь также удобный.
Разв. кр. Кызъ-кала.	30	Отъ Кызъ-кала въ началѣ перехода есть небольшой песокъ, а затѣмъ дорога вполне удобная.
Ур. Джидейли.	30	Отъ Джидейли въ началѣ перехода на протяженіи 3 верстъ есть песокъ. У Акъ-Рабата есть бухарскій поселокъ изъ 50 домовъ; жители таджики. Здѣсь начало бухарскаго оазиса.
Акъ-рабатъ.	26	

*) См. Очерки Бухарскаго ханства. Ташкентъ. 1876. стр. 10—17.

	Верстѣ.	
кр. Осту.	24	Отъ Акъ-рабѣта до Осту дорога хорошая. Осту небольшая крѣпость, въ которой и въ окрестностяхъ живутъ таджики. Здѣсь можно достать покушкою провиантъ и фуражъ.
сел. Кранчъ.	24	Отъ Осту до кишлака Кранчъ дорога удобная.
Переправа черезъ Аму.	24	Отъ сел. Кранчъ дорога идетъ по мѣстности сплошь обработанной.
Городъ и кр. Чарджуй.	8	Чарджуй одинъ изъ значительнѣйшихъ городовъ Бухарскаго ханства. Это есть резиденція особаго бекства. Крѣпостная стѣна въ усадкѣ. Въ городѣ до 400 дворовъ (изъ которыхъ половина пустыхъ) и до 100 лавокъ на базарѣ. Конныхъ мельницъ 10. Стоимость продуктовъ на рынкѣ слѣдующая: одинъ батманъ рису (въ 8 пудовъ) стоитъ отъ 8 до 11 руб.; батманъ пшеницы отъ 3 р. 20 к. до 3 р. 60 к.; батм. джугары — 3 р.; батм. муки отъ 4 р. до 4 р. 40 коп. Ячменя не имѣется. За помолъ одного батм. пшеницы берутъ 80 к. Одинъ батманъ хлопка въ шипкахъ стоитъ 7 руб. 20 к. Батманъ шелку — 40 руб.; батманъ мяса отъ 8 до 10 руб.; пудъ масла коровьяго до 5 руб.; лошадь стоитъ отъ 20 до 200 руб.; быкъ отъ 10 до 30 р.; корова отъ 8 до 20 р.; баранъ — 5 р.; верблюды отъ 30 до 80 р. Саксауловыя дрова привозятъ верстѣ за 40 и продаютъ по 60 к. за верблюда. Другихъ дровъ нѣтъ, да и саксауловыя привозятъ лишь зимой.
Итого	336 ¹ / ₂	

МАРШРУТЪ

отъ Нарынскаго укрѣпленія до Кашгара.

(По Рейталоу, прошедшему этотъ путь въ 1875 году).

Укр Нарынское.	Верстѣ.	Пик. Каш. Суекъ.	Верстѣ.
р. Апъ-башъ.	30	Укр. (кашгар.) Чакмакъ.	15
Ручей Сары - булакъ.	25	Пик. Мурза - терекъ.	15
• Ширикты	25	• Агчій	30
• Масали	25	• Тезекъ-ташъ.	20
• Чирмашъ	25	р. Артышъ.	10
Ур. Котуръ-ташъ на озерѣ Чатыръ-куль.	25	Пик. Мазаръ.	15
• Баракорумъ,	28	г. Кашгаръ.	6
Пик. Кашгарскій Тююнъ.	20	г. Янгйшаръ (цитадель Кашгара).	6
		Итого	342 в.

МАРШРУТЫ

по Гиссарскому и Кулябскому бекствамъ (принадлежащимъ Бухарѣ).

Маршруты эти составлены на основаніи полуинструментальной съемки, произведенной г-мъ Маевымъ 1-мъ, во время его экспедиціи въ Гиссарскій край, въ 1875, 78 и 79 годахъ.

Изъ Шахрисябса въ Гиссаръ ведутъ три пути, которые запираются со стороны Шахрисябса тремя крѣпостями, а именно: Я к к а-ба гъ замыкаетъ входъ въ Якка-багскую долину, по которой проходитъ крайній восточный путь; Я р ъ-т ю б е — съ цитаделью, нынѣ пришедшею въ полный упадокъ — замыкаетъ входъ въ ущелье Дж а м а н ъ-ч а г а н ъ, по которому идетъ Калта-минарская дорога, и Гу з а р ь замыкаетъ дорогу, идущую Гузарскимъ ущельемъ.

МАРШРУТЪ

отъ гор. Шааря, черезъ Ташъ-курганъ, въ Саръ-и-джуй *).

гор. Шааръ.

Верстѣ.

Дорога изъ Шааря въ Яккабагъ идетъ по сплошь обработаннымъ землямъ Шахрисябской долины; она ровная и удобная.

гор. Яккабагъ

19

Сады Яккабага начинаются въ 4 верстахъ отъ кургана. Яккабагъ расположенъ на берегу Яккабагъ-дарьи. Климатъ Яккабага крайне вреденъ и лихорадки упорны.

Изъ Яккабага въ Ташъ-курганъ дорога сначала идетъ Яккабагскою долиною, вдоль Яккабагъ-дарьи, быстрой горной рѣчки. За сел. Патаръ дорога круто поднимается зигзагами на утесистыя отлогости хребта Масъ-кара-хоя, покрытаго арчею и разнообразною кустарною растительностью. Ближе къ вершинѣ путь становится менѣе крутъ и дорога удобопроходима вплоть до самой вершины, представляющей скалистый, изломанный гребень. Обогнувъ этотъ гребень, дорога начинаетъ спускаться въ Ташъ-курганскую долину, лежащую еще на сѣверномъ склонѣ Гиссарскаго хребта.

Спускъ этотъ сначала удобенъ, а потомъ становится весьма крутъ и затруднителенъ. Дорога представляется узкою, покрытую горнымъ щебнемъ, тропинку, непрерывно извивающуюся между выступами скаль, у самого края обрыва. Спускъ приводитъ прямо къ садамъ и пашнямъ Ташъ-кургана, большого горнаго кишлака.

Сел. Ташъ-курганъ

46

*) Этимъ же путемъ прошелъ въ 1878 г. и г-нъ Ошанинъ, маршрутъ котораго нѣсколько разнится отъ маршрута г-на Маева.

Ташь-курганъ пользуется водою изъ горныхъ впадин. Рѣчка Ташь-курганъ-дарья (верховье Лякабагъ-дарьи) течетъ ниже кишлака, въ глубокой щели и принимаетъ здѣсь въ себя другой многоводный ручей Шудъ-арадъ. Переправа черезъ Ташь-курганъ-дарью производится по мосту первобытной конструкции, а Шудъ-арадъ переходимъ вбродъ.

Перейдя Ташь-курганъ-дарью, дорога поднимается на красные песчанниковые склоны Ташь-курганскихъ горъ, обрамляющихъ Ташь-курганскую долину. Горы эти представляютъ волнообразную, холмистую поверхность и повсюду покрыты посквами. Лѣсу (арчи) повсюду въ изобиліи. Постепенно повышаясь, дорога подходитъ наконецъ къ главному гребню Гиссарскаго хребта, къ перевалу Лягари-мурда. По перевалу этому проходить двѣ дороги; первый изъ этихъ путей болѣе короткій, но очень трудный; другой значительно лучше (хоть тоже едва проходимъ).

Чтобы выйти на короткий путь, дорога поворачиваетъ вправо и ровной удобной отлогостью поднимается до самой вершины перевала, представляющаго хрящеватую, ровную, куполообразную площадку. Здѣсь сложены изъ камней двѣ пирамидальныя кучи, обозначающія вершину перевала. Трудности тутъ начинаются при спускѣ съ перевала и дорогой этой пользуются только джигиты, при спѣшныхъ поѣздкахъ. Большею частью идутъ пѣшкомъ, держа лошадь въ поводу. Крутой до чрезвычайности и опасный, вслѣдствіе частыхъ осыпей, спускъ идетъ до русла небольшого солоноватого ручья Сарымсакъ-булакъ (Шуръ-су). Здѣсь дорога поднимается на ровную, хрящеватую площадку, и ею идетъ до красноватыхъ песчанниковыхъ холмовъ, поросшихъ арчею *) и образующихъ склонъ глубокаго лога, называемаго Сарымсакмыъ, орошаемому горнымъ ручьемъ того-же имени. Этотъ логъ приводитъ къ узкой Бахчинской щели, пробитой водою въ скалистыхъ нависшихъ громадахъ. Ширина Бахчинской щели отъ 5 до 10 шаговъ. Скалы почти сходятся надъ головою проезжающаго, отчего во всей щели господствуетъ постоянно полумракъ. По берегу щели сочится ручей, занимающій весною, при таяніи снѣга, всю эту щель, и тогда сообщеніе здѣсь прекращается. Щель эта, впрочемъ, тянется на протяженіи не болѣе 20—30 сажень.

Второй путь, ведущій съ перевала Лягари-мурда, идетъ лѣвѣе перваго, только что описаннаго нами, и выводитъ также къ упомянутой выше щели. Спускъ идетъ здѣсь террасами, имѣющими хоть и короткіе, но очень крутые склоны, и обходитъ по узкому каньону, глубокой логъ. Отсюда дорога идетъ по хребту Сурфа, пересѣкаетъ еще разъ неглубокую долину, покрытую хорошею травой и рядомъ постепенныхъ подъёмовъ и пониженій, выводитъ наконецъ въ логъ Сарымсакмыъ. Упомынутую выше щель также можно обойти, если пройти нѣсколько западнѣе, удобнымъ и хорошимъ логомъ, выводящимъ въ долину Бахчасай, куда одинаково выводитъ и дорога, проходящая Бахчинскую щелью.

*) Выше на спускѣ нѣтъ ни арчи, ни другихъ деревьевъ.

Вереть. Отъ Бахчинской щели дорога пролегаетъ по узкому ущелью Бахча-сай, составляющему верховье Сантъ-гардакского ущелья. Здѣсь дорога идетъ то по карнизамъ, висящимъ надъ горною рѣчкою, быстро несущейся по громаднымъ камнямъ (Сантъ-гардакъ-даря), то по берегу самой рѣчки, безпрерывно переходя съ одного берега на другой. Дорога крайне камениста и опасна, и часто поднимается крутой тропинкою на береговныя высоты, чтобы избѣжать слишкомъ каменистыя и трудныя для проѣзда мѣста самаго берега. Кишлакъ Бахча расположенъ въ небольшой ложцѣ, образуемой отступившими отъ русла рѣчки береговными высотами. Подобно всѣмъ горнымъ кишлакамъ, расположеннымъ по ущельямъ, онъ занимаетъ ничтожное протяженіе въ ширину, за то растянутъ въ длину, по ущелью. Сабли и сѣды, перемежающіеся небольшими запасками, расположены группами, тамъ, гдѣ встрѣчаются наиболѣе удобныя для осѣдой жизни мѣста.

Кишлакъ Бахча

32¹/₂

Дорога отъ кишлака Бахча до кишлака Сантъ-гардакъ такъ-же трудна, какъ и предыдущій участокъ (отъ Бахчинской щели до кишл. Бахча), и безпрерывно переходить съ одного берега Сантъ-гардакъ-даря на другой. Въ малую воду переѣзжаютъ обыкновенно вбродъ, а при высокой водѣ, весной и лѣтомъ, пользуются мостами, устроенными въ разныхъ мѣстахъ. Конструкція этихъ мостовъ, конечно, крайне несовершенна:—это просто нѣсколько срубленныхъ стволовъ арчи, переброшенныхъ съ одного берега на другой.

Сел. Сантъ-гардакъ. 13

Кишлакъ Сантъ-гардакъ гораздо обширнѣе кишлака Бахча, но имѣетъ характеръ, присущій всѣмъ горнымъ кишлакамъ. Въ Сантъ-гардакъ живетъ амлякъ-даръ, завѣдывающій не только мѣстнымъ населеніемъ кишлака, но и живущими въ горахъ кочевниками.

Дальнѣйшій путь отъ Сантъ-гардака до выхода изъ ущелья менѣе труденъ, хотя также во многихъ мѣстахъ весьма трудно проходить. Тамъ, гдѣ узкая тропинка, лѣзнящая по береговымъ скаламъ, на самомъ краю обрыва слишкомъ узка (напр. 1—1¹/₂ аршина) устроены балконы; тамъ же, гдѣ скалы подходятъ къ самому руслу рѣки, набросаны груды каменьевъ, на которые и взбирается дорога. И на этомъ участкѣ также дорога часто взбирается на береговныя высоты, чтобы обойти берегъ рѣки, загроможденный громадными камнями, осыпями ближнихъ скалъ.

Въ 2-хъ верстахъ отъ Сантъ-гардака, внизъ по ущелью, изъ отвѣсной скалы бьетъ каскадомъ обильный влючъ, чистой, какъ хрусталь, воды. Все это ущелье, начиная отъ Бахчинской щели (гдѣ оно и начинается), до самаго конца или выхода, поросло самою разнообразною древесною и кустарною растительностью. Чѣмъ ближе къ выходу ущелья на равнину, тѣмъ дорога становится лучше и ровнѣе, а ущелье шире. У самаго конца ущелья расположенъ кишлакъ Дагана, окруженный полями и садами. Въ 8 верстахъ далѣе находится городъ С с а р ѣ - и - Д ж у й, на берегу рѣки Тупаланъ (Тупалакъ). Цитадель города не подерживается и приходитъ въ разрушеніе, подобно

гор. Ссарь-и-джуй.	48	Верст. всѣмъ цитаделямъ Гиссарскаго края, уже утратившимъ нынѣ свое военное значеніе.
Всего	148½	Ссарь-и-джуй — мѣстопребываніе бека, которому, кромѣ того, подчинены, съ 1879 года, городъ Ссарь-и-осіо съ его округомъ и Юрчи. Въ обоихъ названныхъ городахъ, имѣвшихъ прежде своихъ отдѣльныхъ бековъ, нынѣ находятся амлякдары, поставленные бекомъ Ссарь-и-джуя. Дорога отъ Кишлака Дагана до г. Ссарь-и-Джуя, повсюду ровная и удобная. Кромѣ этой дороги, отъ кишлака Дагана есть прямая дорога на Юрчи. Отъ Дагана до Юрчи 16 верстъ.

МАРШРУТЪ

отъ Шааря до Дербента, черезъ селен. Килта-минарь.

Г. Шаарь.	Верст.	
Сел. Чимъ-курганъ	16	Отъ Шааря дорога протекаетъ по сплошь обработанной мѣстности, между рисовыми полями, которыя легко могутъ быть затоплены, чѣмъ и пользовались шахрисябцы во время войнъ своихъ съ бухарскимъ эмиромъ Насруллою. Отъ Чимъ-кургана дорога идетъ мимо кишлаковъ частью полями съ пшеницею (рисъ здѣсь не сѣютъ), частью необработанными пространствами, служащими пастбищами для верблюдовъ. Между кишлакомъ Комаданъ и Яръ-тюбе опять начинаются поля пшеницы. Яръ-тюбе—большое селеніе на горной рѣчкѣ Лянгеръ-булакъ. Цитадель Яръ-тюбе почти совсѣмъ разрушилась и болѣе не поддерживается.
Сел. Яръ-тюбе	24	Въ 6 верстахъ отъ Яръ-тюбе, дорога входитъ въ горы и идетъ между пологими холмами ровной широкой долиной. При началѣ Яръ-тюбинскаго ущелья отдѣляется дорога на Яккабакъ. Въ 15 верстахъ отъ Яръ-тюбе дорога проходить скалистымъ ущельемъ Дарвази-камъ. Кишлакъ Калта-минарь расположенъ на горной рѣчкѣ Катта-уру-дарья; здѣсь мѣстопребываніе амлякдара.
Сел. Калта-минарь.	28	Отъ Калта-манара дорога идетъ по некрутымъ склонамъ волнистою, возвышенною площадью. Трудный подъемъ встрѣчается при выѣздѣ изъ кишлака Калта-минарь, именно при подъемѣ на хребетъ Ташъ-тюбе. У ключа Шакаръ - булакъ половина дороги между Каттаминаромъ и Кара-ховалемъ. Въ 4-хъ верстахъ далѣе встрѣчается ключъ Анаръ-булакъ. Здѣсь отдѣляется дорога, ведущая изъ кишл. Кушъ-лушъ по Гузарской дорогѣ.
• Кара-ховаль.	20	При выѣздѣ изъ сел. Кара-ховаль дорога поднимается по крутой пузкой тропинкѣ на хребетъ Азисъ. Затѣмъ у кишлака Котуръ-булакъ дорога идетъ скалистымъ ущельемъ, каменнымъ и труднымъ для проѣзда. Далѣе мѣстность становится ровнѣе и у кишла-

Вереть.

Сел. Акъ-рабатъ.	24	ковъ: Руста-булакъ и Акъ-рабатъ вполне удобна даже для повозокъ.
Гор. Дербентъ.	16	У Акъ-рабата калта-минарская дорога соединяется съ гузарскою.

Итого 128

МАРШРУТЪ

Отъ Шааря до Гузара.

Г. Шааръ.

Сел. Чимъ-курғанъ	16	} По предыдущему маршруту.
• Яръ-тюбе.	24	
Гор. Гузаръ.	24	
Итого		64

МАРШРУТЪ

Отъ Джама до Гузара.

Сел. Джамъ

Отъ Джама, лежащаго въ предгорьяхъ, дорога тотчасъ входитъ въ горы и въ $\frac{1}{4}$ версты отъ Джама поворачивается, у гранитнаго столба, влѣво. Хотя дорога эта и считается арбяною, но она весьма трудна. Глубокія колен, увеличенныя дождевою водою, дѣлаютъ проѣздъ затруднительнымъ. Дорога все время идетъ вдоль ручья, иногда близко подходя къ его крутому и обрывистому берегу. Почти на половинѣ дороги встрѣчается горный кишлакъ Арабъ - Бенды. Нѣсколько верстъ далѣе—просторная долина, съ ключевою водою. Кишлакъ Кара-кя (Бишъ-чашма) расположенъ въ небольшой долині, орошаемой ручьемъ Кара-кя - булакъ. По берегамъ его разбросаны небольшія запашки клевера, льна и ячменя. Правый берегъ ручья отложе лѣваго, спускающагося террасами. На его отлогихъ площадкахъ расположены 10—15 зимнихъ сакель (кара-уй) узбековъ, рода Кипчака-сарай. Лѣтомъ кишлакъ бываетъ пустъ, такъ какъ всѣ жители его уходятъ въ горы.

Версть.

Отдых можетъ быть сдѣланъ у кишлака Арабъ-бенды, почти на половинѣ дороги, или у подъема на перевалѣ, на лощинѣ съ ключевой водою.

Дорога по Джамскому ущелью во многихъ мѣстахъ требуетъ исправленія, которое должно состоять въ сглаживаніи глубокихъ рытвинъ и промоинъ и въ устройствѣ подъемовъ тамъ, гдѣ дорога, уже въ концѣ испорченная въ лощинѣ, взбирается на склоны горъ.

Сел. Кара-кія.

20

Кишлакъ Кара-кія расположенъ въ сторонѣ, въ 2 верстахъ отъ дороги. Въ 6 верст. отъ поворота Джамо-чиракчинской дороги на Кара-кія, дорога выходитъ изъ горъ. Путь отъ Кара-кія горами и далѣе—степою не представляетъ уже никакихъ затрудненій. У выхода дороги изъ горъ течетъ арыкъ Учунъ, выведенный изъ Кара-кія-булака.

Отъ Кара-кія вплоть до Кашка-дарьи не встрѣчается уже осѣдлыхъ пунетовъ. Горная степь, покрытая низкорослою, выгорѣвшею травою, оживлена только кибитками кочевыхъ узбековъ и ихъ стадами. Колодцевъ въ степи много, но они очень глубоки, не менѣе 40—60 шаговъ, что видно по тропинкамъ, протоптаннымъ людьми, тянущими бады или турсуки. Воды въ колодцахъ изобильно.

Въ $\frac{1}{4}$ версты отъ арыка Учунъ отдѣляется дорога, ведущая на кишлакъ Кара-тюбе, въ 2 верстахъ отъ Чиракчи, на Кашка-дарьѣ, а еще нѣсколько ранѣе видна дорога, ведущая на Шааръ и Китабъ. Обѣ эти дороги идутъ по колодцамъ.

Въ 8 верстахъ отъ выхода изъ горъ, чиракчинская дорога поднимается на высокую гряду (кыръ), съ пологимъ, противулежащимъ скатомъ. Еще далѣе, въ 8 верстахъ, дорога пересѣкаетъ иссохшее русло Чуянъ-дарьи, за которымъ тотчасъ же тянется гряда возвышенностей Чуянъ-кырлеръ. На южной ихъ сторонѣ находятся колодцы Чуянъ, въ $\frac{1}{4}$ в. отъ дороги. Въ 5 верстахъ далѣе встрѣчаются три колодца Кокъ-ташъ, съ хорошою водою, гдѣ можетъ быть назначенъ ночлегъ. Привалъ можетъ быть сдѣланъ у колодцевъ Чуянъ.

Дорога на этомъ переходѣ нигдѣ не требуетъ исправленія.

Кол. Кокъ-ташъ.

20

Характеръ мѣстности на всемъ этомъ переходѣ тотъ же, какъ и на предыдущемъ — ровная, слегка волнистая степь, покрытая высохшею травою. Въ 8 верстахъ отъ кол. Кокъ-ташъ встрѣчаются колодцы и зимовки Икезакъ, съ небольшими запашками пшеницъ-богары. 8 верстъ далѣе кишлакъ Каль-тюбе, на 2-хъ арыкахъ, выведенныхъ изъ Кашка-дарьи. Въ 2 верстахъ далѣе за Кашка-дарьею—городъ Чиракчи. Пространство между кишлакомъ Каль-тюбе и Чиракчи все занято полями, преимущественно рисовыми и ясеничными. Переправа черезъ Кашка-дарью производится въ бродѣ, у самаго города. Обыкновенно Кашка-дарья бываетъ весьма мелководна, но въ 1878 году вода въ ней была очень высока.

Можно расположиться на ночлегъ на ровной и сухой полянѣ, съ западной стороны г. Чиракчи, по

Вереть.

Гор. Чиракчи.

18

арыку Оби-парту. Отдыхъ можетъ быть сдѣланъ при колодцахъ Икезакъ, въ 10 вер. отъ Чиракчи.

На этомъ переходѣ дорога не требуетъ исправлений. Дорога идетъ все время ровной, сухой степью, мимо полей и нѣсколько разъ пересѣкается арыками, носящими общее названіе Каирма. Главный арыкъ, носящій это названіе и изъ котораго выведены всѣ второстепенные, видѣнъ съ правой стороны дороги, въ крутыхъ берегахъ. Въ 6 верстахъ отъ дороги, у одинокой сакли, отдѣляется вправо дорога, ведущая на кишл. Каирма. Отъ оврага Игре-куль-сай остается 8 верстъ до Кара-бага. Въ 2 верстахъ далѣе, тамъ, гдѣ дорога еще разъ пересѣкается арыкомъ Каирма, отдѣляется отъ армянской дороги болѣе прямая дорога, ведущая на Кара-багъ. Армянская же дорога дѣлаетъ вскорѣ крутой изгибъ, чтобы обойти тотъ же оврагъ Игре-куль-сай и идетъ извилисто, мимо засѣянныхъ полей.

Сел. Кара-багъ.

24

Ночлегъ можетъ быть выбранъ на гузарской дорогѣ, за кишл. Кара-багъ, на снятыхъ пшеничныхъ поляхъ. Отдыхъ — у арыка Каирма, въ 8 в. отъ Кара-бага, на раздвоеніи дорогъ.

Дорога идетъ и на этомъ переходѣ все тою же ровной степью, оживленною близъ кашлаковъ посѣвами пшеницы. Кара-багомъ называется цѣлая группа кишлаковъ, расположенныхъ близко одинъ отъ другого, на арыкахъ, выведенныхъ изъ Яккабагъ-дарьи или Кизылъ-су. Отъ центрального кишлака до крайняго — 3 версты. Въ 4 верстахъ далѣе дорога пересѣкаетъ полосу садовъ и полей, расположенныхъ длинною лентою въ степи, по арыку Камай (выходящему изъ Лягеръ-булака, близъ Яръ-тюбе, и идущему почти до Чимъ-кургана). Эта группа осѣдлостей носитъ общее названіе Камай, по орошающему ее арыку. Въ 11 верстахъ отъ Кара-бага дорогу пересѣкаетъ другая, большая дорога, идущая изъ Карши, чрезъ Чимъ-курганъ, въ Яръ-тюбе. Между этою дорогой и небольшою грядою возвышенностей, влѣво отъ дороги, расположились узбекскіе аулы на горько-соленыхъ колодцахъ. Это урочище называется Учъ-тюбе. Воду для питья кочевники берутъ изъ цистернъ, устроенныхъ далѣе, ближе къ горамъ. Отъ Кара-бага до ауловъ 13 верстъ. На 23-й верстѣ дорога пересѣкаетъ еще разъ гряду возвышенностей, весьма пологихъ и нетрудныхъ для движенія. За этою грядою начинается уже непрерывная полоса полей пшеницы-богары, принадлежащая Гузару и его окрестнымъ кишлакамъ. Въ 11 верстахъ отъ Гузара дорогу пересѣкаетъ арыкъ Апарде, а 2½ версты далѣе дорога проходитъ кишлакомъ Апарде. Отъ этого кишлака до Гузара 8½ версты.

Гор. Гузаръ

34

На ночлегъ можно расположиться у самаго Гузара, на арыкѣ, выведенномъ изъ Гузаръ-дарьи, на сжатыхъ хлѣбныхъ поляхъ. Отдыхъ можетъ быть сдѣланъ только въ степи, безъ воды, которую, въ случаѣ надобности, можно доставить въ турсукахъ изъ Камай-арыка.

Исправленій дороги не требуется.

Итого 116

МАРШРУТЪ

отъ Гузара до Ширъ-Абада.

Г. Гузаръ.

Верстъ.

Гузаръ, большой городъ, съ крѣпкой цитаделью, принадлежитъ къ числу важнѣйшихъ городовъ Бухарскаго ханства. Онъ представляетъ торговый центръ, куда кочевники пригоняютъ изъ горъ скотъ въ огромномъ количествѣ, на ежедневные, большіе базары, по четвергамъ. Сюда же везутъ изъ горъ лѣсъ, соль и свинецъ. Барановъ и быковъ пригоняютъ на гузарскій базаръ ежедневно до 4 тысячъ головъ, такъ какъ сюда съѣзжаются скучники скота изъ Карши и Бухары.

Гузаръ находится при входѣ въ удобопроходимое, Гузарское ущелье, которое начинается въ 8 верстахъ отъ города. Въ 3-хъ верстахъ отъ города дорога поднимается на гребень пологого подъема. Тутъ дорога, уклонившаяся отъ Гузаръ - дарьи на 1 ташъ, снова подходитъ къ рѣкѣ. Въ 8 верстахъ отъ города, при входѣ въ горы, дорогу пересѣкаетъ оврагъ Кара - камаръ. Въ 4-хъ верстахъ далѣе встрѣчается сарай. Здѣсь, въ лѣвой сторонѣ дороги, отдѣляется логъ Ильчи-Галдай. Кишлакъ Кушъ - лушъ стоитъ на слияніи двухъ рѣкъ: Катта и Кчи - Уру - дарьи, образующихъ слияніемъ своимъ Гузаръ - дарью.

Переходъ отъ Гузара до Кушъ - луша не представляетъ большихъ трудностей для движенія колеснаго обоза. Дорога требуетъ исправленія только въ слѣдующихъ мѣстахъ: 1) на 11-й верстѣ, близъ входа въ горы; 2) на 15-й верстѣ сильно каменистый участокъ, но проѣзжей для арбъ, даже и въ настоящемъ видѣ, хотя и съ трудомъ.

При движеніи впередъ, къ Аму - дарьѣ, отдыхъ можетъ быть сдѣланъ, не доходя $\frac{1}{2}$ версты до оврага Кара - Камаръ, на берегу Гузаръ - дарьи, образуемомъ здѣсь широкою площадку, частью занятую богарными посѣвами пшеницы. Ночлегъ при кишлакѣ Кушъ - лушъ можетъ быть сдѣланъ на широкой и ровной площадкѣ предъ самымъ кишлакомъ Кушъ - лушъ (это урочище носить тоже названіе Кушъ - лушъ), или же перейдя рѣку Кчи - Уру - дарью, близъ того мѣста, гдѣ отдѣляется дорога въ Кара - ховальскую долину.

При обратномъ движеніи въ Ташкентъ, отдыхъ можетъ быть сдѣланъ на Кара - камарѣ, или немного ближе къ Гузару, на рѣкѣ Гузаръ - дарьѣ; ночлегъ же можно сдѣлать или на арыкѣ Аугумбагъ (въ 2 верст. отъ дороги, за холмомъ), или же при кишлакѣ Яртыбе, на Гузаръ - дарьѣ.

У Кишлака Кушъ - лушъ дорога раздѣляется: одна вѣтвь ея выводитъ къ роднику Анаръ - булакъ, на большой калта-минарской дорогѣ, а другая вѣтвь ведетъ

Версть.

къ Дербенту, черезъ Теньга-хорамъ, Чашма-и-хафизджанъ и Акъ-рабатъ. Здѣсь обѣ дороги соединяются. При рекогноспировкѣ г. Маева къ Аму-дарьѣ, въ 1878 году, онъ долженъ былъ избрать не ту дорогу, которою шелъ въ 1875 году, а другую. Причиной тому— сильное разлитіе Гузаръ-дарьи отъ весеннихъ, почти непрерывныхъ дождей и обилія зимняго снѣга. Дорога, которую онъ избралъ, два раза пересѣкаетъ Кчи-Уру-дарью у самаго кишлака Кушъ-луша и затѣмъ до урочища Теньга-хорамъ, почти все время идетъ по правому ея берегу, только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ переходя на лѣвый. Дорога эта значительно труднѣе предыдущаго перехода отъ Гузара до Кушъ-луша, въ особенности въ началѣ. Въ 5 верстахъ отъ Кушъ-луша дорога переходитъ глубокой оврагъ Гумбулакъ, а $\frac{1}{2}$ версты далѣе—еще болѣе крутой оврагъ Яръ-тюбе. Тамъ, гдѣ дорога лѣзится по крутымъ склонамъ горъ, легко можетъ быть устроенъ спускъ къ берегу Кчи-Уру-дарьи, гдѣ дорога хорошая. За Яръ-тюбе начинается широкая и удобная для движенія долина Кара-чашъ. У мазара Биби-Карачашъ (вправо отъ дороги, въ горахъ) считается половина дороги.

Дорога требуетъ исправленія въ слѣдующихъ мѣстахъ: 1) спускъ и подъемъ въ оврагахъ Гумбулакъ и Яръ-тюбе; 2) въ 7 верстахъ отъ Кушъ-луша, при излучинѣ Кчи-Уру-дарьи; 3) въ 1-й верстѣ отъ Теньга-хорама, также при излучинѣ Кчи-Уру-дарьи, гдѣ дорога проходитъ подъ нависшими и частію обвалившимися скалами.

Ур. Теньга-хорамъ. 20

Дорога идетъ ровною, слегка волнистою, хрящеватою, а мѣстами каменною равниною. Въ двухъ верстахъ отъ ночлега дорога переходитъ рѣчку Конъ-сай, а въ $4\frac{1}{2}$ верстахъ—оврагъ съ ручьемъ Тузъ-сай, вытекающій изъ соляныхъ копей въ 16 верстахъ отъ дороги. На 10-й верстѣ рѣчка Конъ-сай входитъ въ ущелье Акъ-Дагана. Здѣсь, во всемъ ущельѣ, дорога очень трудна для движенія. По выходѣ изъ ущелья Акъ-Дагана, явится широкая и удобная долина Узунъ-Кудукъ, такъ названная по имени колодца, находящагося въ ней, въ 12 верстахъ отъ Теньга-хорама. Вода въ колодцѣ очень хорошая и свѣжая; ручьи же, протекающіе здѣсь, пересыхаютъ лѣтомъ. Отъ Узунъ-Кудука долина получаетъ названіе Сары-камаръ. Въ 14 верстахъ отъ Теньга-хорама начинается подъемъ на гору Ташлагъ-Мишобъ. Отсюда начинается вообще явственный и непрерывный подъемъ, террасами, до Акъ-рабата,—вышей точки всего поднятія. Въ 5 верстахъ отъ Чашма-и-хафизджана начинаются запашки, а въ 4-хъ верстахъ отъ него встрѣчается при дорогѣ одинокое, развѣсистое дерево—арча. Это урочище называется Якъ-арча. Кишлакъ Чашма-и-хафизджанъ расположенъ при ручьѣ того же имени. Вся мѣстность отъ Кушъ-луша до Чашма-и-хафизджана совершенно безлѣсна, если не считать невысокихъ кустовъ гребенщика и нѣсколькихъ таловъ, встрѣчающихся по дорогѣ, при ручьяхъ. На Чашма-и-хафизджанѣ растительность болѣе обильна; кругомъ встрѣчаются кусты барбариса, гребенщика и талы, служащіе топливомъ мѣстнымъ жителямъ и проходящимъ караванамъ. Но

Версть.

лѣсъ для топлива (сухая арча и кленъ) легко можетъ быть доставленъ изъ горъ при Акъ-рабатѣ, на верблюдахъ и ишакахъ. Изъ этихъ же горъ снабжаются лѣсомъ Гузаръ и Каршп. Одна арба арчи стоитъ въ Гузарѣ отъ 20 до 40 копѣекъ.

Ур. Чашма - и-ха-
фиджанъ.

22

На этомъ переходѣ дорога требуетъ серьезной разработки только: 1) при спускѣ въ оврагъ Тузь-сай, въ $4\frac{1}{2}$ в. отъ Теньга-хорама, и 2) въ ущельѣ Акъ-Дагана, на 10-й верстѣ, гдѣ вѣроятно придется прибѣгать къ порохострѣльной работѣ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ. Отдыхъ можно сдѣлать при колодцѣ Узун-кудукъ, въ 12 в. отъ Теньга-хорама и въ 10 вер. отъ Чашма-и-хафиджана.

Отъ площадки, на которой расположенъ кишлакъ Чашма-и-хафиджанъ, снова начинается явственный и уже болѣе кругой, террасовидный подъемъ. Путь является разбросанными по склонамъ горъ, при дорогѣ, отдѣльными деревьями клена и арчи. Въ 2 в. отъ Чашма встрѣчается по пути, въ дощикѣ, ключъ съ соленоватою водою, но пригодною для питья. Далѣе въ 6 в. отъ Чашма, встрѣчается сарай при ручьѣ съ хорошею водою. Урочище и ручей носятъ общее названіе Акъ-рабатъ. Высшая точка всего поднятія, Акъ-рабатскій перевалъ, находится на 10-й верстѣ отъ Чашма-и-хафиджана.

При спускѣ съ перевала, у полуразрушеннаго караванъ-сарая (рабата) дорога раздѣляется: одна вѣтвь идетъ прямо, долиною Чакча и ущельемъ Желѣзные Ворота, на Дербентъ, а другая вѣтвь отходить къ сѣверу и ведетъ, чрезъ Кара-ховаль и Калта-минарь, въ долину Шахрисяба.

При спускѣ съ перевала, въ 1 верстѣ, находится узкая щель, образуемая двумя сдвинутыми скалами Ташъ-Калама, за которыми начинается долина Чакча, — весьма неровная, волнистая и пересѣченная мѣстность. По дну долины течетъ ручей Чакча, берущій начало съ Акъ-рабатскихъ горъ. Долина Чакча тянется 8 верстъ и замыкается въ концѣ высокою горною грядою. Дорога входитъ въ узкую, живописную щель, весьма извилистую, длиною въ $2\frac{1}{2}$ версты. Это Желѣзные Ворота или Бузгола-хана. Дно ущелья сильно каменисто, но проѣздъ для колесныхъ экипажей возможенъ. Ручей Чакча течетъ и по дну ущелья, но лѣтомъ онъ здѣсь пересыхаетъ. По выходѣ изъ ущелья Желѣзные Ворота, дорога пролегаетъ широкою и удобною, ровною долиною, 4 версты, до мазара и сарая при ручьѣ Шуръ-объ. Вода въ ручьѣ хорошая, не смотря на его названіе (Шуръ-объ значитъ соленая вода).

Дорога отъ Чашма-и-хафиджана до ручья Шуръ-объ принадлежитъ къ числу трудныхъ и требуетъ много исправленій, весьма серьезныхъ, а именно: 1) при подъемѣ на высшую точку Акъ-рабатскаго перевала, въ 10 в. отъ Чашма, гдѣ дорога завалена громадными каменьями. 2) Еще ранѣе, при крутомъ спускѣ къ ручью Акъ-рабатъ. 3) Щель, образуемая 2 сдвинутыми скалами Ташъ-Калама, должна быть расширена порохомъ, потому что разработка узкаго, ка-

Версть.

менного карниза въ скалѣ, съ правой стороны щели, будетъ гораздо труднѣе и продолжительнѣе. 4) Вся долина Чакча требуетъ серьезной разработки въ ней удобной дороги, на протяженіи 8 верстъ. 5) Дно ущелья Желѣзныхъ Воротъ должно быть въ нѣкоторыхъ мѣстахъ очищено отъ упавшихъ на него каменныхъ глыбъ. 6) Дорога въ долину, ведущей изъ Желѣзныхъ Воротъ къ ручью Шуръ-объ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ должна быть уширена, тамъ, гдѣ она обращается въ тропинку, протоптанную по скату горы.

Шуръ-объ.

25^{1/2} Мѣстомъ для отдыха можетъ служить только волнистая площадка у щели Ташъ-Калама, на 11-й верстѣ отъ Чашма.

Отъ ручья Шуръ-объ дорога поворачиваетъ на востокъ, по Дербентскому ущелью. Горы, обрамляющія слѣва это ущелье, называются Були-байли (т. е. перевязанная спина). Въ 1 верстѣ съ небольшимъ отъ Шуръ-оба, отъ большой Дербентской дороги отдѣляется вправо тропинка, ведущая къ руслу ручья Шуръ-объ, входящаго далѣе, чрезъ 1^{1/2} в, въ узкое и крайне трудное, заваленное камнями ущелье Бузгола. Здѣсь по руслу ручья Шуръ-объ и по глыбамъ беспорядочно наваленныхъ камней въ проходѣ прямая, выючная дорога въ Ширъ-Абадъ, минующая Дербентъ. Противъ развалинъ караванъ-сарая, постройки Абдулла-хана, дорога, выходя изъ русла ручья Шуръ-объ, круто поднимается въ гору, извилистымъ, труднымъ подъемомъ, который тянется въ 3 версты и выводитъ въ ущелье, съ сухимъ русломъ горной рѣчки. Это ущелье также весьма трудно для проѣзда. Крутой и каменистый подъемъ выводитъ изъ него дорогу на широкую долину Дахъ - кара - кентъ, слегка волнистую и съ хрящеватой почвой. Долина мѣстами перерѣзана руслами горныхъ рѣчекъ. Отъ начала долины до кишлака Серъ-объ 12 верстъ. Кишлакъ находится въ волнистой мѣстности и не виднѣн издали.

Переходъ этотъ — одинъ изъ труднѣйшихъ. Отдыхъ можетъ быть сдѣланъ при выходѣ дороги изъ ущелья на Дахъ-кара-кентскую равнину.

Исправленіе или, точнѣе, капитальная разработка дороги должна быть въ слѣдующихъ мѣстахъ: 1) въ поворотѣ дороги отъ ручья Шуръ-объ въ Дербентское ущелье; 2) при поворотѣ тропинки на Ширъ-Абадскую дорогу; 3) на днѣ русла ручья Шуръ-объ; 4) при подъемѣ на гору изъ ручья; 5) на всемъ протяженіи ущелья, выводящаго въ долину Дахъ-кара-кентъ. Впрочемъ, можно избѣжать затруднительной дороги по ручью Шуръ-объ и идти все время по Дербентской дорогѣ до развалинъ караванъ-сарая Абдулла-хана; здѣсь долженъ быть разработанъ спускъ къ ручью Шуръ-объ и крутой подъемъ на гору. Исполнить эту работу легче, чѣмъ разработать дорогу въ массѣ наваленныхъ скалъ и камней, на протяженіи 8 — 10 верстъ.

Сел. Серъ-объ

25

Дорога отъ кишла. Серъ-объ идетъ сначала ровною хрящеватою мѣстностью, 2^{1/2} вер. Здѣсь дорога спускается небольшою отлогостью въ равнину, перерѣзанную 3 ручьями хорошей воды. Еще 2 версты да-

Версть.

дѣе, дорога снова поднимается на возвышенную долину Чагатай, каменистую и перерѣзанную глубокими оврагами, съ крутыми берегами. Въ 10 в. отъ Серъ-оба дорога пересѣкаетъ одинъ изъ наиболѣе глубокихъ овраговъ, по дну котораго течетъ ручей Газаль-су. Черезъ этотъ ручей переброшенъ еле живой, деревянный мостъ. Другіе овраги хотя и не требуютъ мостовъ, но крайне утомительны для движенія. На 12-й верстѣ дорога подходитъ близко къ Ширъ-абадъ-даръ и слѣдуетъ все время правымъ ея берегомъ. На 15-й верстѣ, не доѣзжая до зимовки Игерчи, находится широкая, сухая поляна на берегу Ширъ-абадъ-даръ, гдѣ можно расположиться на ночлегъ.

Весь этотъ переходъ весьма тяжелъ и дорога требуетъ во многихъ мѣстахъ разработки. Уже на 4-й верстѣ отъ Серъ-оба, гдѣ дорога оставляетъ лошину и взбирается на высокую равнину Чагатай, требуется разработка подъема. Затѣмъ требуютъ разработки всѣ овраги и тотъ участокъ, гдѣ дорога подходитъ на 12-й верстѣ, къ Ширъ-абадъ-даръ, а также при ручьѣ, текущемъ тутъ-же въ Ширъ-абадъ-даръ.

Зим. Игерчи.

15

Въ 4 верстахъ отъ Игерчи встрѣчается другая зимовка Шады-бай-тугай, съ клевверными полями и значительными поемными лугами, залитыми водою и поросшими камышемъ. Здѣсь къ берегу Ширъ-абадъ-даръ, по которому идетъ дорога, подходятъ справа горы, весьма оригинальнаго вида, съ громадными круглыми валунами, лежащими на ихъ верхушкахъ. За уроч. Шады-бай мѣстность становится весьма холмистою, съ крутыми каменистыми оврагами. За ложиной Пянджъ, покрытой запашками и кишлагами, начинается снова сильно холмистая мѣстность; горы не имѣютъ здѣсь суроваго, каменистаго характера, но покрыты выгорѣвшею травою. Кишлакъ Лайлаканъ расположенъ на берегу Ширъ-абадъ-даръ и имѣетъ хорошіе сады; у самаго кишлака дорога пересѣкаетъ рѣчку Башъ-хурдъ-су.

Сел. Лайлаканъ.

12

Эта часть пути представляетъ наиболѣе трудностей. Отъ Лайлакана до Ширъ-абада идутъ 2 дороги: одна, по лѣвому берегу Ширъ-абадъ-даръ, переходитъ у самаго кашлака вбродъ на другой берегъ Ширъ-абадъ-даръ, затѣмъ поднимается на прибрежныя высоты и наконецъ входитъ въ ущелье Нанъ-дагана, по которому прорывается, во всю ширину ущелья, Ширъ-абадъ-даръ. Здѣсь путь идетъ по самому руслу рѣки, чтобы избѣжать проѣзда по карнизамъ, подъ нависшими скалами берега; другая дорога, по которой ѣхалъ г-нъ Маевъ, идетъ по правому берегу Ширъ-абадъ-даръ, и сравнительно съ дорогой, идущей по лѣвому берегу, гораздо лучше. Дорога эта также идетъ по возвышенному, гористому берегу рѣки. Въ 6 верстахъ отъ Лайлакана дорога пересѣкаетъ ручей Шуръ-объ, берущій начало въ 4 в. отъ города. Въ 4 в. далѣе дорога идетъ по крутѣ обрывистаго берега и въ 8½ в. отъ Лайлакана входитъ въ ущелье Нанъ-Дагана, пробираясь по карнизу его праваго берега. Карнизъ этотъ есть ни что иное, какъ масса нагроможденныхъ камней и скалъ, оторванныхъ отъ берега временемъ и

Ворстѣ.

нахоромъ бушующей весною воды; надъ тропинкою нависли скалы, подмытыя водою. Дорога необыкновенно трудная и опасная, но, какъ сказано выше, ее можно избѣжать, если въ малую воду ѣхать по руслу рѣки, что и исполняется обыкновенно. Въ большую же воду и караваны (ипаковъ), и проѣзжіе лѣплятся по карнизу, ежеминутно рискуя сорваться съ безпорядочно нагроможденныхъ камней въ воду рѣки. Дорога между громадными камнями такъ узка, что походить иногда на дверь, въ которую едва-едва проходить въюжи. За ущельемъ Нанъ-дагана обѣ дороги (какъ по правому, такъ и по лѣвому берегу рѣки) соединяются и идутъ правымъ берегомъ Ширъ-абадъ-дарьи по возвышенной, гористой мѣстности. Въ 4 верстахъ отъ Ширъ-абада начинаются уже его сады, а за 2 версты видна его крѣпкая цитадель (урда) на высокой горѣ.

Дорога изъ Лайлакана въ Ширъ-абадъ весьма трудна и требуетъ капитальной разработки почти на всемъ своемъ 16-верстномъ протяженіи. Особенно много затрудненій представитъ разработка пути въ ущельѣ Нанъ-дагана и далѣе, на протяженіи 8 вер., до Ширъ-абада, по правому берегу рѣки.

г. Ширъ-абадъ.

16

Всего.

151 $\frac{1}{2}$

Отдыхъ можетъ быть сдѣланъ при входѣ въ ущелье Нанъ-дагана, а при обратномъ движеніи—на половинѣ дороги, протавъ мазара Калла, стоящаго на лѣвомъ берегу рѣки.

МАРШРУТЪ

отъ Шира Абада до Келифа, горной дорогой.

Г. Ширъ-абадъ.

Ширъ-Абадъ принадлежитъ къ числу наиболѣе населенныхъ городовъ южной части Бухарскаго ханства. Сады его тянутся на 1 $\frac{1}{2}$ версты по дорогѣ къ горамъ (къ юго-западу) и почти на столько же въ южномъ направленіи, къ Аму-дарьѣ. Улицы города весьма узки, такъ какъ служатъ исключительно для сообщенія верхомъ и въюками. Арбъ во всемъ городѣ нѣтъ ни одной (также, какъ и въ другихъ городахъ южной части Бухарскаго ханства). Дорога на Келифъ направляется отъ Ширъ-абада на юго-западъ, по направленію къ горамъ, и сначала пролегаетъ по холмистой, вполне удобной для движенія, мѣстности, съ хрящеватымъ, твердымъ грунтомъ. Въ 3-хъ верстахъ по дорогѣ встрѣчается кишлакъ Наувахъ, или, точнѣе, группа небольшихъ кишлаковъ, скученныхъ на пространствахъ 1-й версты и носящихъ одно общее имя. Дорога все время идетъ мимо полей, орошаемыхъ Наувахъ-арыкомъ. Справа дорогу окаймляютъ безплод-

Версть.

ные, сѣро-желтые холмы, покрытые выгорѣвшею растительностью. Мѣстность за кишлакомъ Наувахъ называется Ходжа-куя, по имени центрального кишлака того же имени, находящагося въ 7-ми верстахъ отъ Ширъ-абада. У развалившейся могилы, влѣво отъ дороги, считается 8 верстъ до Ширъ-абада. Дорога идетъ здѣсь солонцеватою степью до оконечности красноватой гряды горъ Ходжа-куя-тау, за которою возвышается другая, болѣе высокая, сѣрая гряда горъ Башъ-хурдъ. На 12-й верстѣ дорога входитъ въ горы и идетъ широкимъ, удобнымъ ущельемъ, не требующимъ никакой разработки. Подъемъ незначительный и нетрудный; грунтъ твердый, хрящеватый. Подъемъ этотъ оканчивается ровною, возвышенною площадкою, за которую ущелье принимаетъ дикій характеръ и тянется узкимъ логомъ между обрывистыми, известковыми скалами, загроможденными и безъ того узкое ущелье обвалившимися глыбами. Ущелье это носитъ названіе Газъ-сай; оно все поросло, по берегамъ ручья Газъ-булакъ, группами деревьевъ (ивы), между которыми въ нѣкоторыхъ мѣстахъ видны обогія сакли и небольшія запашки. Съ площадки, о которой было выше упомянуто, видно, что древесная растительность сопровождаетъ и ниже все теченіе ручья Газъ-булака. Кишлакъ Газъ лѣвится своими красноватыми, глиняными саклями на самомъ гребнѣ подъема, такъ что у Газъ-кишлака ущелье выходитъ на ровную, широкую (версть 30—35) долину, которая тянется отсюда, не прерываясь, почти до Келифа. Къ сѣверу эта долина выходитъ (по рассказамъ жителей) въ Дербенту и Байсуну. Отъ Ширъ-абада до Газъ-кишлака 26 верстъ. Горы, образующія ущелье Газъ-сай, называются у кишлака: съ лѣвой стороны—Учь-кора, а съ правой—Чунгуль.

Газъ-Кишлакъ.

26

На описанномъ переходѣ дорога требуетъ разработки только въ ущельѣ Газъ-сай, на протяженіи 6 верстъ. Отдыхъ можетъ быть сдѣланъ при началѣ ущелья Газъ-сай, на ручьѣ Газъ-булакъ.

Широкая долина, на которую выводитъ ущелье Газъ-сай, носитъ названіе Карызатлыкъ, такъ какъ по ней, на протяженіи 17 верстъ, выведенъ изъ ручья Газъ-булакъ подземный арыкъ (карызъ), замѣчательная работа, исполненная еще въ старыя времена. Жители долины усердно его поддерживаютъ, такъ какъ только этотъ арыкъ и даетъ жизнь небольшимъ поселеніямъ, разбросаннымъ по долинѣ, къ югу отъ Газъ-кишлака. Выше (сѣвернѣе) этого кишлака долина изобилуетъ водою ручьевъ и потому гораздо населеннѣе. Глубина кариза, обозначающагося въ степи рядомъ колодезевъ, отъ 1½ до 7 сажень. Дорога изъ Газъ-кишлака, обогнувъ горы Учь-кора, идетъ все время вдоль арыка (карыза). Путь совершенно ровный, удобный. Справа долина окаймляется хребтомъ Куйтынъ-тау. Въ 3½ верст. отъ Газъ-кишлака встрѣчается кишлакъ Якубъ-бай. Засѣянные поля пшеницы тянутся непрерывно отъ Газъ-кишлака до кишлака Якубъ-бай. Тамъ, гдѣ хребетъ Учь-кора, обрамляющій долину слѣва, выходитъ отъ дороги, образуя широкую площадку, пред-

Вереть.

дверіе ущелья Катта-камышь-сай, видѣется кишлакъ Зиннонъ, въ 3 верстахъ отъ дороги.

Ущелье Катта-камышь-сай образуется хребтами: Учъ-кора и Катта-камышь. У этого послѣдняго хребта, далѣе кишлака Зиннонъ, видѣются, въ такомъ же разстояніи отъ дороги, кишлаки: Акъ-ташъ-каризи и Чарбагъ-каризи, въ 13 верстахъ отъ Газъ-кишлака. Далѣе въ 3—3½ верст. встрѣчается до пути кишлакъ Кемпыръ-булакъ. Это — послѣдній кишлакъ, питающійся водою подземнаго арыка (кариза), который здѣсь выходитъ на поверхность земли и разводится по полямъ пшеницы, ячменя, джугары и хлопка. Отъ Газъ-кишлака до Кемпыръ-булака 16—17 верстъ.

На этомъ переходѣ не требуется никакого исправленія дороги. Отдыхъ можетъ быть сдѣланъ въ любомъ мѣстѣ перехода, на карызѣ, несущимъ свѣжую, чистую, родниковую воду.

Кемпыръ-булакъ.

17

Дорога также ровная, широкой долиною, удобная для движенія. Въ 3 верстахъ, у горъ, встрѣчается кишлакъ Алри. Дорога постепенно приближается къ горамъ Куйтынь-тау, контуры которыхъ обрисовываются съ каждою верстою все рѣзче и явственнѣе. Тамъ, гдѣ, повидимому, долина замыкается мрачною, куполообразною массою Каррага (отрасль горъ Куйтынь-тау), дорога входитъ въ ущелье Кемпыръ-дагана. Отъ кишлака Кемпыръ-булакъ до входа въ ущелье 4½ версты. У входа въ ущелье бѣжитъ небольшой ручей, вытекающій изъ родника, близъ кишлака Кемпыръ-булакъ. Онъ орошаетъ небольшія запашки кишлака.

Правую сторону ущелья Кемпыръ-дагана образуетъ скалистый хребетъ Джумалакъ-тау, а лѣвую сторону обрамляютъ болѣе низкія горы, составляющія продолженіе горъ Акъ-ташъ. Ущелье Кемпыръ-дагана тянется 6 верстъ и вполне удобно для движенія артиллеріи и обоза. Грунтъ твердый, хрящеватый. Овраговъ и обваловъ вовсе нѣтъ.

Отъ выхода изъ ущелья Кемпыръ-дагана до Келфа считается 2½—3 таша, стало быть—отъ 20 до 24 верстъ. Послѣднее вѣрнѣе. Ущелье выводитъ на ровную, хрящеватую степь, которая тянется отсюда до Аму-дарьи и съ запада. обрамляется хребтомъ Куйтынь-тау. Въ 4 верстахъ отъ выхода дороги изъ ущелья въ степь встрѣчается кишлакъ Огузь-булакъ, на ручьѣ того же имени, вытекающемъ изъ горъ Куйтынь-тау, въ мѣстности Ходжа-Кайнаръ, въ 16 верстахъ отъ Огузь-кишлака. Ручей Огузь-булакъ вытекаетъ отсюда тремя ключами: одинъ, орошающій поля кишлака Огузь-булакъ, идетъ непрерывно до Келфа, другой ручей бѣжитъ по оврагу и теряется въ степи; третій идетъ къ кишлаку Калдукъ (у горъ Куйтынь-тау) и орошаетъ его поля. У кишлака Огузь-булакъ дорога соединяется съ гузаро-келифской дорогой, направляющейся отсюда на кишлакъ Калдукъ. Отъ Кемпыръ-булака до Огузь-булака 15 вер.

За кишлакомъ Огузь-булакъ дорога идетъ тою же ровною гладкою степью, до Аму-дарьи; справа до рогу сопровождаетъ зубчатая, весьма невысокая гряда

горь Кизилъ-хорозъ, а съ лѣва—тоже невысокая, мѣстами превышающаяся и теряющаяся въ степи, гряды Куланъ-ачканъ. Впереди, въ 15-ти верстахъ отъ Огузъ-кишлака, видѣется другая, невысокая гряда Кара-ора. Дорога все время идетъ по арыку Огузъ-булакъ, поросшему высокими кустами гребенщика (джангыль). Степь представляется вся зеленѣющею отъ растущей по ней повсемѣстно колючки и кустиковъ какого-то сочнаго степнаго растенія, не нуждающагося въ оросительной влагѣ. За 12 верстъ до берега Аму-дарьи начинается огромный солончакъ, тянувшійся непрерывно, почти до Келифа; только за $\frac{1}{2}$ версты до берега Аму-дарьи начинается сыпучій песокъ, очевидно намѣтый когда-то водою рѣки. Солончакъ также покрытъ зеленю колючки, какъ и вся степь и только просвѣты между растительностью обнаруживаютъ бѣлый налетъ соли, покрывающій сверху почву. Солончакъ тянется на огромное пространство во всѣ стороны, и видѣнъ повсюду, куда хватается зрѣніе. У берега Аму солончакъ кончается въ 3 верстахъ отъ гряды Кара-ора.

Келифъ расположенъ на ровномъ, правомъ берегу Аму-Дарьи, тамъ гдѣ рѣка, сжатая до ширины 500 шаговъ (167 саж.) несетъ съ глухимъ шумомъ и хлопкотаніемъ. Теченіе ея здѣсь весьма быстро. Рѣка сжимается у Келифа грядою Хадамъ-гача, возвышающеюся на лѣвомъ, афганскомъ берегу рѣки. Въ другихъ мѣстахъ, напр. въ Чушка-гузарѣ, Кара-камарѣ, Керки, ширина Аму-дарьи не менѣе 800 сажень. Келифъ, хотя и имѣетъ своего отдѣльнаго бека, но въ сущности весьма незначительный городъ, болѣе похожій на кишлакъ. Въ немъ нѣтъ ни мечети, ни базара, ни садовъ. У кургана (урды), возвышающейся у рѣки, на небольшомъ мысу, построены сакли перевозчиковъ. Бекъ помѣщается въ курганѣ. Келифъ имѣетъ важное значеніе только потому, что здѣсь переправляется много каравановъ черезъ Аму, такъ какъ изъ Келифа идутъ двѣ удобныя дороги: въ Гузаръ и Карши. На бухарскомъ берегу Аму-дарьи, у Келифа, три каюка (3-й строится). Не смотря на быстрину рѣки, переправа совершается и въ большую, и въ малую воду, безостановочно. Быстрина рѣки способствуетъ даже переправѣ, быстро отнеся каюки къ афганскому берегу. Она не препятствуетъ также сплаву лодокъ и камышевыхъ плотовъ съ верхнихъ частей Аму-дарьи къ Чарджую и Хивѣ. Керкинскіе рыболовы ходятъ вверхъ по рѣкѣ до Кобадіана, гдѣ занимаются ловлею рыбы и съ добычею своею приплываютъ обратно въ Керки, держась все время афганскаго берега, гдѣ теченіе слабѣе и нѣтъ никакихъ подводныхъ камней. Изъ Хазретъ-Имама, близъ Куляба, сплавляются внизъ по Аму, въ Хиву, кунки шкурки, на камышевыхъ плоткахъ. Каюки, тяжелые и неуклюжіе, не ходятъ даже и внизъ по Аму, а тѣмъ болѣе вверхъ по ея теченію. Рыбаки же проплываютъ и внизъ и вверхъ по рѣкѣ безъ труда, на своихъ легкихъ лодкахъ.

На противоположномъ берегу Аму-дарьи нѣтъ кишлака, а есть только закятный постъ, (также какъ

Версть.

противъ Чушка-гузара) и три убогія мазанки. На самой вершинѣ гряды Хадамъ-гача виднѣется мазаръ, а за горною грядою, въ 40 верстахъ, расположенъ большой афганскій городъ Ахча. Начальникомъ здѣсь Маша-ханъ, съ 600 сарбазовъ. Большаго, постояннаго войска на афганскомъ берегу Аму-дарьи нѣтъ.

Афганскіе шпионы постоянно пробираются на бухарскій берегъ, собирая разныя извѣстія; въ свою очередь бухарцы получаютъ всѣ нужныя свѣдѣнія о происшествіяхъ на афганскомъ берегу отъ бухарскихъ возчиковъ соли.

Кромѣ описаннаго выше быстрого теченія сжатою въ берегахъ, у Келифа, Аму-дарьи, нѣтъ на этой рѣкѣ никакихъ другихъ препятствій для судоходства. Пороги у Келифа дѣйствительно есть; но эти пороги, въ видѣ громаднхъ, каменныхъ массъ, числомъ 5, тянутся только до половины рѣки, начинаясь у бухарскаго берега, отъ скалистаго мыса, на которомъ построена цитадель Келифа. Аму-дарьинскіе пороги составляютъ такимъ образомъ непосредственное продолженіе тѣхъ скалистыхъ, отдѣльно разбросанныхъ хребтовъ, которые возвышаются на бухарскомъ берегу Аму. Кромѣ пороговъ противъ урды, въ 4 верстахъ отъ Келифа есть еще гряда пороговъ; но эти послѣдніе гораздо менѣе и вода около нихъ не такъ сильно бурлитъ и пѣнится. Обѣ гряды пороговъ можно обойти, если держаться лѣваго афганскаго берега.

Келифъ

35

Глубина Аму-дарьи весьма значительна; туземные перевозчики увѣряютъ, что на быстринѣ глубина рѣки доходить до 40 сажень, а въ другихъ мѣстахъ превышаетъ даже 50 сажень.

Итого 78

МАРШРУТЪ

Отъ Келифа до переправы Кара-камаръ.

Отъ Келифа до Кара-камара 21 верста.

Дорога изъ Келифа къ ближайшей переправѣ Ширъ-Абадскаго бекства, Кара-камару, идетъ прямо на западъ, чрезъ городъ или кишлакъ Келифъ, въ 190 домовъ. Отъ Келифа, по берегу Аму-дарьи тянется непрерывный рядъ полей, огородовъ и небольшихъ садовъ, на 4 версты. Жители съютъ: дыни, огурцы, арбузы, машъ, дженушку. Пшеницы, ячменя и рису не съютъ, но получаютъ съ афганскаго берега, въ обмѣнъ на соль, привозимую изъ горъ Куйтанъ. Жители Келифа отправляются для этого въ Куйтанъ за солью, платя за вывозъ ея 20 к. съ верблюда, 10 к. съ лошади и 5 к. съ ишака и продаютъ эту соль въ Ахча.

Въ 2 в. отъ Келифа дорога проходитъ мимо небольшой гряды Бишъ-бармакъ, и затѣмъ входитъ въ долину, образуемую хребтами: Карача (съ-лѣва) и Куланъ-ачканъ (съ-права), приближаясь къ послѣднему. Отъ Келифа до входа въ горы 9 — 10 верстъ. Дорога идетъ здѣсь чрезъ хребетъ, потому что берегъ Аму-дарьи въ томъ мѣстѣ, гдѣ хребетъ Куланъ-ачканъ упирается въ рѣку, дѣлаетъ крутой изгибъ къ югу, такъ что дорога по берегу Аму-дарьи длиннѣе дороги, идущей прямо чрезъ горы. Хребетъ Куланъ-ачканъ — невысокая, известковая гряда — имѣетъ весьма крутой скатъ къ западу, по направленію къ Келифу, и на оборотъ, полого спускается къ востоку. Подъемъ на сѣдловину въ хребтѣ Куланъ-ачканъ весьма труденъ. Тропинка круто взбирается въ верхъ, по карнизу, висящему надъ обрывомъ. Дно сѣдловины устлано громадными глыбами, уже сглаженными временемъ, такъ что переходъ по нимъ незатруднителенъ. Спускъ, какъ сказано выше, отлогій и ведетъ на при-амударьинскую равнину, ровную и солонцеватую, поросшую невысокими кустами гребенщика и сочными, степными растеніями (непригодными для корма лошадей, которыя, въ крайнемъ случаѣ, предпочитаютъ даже имъ верблюжью колючку). Близъ горъ Куланъ-ачканъ, на берегу Аму, находится туркменскій кишлакъ Данаджи, населенный нѣсколькими семействами туркменъ того же рода. Равнина, по которой пролегаетъ дорога, ограничивается съ сѣвера горною грядою Акъ-ташъ, идущею отъ юго-запада къ сѣверовостоку; за нею виднѣется болѣе высокій хребетъ Ширъ-абадскихъ горъ, оканчивающійся на восточной своей части высокою горою Кизылъ-кутанъ. Еще далѣе — сплываютъ вершины Куйтинъ-тау. Въ 15 верстахъ отъ Келифа дорога раздвѣивается: одна вѣтъ идетъ на переправу Кара-камаръ, а другая ведетъ чрезъ кишлаки Бузь-рабатъ и Талашканъ, къ Ширъ-Абаду.

Противъ Кара-камарской переправы, въ 3 верстахъ отъ берега, возвышается небольшая, отдѣльная, песчаниковая гряда, которая собственно и называется Кара-камаръ (черный поясъ). Въ этой грядѣ, съ восточной стороны, находятся 3 пещеры, покрытыя внутри грубо сдѣланными изображеніями людей, лошадей, собакъ, рукъ и головъ. Фигуры выпараны въ рыхломъ песчанникѣ. Въ эти пещеры пастухи на ночь загоняютъ овецъ.

На переправѣ Кара-камаръ только одинъ бухарскій каюкъ и на той сторонѣ рѣки — одинъ афганскій. Аму-дарья въ этомъ мѣстѣ, т. е. отъ Кара-камарской переправы до горъ Куланъ-ачканъ, имѣетъ характеръ такой же, какъ и на всемъ среднемъ ея теченіи. Рѣка разбивается здѣсь на протоки, образующіе низменные, заливные острова, поросшіе камышемъ, и отмели.

Берегъ обрамленъ тугаями, покрытыми кустами гребенщика и высокою травой. По берегу разстланы въ разныхъ мѣстахъ кибитки туркменъ, а у самой переправы находятся небольшія запашки, принадлежащія туркменамъ-перевозчикамъ.

Дорога требуетъ разработки только на перевалѣ черезъ хребетъ Куланъ-ачканъ; но если отправить артиллерию и обозъ берегомъ Аму, то не потребуются

даже и этой разработки, такъ какъ переваль Куланъ-ачканъ удобопроходимъ для пѣхоты и кавалеріи. Привалъ можетъ быть сдѣланъ на берегу Аму-дарьи, въ любомъ мѣстѣ.

Такимъ образомъ, изъ двухъ дорогъ отъ Ширъ-абада къ Келифу, оказывается удобнѣйшею дорога, идущая отъ Ширъ-абада на Талашканъ, Бузь рабатъ, хребетъ Куланъ-ачканъ и Келифъ.

М А Р Ш Р У Т Ъ

Отъ Келифа до Гузара, прямой дорогою.

Келифъ.

Верстѣ.

Дорога идетъ на сѣверъ, ровной, солонцеватой стенью, прорѣзанною невысокими грядами горъ, идущими въ юго-восточномъ направленіи. Почти отъ холма Кара-ора (въ 5 в. отъ Келифа) начинается огромный солончакъ, мѣстами затопленный разливами арыковъ, выведенныхъ къ Келифу, отъ Огузь-арыка. Дорога, ведущая въ кишлакъ Каллукъ, отходитъ, въ 10 в. отъ Келифа, отъ дороги, ведущей въ ущелье Кемпиръ-Дагана, и далѣе, чрезъ долину Карызатлыкъ и Катъ-сай, въ Ширъ-абадъ. Дорога, ведущая горами изъ Келифа прямо въ Гузаръ, отдѣлившись въ 10 в. отъ Огузь-арыка, идетъ каменистой мѣстностью, пересѣкается невысокій хребетъ Ходжа-Сенгиль и пролегаетъ далѣе по ровному, широкому логу этого хребта, Катъ-сай. Общій характеръ всего прибрежья Аму-дарьи выражается и здѣсь сильною солонцеватостью мѣстности. Дорога пролегаетъ горами Ходжа-Сенгиль и логомъ Катъ-Сай на протяженіи 5 верстѣ. Выбравшись изъ горъ, дорога входитъ въ широкую долину, обрамленную справа горами Ходжа-Сенгиль, а слѣва невысокими хребтомъ Кызыль-хурузъ. До перваго, путнаго кишлака Огузь-кишлакъ, лежащаго на арыкѣ, орошающемъ также поля Келифа, 16 верстѣ. Съ высшихъ точекъ хребта Кызыль-хурузъ виднѣн уже вдали кишлакъ Каллукъ, до котораго отсюда считается 11 верстѣ. Здѣсь же отдѣляется дорога въ кишлакъ Кунджакъ, лежащій восточнѣе, у массивныхъ горъ Куйтинъ-тау. Дорога направляется къ полямъ другаго подгорнаго кишлака Ходжа-Кайнаръ и отсюда идетъ на сѣверо-западъ, слѣдуя направленію окраины горнаго хребта Катинъ-тау, до кишлака Каллукъ или Ходжа-кишлакъ. Этотъ большой и сравнительно богатый кишлакъ расположенъ въ топкой солонцеватой мѣстности. Отъ Келифа до Каллука 27 верстѣ.

Дорога вездѣ ровная, удобная для движенія. Разработкѣ нигдѣ не потребуются, кромѣ развѣ ушпренія узкихъ мостовъ на арыкахъ у кишлаковъ Огузь и Ходжа-Кайнаръ.

Каллукъ

23

Версть.

Дорога пересѣкаетъ у самаго кишлака глубокой аркъ, идущей изъ Акъ-арыка, выведеннаго изъ горной рѣчки Куйтынъ-дары. Въ 7 верстахъ отъ Каллука дорога приближается къ оконечности горной массы Куйтынъ-тау, близъ развалинъ рабата, постройки Абдула-хана. Все время дорога слѣдуетъ теченію Акъ-арыка и вскорѣ пересѣкаетъ юго-западные предгорья Куйтынъ-тау. Известняковая гора, на которую взбирается здѣсь дорога, носитъ названіе Акъ-Джаръ. Влѣво отъ дороги одиноко стоитъ мазаръ — могила Ишимъ-бая. Обогнувъ горную массу Акъ-джаръ, дорога вступаетъ въ долину, обрамленную хребтомъ Куйтынъ-тау справа и длинною горною грядою (слѣва), носящею разныя наименованія, по урочищамъ; такъ эта гряда называется: Ходжа-Шуллукъ, Ау-Джай, а болѣе близкія ея предгорія — Габа. Акъ-арыкъ все время течетъ по долинѣ, орошая поля ея кишлаковъ, кромѣ самыхъ дальнихъ, подгорныхъ, питающихся ключевою водою. Дорога идетъ по предгорьямъ хребта Куйтынъ-тау, но ихъ можно обойти, если слѣдовать нѣсколько далѣе, долиною. На 19-й верстѣ отъ Келифа встрѣчается при дорогѣ гробница святаго Чильгазъ, весьма чтимая мусульманами. Всѣ, кто бы ни проѣзжалъ здѣсь, сходятъ съ лошадей и проходятъ мимо могилъ пѣшкомъ. До кишлака Ходжа-Кара, лежащаго въ предгорьяхъ Куйтынъ-тау, 21 в. отъ Келифа. Въ горахъ Куйтынъ-тау, на разстояніи 4 версты отъ Ходжа-Кара, находятся свинцовые рудники, снабжающіе свинцомъ все ханство. Выплавка производится по мѣрѣ надобности, въ большемъ или меньшемъ количествѣ, для чего собираютъ изъ кишлаковъ знающихъ мастеровъ. Всего добывается отъ 6 до 20 батмановъ свинца. Дорога къ руднику трудная, горная. На противоположной сторонѣ долины, у кишлака Кизылъ-кишакъ находятся извѣстныя ломки розовой, каменной соли. Эти ломки находятся на вершинѣ красной, песчаниковой горы.

Дорога исправлений не требуетъ; трудныя мѣста, какъ напр. подъемъ на Акъ-Джаръ, могутъ быть обойдены долиною, а вмѣсто кишлака Ходжа-Кара, къ которому ведетъ трудная дорога, отрядъ можетъ остановиться въ долинѣ, на Акъ-арыкѣ.

Сел. Ходжа-Кара 21

Дорога отъ Ходжа-кара слѣдуетъ тою же долиною, орошаемою Акъ-арыкомъ. По ея развитіямъ лежатъ пашни кишлаковъ: Алтынъ-тюбе и Ташъ-кишлака. Оба кишлака лежатъ ближе къ противоположной Куйтынъ-тау грядѣ горъ. Въ 4 верстахъ отъ Ходжа-Кара встрѣчается кишлакъ Тапуръ, на арыкѣ Каирма, выведенномъ изъ Акъ-арыка. Дорога приближается къ горамъ Куйтынъ-тау, и 2 версты далѣе взбирается на высокій, каменистый переваль Атъ-Газа. Особенно труденъ спускъ съ него; но этотъ каменистый, крутой спускъ можно обойти, если вѣхать логомъ, идущимъ отъ самой вершины подъема. Здѣсь дорога совершенно ровная, хотя болѣе извилистая, а потому — длиннѣе. У самаго спуска съ высоты Атъ-Газа, расположенъ, въ 12 верстахъ отъ Ходжа-Кара, кишлакъ Кара-агачъ, въ узкой извилистой долинѣ. Отсюда идетъ непрерывный рядъ запашекъ, отгѣненныхъ деревьями,

Версть.

что придает всей долине весьма оживленный видъ. Въ 4 верстахъ далѣе отъ небольшого попутнаго кишлака Патарь, лежитъ огромный, густо населенный кишлакъ Куйтанъ, съ его полями и фруктовыми садами. Въ Куйтанѣ находится единственный базаръ, на всемъ пространствѣ отъ Келифа до Гузара.

На переходѣ отъ Ходжа-Кара до Куйтана требуется разработка дороги, начиная отъ подъема на высоту Атъ-Газа. Трудный спускъ съ этой высоты, какъ сказано выше, можетъ быть обойденъ логомъ. Но далѣе, тамъ, гдѣ дорога идетъ мимо кишлаковъ, во многихъ мѣстахъ требуется разработка, такъ какъ дорога суживается арыками и мѣстами идетъ тропинкой по каменистому склону. Для дороги оставлено здѣсь только самое необходимое пространство, насколько возможно — менѣе. Все, что можетъ быть вспахано, занято пашнями и садами. Особенно узки тропинки, идущія мимо полей Куйтана, по склонамъ горъ.

Куйтанъ

20 Въ Куйтанѣ дорога переходитъ въ бродъ Куйтанъ-дарью, быстрый горный ручей, оживляющій арыками всю долину отъ кишлака Куйтанъ до Каллука. Куйтанъ-дарья вытекаетъ въ 2—3 тапахъ къ востоку отъ кишлака Куйтанъ, изъ родниковъ. Въ 1½ верстахъ отъ кишла. Куйтанъ дорога пересѣкаетъ сухой оврагъ Катта-Джаръ и идетъ къ западу, мимо скалъ краснаго песчаника, по берегу оврага, впадающаго въ Катта-Джаръ, ущельемъ. Дорога хорошая, ровная, но весьма извилистая, такъ какъ слѣдуетъ всѣмъ изгибамъ ущелья. Это ущелье носитъ названіе Бегляръ-кудуеъ, по колодцу, который находится въ началѣ его, въ 7 верстахъ отъ кишла. Куйтанъ. Вода въ колодцѣ горько-солончатая и употребляется только для поилы барановъ. Во 9 верстахъ отъ кишла. Куйтанъ дорога пересѣкаетъ другую дорогу, ведущую изъ Карши, чрезъ кишла. Ходжа-Ишанъ (въ 6 верстахъ выше кишла. Куйтанъ, по Куйтанскому ущелью), въ Дербентъ и Байсунъ. Дорога эта выводитъ къ роднику Шуръ-объ, у входа въ Дербентское ущелье и, по рассказамъ туземцевъ, очень трудна: во многихъ мѣстахъ едва можно пробраться, держа лошадь въ поводу. Въ 12 верст. отъ кишла. Куйтанъ встрѣчается высочій и трудный, по своей крутизнѣ, перевалъ Карчакъ-биль. Спускъ съ перевала ведетъ широкой, удобной долиной къ горной рѣчкѣ Карчакъ-дарья. Отъ Каллука до Карчакъ-дарьи 14—15 верстъ, и на всемъ этомъ переходѣ, отъ кишла. Куйтана до Карчакъ-дарьи, не встрѣчается хорошей прѣсной воды. Карчакъ-дарья вытекаетъ въ 24 верстахъ отсюда изъ двухъ горъ: Чанча-Катта-бай и Акъ-башъ, двумя истоками; близъ зимовки Карчакъ, она смѣшивается съ соленымъ ручьемъ и теряется въ ущельяхъ. Въ томъ мѣстѣ, гдѣ дорога пересѣкаетъ Карчакъ-дарью, вода въ рѣчкѣ хорошая, прѣсная; но уже у зимовки Карчакъ, 4 версты далѣе, у развалинъ рабата Абдулла-хана, вода Карчакъ-дарьи отзывается замѣтной солонцеватостью. Отъ кишла. Куйтанъ до зимовки Карчакъ 19 верстъ.

Дорога на этомъ переходѣ не требуетъ большой разработки, кромѣ подъема на высоту Карчакъ-бель.

Версть.

Карчакъ.

15

Отъ зимовки Карчакъ идутъ три дороги: 1) въ Карши, 13 ташей; на трехъ ташахъ этой дороги встрѣчается хорошая вода, а остальные 10 ташей идутъ по соленымъ колодцамъ, горами и степью; 2) на Теньга-Хорамъ и 3) на Гузаръ; это самая большая, проѣзжая дорога, но трудная. Она ведетъ изъ Гузара въ Келифъ.

Отъ Карчака дорога идетъ вначалѣ ровной, травянистой долиной Тулешъ, у подножія красныхъ, песчаныхъ горъ. Вдали бѣлѣютъ своими известковыми горами хребетъ Акъ-башъ, откуда течетъ Карчакъ-дарья. Въ 6 верстахъ отъ Карчака встрѣчается горько-соленый колодезь Тулешъ, который и далъ названіе всей долины. 1½ версты далѣе, по дорогѣ встрѣчается естественная цистерна съ мутною, дождевою водою, высыхающею къ концу лѣта. Цистерна обложена камнями. На 9-й верстѣ отъ Карчака начинается трудный подъемъ на весьма крутую и обрывистую высоту Акъ-тау. Дорога идетъ зигзагомъ, по тропинкѣ, усыпанной острыми камнями и висящей надъ пропастью. Спускъ еще труднѣе, но часть его можно обѣхать логомъ, Тула-сай. На 12-й верстѣ отъ Карчака начинаются запашки пшеницы-богары. Довольно узкая долина ведетъ къ просторной полянѣ, на которой расположенъ аулъ, при трехъ колодцахъ Баткакъ-Джарыкъ. Здѣсь же бьетъ небольшой ключъ, того же имени. Отъ Карчака до колодцевъ Баткакъ-Джарыкъ 21 верста.

Баткакъ-Джарыкъ 21

Переходъ этотъ можно считать весьма труднымъ, по безводію мѣстности, на которой онъ пролегаетъ, и крутизнѣ подъемовъ и спусковъ. Капитальная разработка дороги потребуется при подъемѣ и спускѣ на гору Акъ-тау, на протяженіи 1½—2 версты.

Дорога сначала идетъ на западъ, слѣдуя ложины Гиль-булакъ, по которой течетъ, слегка солоноватый, ручей того же имени. Отъ самыхъ колодцевъ Баткакъ дорога трудная, каменная, идетъ по осыпямъ скалъ. Тропинка часто завалена огромными глыбами. Въ 2½ верстахъ отъ Баткака встрѣчаются четыре горько-соленые колодца (для барановъ) Баткакъ, а въ 2 верстахъ далѣе—еще колодцы по ту сторону лога Тагай-Темиръ. За колодцемъ дорога снова вступаетъ въ трудное, известковое ущелье и пробирается узкой тропинкой между обвалившимися глыбами скалъ. Последняя часть перехода идетъ, извиваясь между горами, покрытыми засохшею, травяною растительностью, и частью по сухому ложу ручья. На урочищѣ Така-шуръ расположено нѣсколько ауловъ узбековъ, рода Конградъ. Вода въ колодцахъ дурная, хотя и годная, при нуждѣ, для питья.

Отъ Така-шура до Тенги-хорама не болѣе 7-ти верстъ. Хребетъ Кара-чашъ виднѣнъ въ право отъ дороги, за нѣсколько верстъ до Така-шура.

На этомъ переходѣ встрѣчается много мѣстъ, требующихъ капитальной разработки, особенно при началѣ перехода по ручью Гиль-булакъ, и въ ущельѣ Тагай-Темиръ.

Кол. Така-шуръ. 12

Въ 6 верстахъ отъ Така-шура дорога переходитъ сухой оврагъ и входитъ въ трудное ущелье Патага-сай, которое идетъ извилисто, въ известковой горной

Верст.

массѣ Адамъ-ташъ. На 9-й верстѣ дорога идетъ долиной Джановлакъ, впадающей въ ущелье Патала-сай. Впереди видны горы Тасъ, чрезъ которыя дорога и переходитъ весьма труднымъ подъемомъ. Въ 15 верстахъ отъ Гузара встрѣчаются по дорогѣ горько-соленые колодцы Чирбучу. Отъ нихъ дорога идетъ по руслу соловатаго русла ручья, и часто переходитъ съ одного берега на другой, по его каменистымъ склонамъ, разбиваясь на нѣсколько тропинокъ. Вся дорога этимъ логомъ очень трудна, особливо по ущелью Санъ-Бронъ, начинающемуся отъ ключа, въ сторонѣ отъ дороги. Въ 24 верстахъ отъ Така-шура начинается снова трудный подъемъ на известковую гору Кызыль-юръ. Отсюда, въ хорошую погоду видны Гузаръ, къ которому, отъ подъема на высоту Кызыль-юръ, путь идетъ уже по равнинѣ, гладкой и удобной, мимо полей пшеницы. Отъ Така-шура до Гузара 34 версты.

Весь этотъ длинный переходъ очень труденъ, лишенъ прѣсной воды и требуетъ капитальной разработки на всемъ своемъ протяженіи, кромѣ послѣднихъ

Гузаръ.

34

10—11 верстъ, идущихъ равниной до Гузара.

Итого 146

МАРШРУТЪ

Отъ Гузара до Кутайна, черезъ Тенга-хорамъ и пер. Акъ-башъ.

Гузаръ.	Верст.	
Кушъ-лушъ.	16	} Дорога отъ Гузара, чрезъ Кушъ-лушъ, до урочища Тенга-хорамъ уже извѣстна. (См. стр. 120)
Тенга-хорамъ.	20	
		{ Урочище Тенга-хорамъ состоитъ изъ 4 площадокъ, между горами, обрамляющими ихъ съ двухъ сторонъ: восточной и западной (высокій, скалистый хребетъ Кара-чашъ). Первая площадка начинается у весьма замѣтнаго выступа горъ (мыса) на половинѣ дороги, между Кушъ-лушемъ и Тенга-хорамомъ. Отдалившаяся отъ Кчи-уру-дарья восточная гряда горъ образуетъ здѣсь площадь въ 2—2½ версты шириною, два раза пересѣкаемую Кчи-уру-дарьею. Затѣмъ выступъ низкой гряды горъ съ лѣвой стороны отдѣляетъ ее отъ 2-й площадки, такой же ширины, покрытой запашками. Кчи-уру-дарья течетъ здѣсь у западной окраины площадки. Эта площадка суживается къ югу и узкимъ ущельемъ тянется еще 1 версту. По выходѣ изъ ущелья, открывается 3-я меньшая площадка, обрамленная съ лѣвой (западной) стороны обрывистыми скалами. Кчи-уру-дарья пересѣкаетъ ее два раза. Здѣсь также есть запашки, хотя и въ меньшихъ размѣрахъ. Площадка замыкается съ юга невысокою грядою, чрезъ которую идетъ дорога и выходитъ на 4-ю площадку, версты 3 длиною, которую по этому точнѣе

можно назвать долиною. Кчи-уру-дарья обтекает ее съ западной и южной стороны. Долина полна запашекъ, и это и есть собственно урочище Тенга-хорамъ, хотя упомянутое названіе и прилагается иногда безразлично ко всѣмъ четыремъ площадкамъ.

Отъ Тенга-Хорамы идутъ двѣ дороги: одна, въ южномъ направленіи, ведетъ къ Чашма-и-хафиз-джану (пиръ-абадская дорога); другая, на юго-западъ, ведетъ къ Куйтанъ-кишлаку (на келифской дорогѣ). Мы будемъ описывать послѣдній путь.

Перейдя рѣку Кчи-уру-дарью, дорога ведетъ не-большимъ подъемомъ на гору Алтънъ-тюбе и выходитъ на ровную, хрящеватую долину Узунъ-сай, вполне удобную для движенія отряда. Кчи-уру-дарья течетъ также по этой долинѣ, влѣво отъ дороги, на разстояніи 3—4 верстѣ (такъ какъ теченіе ея весьма извилисто). Долина Узунъ-сай тянется на протяженіи 9 верстѣ и замыкается съ юга и юго-запада невысокою, пологою возвышенностью, предгорьями болѣе высокаго хребта Ходжа-Махмутъ. У подошвы этой пологой возвышенности, въ $\frac{1}{2}$ верстѣ отъ дороги, къ востоку находятся колодцы Джитымъ-кудукъ, съ ауломъ при нихъ. Еще болѣе ауловъ въ горахъ Уйгуръ-тау, обрамляющихъ съ запада долину. Съ востока долина Узунъ-сай ограничена высокими кряжемъ Хашааль-тау.

Перейдя пологую гряду у колодцевъ Джитымъ-кудукъ, дорога идетъ $\frac{1}{2}$ версты ровной, травянистой мѣстностью и подходитъ къ ущелью Кругъ-дагана (т. е. сухой проходъ). Здѣсь дорога извивается по дну ручья Ходжа-Махмутъ, очень мелководнаго лѣтомъ. Болѣе прямая дорога поднимается на довольно крупныя, каменистыя отлогости и скаты горъ ущелья. Дно ручья не загромождено камнями и путь по немъ, хотя извилистый, но удобный. Легкая разработка дороги потребуетъ только въ немногихъ мѣстахъ (въ общей сложности не болѣе $\frac{1}{4}$ версты). Тамъ, гдѣ ручей Ходжа-Махмутъ поворачиваетъ на западъ, кончается ущелье Кругъ-дагана и начинается снова удобная дорога по волнистой мѣстности, покрытой травою. Въ 14 верстахъ отъ Тенга-хорамы дорога подходитъ къ главному кряжу горъ Ходжа-Махмутъ и поворачиваетъ къ западу, вдоль холмистыхъ предгорій этого хребта, покрытыхъ кустами колючихъ, горныхъ растений. Это мѣсто служить прекраснымъ пастбищемъ козь и барановъ, для ближайшихъ ауловъ. Въ 1 верстѣ отъ поворота, дорога снова входитъ въ узкое и каменистое, требующее въ нѣкоторыхъ мѣстахъ разработки, ущелье Ходжа-Махмутъ. Здѣсь начинается постепенный подъемъ, который выводитъ на хрящеватую, ровную долину, ограниченную съ запада крутымъ оврагомъ, поросшимъ деревьями клена и арчи. Съ востока спускается вдали высокій хребетъ Хашааль-тау; къ югу долина замкнута массою горъ Акъ-башъ. Здѣсь, у подъема на Акъ-башъ, можетъ быть сдѣланъ привалъ; но такъ какъ въ долинѣ нѣтъ ручья или колодцевъ, то воду надобно доставить изъ лежащаго выше, въ горахъ Хатъ-булака, весьма обильнаго ключа.

Версть.

Самая затруднительная часть перехода—подъем на высоту Акъ-башъ. Надобно замѣтить, что это также самое затруднительное мѣсто на всемъ пути отъ Джамы до Аму-дарьи. Дорога, идущая крутой, узкой и извилистой тропинкой, сначала по травянистымъ скаламъ Акъ-баша (до истока ключа Хатъ-булакъ), извивается потомъ, по камнямъ, между деревьями арчи. Въ многихъ мѣстахъ тропинка виситъ надъ обрывомъ и такъ узка, что едва достаточна для шага лошади. Часто дорогу пересѣкаютъ толстыя, извивающіеся, обнаженные корни арчи или поваленныя дровосѣками деревья. Отсюда окрестные кочевники вывозятъ арчу, на ишакахъ. Не смотря на трудности дороги, она можетъ быть разработана. Большая и трудная разработка, заключающаяся въ уширеніи тропинки до степени арбяной дороги, должна быть произведена на протяженіи, приблизительно, 3 версты. Но известковый грунтъ хребта будетъ легко поддаваться инструментамъ.

Крутой и извилистый подъемъ выводитъ на широкую, ровную, нагорную площадку — вершину Акъ-баша, поросшую вѣковыми деревьями арчи. Это нагорье можетъ показаться восхитительнымъ мѣстомъ, даже и не послѣ перехода по голымъ, каменистымъ горамъ. Вершина Акъ-баша походить на паркъ, заросшій арчею. Чистый, горный воздухъ, налитанный смолистымъ запахомъ арчи, довершаетъ очарованіе. Здѣсь можетъ быть сдѣланъ ночлегъ. Воду можно достать изъ двухъ родниковъ, лежащихъ ниже, на южномъ склонѣ, въ $\frac{1}{4}$ версты отъ вершины Акъ-баша. Подножный кормъ—повсюду.

Акъ-башъ.

20

Южный склонъ Акъ-баша гораздо положе сѣвернаго и понижается постепенно, мягкими, пологими холмами, покрытыми травянистою растительностью и невысокими деревьями арчи. Въ разныхъ мѣстахъ устроены загоны для барановъ: изгороди эти сложены изъ сухихъ вѣтвей арчи. Дорога хорошая, но въ некоторыхъ мѣстахъ крутые спуски должны быть разработаны. Въ $\frac{1}{4}$ версты отъ спуска съ Акъ-баша находится два обильные ключа: Ханъ-сай-булакъ.

Въ 6 верстахъ отъ вершины Акъ-баша, начинается каменистый спускъ въ долину Керчакъ-дарьи. Эта горная рѣчка, дающая жизнь цѣлой долинѣ Керчакъ-сай, вовсе не была извѣстна до настоящаго времени. Керчакъ-дарья беретъ начало изъ горы Катта-бай (въ 8—10 верстахъ отъ выхода дороги въ Керчакскую долину).

Спускъ выводитъ къ небольшому кишлаку Мунчук-тюбе, въ долинѣ Керчакъ-дарьи. Эта долина шириною $\frac{1}{4}$ версты, ограничена невысокими горами Керчакъ-тау, покрытыми рѣдкими кустами арчи. Високорослыя деревья арчи вырублены уже вездѣ, по близости осѣдлыхъ мѣстъ, и ихъ замѣнила густая поросль. Сохранились также и искривленныя, непригодныя для построекъ, деревья. Рѣчка Керчакъ-дарья не пересыхаетъ лѣтомъ. Оба берега ея покрыты непрерывною полосой посѣвовъ (пшеница, ямень, клеверъ, изрѣдка бакчи); деревья въ долинѣ почти вовсе не встрѣчается, исключая кое-гдѣ одиночныхъ деревьевъ иви

Вереть.

и джиды. Самый берег рѣчки заросъ негустыми кустами узколистной ивы (рѣчной-талъ) и гребенщика. Населеніе долины полу-осѣдлое; юрты встрѣчаются гораздо чаще, чѣмъ сааки.

Въ 7 верстахъ отъ Мунчакъ-кишлака, т. е. отъ мѣста, гдѣ дорога выходитъ въ долину Керчакъ-дарьи, встрѣчается кишлакъ Джабагиль. За этимъ кишлакомъ долина суживается массою горы Акъ-тау и дорога переходитъ на лѣвый берегъ рѣки. Далѣе, въ 8 верстахъ разстоянія, встрѣчаются кишлаки: Карымбай и въ 4 верстахъ отъ него Джангазн. Въ 5 верстахъ отъ послѣдняго кишлака находится кишлакъ Бузь, у горы Бузь-тюбе. Здѣсь Керчакъ-дарья поворачиваетъ къ западу и дорога оставляетъ долину этой рѣчки. У Бузь-кишлака можетъ быть ночлегъ. Привалъ — въ любомъ мѣстѣ на берегу Керчакъ-дарьи, напр. у кишлака Джабагиль.

Бузь-кишлакъ.

30

На этомъ переходѣ дорога требуетъ исправленія только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, при спускѣ съ Акъ-баша и на каменистомъ спускѣ въ долину Керчакъ-дарьи.

У Бузь-кишлака дорога оставляетъ долину Керчакъ-дарьи и поднимается круто на каменистую гору Гуль-тюбе; спускъ съ этой горы ведетъ къ руслу соленого ручья Шуръ-булакъ. Дорога пересѣкаетъ этотъ ручей и идетъ удобной, слегка волнистой площадью. Въ 4 верстахъ отъ подъема дорога пересѣкаетъ оврагъ, съ крутыми скатами. 3 версты далѣе, послѣ незначительнаго поворота къ востоку, въ обходъ крутой горы, начинается каменистая мѣстность, требующая въ нѣкоторыхъ мѣстахъ исправленія. Дорога идетъ то по руслу высохшаго соленого ручья, то по его каменистымъ берегамъ. Мѣстами каменистые овраги смѣняются волнистыми мягкими холмами. Такъ, дорога идетъ на протяженіи 3—4 версты. За 6 версты до Куйтана обрисовывается впереди высокая, мрачная громада горъ Куйтынъ-тау. Дорога входитъ въ ущелье краснаго песчаника, весьма извилистое, которое и выводитъ въ Куйтанскую долину, къ самому кишлаку Куйтанъ.

На этомъ переходѣ дорога требуетъ разработки: 1) при подъемѣ на гору Гуль-тюбе; 2) при переходѣ черезъ 2 оврага, упомянутые выше (изъ нихъ одинъ — русло Шуръ-булака); 3) на протяженіи 6 версты, въ разныхъ мѣстахъ, въ концѣ перехода, отъ поворота дороги въ ущелье Кизылъ-сай, до выхода ея въ Куйтанскую долину.

Привалъ можетъ быть сдѣланъ у поворота дороги въ ущелье, гдѣ находятся небогатые аулы, при колодцахъ. Ночлегъ — у кишлака Куйтанъ, на ровной широкой площадкѣ, близъ озера, образовавшагося изъ ключей. Вода въ озерѣ очень хороша. Мѣсто ночлега удалено на достаточное разстояніе отъ рисовыхъ и клеверныхъ полей, бахчей и тому подобныхъ, заливныхъ мѣстъ.

Кишлакъ Куйтанъ имѣетъ весьма важное значеніе, какъ большой, осѣдлый пунктъ, лежащій почти на половинѣ разстоянія между Гузаромъ и Келифомъ. Отъ него идутъ 4 дороги, осматрѣнные г. Маевымъ: 1) къ Гуза-

Версть.

ру, 2) къ Тенга-хораму, 3) къ Ширь-абаду и 4) къ Келифу. Здѣсь могутъ быть устроены склады. Изъ Куйтанской долины можетъ доставляться фуражъ и хлѣбъ къ Келифу, такъ какъ средства Ширь-абадскаго бекства недостаточны. Наконецъ, въ случаѣ необходимости сообщенія съ Ширь-абадомъ, къ нему ведетъ отъ Куйтана хорошая, удобная дорога; для колеснаго движенія она потребовала бы нѣкоторой разработки но для вьюковъ вполне проходима. Дорога эта, осматрѣнная г. Маевымъ, ведетъ черезъ кишлакъ Ходжа-Ипыль и ущелья: Тенга-даваль и Хатакъ-су и выходитъ къ щели Нанъ-дагана, въ 10 верстахъ отъ Ширь-абада.

Куйтанъ—единственный базарный пунктъ на всемъ пространствѣ отъ Аму-дарьи до Гузара. Базары въ Куйтанѣ бываютъ 2 раза въ недѣлю: въ среду и субботу. Сюда привозятъ всѣ окрестные кочевники (илибаи) свои произведенія.

Близъ Куйтана, въ высокихъ горахъ, находятся единственные во всемъ Бухарскомъ ханствѣ свинцовые рудники.

Такимъ образомъ, если къ вышепоказаннымъ цифрамъ разстоянй отъ Гузара до Куйтана (103 версты), прибавить еще 64 версты (разстоянйе отъ Куйтана до Келифа), то гузаро-келифскій путь по этому направленію будетъ равняться 167 верстамъ, т. е. только на 21 версту длиннѣе прямаго гузаро-келифскаго пути, но зато несравненно удобнѣе его.

Куйтанъ.

17

Всего

103

МАРШРУТЪ

отъ Куйтана до Ширь-абада.

(горная дорога).

Куйтанъ.

Куйтанъ соединенъ съ Ширь-абадомъ весьма удобнымъ, прямымъ, вьючнымъ путемъ. Въ началѣ дорога идетъ Куйтанскою долиною, хорошо обработанною и заселенною. Въ 6 верстахъ отъ Куйтана долина суживается, или, точнѣе, загромождается отдѣльною горною массою. Это ущелье носитъ названіе Мирза-Бедиль. За упомянутою выше горною массою ущелье опять расширяется до 50 саж. Дорога все время идетъ лѣвымъ берегомъ долины и ущелья, вдоль заселенныхъ и обработанныхъ мѣстъ, раскинутыхъ по берегамъ Куйтанъ-дарьи, орошающей долину. Но за ущельемъ Мирза-Бедиль обработанные мѣста встрѣчаются

Версть.

рѣже, такъ какъ долина принимаетъ волнистый характеръ, и ровныя низменныя площадки, годныя для обработки, встрѣчаются не часто. Съ каждымъ шагомъ впередъ ущелье принимаетъ все болѣе дикій характеръ. Въ 9 верстахъ отъ Куйтана начинается трудный подъемъ на гору Акъ-даваль. Эта гора обильна ключами, которые и даютъ начало Куйтанъ-дарьѣ. Земля здѣсь почти повсюду сыра. Чтобы ключевая вода не разливалась бесполезно по сторонамъ, во многихъ мѣстахъ положены жолобы изъ арчи, по которымъ вода и направляется въ русло Куйтанъ-дарьи. Съ правой стороны Акъ-даваль ограниченъ глубокимъ оврагомъ Кыркъ-кызъ.

Подъемъ Акъ-даваль выводитъ на возвышенную, просторную площадку, гдѣ пріютился горный кишлакъ Ходжа-Ипыль, населенный узбеками, рода Канджигали. Въ 4 верстахъ отъ кишлака, вверхъ по тому же ущелью, находится старинный, почти заброшенный теперь, кишлакъ Иске-Ходжа-Ипыль. Мѣсто, гдѣ былъ прежде кишлакъ, замѣтно теперь только по группамъ деревьевъ, да по слѣдамъ земляныхъ стѣнъ. Но площадка Иске-Ходжа-Ипыль оживлена и въ настоящее время юртами кочевыхъ узбековъ и ихъ огромными стадами, преимущественно козъ и барановъ. Обѣ площадки, на которыхъ расположены кишлакъ и аулъ Ходжа-Ипыль, орошены ручьемъ, который можно считать верховьемъ Куйтанъ-дарьи. Эта площадка есть также верховье всей Куйтанской долины.

Въ 3 верстахъ отъ Иске-Ходжа-Ипыль начинается подъемъ на пологую, травянистую гору, обильную ключами. Подъемъ этотъ выводитъ въ долину Ходжа-Ахсаръ. Мѣстность имѣетъ здѣсь волнистый характеръ и дорога идетъ все время между невысокими, отлогими холмами. Еще одинъ подъемъ — и по дорогѣ начинаютъ уже показываться кое-гдѣ одиночные экземпляры арчи. Спускъ съ этой послѣдней высоты идетъ ложиною Бишъ-Куйтанъ-сай.

Въ 20 верстахъ отъ Куйтана, при оконечности ложины Бишъ-Куйтанъ-сай, дорога подходит къ главной массѣ громаднаго хребта Куйтынъ-тау, прорѣзаннаго здѣсь ущельемъ Тенга-даваль, по которому течетъ свѣжій, быстрый ручей Тенга-даваль-булакъ. Ущелье весьма каменисто, но вполне возможно для движенія вьюками. Дорога безпрестанно переходитъ съ одного ската ущелья на другой, то поднимаясь на его каменистые склоны, то спускаясь къ руслу ручья. По ущелью въ разныхъ мѣстахъ разбросаны небольшія запашки, на удобныхъ мѣстахъ, и виднѣются юрты кочевыхъ узбековъ. Кое-гдѣ насажены деревья (таъ), по берегамъ ручья, который, слившись съ боковыми ключами, превращается уже въ небольшую, быструю, горную рѣчку. Скаты ущелья покрыты въ разныхъ мѣстахъ дикимъ виноградомъ, съ мелкими несъѣдобными ягодами, непріятнаго, терпкаго вкуса.

Въ 10 верстахъ отъ начала ущелья Тенга-даваль, встрѣчается болѣе значительная, узбекская осѣдность: кишлакъ Хатакъ, съ запашками клевера, пшеницы, ячменя, бахчами и небольшими садами, наполненными джидою, урюкомъ и карагачемъ.

Верст.

Отъ кишлака Хатакъ дорога оставляетъ ущелье Хатакъ-су (продолженіе Тенга-давальскаго ущелья) и взбирается на ближайшія высоты, слѣдуя впрочемъ направленію ущелья еще на протяженіи 3—4 верстъ. Здѣсь отдѣляется дорога на кишлакъ Пашъ-хурдъ. Полюгія, земляныя высоты, по которымъ продолжена дорога, покрыты пашнями; здѣсь сѣютъ пшеницу подъ дождь, безъ орошенія. Сады и строенія кишлаковъ (узбековъ рода Катаганъ), расположенныхъ въ самомъ ущельи, видны въ нѣкоторыхъ мѣстахъ отсюда. Въ 4 верстахъ отъ Хатака, ущелье рѣки Хатакъ-су поворачиваетъ къ сѣверо-востоку, постепенно отдѣляясь отъ дороги, которая сохраняетъ прежнее, юго-восточное направленіе. Пашни катагановъ здѣсь уже прекращаются, хотя дорога идетъ по ровному, удобному для обработки, нагорью. Только въ 8—9 верстахъ отъ Хатака, на урочищѣ Лайлаканъ виднѣются снова запашки и даже поля джугары, требующей, какъ извѣстно, обильнаго орошенія. Урочищу Лайлаканъ даетъ жизнь карызъ, т. е. подземный арыкъ, выведенный неподалеку, изъ горы.

Далѣе дорога идетъ по гористой мѣстности, хотя и незатруднительной для движенія, то спускаясь въ овраги съ соленою водою, то поднимаясь на береговья высоты. Болѣе крутой и замѣтный оврагъ или сай, съ текущимъ по немъ соленнымъ ручьемъ, называется Аламлы-сай. Въ 4 верстахъ отъ него, на небольшой площадкѣ, встрѣчаются запашки, орошаемыя обильнымъ ключемъ. Здѣсь усматриваются также поля, засѣянные кунжутомъ, растеніемъ, требующимъ значительной теплоты для своего созрѣванія.

Отъ запашекъ начинается постепенный подъемъ въ горы Ходжа-Улькунъ-тау (продолженіе Пашъ-хурдскаго хребта). Дорога въ горахъ Ходжа-Улькунъ болѣе затруднительна, но только по крутизнамъ подъемовъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ. У самаго спуска съ хребта Ходжа-Улькунъ, на ровной, хорошо орошенной и покрытой садами площадкѣ, пріютился кишлакъ Ходжа-Улькунъ.

Отъ кишлака Ходжа-Улькунъ дорога пролетаетъ волнистой, нетрудной для движенія мѣстностью, на протяженіи 7 верстъ, до высокой гряды, которая, темной массою, виднѣется впереди. Эта гряда—Ширъ-абадскія горы. Дорога подходитъ къ тому мѣсту, гдѣ Ширъ-абадъ-дарья прорывается сквозь эти горы узкою щелью Нанъ-дагана. Здѣсь дорога соединяется съ прямою, гузаро-ширъ-абадскою дорогою.

Описаніе дороги отъ щели Нанъ-дагана до Ширъ-абада можно найти въ маршрутѣ: «отъ Гузара до Ширъ-абада» (стр. 125-я).

Ущ. Нанъ-дагана.	25
гор. Ширъ-абадъ.	10

Всего

65

МАРШРУТЪ

отъ Ширъ-абада до Акъ-кургана (у переправы на р. Сурханѣ).

Г. Ширъ-абадъ.

Версть. Ширъ-абадъ расположенъ по обоимъ берегамъ Ширъ-абадъ-дарьи, тамъ, гдѣ эта рѣка выходитъ на равнину изъ узкой долины, въ двухъ мѣстахъ сжатой каменными массами (ущелья Нанъ-дагана и Гумъ-дагана) до такой степени, что рѣка занимаетъ теченіемъ своимъ всю щель. Сады Ширъ-абада начинаются еще въ долинѣ, а самый городъ раскинутъ на волнистой, подгорной равнинѣ. Сады и поля Ширъ-абада простираются на протяженіи 2 версть.

Дорога изъ Ширъ-абада въ долину Сурхана, къ переправѣ на этой рѣкѣ, идетъ вдоль окраины Ширъ-абадскихъ горъ, постепенно уклоняясь къ юго-востоку. Первоначально, въ 6—8 верстахъ отъ Ширъ-абада, разстояніе между дорогою и горами не болѣе 10 версть. Но чѣмъ болѣе дорога отходитъ къ юго-востоку, тѣмъ неяснѣе становятся контуры горъ, общее направленіе которыхъ отъ запада къ востоку.

По дорогѣ къ Сурхану встрѣчается мало кишлаковъ. Въ 4 верстахъ отъ Ширъ-абада и въ 3 вер. отъ дороги, вправо, встрѣчается кишлакъ Ходжа-песа и почти противъ него, съ лѣвой стороны дороги виднѣтъ кишлакъ Суфта, у одинокаго холма, того же имени. Далѣе по пути не встрѣчается болѣе кишлаковъ, а только аулы кочевниковъ. Аулы эти, впрочемъ, многочисленны и посѣвы почти не прерываются, благодаря обилію воды, которую несетъ сюда арыкъ Раватакъ. Этотъ глубокій арыкъ выведенъ изъ Ширъ-абадъ-дарьи у щели Нанъ-дагана, проходитъ надъ рѣкою по скаламъ, а въ щели Гумъ-дагана идетъ по жолобу, надъ рѣкою, и выходитъ на далекое разстояніе въ Ширъ-абадскую равнину.

Въ 12 вер. отъ Ширъ-абада дорога переходитъ невысокую гряду возвышенностей Геламъ-бавъ-тюбаси (т. е. покрытая ковромъ вершина), а 4 версты далѣе встрѣчается заброшенный кишлакъ, того же имени; жителей впрочемъ тутъ достаточно, на что указываютъ большія запашки джугары и кибитки, разбросанныя въ разныхъ мѣстахъ по степи. Представителемъ осѣдлости является здѣсь только курганча какого-то племени, съ запашками клевера и развѣсистымъ карагачемъ.

Въ 2 верстахъ отъ курганчи дорога подходитъ къ арыку Раватакъ и идетъ по его теченію 3 версты до большихъ запашекъ хлопка, дынь и пшеницы. Здѣсь арыкъ Раватакъ кончается, расходясь по полямъ.

Дорога повсюду хорошая, не требующая исправленийъ. Приваль отряду можетъ быть сдѣланъ у кишлака Геламъ-бавъ.

Раватакъ.

21

Отъ аула Раватакъ не встрѣчается болѣе жителей вплоть до берега Сурхана, на протяженіи 20 версть. Мѣстность здѣсь—сухая, безжизненная степь, покрытая колючкою, и на большей части перехода песчаная,

Версть.

Въ 2 в. отъ аула дорога пересѣкаетъ сухой арыкъ, который, къ случаю надобности, легко можетъ быть возобновленъ, а 2 версты далѣе—подходитъ къ отлогой грядѣ песчаныхъ возвышенностей, поросшихъ характерными для песчаныхъ мѣстностей, растеніями. Эта гряда называется Катта-кумъ (Большіе пески), а болѣе низкіе холмы, грядою тянущіеся на югъ и юго-востокъ, называются Джетты-кумъ (Етты-кумъ). Наконецъ самая высокая, песчаная гряда, которая виднѣется далѣе къ югу и направляется къ Аму—дарѣ, носитъ названіе Хайнаре. Песчаные холмы идутъ до самаго берега Аму.

Въ 8 в. отъ аула Раватакъ, дорога, которая все время шла солонцеватою степью, вдоль отлогости песчаной гряды, повернула на востокъ и пересѣкла эту гряду. Самая возвышенная часть гряды, откуда уже видѣны вдаль Сурханъ, называется Ташъ-рабатъ-тюбе. Здѣсь, дѣйствительно, былъ когда-то рабатъ, т. е. караванъ-сарай, отъ котораго теперь остались только неясныя слѣды. Дорога идетъ по труднымъ песчанымъ барханамъ, на протяженіи 5 верстъ, а затѣмъ остальные 7 верстъ—степью, но также песчаной и трудной для движенія. Кишлакъ Акъ-курганъ находится на переправѣ черезъ Сурханъ. На противоположномъ берегу рѣки расположенъ большой кишлакъ Какайтъ-полянъ, т. е. нижній-Какайтъ.

Дорога, хотя и трудна для движенія по причинѣ песчаной мѣстности, но разработки не требуетъ. Привалъ удобнѣе всего можетъ быть сдѣланъ при спускѣ съ гряды Катта-кумъ въ песчанистую степь. Но воды здѣсь нѣтъ и ее должно доставить въ турсукахъ изъ Сурхана.

Акъ-курганъ.	20
Птого	41

МАРШРУТЪ

отъ Акъ-кургана (на Сурханѣ) до Дербента.

Акъ-курганъ.

Долина р. Сурхана, въ нижнихъ своихъ частяхъ, поражаетъ своимъ безлюдіемъ и бесплодіемъ. Это сплошная степь, покрытая колючкою. Однако слѣды арыковъ и сохранившіяся между жителями преданія, утверждаютъ, что когда-то эта долина кишѣла жизнью. Огромный арыкъ шелъ по ней, отъ самаго Денау до низовьевъ рѣки, гдѣ орошались поля, принадлежавшія знаменитому некогда Термезу. Теперь здѣсь всѣ арыки заброшены и жизнь видна только на низменныхъ, поемныхъ мѣстахъ (тугаяхъ), образуемыхъ Сурханомъ.

Версть.

Дорога отъ Акъ - курганской переправы, вверхъ по рѣкѣ, идетъ большею частію по возвышенной надъ уровнемъ рѣки, сухой и пыльной степи, рѣдко спускаясь въ низменные туганъ, тамъ, гдѣ рѣка близко подходитъ къ дорогѣ. Въ 2 верстахъ отъ Акъ-кургана, видныя стороны отъ дороги, развалины старинной крѣпостцы Чалдываръ. Еще 2 версты далѣе дорога пересѣкается старшій, заброшенный арыкъ и спускается въ низменность Сурхана, заросшую высокою травою, камышемъ и кустарниками джиды. Сохранившіеся кое-гдѣ кусты черныхъ фигъ указываютъ, что здѣсь когда-то были богатые сады. Въ 5 в. отъ Акъ-кургана дорога подходитъ къ изгибу Сурхана, котораго ширина здѣсь, въ малую воду, доходитъ до 30 сажень. Въ 8 верстахъ дорога опять близко подходитъ къ обрывистому берегу низменнаго побережья рѣки. Въ одной верстѣ далѣе — холмъ Арпаполянъ, и близъ него, на берегу Сурхана—кишлакъ того же имени. Въ 11 вер. отъ Акъ-кургана расположенъ, также на берегу Сурхана, кишлакъ Каптагай, а на противоположномъ берегу — большой кишлакъ Какайты. 3 версты далѣе кишлакъ Карванъ-тюшты съ остаткомъ стараго кургана.

Дорога повсюду ровная, хорошая. По Сурхану, въ нижнихъ его частяхъ, живетъ узбекскій родъ Чупакъ, частію осѣдло, въ прирѣчныхъ кишлакахъ, а большею частію въ кибиткахъ, которыя разбросаны въ разныхъ мѣстахъ степи и по тугаямъ. Сурханскіе узбеки разводять много скота, пользуясь хорошимъ кормомъ на сурханскихъ поемныхъ лугахъ.

Карванъ-тюшты

14

У кишлака Караванъ-тюшты рѣка Сурханъ и дорога, идущая все время правымъ берегомъ этой рѣки, приближаются къ горамъ Адиль-тау, окаймляющимъ съ запада широкую Сурханскую долину. Эти горы со стороны долины не имѣютъ грандіозныхъ размѣровъ. Онѣ имѣютъ видъ отложихъ сірожелтыхъ холмовъ; но чѣмъ далѣе въ глубь горной массы, тѣмъ размѣры ея становятся внушительнѣе. Въ 5 верстахъ отъ Карванъ-тюшты горы подходятъ почти къ самому берегу Сурхана. Въ 1 верстѣ вправо, тамъ, гдѣ рѣка дѣлаетъ крутой поворотъ къ востоку, находятся на ея берегу развалины кургана Мирза-Сайдъ-бай. Еще далѣе, на рѣкѣ, въ $\frac{1}{2}$ верстѣ виднѣй кишлакъ Каптагай. Здѣсь опять горы Адиль-тау приближаются къ берегу Сурхана; и мѣстность, по которой проходитъ дорога, становится волнистою. Въ 8 в. отъ Карванъ-тюшты дорогу пересѣкаетъ оврагъ Бенды-хана, съ построеннымъ на немъ стариннымъ мостомъ, изъ хорошаго жженого кирпича. Слѣды кирпичеобжигательныхъ печей, въ которыхъ приготовлялся кирпичъ для постройки моста, видны еще и понинѣ, неподалеку отъ моста.

Оврагъ Бенды-хана только весною наполняется водою. Лѣтомъ онъ совершенно сухъ. Онъ составляетъ продолженіе ущелья того же имени, въ горахъ Адиль-тау. По этому ущелью, вдоль по руслу солончатого ручья Губчакъ-булакъ, идетъ прямо дорога къ Байсуну горамъ.

Ущ. Бенды-ханъ.

8

Въ 8 верстахъ къ сѣверу отъ моста на Бенды-хана, расположенъ на Сурханѣ небольшой узбекскій киш-

Вереть.

лакъ Кумь-курганъ. Въ нижнихъ частяхъ долины этой рѣки вообще пріютились только небогатые, узбекскіе кышлакы, да и ихъ немного.

Ущельемъ Бенды-хана прорѣзывается горная масса, которая наполняетъ все пространство отъ Байсуна до долины р. Сурхана. Эта горная масса не представляетъ значительныхъ высотъ и дорога по ней не принадлежитъ къ числу трудныхъ. Въ разныхъ мѣстахъ встрѣчаются просторныя площадки, съ разбросанными на нихъ аулами. Куль-кумышъ — небольшая, каменная лошина, съ ручьемъ, который даетъ возможность производить въ этомъ мѣстѣ кое-какія запашки. Аулы пріютились выше, въ горахъ, а въ долину, у ручья, находятся одни только пашни и нѣсколько землянокъ (кара-уй).

Куль-камышъ.

24

Въ 8 верстахъ отъ Куль-камышъ находится зажиточный кышлакъ Кафрунъ. Дорога до этого кышлака идетъ веширокой, горной долиной, постепенно расширяющейся къ сѣверу, къ сторонѣ Байсуна. Самый кышлакъ Кафрунъ пріютился между голыми и безплодными холмами, но въ низины и лощины между этими холмами обработаны весьма тщательно. Не подалеку отъ Кафруна, къ сѣверу, на той же дорогѣ, находится кышлакъ Тумтай-курганъ. Здѣсь мѣстность принимаетъ неровный, волнистый характеръ. Впередѣ и вправо обрисовываются горы красноватаго цвѣта, скалистыя и угрюмыя. Спуски по этимъ горамъ отличаются крутизною своею. Эти горы — продолженіе хребта Бури-тахта, ограничивающаго съ юга и юго-востока Байсунскую долину.

Байсунская нагорная долина, по дорогѣ отъ Кабадіана до Байсуна, менѣе обработана и населена, чѣмъ въ своей западной части. Здѣсь мѣстность имѣетъ волнистый характеръ, не всегда позволяющій хлѣбопашество.

Байсунъ — большой, узбекскій городъ; жители его издавна отличались своею зажиточностью, отчего произошло и самое названіе города: Бай-шинъ, т. е. поселеніе баевъ, богатей. Окрестные, горные узбеки, рода Кунградъ, владѣютъ огромными стадами, которыя пасутся лѣтомъ въ высокіхъ горныхъ долинахъ. Излишекъ своего скота кунградцы сбываютъ въ Гузарѣ.

Байсунъ

24

Дорога отъ Байсуна до Дербента очень трудна и идетъ тремя перевалами: Сакартия, Бай-кидерни-ури и Ялгызъ-багъ. Особенно труденъ подъемъ на послѣдній изъ поименованныхъ переваловъ, откуда открывается превосходный видъ на всю Байсунскую долину. У спуска съ перевала Ялгызъ-багъ лежитъ таджикскій кышлакъ того же имени.

Дербентъ.

16

Дербентъ, также чисто таджикскій городъ, лежитъ уже въ долинѣ Ширъ-бадъ-дары. Сабли этого города расположены разбросанно, въ ущельяхъ.

Всего

86

У Дербента дорога, ведущая въ Кабадіанъ, соединяется съ гузаро-ширъ-абадскою дорогою.

МАРШРУТЪ

Отъ Дербента, черезъ Байсунъ, до Денау.

Дербентъ.

Версть.

Отъ Дербента до Байсуна дорога идетъ тремя перевалами: Сакыртма, Бай-Кидерни-ури и Ялгызъ-багъ. Особенно труденъ подъемъ на послѣднй перевалъ, откуда уже открывается превосходный видъ на Байсунскую долину. У подъема на Ялгызъ-багъ находится таджикскй кншлакъ съ хорошими садами.

Гор. Байсунъ. 16

Отъ Байсуна дорога идетъ вдоль хребта горъ, по запыточнымъ кншлакамъ.

Ровная и удобная для передвиженй мѣстность, становится волнистою только у кншлака Чашъ-тюбе, въ 6 верстахъ отъ Сары-камыша. Сары-камышъ небольшое поселенie, состоящее изъ трехъ сараевъ, окруженныхъ небогатыми запанками, на берегу солоноватого ручья. Неподалеку есть другie родники ключевой воды, тоже нѣсколько солоноватой.

Ур. Сары-Камышъ. 20

Отъ Сары-камыша дорога идетъ ровною, горною долиною и въ 4 верстахъ отъ Сары-камыша входитъ въ живописное ущелье Акъ-карачугай. Ущелье тянется 10 верстъ. Дорога все время хорошая. По дну ущелья бѣжитъ ручей солоноватой, но годной для питья, воды.

На половинѣ дороги, при выходѣ изъ ущелья, подъемъ на высоту Турнакъ-алтышъ труднѣе, чѣмъ спускъ съ нея.

Вторая половина дороги не представляетъ трудностей для движенй и идетъ волнообразной мѣстностью до кншл. Миръ-шали.

Кншл. Миръ-Шади. 24

Отсюда до Денау дорога идетъ культивированной мѣстностью по богатымъ кншлакамъ.

Въ 3 верстахъ отъ Денау дорога переходитъ вродѣ рѣчку Клызыль-су.

Денау представляетъ центральный пунктъ всего Гиссарскаго края, и въ этомъ отношенй, также какъ и по плодородю, богатой культурѣ и населенности всей мѣстности верхняго теченй Сурхана, заключаетъ важное значенie Денау.

Во время послѣдней инсurreнцй въ Гиссарѣ, въ 1869 году, силы всего края собрались въ Денау, и съ паденiемъ этого города покорился и весь край.

Бухарцы не встрѣтили сопротивленй даже въ дальнемъ Кулябѣ и Курганъ-тюбе, не смотря на виновственность и известную предприимчивость Сарыхана, главы кулябскихъ узбековъ-катагановъ.

Гор. Денау. 24

Итого 34

Примѣчанiе. Населенie Гиссарскаго края скучено почти исключительно въ долинахъ верхняго теченй рѣкъ: Сурхана и Кафирнигана. Здѣсь лежатъ города Денау, Юрчи, Ре-

гаръ, Ссаръ-и-джуй, Ссаръ-и-осіо, Кара-тагъ, Гиссаръ, Душамбе, Кафирниганъ и Файзабадъ. Отъ Денау до Гиссара есть прямое сообщеніе чрезъ хребетъ Баба-тагъ. Но это—зимняя дорога; лѣтомъ она мало посѣщается по безводію. Сѣверные города служатъ связью узбекскаго населенія долины съ таджикскимъ населеніемъ горныхъ кишлаковъ. Впрочемъ населеніе сѣверныхъ городовъ почти исключительно таджикское; узбеки здѣсь—народъ пришлый.

Остальные города края служатъ какъ-бы форпостами ядру края, которое безспорно заключается въ очерченной выше мѣстности (басейны верхняго Сурхана и Кафирнигана). Эти города суть: на востокъ Баль-джуанъ и Кулябъ (въ бассейнѣ Пянджа); на югъ—Курганъ-Тюбе (на нижнемъ теченіи Вахша), Кабадіянъ (на низовьяхъ Кафирнигана) и Ширъ-абадъ (на низовьяхъ Ширъ-абадъ-дарьи); на западъ Дербентъ и Байсунъ.

Владѣя мѣстностью въ верхнемъ Сурханѣ и Кафирниганѣ съ небольшими гарнизонами въ Кулябѣ и Бальджуанѣ, эмиръ держитъ въ повиновеніи весь край и владѣетъ верхнимъ теченіемъ Аму-дарьи, отъ мѣста сліянія ея съ Вахшемъ до Келифа.

МАРШРУТЪ

отъ Денау черезъ Кара-тагъ до Гиссара.

Гор. Денау.

Верст.

Г. Денау (что значить Новый городъ) имѣетъ полуразрушенную стѣну и цитадель. Управляется беками, присылаемыми изъ Бухары.

Дорога до Юрчи идетъ по мѣстности сплошь обработанной. Водой оба города снабжаются изъ рѣчки

Гор. Юрчи.

6 Ходжа-ипакъ, сбѣгающей съ горъ, противъ Юрчи. За Юрчи сады вскорѣ оканчиваются и нацпнается небольшая возвышенная равнина, порослая рѣдкими кустами гребенщика. Пройдя глинистые холмы, дорога къ концу перехода вступаетъ въ превосходно обработанный бассейнъ р. Тупалана, притока Сурхана. Тупаланъ здѣсь зовется по имени селенія Ссаръ-и-джуй.

Вереть.

- Сел. Ссаръ-и-джуй. 16 Жители на лѣто удаляются въ горы; зимою же населеніе этого городка простирается до 2 тысячъ душъ. Р. Тупаланъ достигаетъ здѣсь 20—22 саж. ширины и непроходима въ-бродъ. Въ $\frac{1}{4}$ версты выше города есть мостъ черезъ сѣуженное русло рѣки. Длина моста около 30 шаговъ. На половинѣ дороги, между, Ссаръ-и-джуемъ и Дашъ-новатомъ, лежитъ кишлакъ Таггянъ.
- Сел. Дашъ-новатъ 24 Дашъ-новатъ сравнительно большое селеніе и славится гранатовыми садами. Отсюда дорога идетъ по мѣстности, прекрасно обработанной вплоть до Регара.
- Гор. Регаръ 14 Регаръ имѣетъ цитадель, по крѣпости уступающей только цитаделямъ Гиссара и Ширъ-абада. Отъ Регара дорога идетъ по возвышенной равнинѣ; справа тянется сѣверная оконечность хребта Баба-тагъ, безъ замѣтныхъ выдающихся вершинъ. Слева также тянется хребетъ, но гораздо менѣ массивный, чѣмъ Баба-тагъ.
- Гор. Кара-тагъ 20 Кара-тагъ небольшой горный городокъ съ заброшенной цитаделью, лежитъ въ ущельѣ, въ предгорьяхъ массивнаго хребта Кара-тагъ, на берегу Кара-тагъ-дарьи, черезъ которую въ самомъ городѣ, у базара, перекинутъ мостъ. Кара-тагъ славится приготовленіемъ такъ называемыхъ гиссарскихъ сабель и ножей мастера живутъ здѣсь только лѣтомъ, а на зиму переѣзжаютъ въ Гиссаръ. Правитель Гиссара (сынъ эмира) и вся знать также переѣзжаютъ сюда лѣтомъ. По дорогѣ къ Гиссару встрѣчаются три кишлака: Шуръ-абъ, Суджи и Каджъ-абъ. Дорога постепенно приближается къ сѣв. оконечности Баба-тага и затѣмъ идетъ вдоль его восточнаго склона. Здѣсь Баба-тагъ невысокою, отдѣльною боковою грядою подходить къ самому Гиссару. У стѣнъ Гиссарскаго кургана бѣжитъ быстрая Ханаке-дарья, снабжающая водою городъ и его поля, и затопляющая всю пригородную мѣстность.
- Гор. Гиссаръ 24 Гиссаръ съ своею сильною, построенною на скалѣ цитаделью, обороняетъ входъ нъ ущ. Пави-дуль-дуль, служащее началомъ Кафирниганской долины. Гиссаръ—резиденція бека, управляющаго всѣмъ Гиссарскимъ краемъ. Хотя городу и присвоенъ титулъ шадманъ (веселый), но его правильнѣе назвать болѣзненнымъ, такъ какъ климатъ здѣсь нездоровый, вслѣдствіе окружающихъ городъ болотъ. Постройки въ Гиссарѣ имѣютъ двускатныя крыши; онѣ, кромѣ того, красивы и высоки. Расположеніе города живописное. Дворецъ бека представляетъ зданіе дѣйствительно пышное.

Итого 104.

МАРШРУТЪ

Отъ г. Гиссара, черезъ Душамбе, въ Файзабадъ (Гиссарскій).

Гор. Гисаръ

Версть.

Отъ Гиссара дорога идетъ на сѣверо-востокъ почти подъ прямымъ угломъ къ дорогѣ изъ Каратага въ Гиссаръ. Путь пролегаетъ по горной долинѣ, богатой водою, мѣстами даже затопленной и покрытой кочевками узбековъ Марка-кчи-юзъ (т. е. марка малая орда). Эти узбеки перекочевали сюда въ 1866 году изъ подъ Ура-тюбе и Джизака. Далѣе внизъ по долинѣ расположены кочевья узбековъ лакай и дурбунъ.

Гор. Душамбе.

20

Душамбе съ своею крѣпкою цитаделью на горѣ, лежитъ при входѣ въ ущ. Варзобъ, на берегу Зигди-дарьи, едва проходимою въ-бродъ. Выше г. Душамбе, при входѣ въ ущелье, черезъ рѣку есть мостъ. Ниже Душамбе бродовъ нѣтъ.

Отъ Душамбе до Кафирнигана дорога проходитъ въ в. направленіи вдоль массивнаго хребта Газимелекъ. До сел. Шахъ-мансуръ дорога ровная и удобная. Отъ кишла. Чохъ-мазаръ съ лѣвой стороны дороги появляются травянистые холмы, предгорья и отроги хребта Варзобъ-тага. Справа виднѣются кишлаки Хазретъ-мулани, Каривачъ и др.

У рѣчки Кафирниганъ деревянный мостъ (35 шаговъ), отъ котораго дорога поворачиваетъ по лѣвому берегу рѣки, и, миновавъ нѣсколько кишлаковъ и кочевьевъ, приводитъ въ Кафирниганъ, лежащій на лѣвомъ берегу Кафирниганъ-дарьи.

Г. Кафирниганъ.

25

Отъ Кафирнигана дорога идетъ сначала на юго-востокъ, потомъ, приближаясь къ горамъ Ярджидъ, поворачиваетъ вдоль ихъ подошвы и входитъ въ неширокое и удобное для пути ущелье. Горы Ярджидъ наполнены кишлаками; всѣ удобныя мѣста и даже отлогіе скаты горъ обработаны и въ низинахъ видны сады. Первый по пути кишлакъ въ горахъ называется Чанма-и-акашъ.

Г. Файзабадъ.

20

Файзабадъ лежитъ на равнинѣ, замѣчательно обработанной, съ здоровымъ климатомъ, съ обильными горными ручьями и зеленѣющими все лѣто лугами. По ней течетъ р. Илякъ, притокъ Кафирнигана, въ полу-ташѣ (4 верстахъ) отъ Файзабада. Цитадель Файзабада полу-разрушена.

Итого

65

МАРШРУТЪ

Отъ Файзабада, черезъ Баладжуанъ, до Куляба.

Г. Файзабадъ.

Верстъ.

- Путь отъ Файзабада до сел. Наракъ проходитъ черезъ хребетъ Каудовъ. Высота перевала 3350 футовъ надъ ур. моря. Подъемъ чрезвычайно крутъ. Вершина перевала занята полями; выше, скаты горъ зеленѣютъ самымъ разнообразнымъ лѣсомъ. По пути лѣнятся поселки; три изъ нихъ носятъ общее имя Каудовъ. Спускъ съ горъ болѣе отлогъ, но и тутъ попадаются крутизны, въ которыхъ дорога выбита по ступенькамъ. Особенно труденъ спускъ въ 2 мѣстахъ около извилистаго обрыва, который носитъ названіе «мѣдныя руды», близъ кишлака Хайравать. По спускѣ съ перевала путникъ достигаетъ долины р. Вахша, ширина которой здѣсь не болѣе $\frac{1}{2}$ версты.
- Сел. Наракъ 16 Сел. Наракъ обнесено стѣною. Въ 6 верстахъ отъ сел. къ сѣверу черезъ Вахшъ устроенъ знаменитый мостъ Пули-сенги (каменный мостъ). Длина моста 10-ть шаговъ; онъ утверждёнъ на двухъ выдающихся скалахъ, высокоподнимающихся надъ уровнемъ рѣки. Ширина рѣки здѣсь не болѣе 20 шаговъ. Тропинка изъ Нарака вѣтся по скаламъ, иногда спускался почти къ самому руслу Вахша, а иногда идетъ по высѣченымъ въ скалѣ ступенькамъ. Эта дорога носитъ названіе Данданъ-чипканъ, т. е. сломанные зубы, или зуболомъ.
- Сел. Дюртъ-кауль. 16 Селеніе Дюртъ-кауль расположено въ долинѣ р. Вахша, ширина около $\frac{1}{2}$ версты. Горы, очерчивающія долину, поросли разнаго рода растительностью (орѣхъ, фисташки и др.) У селен. Дарвази-кала дорога составляетъ дол. Вахша и поворачиваетъ на юго-востокъ по ущелью Оби-кура. Затѣмъ слѣдуетъ подъемъ на хребетъ Себистанъ-тагъ. Подъемъ, хотя и крутой, но не каменный. Скаты горъ покрыты кустами *Scorodosma* (вожючки) и др. На одной изъ террасъ дорога проходитъ черезъ лѣтовку узбековъ лякай и хулдукъ, богатыхъ лошадьми. Лѣтовка называется Лякай-айляу. Отъ лѣтовки дорога поднимается весьма круто по узкой тропѣ на вершину перевала Гули-зинданъ.
- Ур. Лякай-айляу. 20 Спускъ съ перевала чрезвычайно крутъ и опасенъ; встрѣчаются отлогости въ 50—55 градусовъ. По спускѣ съ перевала дорога выходитъ въ долину ручья Кангуръ-булакъ, хорошо обработанную. Здѣсь, въ небольшой лоцинѣ, пріютился богатый кишлакъ Кангуръ.
- Сел. Кангуръ. 16 Отъ Кангура дорога идетъ сперва по долинѣ р. Кангура и вскорѣ входитъ въ узкую долину Руджакуль. Отлогій подъемъ ведетъ на террасовидную возвышенность, гдѣ пріютился небольшой кишлакъ Карагузаръ. Отъ кишлака ведетъ крутой спускъ къ рѣчкѣ Кара-су, и затѣмъ дорога поднимается на крутой перевалъ Джари-парранъ.

Вереть.

- Спустившись съ перевала дорога поворачиваетъ на в. ю. в. и идетъ параллельно теченію Кчи-сурхъ-аба и Бальджуанскому хребту. Вблизи спуска, на рѣкѣ встрѣчается кишлакъ Джарп-парранъ, и затѣмъ, нѣсколько далѣе, разрушенный кишлакъ того же имени, оставленный жителями, вслѣдствіе непре-
рывныхъ наводненій. Здѣсь дорога переходитъ вбродъ черезъ Кчи-сурхъ-абъ и подходитъ къ Бальджуану, расположенному въ томъ мѣстѣ, гдѣ Бальджуанская долина соединяется съ однимъ изъ боковыхъ ущелій.
- Г. Баль-джуанъ. 16 Городъ раскинулся и по долинѣ, и по ущелью. Благодаря высокому положенію надъ уровнемъ моря (2130 ф.), климатъ въ Бальджуанѣ не жаркій. Отсюда отдѣляется прямая дорога въ Дарвазъ. Дорога эта, черезъ сибѣнныя хребты, крайне тяжелая и трудная. Проѣзжаютъ ее въ 2—3 дня.
- Изъ Бальджуана путь идетъ внизъ по долинѣ Кчи-сурхъ-абъ, на югъ, до выхода изъ ущелья Джари-парранъ. Мѣстность населенная; но пути встрѣчаются кишлаки: Файзабадъ и Сульдужи. Дорога, постепенно поднимаясь, приводитъ къ перевалу черезъ хребетъ Бальджуанъ-тагъ, перевалъ, носящій названіе Узунъ-акыръ (длинныя ясли). Также называется и долина, лежащая по восточному склону хребта, до небольшой лѣтовки узбековъ рода лякай. У самаго перевала прикитился въ небольшой лощинѣ маленький горный узбекскій кишлакъ Шаръ-шаръ. Вообще Бальджуанъ-тагъ наполненъ кишлаками.
- Ур. Узуръ-акыръ 24 Восточный склонъ Бальджуанъ-тага гораздо отложе, чѣмъ западный отъ Бальджуана. По спускѣ съ упомянутаго хребта, вдоль ручья Узунъ-акыръ-булакъ, у самаго выхода изъ горъ, расположенъ большой и богатый кишлакъ Пушіанъ и близъ него другой, не менѣе значительный кишлакъ того же имени. Эти сел. лежатъ уже въ долинѣ Кулябъ-дарып.
- Сел. Пушіанъ 16 Отъ Пушіана дорога идетъ все время на юго-востокъ, перестѣкая по діагонали Кулябскую долину, которая постепенно ушмрется; у Пушіана она не шире $\frac{1}{2}$ версты, а у Куляба уже доходитъ до 3—4 версты. По дорогѣ много кишлаковъ, и чѣмъ ближе къ г. Кулябу, тѣмъ и селенія гуще.
- Гор. Кулябъ. 12 Городъ Кулябъ получилъ свое названіе отъ озеръ и разливовъ, которыми онъ окруженъ. Благодаря этимъ озерамъ и разливамъ, климатъ Куляба крайне нездоровый. Въ предѣлахъ городской стѣны считается не болѣе 400 домовъ, но кругомъ города разбросаны на огромномъ пространствѣ сады. Цитадель Куляба очень плоха. Улицы города широкі и сравнительно чисты; городъ раскинутъ по орвагамъ у подошвы невысокихъ холмовъ, стоящихъ отдѣльно группой.
- Итого 136

МАРШРУТЪ

отъ Кабадіяна, горной дорогой, до Байсуна.

Г. Кабадіянь.

Верстѣ.

Отъ Кабадіяна дорога идетъ по мѣстности, занятой рисовыми полями, и потому сильно затопленной и нездоровой; направление пути къ с. з. Послѣ часовой ѣзды по затопленнымъ полямъ достигаютъ брода черезъ 7 рукавовъ Кафирнигана, изъ которыхъ 4 очень глубоки (по шею лошади). Острова между рукавами поросли густо дикдою, камышемъ, гребенщикомъ, колючкою и наполнены болотною дичью, а также кабанамъ и тиграми.

Сел. Башъ-чарбагъ. 13

Отъ Башъ-чарбага дорога идетъ по Акъ-тюбинскому высокому плато, на протяженіи 64 верстѣ. На этомъ пути дорога проходитъ черезъ урочище Чагатай съ колодеземъ того же имени. Акъ-тюбинская возвышенная степь занимаетъ все пространство между южными частями рѣкъ Кафирнигана и Сурхана. Пройдя степь (въ 32 верстахъ отъ Чагатая и въ 8 отъ сел. Какайты) дорога круто поворачиваетъ на сѣверъ по небольшой ровной и песчанистой лоцинѣ, между невысокими холмами и выводитъ на с. в. окраину Акъ-Тюбинской виси, пологимъ каменистымъ сурскимъ, переходящимъ въ зеленѣющую долину Сурхана.

Кол. Чагатай. 32

Въ полу-верстѣ отъ сел. Какайты происходитъ переправа черезъ Сурханъ на плохомъ камѣ. Ширина Сурхана у Какайты около 100 сажень, глубина небольшая; мелкіе часты, однако брода нѣтъ.

Сел. Какайты. 40

Отъ Какайты до Ширъ-абада 4 таша (32 версты) прямо на западъ, а по берегу Сурхана до Аму-Дарьи 5 ташей (40 верстѣ).

Сел. Каптагай. 16

Правый берегъ Сурхана гораздо бѣднѣе кшлаками чѣмъ лѣвый. Сел. Каптагай лежитъ на правомъ берегу означенной рѣки, на одномъ изъ ея рукавовъ.

Отсюда дорога начинается идти возвышенной и безводной степью, мѣстами песчаной, мѣстами съ твердой глинисто-солонцеватой почвой. Низкие холмы и овраги придаютъ поверхности степи волнообразный видъ. Въ 3 верстахъ отъ Каптагая путь пересѣкается большою торною дорогою изъ Денау въ Ширъ-абадъ.

Въ 27 верстахъ отъ Каптагая дорога входитъ въ большое ущелье Бендыхана, въ хребтѣ того же имени съ протекающимъ по немъ соленымъ ручьемъ Губчакъ-булакъ, воду котораго не пьютъ даже лошади.

Отсюда до Куль-камышъ дорога идетъ горами, то по узкимъ тропинкамъ, вьющимся надъ кручами среди камней, то по горнымъ долинамъ и лоцинамъ, гдѣ находятъ себѣ пріютъ аулы кочевниковъ.

Ур. Куль-камышъ. 24

Куль-камышъ—небольшая каменистая лоцина съ ручьемъ—который даетъ возможность производить здѣсь кое-какія запашки.

Отсюда дорога идетъ неширокой горной долиной, постепенно расширяющейся къ сѣверу.

	Верст.	
Сел. Кафрунь.	8	Сел. Кафрунь приютилось между голыми и бесплодными холмами; вблизи къ сѣверу, на той-же дорогѣ, находится сел. Тумгай-курганъ.
Г. Байсунъ.	16	Здѣсь мѣстность принимаетъ волнистый характеръ, и дорога пересѣкается крутыми подъемами и спусками вплоть до самаго Байсуна.
Итого 171		

МАРШРУТЪ

Отъ Ширъ-Абада, горной дорогой, до Байсуна.

Гор. Ширъ-абадъ.		
Сел. Ляйляканъ.	16	Дорога хотя и идетъ горами, но большихъ неудобство не встрѣчается.
» Пятау	26	
Гор. Байсунъ.	16	
Итого 58		

Примѣчаніе.

Отъ равнины, орошаемой верхнимъ теченіемъ рѣкъ: Сурхана и Кафирнигана, идутъ удобные пути къ амударьинской равнинѣ, гдѣ еще въ древнія времена существовали многочисленные центры: Тохаристанъ, Хотель и др., а нынѣ находятся города: Ширъ-абадъ, Кабадіанъ и Курганъ-тюбе.

Путь отъ Денау, главнаго центра сѣверной части Гиссара, къ Ширъ-абаду, идетъ по широкой долинѣ Сурхана, черезъ кишлаки: Миръ-шади, Кумъ-курганъ, Каптагай, Акъ-курганъ, Раватакъ и Ширъ-абадъ.

Путь изъ Гиссара къ Курганъ-тюбе идетъ горами, пересѣкая діагонально горную массу Гази-мелекъ. По этому пути, отъ Гиссара до Курганъ-тюбе считается 7 ташей. На половинѣ пути находится горный кишлакъ Аларъ, мѣстопребываніе амлякдара, управляющаго Гази-мелекскими кочевниками.

Отъ Гиссара можно пройти къ Курганъ-тюбе также другою дорогою: на Дюшамбе, городъ Кафирниганъ, Файзабадъ (гиссарскій), Норака. Маршрутъ отъ Гиссара до Норака извѣстенъ *). Дорога же отъ Норака, находящагося въ бассейнѣ Вахша, по берегу этой рѣки, крайне затруднительна, такъ какъ Вахшъ часто спирается въ своихъ берегахъ скалами. Поэтому, отъ Норака въ Курганъ-тюбе чаще всего идутъ нѣсколько кружную горною дорогою, а именно:

МАРШРУТЪ

Отъ Норака до Кабадіана.

Норака.

Отъ Норака дорога идетъ сначала вверхъ по Вахшу, до кишлака Дюртъ-кауль, 16 верстъ. Дюртъ-кауль—большое селеніе въ долинѣ Вахша, съ садами п бахчами.

*) См. стр. 149—150.

	Версть.	
Дюрть-кауль	16	Отъ Дюрть-кауля дорога идетъ еще 3 версты по берегу Вахша до входа въ ущелье Дараи-Чиланъ. Дорога по ущелью вполне удобна; вода идетъ въ ручей, протекающемъ по ущелью. На 12-й верстѣ ущелье выводитъ на высокую, холмистую, нагорную равнину, покрытую аулами и хорошою травой. Мѣстами встрѣчаются деревья: тутъ и таль. Въ 23 верстахъ отъ Дюрть-кауля находится зимовка Мулла-аманъ, съ хорошей водой и посѣвами.
Мулла-Аманъ.	23	Отъ этой зимовки дорога идетъ по тому же нагорью, изрѣдка пересѣкая логи съ ключевой водой. Чѣмъ далѣе, къ югу, тѣмъ мѣстность становится ка-
Сангъ-туда.	26½	менистѣе. Долиною Ишма дорога выходитъ къ урочищу Сангъ-туда, находящемуся на берегу Вахша. Урочище занято аулами, посѣвами и бахчами. Отъ Мулла-амана до Сангъ-туда 26½ вер. Отсюда уже дорога идетъ по лѣвому берегу Вахша, частію по тугаямъ, частію же, взбираясь на береговья высоты. Въ 12 в. отъ Сангъ-туда дорога пересѣкаетъ хребетъ Табакты и выходитъ на наменистую вначалѣ (у горъ) Курганъ-тубинскую равнину. Отъ Сангъ-туда до Курганъ-тубе 24 версты.
Курганъ-тубе.	24	
Итого	89½	

МАРШРУТЪ

Отъ Гиссара до Кабадіана.

Гор. Гиссаръ.

		Отъ Гиссара дорога идетъ равниной по берегу Ханаке-дарья до кишлака Канчи (4½ в.), гдѣ и вступаетъ въ долину Кафирнигана, у сліянія этой рѣки съ Ханаке-дарьей. Отсюда, на разстояніи 14 верстъ до бывшаго укрѣпленія Ташъ-кала, безпрерывно встрѣчаются кишлаки. За Ташъ-кала кишлаки прекращаются и встрѣчаются только изрѣдка аулы. Въ 7 в. отъ Ташъ-кала находится урочище Шурьянъ, съ соляными копиями.
Шурьянъ	21	Начиная отъ кишлака Канчи, дорога идетъ по долинѣ Кафирнигана, широкой и удобной, ограниченной справа—отрогами Баба-тагъ, а слѣва горною массою Гази-мелекъ. Въ 30 верстахъ отъ Шурьяна встрѣчается послѣдній прирѣчный кишлакъ Акъ-мечеть. Здѣсь дорога переходитъ бродомъ на лѣвый берегъ Кафирнигана, къ аулу Ходжа-Бульбуланъ, и идетъ тугаями, 19 верстъ до урочища Шуръ-тугай, имѣющаго небогатыя бахчи и запашки. Запашки встрѣчаются и далѣе въ нѣсколькихъ мѣстахъ, особливо близъ уроч. Ишковать, гдѣ даже сѣется рисъ.
Акъ-мечеть	30	Далѣе, по лѣвому берегу рѣки уже не встрѣчается полей. Дорога идетъ мимо тугаевъ, иногда по сухой и пыльной мѣстности, иногда же по береговымъ холмамъ, посящимъ разное названіе: Хайрачи, Акъ-тау,
Шуръ-тугай	19	

	Верстъ.	
		Бача-мазаръ и др. Неподалеку отъ Кабадіана высоты кончаются; дорога выходитъ на равнину, покрытую юртами кочевыхъ узбековъ. Здѣсь, по берегу Кафирнигана, начинаются уже сады гута, карагача и чинара.
Кабадіанъ	54	Броды черезъ Кафирниганъ существуютъ въ слѣдующихъ мѣстахъ: у Кальчи-киплака (въ 6 в. отъ Гиссара), у Акъ-мечети и у Кабадіана.
Итого		124

МАРШРУТЪ

Отъ Гор. Гузара до Мазаръ-и-шерифа.

(По Матвѣеву, прошедшему въ 1878 году.)

	Верстъ.	
Гор. Гузаръ.		Отъ Гузара дорога пролегаетъ вдоль праваго берега ручья Гузаръ-дарья, по широкой долинѣ, и совершенно удобопроходима для арбъ.
Кушъ-лушъ	17	Кушъ-лушъ—большое сел. на правомъ берегу ручья. Отъ Кушъ-луша первые 15 верстъ до сел. Тенга-хорамъ, дорога пролегаетъ по горной долинѣ, шириною не менѣе одной версты и близъ сел. пересѣкаетъ быстрый, но не глубокий ручей Кичикъ-ура. Отсюда дорога ведетъ долиною ручья Кансай, 18 в. до незначительнаго, но каменистаго Хафизджанскаго ущелья, черезъ которое протекаетъ ручей, и затѣмъ до самаго сел. Чашма-и-Хафизджана, она пролегаетъ долиною ручья Хафизджанъ-дарья, пересѣкая этотъ ручей шесть разъ. Дорога на всемъ протяженіи колесная, но должна быть расчищена на протяженіи около полуверсты отъ большихъ камней, которыми она, проходя черезъ ущелье, мѣстами завалена.
		Чашма-и-Хафизджаъ — незначительное сел., лежащее у верховьевъ ручья того же имени.
Чашма-и-хафидзанъ	44	Дорога пролегаетъ горною долиною, по твердому песчаному грунту и вполнѣ удобопроходима для арбъ.
Акъ-сарай	14	Акъ-сарай — постоянный дворъ, на берегу ручья. Отъ Акъ-сарая дорога ведетъ черезъ ущелье желѣзныя ворота и Шуръ-абъ. Первые 5 верстъ дорога проходитъ по твердой песчаной почвѣ и не представляетъ никакого препятствія для арбянаго движенія. Но близъ Чарчакскаго перевала начинается спускъ къ ущелью, называемому желѣзными воротами, совершенно недоступный для арбъ, безъ предварительной подготовки дороги. Сначала дорога идетъ саженъ 30 вдоль глубокой лощины по искусственному карнизу, шириною въ 4 фута, а далѣе по крутому спуску, заваленному крупною галькою. Для свободнаго арбянаго движенія, здѣсь необходимо расширить

Версть.

карьеръ до двухъ сажень, и затѣмъ расчистить дор. отъ крупной гальки, по крайней мѣрѣ на разстояніи одной версты.

Дальнѣйшій спускъ къ желѣзнымъ воротамъ на протяженіи 7 верстъ, довольно отлогъ, и хотя мѣстами и заваленъ галькою, но тѣмъ не менѣе доступенъ для арбъ, въ особенности по сухой песчаной ложинѣ Чикча, тянущейся слѣва, параллельно дорогѣ. Самое ущелье Желѣзныя ворота, длиною три вер., а шириною отъ 6 до 10 сажень, при ровной и твердой песчаной почвѣ, не представляетъ никакого затрудненія для колеснаго движенія, также какъ и дальнѣйшая дорога, на протяженіи 5 верстъ, до входа въ Шуръ-абское ущелье, гдѣ она опять требуетъ разработки. Это послѣднее ущелье, по которому протекаетъ небольшой ручей Шуръ-абъ, тянется двѣ версты и завалено мѣстами крутыми обломками горнаго известняка. При выходѣ изъ ущелья дорога круто поднимается изъ ложины Шуръ-аба, затѣмъ тянется 7 верстъ по мѣстности довольно ровной и, наконецъ, снова поднимается круто по каменистому скату, длиною около полуверсты. Для свободнаго арбянаго движенія отъ входа въ Шуръ-абское ущелье до этого ската, включительно, на протяженіи около 9 верстъ, необходимо: расчистить дорогу по ущелью отъ крупныхъ камней, устроить болѣе отлогій подъемъ изъ ложины Шуръ-аба, и затѣмъ расширить дорогу при подъемѣ на каменистый скатъ.

Послѣднія 13 верстъ, до сел. Сиръ-аба, дорога пролегаетъ по горной долиנѣ шириною около полуверсты, и при твердой глинисто-песчаной почвѣ, не представляетъ никакихъ затрудненій для арбянаго движенія.

Сел. Сиръ-абъ

38

Сиръ-аба — довольно значительное селеніе, лежащее на одномъ изъ притоковъ р. Ширъ-аба-даръи.

Отъ Сиръ-аба дорога, имѣя твердую песчаную почву, спускается постепенно по горной долинѣ, шириною около одной версты. Въ 12 верстахъ отъ Сиръ-аба она пересѣкается небольшимъ ручейкомъ, протекающимъ въ глубокой, но не широкой ложинѣ. Берега этой ложины соединяются узкимъ деревяннымъ мостомъ, требующимъ капитальной перестройки, для движенія по немъ арбъ. Далѣе дорога пролегаетъ по долинѣ ручья Ширъ-аба-даръи и до самаго Лайлякана не представляетъ никакихъ препятствій для арбянаго движенія. Лайляканъ, небольшое сел., разбросанное по берегамъ Ширъ-аба-даръи.

Сел. Лайляканъ

29

Вода здѣсь нѣсколько солоновата на вкусъ, но къ употребленію годна.

Отъ Лайлякана дорога по прежнему спускается по отлогой долинѣ Ширъ-аба-даръи и возможна для колеснаго движенія. Въ 7 верстахъ отъ Ширъ-аба-аба дорога два раза пересѣкается ручей, непредставляющій, впрочемъ, никакихъ затрудненій, при переправѣ, но для свободнаго арбянаго движенія необходимо расчистить спуски къ ручью отъ крупныхъ камней.

Гор. Ширъ-аба-аба

20

Вереть.

Г. Ширъ-абадъ съ нѣсколькими окрестными сел. лежитъ у самой подошвы горъ. По срединѣ города протекаетъ р. Ширъ-абадъ-дарья съ прозрачною, но солоноватою водою. Вкусъ воды портится здѣсь отъ горной соли, находящейся въ изобиліи въ окрестностяхъ. Климатъ въ Ширъ-абадѣ неблагоприятъ для здоровья и все населеніе города страдаетъ изнурительными лихорадками почти круглый годъ.

Отъ Ширъ-абада до Ангара дорога идетъ ровною степью и колесная. Въ 7 верстахъ отъ сел. Ангаръ дорога пересѣкается незначительнымъ ручьемъ Карасу съ солоноватою на вкусъ водою. Ангаръ небольшое сел. лежитъ на арыкѣ съ мутною и солоноватою водою.

Сел. Ангаръ.

26

Отъ Ангара дорога ведетъ равниною на протяженіи 31 версты до развалинъ г. Хайбара, а далѣе берегомъ Аму-дарьи до небольшого сел. Патта-кисаръ, близъ котораго находится переправа. На всемъ протяженіи дорога удобопроходима для арбъ.

Сел. Патта-Кисаръ
(на бер. Аму-дарьи.)

40

Переправа черезъ Аму у Патта-кисара производится при сліяніи рукава съ русломъ. Ширина рѣки на этомъ мѣстѣ около 250 саж., глубина не менѣе 6 ф., быстрота около 3 ф. въ секунду. Берега отлоги и покрыты: правый пескомъ, а лѣвый высокимъ камышомъ. Средствами къ переправѣ служатъ: принадлежащіе афганцамъ два каюка, поднимающіе разомъ одну роту; продолжительность переезда съ одного берега до другаго 20 минутъ.

Отъ афганскаго берега дорога пролегаетъ первая девять верстъ по мѣстности, поросшей камышомъ и саксауломъ; затѣмъ слѣдующія 14 верстъ по—отлогимъ песчанымъ буграмъ, п. наконецъ, послѣднія семь верстъ по развалинамъ разрушеннаго города. Сіагиртъ—незначительное селеніе и лежитъ на ю. в. окраинѣ обширныхъ развалинъ. Близъ селенія протекаетъ арыкъ съ чистою и прѣсною водою. Дорога на всемъ этомъ протяженіи удобопроходима для арбъ.

Сел. Сіагиртъ

30

Гор. Мазаръ-и-Шерифъ

26

Отъ Сіагирта до гор. Мазаръ-и-Шерифа дорога идетъ степью, по напр. къ югу и совершенно колесная. Мазаръ-и-Шерифъ одинъ изъ лучшихъ городовъ сѣв. Афганистана и имѣетъ около 30 тыс. жителей. Въ 8 верстахъ къ западу отъ города, по дорогѣ въ Баххъ, лежитъ Тахтапуль, резиденція главнаго начальника края.

МАРШРУТЫ КЪ МЕРВУ

Отъ бухарской крѣпости Кабаклы (близъ Аму) *)

Кабаклы.	количество ташей **).	
Кол. Тахтъ.	5	Дорога трудная, песчаная; на почлегѣ Тахтъ ключи съ хорошою водою.
» Аджн.	4	Дорога хорошая.
» Чунтукъ.	4	
» Чунтукъ.	5	
» Яраджи.	2	
» Хошь-кув.	3	
» Сардаба.	3	
» Падаманъ.	4	
» Гокъ-тепе.	3	
» Кара-ябл.	5	
Башня Кишманъ.	5	
Гор. Мервъ (Ханъ-Кечкенъ ***)	на	
Мургабъ.	6	
Итого	52 таши,	
	или 416 верстъ.	

На эту дорогу, у кол. Падаманъ, выходитъ путь отъ Карикишлака (близъ Аму).

Тотъ же маршрутъ, по разспросамъ г. Хохрякова.

Кр. Кабаклы.		Верстъ.	
Кол. Тахтъ.	104	Отъ Кабалы все время глубокіе пески. На почлегѣ Тахтъ много колодцевъ, глубиною въ 1 аршинъ. Подножнаго корма и топлива достаточно. Отсюда также большіе пески.	

*) Составленъ на основаніи разспросовъ, произведенныхъ г-мъ Ибрагимовымъ отъ турменовъ рода—теге. Необходимо замѣтить, что значеніе всѣхъ приведенныхъ ниже маршрутовъ къ Мерву лишь относительное. Разстояніе сколько можно судить по картѣ, увеличено верстъ на 100.

**) Ташъ=восьми верстамъ (бухарскій); хивинскій ташъ=6 верстамъ.

***) Ханъ-кечкенъ называется переправа черезъ р. Мургабъ въ 15 верстахъ къ сѣверу отъ Мерва.

	Версть.	
Кол. Яраджи.	200	На Яраджи три колодца, глубиною въ одну сажень. Вода горькая; подножнаго корма и топлива достаточно. Далѣе дорога песчаная, но пески небольшіе.
Арыкъ Байрамалы	160	Здѣсь имѣются туркменскія поселенія; можно найти клеверъ и дрова.

Тотъ-же маршрутъ, на основаніи разспросовъ, произведенныхъ г-мъ Хохряковымъ у туркмена рода салортъ Сеидъ-Мухамедъ-Уразова, живущаго въ Меврѣ.

	Число мензильей *).	
Кр. Кабаклы.		Отъ Кабаклы до кол. Тахтъ верблюды съ тяжестью можетъ пройти въ два дня и двѣ ночи, останавливаясь на дорогѣ для отдохновенія и кормленія три раза, тратя на каждую остановку времени отъ 3 до 4 часовъ. Дорога хотя и песчаная, но пески не особенно глубоки.
Кол. Тахтъ.	4	Колодца Тахтъ глубиною въ 2 и 2½ арш.; вода прѣсная. Подножный кормъ составляетъ трава селеу (ковыль); топливо—саксаулъ. Отъ кол. Тахтъ до кол. Яръ-аджи полтора такихъ же разстоянія, какъ отъ Кабаклы до Тахта, т. е. шесть мензильей. Дорога песчаная, но легче предыдущей.
Кол. Яръ-аджи.	6	Колодцевъ Яръ-аджи много, глубина 2 сажени; вода удовлетворительная. Подножнаго корму и топлива достаточно. Отъ Яръ-аджи до кол. Туртъ-кую на двѣ трети разстоянія (до ур. Кизылъ-такыръ) дорога песчаная, а далѣе твердая.
Кол. Туртъ-кую.	4	Туртъ-кую—четыре колодца глубиною въ 15 сажень, съ прѣсною водою. Подножнаго корма и топлива достаточно.
Высокая Башня		У Башни Кишманъ воды нѣтъ.
Кишманъ.	1	У кр. Нагымъ-кала имѣется небольшой текинскій поселокъ. Пашни орошаются водою, проведенною изъ
Разв. крѣп. Нагымъ-кала.	1	Мурхаба, отстоящаго отсюда на половину верблюжьяго перехода (версть на 20-ть).
		Отъ Нагымъ-кала путь къ Мерву идетъ уже по сплошь обработанной и воздѣланной мѣстности.

МАРШРУТЪ

отъ Кари-кишлака къ Мерву, черезъ кол. Падаманъ.

	Ташей.	
Кари-Кишлакъ.		
Кол. Балъ-кую	4	Кари-кишлакъ лежитъ въ 12 ташахъ (96 вер.) отъ Кабаклы вверхъ по Аму.
» Куррукъ.	2	
» Дагжикъ.	3	

*) Мензиль—верблюжій переходъ отъ 33 до 40 верстъ.

	Ташей.	
Кол. Бердыджикъ.	5	
» Яраджи.	3	
» Хешайгуръ.	4	
» Малля-хай-		
ранъ-кудучи.	3	
» Падаманъ.	5	} по маршруту г-на Ибрагимова.
Гор. Мервъ.	22	
Итого 51 ташъ, или 408 верстъ.		

МАРШРУТЪ

отъ г. Чарджуя до Мерва

Гор. Чарджуй.	Таши.	
» Караулъ *).	2	Чарджуй лежитъ въ 8 верстахъ отъ Аму, и въ 11 ташахъ отъ Кари-кишлака вверхъ по Аму.
» Ишакъ-рабатъ.	3	
» Рападакъ.	5	
Кол. Учъ-ходжа.	10	
» Найза-шекеръ.	1	
» Бугуръ-дешикъ-		
хиха.	6	
Гор. Мервъ.	12	
Итого 39 ташей,		
или 312 верстъ.		

*) Ал. Борнсъ въ 1832 году, возвращаясь изъ Бухары, по дорогѣ черезъ Чарджуй, въ Мешедъ, прошелъ черезъ Караулъ. Выступивъ изъ Чарджуя, Борнсъ вступилъ въ голую пустыню, покрытую холмами, хотя и не въ такой степени лишенную растительности, какъ степи по сѣверному берегу Окса. Мѣстами встрѣчалась глинистая почва, служащая основаніемъ для песчаныхъ бархановъ. Въ котловинахъ и по вершинамъ холмовъ попадался кустарникъ, съ виду похожій на тамарикъ (гребенщикъ) и называемый туремцами кезара. Встрѣчалась и трава, родъ ситнина, называемая селянъ, и еще два колючіе кустарника, кавсанъ и караганъ, употребляемые верблюдами въ пищу. На про-

Отъ Бугуръ-дешика до Мерва есть разспросный маршрутъ г. Хохрякова, составлявшего этотъ маршрутъ въ Петро-Александровскѣ.

Бугуръ-дешикъ.

Ташей.

Колодцы Кальча.	5	Дорога отъ Бугуръ-дешика ровная, и хотя песчаная, но не трудная. На ночлегѣ Кальча колодцевъ много съ хорошею водою. Глубина ихъ въ 6 маховыхъ сажень. Подножнаго корма и топлива достаточно. Отъ Кальча дорога ровная, твердая. Вода на ночлегѣ изъ арника, проведеннаго изъ Мургаба; здѣсь начало Мервскаго оазиса.
(40 верстѣ.)		
Арыкъ Ирсаръ-ябъ	5	Отъ Ирсаръ-ябъ дорога хорошая и идетъ по сплошь населенной мѣстности.
Гор. Мервъ.	5	

Итого 15 *).

МАРШРУТЪ

отъ сел. Тишланъ, въ 9 ташахъ (72 верстахъ) отъ Чарджуя вверхъ по Аму, до Мерва.

Тишланъ.	Ташей.	Кол. Саръ-кудукъ.	2
Кол. Аджи.	3	» Бугуръ-дешикъ.	5
» Шишмя.	4		26 т.
» Шаръ-кудукъ.	5	Гор. Мервъ.	12
» Кошъ-кую.	3		Всего 38 т.
			или 304 версты.

тяженіи всего перехода до Караула, колодца, огороженнаго древесными сучьями и имѣющаго солоноватую воду на 30 ф. глубинѣ, не находили ни воды, никакого жилья.

За Карауломъ караванъ Борнса покинулъ большую дорогу, ведущую изъ Чарджуя въ Мервъ, и пошелъ степью на западъ, путемъ мало посѣщаемымъ, крайне маловоднымъ и весьма труднымъ. Песчаные барханы доходили до 60 футовъ высоты. Борнсъ прошелъ по колодцамъ Балъ-куи (кол. имѣли 4 ф. въ діаметрѣ и воду на глубинѣ 4 саж.; они лежатъ на трактѣ изъ Карри-кишлана въ Мервъ—см. предыдущій маршрутъ), затѣмъ по колодцамъ: Сирабъ, Учъ-куи, на рукавъ Мургаба, ур. Ходжа-авуала (на Мургабѣ) въ гор. Серакъ.

*) Цифру общаго разстоянія отъ Бугуръ-дешика до Мерва по Ибрагимову (12 ташей) слѣдуетъ признавать за болѣе вѣрную.

МАРШРУТЪ

отъ Ходжа-Кундузъ, въ 4 ташахъ (32 верстахъ) отъ Тишлана
вверхъ по Аму, до Мерва.

Ташей

Гор. Ходжа-кундузъ

Кол. Кара-кудукъ. 3

• Кушекъ-тушти. 5

• Башъ-кудукъ.

• Сазаръ-кудукъ.

• Хойли.

• Учъ-Мысырь.

• Шархи.

• Шуръ-кудукъ.

• Шаршали-кудукъ. Дорога по этому пути сравнительно хорошая; ко-
лодцы отъ Кушекъ-тушти находятся отъ одного
до двухъ ташей одинъ отъ другаго.

• Каркинъ.

• Шароли-баба.

• Хулузли.

• Нигарали.

• Аиръ-сусыкъ.

• Суджи-кую.

• Акъ-марзыкъ.

• Дашли.

• Шалаба.

• Джиты-кую.

• Авганъ-наръ.

• Джизыкъ.

• Каратаганъ.

• Дали.

• Нигарали.

• Сары-вусу.

Ташей.

Кол. Мала-хайранъ.

» Бугуръ-дешикъ *).

Итого 28 ташей

Гор. Мервъ 12 ташей.

Всего 40 ташей,

или 320 верстъ.

Относительно всѣхъ разстояній отъ Аму до Мерва необходимо сказать, что онѣ значительно преувеличены, что произошло, вѣроятно, оттого, что туземцы, давая показанія, округляли цифры.

Во всякомъ случаѣ, наилучшіе пути со стороны Туркестанскаго края къ Мерву направляются отъ Аму-дары.

Прямой путь отъ Хивы къ Мерву ведетъ по степи, которая вдвое шире, чѣмъ степь отъ Чарджуя и другихъ вышеупомянутыхъ при-амударынскихъ пунктовъ.

По этому пути прошли два англичанина: Абботъ и Шекспиръ. Отъ Мерва до Хивы Абботъ нашелъ только шесть колодцевъ: Акъ-ятъ, Шурканъ, Шакшанъ, Немехсбадъ, Шагри и Дари.

Изъ хивинскихъ предѣловъ въ Мервъ мы имѣемъ распросный маршрутъ, составленный, въ 1877 г., въ городѣ Петро-Александровскѣ г. Хохряковымъ.

МАРШРУТЪ

отъ Бишъ—арыка (въ хивинскомъ оазисѣ) до Мерва

(по разспросамъ г-на Хохрякова).

Верстъ.

Бишъ-арыкъ.
Кол. Саджа.

150

Отъ Бишъ-арыка идутъ пески, но не очень глубокіе. Кол. Саджа глубиною въ 16 маховыхъ сажень, вода прѣсная; воды много; заразъ можно напоить до 100 лошадей. Водой колодезь наполняется быстро. Отъ кол. Саджа дорога идетъ также не очень глубокими песками.

*) Иначе-Бугуръ-тешенъ

	Верстъ.	
Кол. Иты-кулачъ.	250	Здѣсь два колодца, глубиною около 7 маховыхъ сажень. Воды много. Отъ кол. Иты-кулачъ пески также не глубокіе.
Ур. Чашма.	150	Уроч. Чашма есть мѣсто, гдѣ лѣтъ шесть тому назадъ протекала р. Мургабъ, но теперь тамъ осталось одно сухое русло, такъ какъ туркмены запрудили рѣку у Мерва. Въ этомъ руслѣ легко можно копать колодцы, въ которыхъ вода появляется на глубинѣ одного аршина. Кормомъ и топливомъ здѣсь служатъ въ изобиліи растущій камышъ. Вдоль этого русла туркмены пасутъ свои стада, особенно зимою.
Мервъ.	180	Отъ Чашма до Мерва дорога твердая, не песчаная, идетъ все время вдоль стараго русла, по которому выкопано много колодцевъ.
Итого	730	Не доѣзжая 15 верстъ до Мерва, имѣется переправа черезъ Мургабъ, называемая Ханъ-кичкенъ. Здѣсь старшиною текинцевъ Каушутъ-ханомъ выстроены курганъ, могущій вмѣстить въ себѣ до 40 тыс. кибитокъ. Курганъ сдѣланъ изъ песчаной насыпи. ширина стѣны 33 шага; высота отъ 8 до 10 аршинъ. Каушутъ-ханъ намѣренъ обнести этотъ песчаный валъ съ наружной и внутренней сторонъ глинобитною стѣною. Здѣсь имѣется и базаръ.

Крѣпость Мервъ имѣетъ въ длину три версты и въ ширину одну версту. Толщина стѣны 12 шаговъ. Внутри крѣпости нѣтъ никакихъ построекъ и жителей. Крѣпость устроена для укрытія населенія въ томъ случаѣ, если бы появился непріятель.

Мѣстность, окружающая крѣпость со всѣхъ сторонъ, совершенно открытая и ровная. Вдоль южнаго и западнаго фасовъ крѣпости протекаетъ Мервская дарья (Мургабъ), ширина которой въ этомъ мѣстѣ 50 шаговъ. Глубина мѣстами доходитъ до 10 аршинъ, а мѣстами не только верблюды, но и лошади могутъ переходить вбродъ. Въ Мервѣ имѣется 32 пушки, которыя находятся на рукахъ у старшинъ, по 2 и по 3 штуки у каждаго. Пушки эти отбиты текинцами у персіянъ (30 шт.) и у хивинцевъ (двѣ штуки). Порохъ текинцы выдѣлываютъ сами, а свинецъ приобрѣтають отъ персіянъ и афганцевъ.

Текинское населеніе состоитъ примѣрно изъ 40,000 кибитокъ и расположено вокругъ Мерва, на разстояніи около одного дня конной ѣзды. Между текинцами сидятъ еще и другіе роды туркменъ, а именно: Салоръ (2000 кибит.), Ходжа (100 киб.), Ата и Муджауръ (до 200 кибит.). Родъ Сарыкъ живетъ по рѣкѣ Джолъ-утень, на востокъ отъ Мерва, въ разстояніи одного дня конной ѣзды. Этотъ родъ состоитъ примѣрно изъ 20,000 киб.

Всѣ текинцы, салоры и сарыки, въ случаѣ появленія непріа-

теля, могутъ выставить до 50,000 воиновъ, вооруженныхъ ружьями, пиками и больше всего шашками.

Цѣны на продукты въ Мервѣ слѣдующія: одинъ батманъ ($1\frac{1}{4}$ пуда) муки стоитъ 20 коп., батманъ пшеницы — 15 коп., батманъ джугары—15 коп., батманъ рису—60 коп.; одинъ баранъ средней величины—4 р.; корова—9 руб.

Что касается до продолженія хивинско-мервской дороги на югъ, къ сторонѣ Герата, то здѣсь песчаная и глинистая равнина гораздо менѣе опасна, чѣмъ на сѣверѣ отъ Мерва, и притомъ дорога все время держится не вдалекѣ отъ Мургаба.

Восточнѣе Чарджуя и Ходжа-Кундуза отъ Аму-Дарьи отдѣляется путь у Керки (бухарскій городокъ и укрѣпленіе на лѣвомъ берегу Аму) по направленіямъ на Андху и Маймене въ Гератъ. По этому пути прошелъ въ 1863 году Вамбери. Дорога отъ Керки скоро вступаетъ во владѣнія Андху и идетъ по мѣстности твердой и ровной. Первый ночлегъ каравана, съ которымъ шелъ Вамбери, былъ у колодца Зенда, въ 42 верстахъ отъ Керки. На слѣдующій день путь продолжался къ юго-востоку по сухой, голой равнинѣ, только мѣстами производящей что-то въ родѣ терновника, который верблюды употребляютъ въ пищу. Пройдя отъ полудня до начала слѣдующаго утра (вѣроятно не менѣе 50 верстъ), караванъ достигъ г. Андху.

Еще далѣе къ востоку пролегаетъ путь Борнса изъ Балха въ Ходжа-Сале.

Онъ описанъ слѣдующимъ образомъ: первоначально, около 45 вер. отъ развалинъ Балха, дорога идетъ по странѣ, изрѣзанной оросительными каналами и потому покрытой тучной растительностью; но далѣе начинается степь, въ которой лишь на первомъ привалѣ встрѣчается вода, просачивающаяся изъ тѣхъ же канавъ. Туркменскіе станы встрѣчались на урочищахъ: Сальбурунъ, Мердянь и Сардаба, гдѣ есть колодцы. Почва степи глинистая, но мѣстами покрытая пескомъ, который нанесенъ вѣтромъ. Сквозь этотъ песокъ, по временамъ, пробивается полуиссохшая травка. Только верстахъ въ 3-хъ отъ Окса путешественникъ вступилъ въ страну воздѣланную, благодаря оросительнымъ каналамъ, выведеннымъ изъ рѣки. Бухарская деревушка Ходжа-Сале лежитъ на лѣвомъ берегу Аму (который имѣетъ тутъ до 350 саж. ширины, 3 саж. глуб. и скорость теченія $5\frac{1}{2}$ верстъ въ часъ). Переправа, какъ вездѣ по Аму, производится на обыкновенныхъ

туземныхъ паромахъ, перетаскиваемыхъ пущенными впасть лошадыми.

Путь отъ Герата до Балха—былъ совершенъ въ 1845 г. г-мъ Ферье, который шелъ черезъ Маймене и Шиборганъ по слѣдующему маршруту:

Версть.

Гератъ.

Сел. Перване. 18

Дорога горная, проложенная то по глинистому, то по кремнистому грунту.

Необитаемый караванъ-сарай Кешкь-рабатъ. 18

У рабата протекаетъ грязный ручей.

Кешкь-сахибъ (полу-разрушенная башня). 42

Дорога горная, каменистая, часто пресѣкаемая потоками.

Уроч. Чингорекъ. 42

Дорога горная, грунтъ частью каменистый, частью глинистый. На ночлегъ потокъ съ хорошею водою.

Сел. Туршикъ. 42

Дорога идетъ по ровной, глинистой мѣстности, за исключеніемъ одного труднаго подъема и спуска съ горы. По пути попадались луга и колодцы. Ночлегъ въ аулѣ у хезарейцевъ.

Мингаль. 24

Путь идетъ по равнинѣ, кромѣ одной крутой горы. Ночлегъ въ аулѣ у хезарейцевъ.

р. Мурхабъ. 24

Дорога идетъ по плодородной долинѣ, спускающейся въ рѣкѣ Мурхабу, по которой и расположено селеніе, имѣющее 250 домовъ (жители хезарей). Отсюда по Мурхабу встрѣчаются мѣста низменныя и болотистыя, довольно густо населенныя, не смотря на нездоровость почвы.

Кр. Кала-и-Вали 42

Путь идетъ по долинѣ и горамъ. Мѣсто ночлега во владѣніи Маймене. Въ крѣпости 230 дворовъ, которыхъ жители узбеки, рода кипчакъ.

Сел. Чаршамбе 18

Дорога по отличнымъ лугамъ. Населеніе въ Чаршамбе состоитъ изъ афшаръ (туркм.), джемшидовъ и кипчаковъ, живущихъ въ 390 домахъ и имѣющихъ большіе сады.

Сел. Кайчаръ. 18

Селеніе, служащее однимъ изъ центровъ фирузкуковъ и кипчаковъ, отдѣлившись отъ своихъ родовъ.

Гор. Маймене. 48

Въ самомъ началѣ пути нужно сдѣлать переваль черезъ гору, по трудной дорогѣ, послѣ чего достигаютъ кочевья Ниринъ, расположеннаго на травянистомъ пути, обильно орошенномъ источниками. Затѣмъ, послѣ четырехъ-часовой ѣзды этими пастбищами достигаютъ сел. Ельмиръ, откуда видно и множество другихъ деревень. 18 верстъ далѣе за горами расположенъ на равнинѣ гор. Маймене.

Сел. Кафиръ-кала 52
Разв. караванъ-сарая Рабати - Абдулахъ. 60

Дорога утомительная, вторая половина пути идетъ по горамъ.

Первые три фарсанга дорога шла по обработанной равнинѣ черезъ сел. Хейръ-рабатъ, обнесенное землянымъ валомъ съ ровомъ. Остальная часть дороги

Версть.

- Гор. Шиборганъ. 18 шла по безводной степи, однообразіе которой прерывалось только градою невысокихъ холмовъ. Дорога идетъ по большей части степью, передъ концомъ же перехода по тщательно воздѣланной мѣстности. Шиборганъ содержитъ до 12,000 душъ узбековъ и парсивановъ; первыхъ болѣе половины. Городъ имѣетъ цитадель, гдѣ живетъ правитель. Онъ окруженъ хорошими садами и тщательно воздѣланными полями; климатъ его здоровъ, и вообще это одинъ изъ лучшихъ городовъ древней Бактріаны. Но онъ имѣетъ одно важное неудобство: зависимость орошенія полей и садовъ отъ жителей ханства Сарыгуль, расположеннаго выше по теченію рѣчекъ, орошающихъ и Шиборганъ.
- Гор. Акче. 30 Дорога идетъ по обработанной равнинѣ, простирающейся на с.-в. до Андху и похожей на непрерывный садъ. Акче—небольшой городокъ съ 7—8000 жителей; обнесенъ стѣною со рвомъ и имѣетъ цитадель.
- Сел. Меликъ 30 Дорога идетъ по болотистой равнинѣ, поросшей кустарникомъ и деревьями, между которыми попадается гребенщикъ (tamarix) огромныхъ размѣровъ. Селеніе это принадлежитъ къ балхскому округу и имѣетъ 2½ тыс. жителей.
- Гор. Бадхъ. 42 Дорога идетъ по равнинѣ, пересѣкаемой множеств. ручьевъ, часто образующихъ топкія лужи.

Всего 568

Слѣдуя изъ Андху въ Гератъ, Вамбери прошелъ частию по этому пути, частию по его развѣтвленіямъ. Изъ Андху Вамбери вышелъ на эту дорогу у Ма й м е н е; путь отъ перваго города идетъ все время по долинѣ рѣчки, орошающей земли обоихъ городовъ, разстояніе между которыми не превосходитъ 90 верстъ. Первый ночлегъ каравана Вамбери былъ въ одной милѣ отъ Іо к е т у м а. Рѣчка тутъ бѣжала въ глубокомъ оврагѣ, мѣстами поросшемъ деревьями. Второй ночлегъ былъ въ Х а й р а б а д ѣ. Съ половины дороги отъ Андху мѣстность становится волнистою, а въ долинѣ рѣчки встрѣчаются мѣста болотистыя, въ которыхъ вязнутъ лошади. Ближе къ Маймене страна становится гористою. Дальнѣйшій путь Вамбери до Герата, какъ сказано уже, отчасти совпадаетъ съ путемъ Ферье, и описанъ безъ означенія разстояній въ первомъ его сочиненіи *).

*) Путешествіе по средней Азіи. Вамбери. С.-П.-б. 1865 г. стр. 127—134.

МАРШРУТЪ

отъ Патта-киссара (переправа на Аму) черезъ Мазаръ-и-шерифъ,
Сарыцуль и Маймене до Герата.

По Гродекову, прошедшему въ 1878 году.

Версть.

Пер. Патта-Киссаръ Отъ мѣста переправы дорога на протяженіи 3-хъ верстъ идетъ по низменной мѣстности, поросшей камышемъ и кустарникомъ и понимаемой разливами Аму. Затѣмъ начинаются пески, переходящіе вскорѣ въ барханы, поросшіе гребенщикомъ и саксауломъ. Пески тянутся на протяженіи 35 в. до начала разв. древняго города Сіагирда. Отсюда начинается открытая ровная степь и глинистый грунтъ до теперешняго сел. Сіагирда (50 дворовъ). Отъ Патта-Киссара до Сіагирда воды нѣтъ. Топливо патта на берегу Аму и саксауль—въ пескахъ. Подножный кормъ—камышъ—только у Аму-дарьи. Дорога по пескамъ очень трудная. Въ сел. Сіагирдѣ вода проведена изъ рѣчки, вытекающей изъ отроговъ Гиндукуша.

Сел. Сіагирдъ 50

Отъ Сіагирда дорога совершенно ровная; грунтъ глинистый. Въ 5 верстахъ не доходя Мазара начинаются превосходно воздѣланные поля.

Гор. Мазаръ - и -
шерифъ

18

Мазаръ-и - шерифъ есть главный городъ афганскаго Туркестана и резиденція генералъ-губ. этой провинціи. Имѣетъ до 25 т. жителей (узбековъ и афганцевъ). Въ городѣ много садовъ. Попадаются дома куполообразной постройки. Въ городѣ находится могила Али, надъ которою выстроена мечеть съ 4-мя голубыми минаретами. Въ 3-хъ верстахъ отъ города находится крѣпостца Тохтапуль, въ которой имѣется пушечный и ружейный заводы и фабрика для выдѣлки сабель и ножей и изготовленія войлочныхъ касокъ.

Отъ Мазара дорога совершенно ровная. Она проходитъ южнѣе кр. Тохтапуль и сел. Ширабадъ, въ 2-хъ верстахъ отъ первой и въ одной в. отъ второго. На меридіанѣ Ширабада къ дорогѣ выходитъ арыкъ и отсюда начинаются обработанные поля вплоть до сел. Дидаади, имѣющаго около 200 дворовъ и населеннаго узбеками.

Сел. Дидаади 10

Отъ сел. Дидаади дорога совершенно ровная. Слева отроги Гиндукуша, справа - обработанные поля. Въ 11½ в. отъ ночлега дорогу пересѣкаетъ р. Балхъ, извѣстная населенію подъ именемъ Банди - барбара (варварская плотина). Рѣка течетъ въ скалистомъ, съ крутыми берегами оврагѣ, шириною около 20 саж. Черезъ оврагъ переброшенъ отличный каменный мостъ на 3-хъ быкахъ, называемый Имамъ-Мухр. Рѣка многоводна (15 саж. ширины) и течетъ однимъ русломъ. За рѣкою Балхъ начинаются слѣды развалинъ древней Бактры, которыя распространяются далеко на сѣверъ и сѣверо-западъ.

Вереть.

Дорогу сопровождает многоводный арыкъ, через который дорога по мосткам переходит нѣсколько разъ. На 19-й верстѣ недалеко отъ дороги вправо небольшой кишк. Оганъ-кала. На 38 $\frac{1}{2}$ в. могила Зайналь-Обединъ-Беймаръ и при ней рабать. Мѣстность весьма обработана.

Зайналь-обединъ-
Беймаръ.38 $\frac{1}{2}$

Отъ ночлега первая семь верстѣ дорога идетъ по равнинѣ, затѣмъ подъемъ на небольшой отрогъ и спускъ въ долину къ сел. Сальманъ. Сел. имѣетъ до 40 дворовъ. Жители узбеки. Отъ Сальмана дорога, пересѣвши два небольшіе перевала, выходитъ въ долину, широкою отъ 2-хъ до 3-хъ верстѣ, обставленную невысокими мягкими горами. Длина долины 20 вер. Дорога совершенно ровная, гладкая. Долина и скаты горъ покрыты высокою травой. Въ концѣ долины дорога поднимается въ гору, на склонѣ которой стоитъ одиноко пастушій домикъ и устроена запруда Моголь, для собиранія воды изъ двухъ небольшихъ ручьевъ. Воды мало. Отъ запруды Моголь дорога поворачивается на юго-западъ и въ этомъ направленіи идетъ около версты, сначала поднимаясь на вершину перевала, а затѣмъ спускается на высокую долину. По этой долинѣ дорога тянется въ западн. направленіи на протяженіи 14 верстѣ. Долина покрыта обильною травой, служащею пастбищемъ для стадъ туркменовъ. Пройдя эту высокую долину, путникъ входитъ на обширную широкую равнину, орошаемую рѣкою Сарыпуль. По спускѣ на равнину, на протяженіи верстѣ 3-хъ, дорогу сопровождаютъ пески, покрытые саксауломъ и гребенщикомъ, а далѣе начинаются воздѣланные поля. Отъ спуска до сел. Сальмазаръ 10 верстѣ. Село Сальмазаръ имѣетъ 40 дворовъ. Оно расположено по обоимъ берегамъ рѣки Сарыпуль, имѣющей здѣсь 8 саж. ширины и текущей въ крутыхъ берегахъ. Жители узбеки; живутъ большею частью въ кибиткахъ, поставленныхъ внутри дворовъ, но есть и дома. Вокругъ сел. много садовъ и воды.

Сел. Сальмазаръ

51

Отъ Сальмазара дорога въ полуверстѣ переходитъ на лѣвый берегъ рѣки Сарыпуль. Бродъ неглубокій, дно песчаное. Мѣстность ровная, прекрасно обработанная. На 17 $\frac{1}{2}$ верстахъ, у развалинъ Джидайлыка, дорога выходитъ на долину, обставленную невысокими горами. Ширина долины отъ полуторы до трехъ в. Не доходя Джидайлыка, дорога переходитъ на правый берегъ рѣки и идетъ подлѣ самаго города Сарыпуля. Въ 2 $\frac{1}{2}$ верстахъ отъ Джидайлыка находится небольшое сел. Хазретъ-имамъ (дворовъ 10), а въ пяти верстахъ отъ этого послѣдняго большое сел. Сеидъ-Абадъ (50 дворовъ) Отъ этого селенія до города рѣка течетъ однимъ русломъ въ пологихъ берегахъ и сильно разливается весной. Низкія, затопляемыя мѣста поросли густымъ камышемъ. У Саидъ-абада дорога поднимается на возвышенность, на которой стоитъ это селеніе, переходитъ по мосту черезъ широкий арыкъ и тянется по скату горы на протяженіи двухъ верстѣ. Далѣе дорога спускается на дно долины, по которой идетъ до самаго города. На 31 верстѣ на дорогѣ стоитъ Каль-кишлакъ, а въ сторонѣ: вправо—кишлаки Куръ и Бассюдь, а влѣво, у подошвы горъ, Каламо. На

Версть.

Гор. Сары-пуль 38

37 верстѣ начинаются сады Сарыпуля, а на 38-й деревянный мостъ черезъ рѣку въ самомъ городѣ. По всей дорогѣ грунтъ глинистый. Дорога вообще колесная, удобная. Топлива—камышу—много, онъ же можетъ служить и кормомъ для животныхъ.

Долина рѣки Сарыпуль, благодаря лихорадкамъ, весьма вредна для здоровья.

Городъ Сары-пуль имѣетъ до 3 т. жителей. Онъ широко раскинутъ по обоимъ берегамъ рѣки и окруженъ обширными садами. Въ центрѣ города небольшая цитадель; жители узбеки.

По выходѣ изъ города дорога первая три версты идетъ по равнинѣ, у подошвы горъ, по берегу небольшой рѣчки Мирза-аулантъ, впадающей въ Сары-пуль. Затѣмъ дорога вступаетъ въ ущелье, обставленное невысокими горами, и слѣдуетъ по рѣчкѣ, а на 10-й верстѣ поднимается на отрогъ на лѣвомъ берегу Мирза-Аулантъ. На 13 верстѣ дорога спускается къ рѣчкѣ у сел. Саядъ (200 дв.). Затѣмъ попадаютъ еще селенія Куръ, Гуръ и Фурганъ-т-еке, лежащія по лѣвому берегу рѣки Мирза. Дорога пролетаетъ по правому берегу этой рѣки, по отрогу, на высотѣ 10 саж. надъ русломъ. Дорога углубленная, разработанная четыре года тому назадъ для слѣдованія афганскихъ войскъ въ Маймене. Ширина дороги равняется ширинѣ хода полевого орудія, такъ что на встрѣчу движущемуся отряду не можетъ проѣхать и одиночный всадникъ; онъ долженъ спуститься внизъ и слѣдовать по лѣвому берегу рѣчки. Углубленная дорога тянется на $2\frac{1}{2}$ версты до сел. Куръ. Отсюда путь спускается къ рѣчкѣ, переходитъ на лѣвый берегъ и все время идетъ около нея. За сел. Фурганъ-т-еке дорога входитъ въ скалистое ущелье, которое запирается небольшимъ укр. изъ мѣстнаго камня. Укрѣпленіе состоитъ изъ стѣнки съ бойницами поперегъ ущелья. Стѣнка была построена войсками Маймене противъ афганцевъ. Длина скалистаго ущелья $12\frac{1}{2}$ верстѣ. По скаламъ растетъ арча. Дорога каменная. Она нѣсколько разъ переходитъ съ одного берега рѣчки Мирза-Аулантъ на другой. Ширина дороги позволяетъ двигаться по ней артиллеріи; предварительно дорогу надо расчистить.

Въ $1\frac{1}{2}$ в. отъ описанной стѣнки устроена другая, и за нею, въ томъ мѣстѣ, гдѣ ущелье нѣсколько расширяется, четыре - угольный редутъ. На 30 верстѣ ущелье оканчивается и дорога входитъ въ обширную котловину, обставленную со всѣхъ сторонъ высокими горами. Котловина покрыта обильно травой. Со дна котловины начинается подъемъ на высокой хребетъ, служащій водораздѣломъ бассейновъ рѣкъ Сары-пуля и Сангалака. Подъемъ вначалѣ отлогій, но чѣмъ выше, тѣмъ становится круче и круче. Длина подъема на перевалъ четыре версты. Артиллерія должна подниматься при помощи пѣхоты. Спускъ съ перевала тоже около 4-хъ верстѣ; онъ очень крутъ. Отъ подошвы спуска начинается очень узкое, мрачное, скалистое ущелье; бока его имѣютъ отъ 15 до 20 саж. высоты; ширина ущелья отъ 8 до 10 шаговъ; въ одномъ мѣстѣ края боковъ сошлись

Версть.

такъ близко, что можно перешагнуть съ одного бока на другой. Бока поросли арчею. Путь по дну ущелья заваленъ крупными камнями; протяженіе ущелья пять версть.

По выходѣ изъ ущелья дорога вступаетъ на широкую долину, обставленную высокими горами. Здѣсь начинаются обработанныя поля, принадлежащія селенію Курчи, которое расположено въ $6\frac{1}{2}$ верстахъ отъ конца скалистаго ущелья.

Сел. Курчи имѣетъ до 300 дворовъ. Жители узбеки; живутъ въ кибиткахъ, поставленныхъ внутри дворовъ, но у нѣкоторыхъ есть и дома. Въ сел. находится цитадель.

Сел. Курчи

54

Отъ Курчи дорога идетъ по ровной долинѣ и большею частью по мягкому грунту. Воды очень много, но лѣсу нѣтъ. Весною хорошій подножный кормъ. На пути лежатъ кышлаки: Арчата, въ 5 верстахъ отъ Курчи, Кауланъ въ 15 в. и Тохламаъ въ 25-ти.

Сел. Бельчерагъ лежитъ въ обширной котловинѣ; въ немъ около 300 дворовъ. Жители узбеки; живутъ въ кибиткахъ и занимаются садоводствомъ.

Сел. Бельчерагъ

32

Отъ Бельчерага дорога черезъ полверсты вступаетъ въ скалистое ущелье съ отвѣсными боками. Ущелье имѣетъ отъ $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{2}$ версты ширины; оно сплошь обработано и покрыто садами. По дну струится широкая и глубокая рѣчка Бельчерагъ, черезъ которую перекинута три отличныхъ каменныхъ моста. Длина ущ. 12 версть. Въ концѣ его дорога поднимается на высокой отрогъ, чтобы обойти узкую и неудобную часть пути, заливаемую водою. Дорога расчищена отъ камней, и отъ разлива воды ограждена плотинами. По спускѣ съ отрога дорога опять выходитъ на рѣчку Бельчерагъ, которая отсюда до сел. Дерече, на протяженіи $2\frac{1}{2}$ верстъ, поросла кустарникомъ и густымъ камышемъ. Отъ сел. Дерече дорога все время идетъ около рѣчки. Мѣстность холмистая, но движеніе вполне удобно. На 20-й верстѣ бывшая крѣпостца и селеніе Катта-кала. На 23 в.—Гезаре—кышлакъ, а въ $2\frac{1}{2}$ в. отъ него селеніе Даршуй. На 34 в. черезъ рѣчку перекинутъ мостъ. Здѣсь дорога поднимается въ гору. Подъемъ очень крутой и трудный. Длина подъема три версты. Затѣмъ слѣдуетъ спускъ въ обширную и хорошо обработанную долину Маймене. Отъ спуска до гор. Маймене три версты.

Городъ Маймене окруженъ стѣною въ три саж. вышины со рвомъ. Внутри города цитадель, построенная на искусственной насыпи. Стѣны цитадели имѣютъ 4 саж. высоты. Редюитомъ служитъ огромная башня, покрытая голубою глазурью, стоящая въ серединѣ цитадели. Городъ лежитъ въ развалинахъ послѣ штурма афганцами, въ 1875 году. Жители узбеки; ихъ до $2\frac{1}{2}$ тысячъ.

Гор. Май мене

40

По выходѣ изъ города дорога первыя три версты пролегаетъ по совершенно ровному дну долины; затѣмъ вступаетъ въ горы и пересѣкаетъ множество отроговъ и лоцинъ, такъ что постоянно приходится то подниматься въ гору, то спускаться внизъ. Дорога очень узкая; грунтъ глинистый. Путь пересѣкаютъ два ручья прѣсной воды: одинъ на 10, а другой на 15 в.

Версть.

- отъ города. На 19½ верстахъ спускъ въ долину р. Альмаръ. На 21 в. сел. Альмаръ (60 дв.). Долина р. Альмаръ имѣетъ до 3 в. ширины. Пройдя по долинѣ р. Альмаръ три версты, дорога снова поднимается въ гору и сохраняетъ прежній характеръ, т. е. идетъ по мѣстности сильно холмистой. Грунтъ глинистый. Пройдя такимъ образомъ 18 верстъ, дорога спускается въ долину р. Кайсаръ и черезъ двѣ версты приводитъ въ селеніе того же имени.
- Селеніе Кайсаръ имѣетъ 250 дв.; жители узбеки.
- Сел. Кайсаръ. 44 Отъ Кайсара дорога идетъ долиною верстъ шесть, послѣ чего вступаетъ въ горы, гдѣ идетъ на протяженіи пяти верстъ. Изъ горъ дорога выходитъ около небольшого сел. Чичакту. На 24 верстѣ находится Газаре-кншлакъ, а на 30-й Чаршамбе. Сел. Чаршамбе имѣетъ до 400 дворовъ. Это послѣдній населенный пунктъ по долинѣ р. Кайсаръ.
- Вслѣдствіе разбоевъ текинцевъ, путь въ Гератъ, по рѣкѣ Кайсаръ и далѣе по Мургабу и землямъ фирузкуп, оставленъ караванами, которые пѣзъ Кайсара направляются черезъ Хаджиканду и Калаинау, по пустынной и весьма трудной горной дорогѣ.
- Сел. Чаршамбе. 31 По выходѣ изъ Чаршамбе дорога поворачиваетъ на ю., переваливаетъ небольшой хребетъ и черезъ 5 верстъ приводитъ къ сел. -Особъ-кофъ. Еще 5 верстъ, до разв. крѣпости Тахта-хатинъ, дорога идетъ ущельемъ. Отсюда г-нъ Гродековъ свернулъ по цѣдинѣ, пересѣкая множество подъемовъ и спусковъ. Путь былъ очень трудный. Повсюду видны были слѣды заброшенныхъ пашенъ.
- Ущелье, въ которомъ протекаетъ ручей Тогай-кара-джангалъ, заросло камышемъ.
- Ур. Тогай-кара-джангалъ. 50 Дорога сперва версты двѣ идетъ вдоль по ручью Тогай-кара-джангалъ и затѣмъ круто поворачиваетъ на ю.-з. и идетъ на протяженіи 25 верстъ по сильно холмистой мѣстности. Затѣмъ она выходитъ на долину ручья Тогай-кара-джангалъ, протекающаго у подножья высокаго хребта Кара-джангалъ. По берегу рѣчки проходить воровская тропа.
- Черезъ пять верстъ движеніе по этой тропѣ начинается подъемъ на хребетъ Кара-джангалъ. Подъемъ 4½ версты, очень крутъ, покрытъ камнями, арчею и фисташковыми деревьями. Вершина хребта скалистая. Хребетъ Кара-джангалъ имѣетъ направленіе, параллельное главному Паропамизскому хребту, и по своей высотѣ немногимъ уступаетъ ему. Спускъ съ перевала до такой степени крутъ, что невозможно сидѣть на лошади. Скалистая часть спуска тянется на двѣ версты. Потомъ тропа поворачиваетъ на с.-з. и постепенно спускается къ рѣкѣ Мургабъ.
- Отсюда тропа идетъ по совершенно ровной мѣстности двѣ версты, переваливаетъ черезъ небольшой отрогъ и вступаетъ въ узкое скалистое ущелье, тянущееся на двѣ версты.
- При выходѣ изъ ущелья на обоихъ бокахъ его, на скалѣ, высотой сажень въ 50, стоятъ развалины укр. Бала-Мургабъ. Бала-мургабъ есть пограничный пунктъ между афганскимъ Туркестаномъ и Гератскою областью.

Версть.

Бала-мургабъ.

55

Отъ Бала-Мургаба тропа круто поворачиваетъ на ю. и вступаетъ въ широкую, ровную долину р. Мургаба, огражденную съ правой стороны высокими, скалистыми обрывомъ, а съ лѣвой—неввысокими горами съ мягкими очертаніями. Долина имѣетъ ширины отъ 2 до 3 в. и поросла камышемъ и высокою по грудь травю. Тропа, будучи рѣдко посѣщаема, заросла, и путешественникъ съ большимъ трудомъ продирается сквозь камышъ и траву. Рѣка Мургабъ течетъ однимъ русломъ ближе къ лѣвому берегу долины. Рѣка только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, и то съ большимъ трудомъ, переходима вбродъ. Ширина рѣки у того мѣста, гдѣ перешелъ г. Гродековъ, около 35 саж. По переходѣ на лѣвый берегъ, тропа слѣдуетъ по рѣчкѣ, впадающей въ Мургабъ. Затѣмъ начинается скалистое ущелье, дотога заросшее камышемъ, что по тропѣ весьма трудно проилараться. Ущелье имѣетъ отъ 20 до 40 саж. ширины. Тропа нѣсколько разъ переходитъ черезъ рѣчку, заваленную большими камнями. На 12 верстѣ тропа выходитъ на лѣвый берегъ рѣчки и слѣдуетъ на протяженіи 8 верстѣ карнизомъ, послѣ чего поворачиваетъ на з. въ широкую долину, которою слѣдуетъ 6 верстѣ. Изъ долины дорога выходитъ на обширную равнину, покрытую пашнями. Здѣсь дорога поворачиваетъ на югъ и черезъ двѣ версты приводитъ къ сел. Дарабаумъ.

Жители этого сел. ф и р у з к у и, персидскаго происхождения. Они живутъ въ кибиткахъ. Домовъ имѣется не болѣе пяти.

Сел. Дарабаумъ.

23

Отъ Дарабаума дорога поднимается на перевалъ небольшой, но крутой; грунтъ мягкій. Затѣмъ тропа три версты идетъ по долинѣ, обставленной невысокими горами; потомъ опять слѣдуетъ подъемъ на перевалъ, долина и три перевала. На 15 верстѣ дорога выходитъ на обширную поляну Санджа-танъ-поинъ, на которой расположено нѣсколько десятковъ кибитокъ гезаре. Отсюда начинается узкая долина, въ $2\frac{1}{2}$ версты длины, и затѣмъ вторая большая поляна Санджа-танъ-бала, также усаженная полями и кибитками племени гезаре. Отъ Санджа-танъ-бала дорога ровная, хорошал, пролегающая по возвышенной равнинѣ, обставленной невысокими горами, приводитъ въ Калап-нау, гл. гор. племени гезаре, тюркскаго происхождения. Въ Калап-нау двѣ крѣпости—старая и новая, базаръ и много домовъ изъ глины. Но большая часть жителей живетъ въ кибиткахъ.

Кр. Калап-нау.

37

Отъ Калап-нау дорога черезъ двѣ версты вступаетъ въ фисташковый лѣсъ. Сначала она идетъ по холмистой мѣстности, потомъ по ровной долинѣ, переваливаетъ три большихъ подъема, изъ коихъ одинъ каменистый, и на 35-й верстѣ вступаетъ въ широкую долину. На всемъ этомъ пространствѣ п еще верстъ на 10 впередъ воды совсѣмъ нѣтъ. Но пастбища превосходныя. На 45 верстѣ кончается фисташковый лѣсъ; здѣсь же дорогу пересѣкаетъ небольшой солончатый ручей. Отсюда крутой подъемъ и спускъ приводятъ въ бассейнъ рѣки К у ш к ѣ. Нѣсколько селеній, носившихъ одно общее названіе Кушкъ, тянутся на протяженіи пяти верстѣ по долинѣ р. Кушкъ, теку-

Версть.

щей нѣсколькими рукавами. Ширина долины четыре версты; дно покрыто галькою. Жители джемшиды, персидскаго происхожденія, живутъ большею частью въ домахъ; кибитокъ мало.

Селен. Кушкъ.

55

По выходѣ изъ главнаго сел., въ которомъ находится цитадель и ханскій дворецъ, пройдя 2 версты, дорога переваливаетъ чрезъ небольшой отрогъ, а затѣмъ начинается подъемъ на хребетъ Паропомизъ. Длина подъема семь верстъ. Подъемъ сначала отлогій и мягкій, къ вершинѣ перевала становится крутымъ и скалистымъ.

Переваль носить названіе Хазретъ-и-Баба, отъ мазара, расположеннаго въ 2-хъ верстахъ отъ вершины его.

Переваль покрывается снѣгомъ съ половины декабря до половины апрѣля, но сообщеніе не останавливается. Вершина перевала и спускъ скалистые. Спускъ очень крутъ и затруднителенъ для движенія.

По спускѣ съ перевала, скалистая тропинка проходить вдоль глубокаго скалистаго оврага, съ бѣгущимъ по дну ручьемъ. Тропа два раза (на 25 и 30 верстахъ) пересѣкаетъ оврагъ. Переходы черезъ оврагъ затруднительны. На 10 верстѣ отъ вершины перевала начинается ущелье, выходъ изъ котораго находится на 33 верстѣ. Здѣсь тропа вступаетъ въ обширную долину, имѣющую около пяти верстъ ширины. На 40 в. селеніе Ширмаса, жители котораго персіяне. Сел. имѣетъ до 30 дворовъ и подвержено частымъ набѣгамъ со стороны туркменъ.

Сел. Ширмаса.

40

Отъ Ширмаса дорога сначала идетъ на ю. по широкой долинѣ (2 в.), затѣмъ переваливаетъ небольшой отрогъ Паропомиза и вступаетъ въ широкую долину р. Герирудъ. На 5-й в. развалины Сурхъ-раба-та, а въ 4 хъ верстахъ отъ сихъ послѣднихъ начинаются селенія, тянущіяся вплоть до Герата. Дорога совершенно ровная.

Въ Гератѣ до 50 т. жителей. Городъ окруженъ каменною стѣною въ 4 саж. высоты, съ башнями. Впереди стѣны неглубокій ровъ.

Стѣны не имѣютъ вооруженія. Противъ европейскаго войска Гератъ защищаться не можетъ, такъ какъ въ 1½ в. къ сѣверу отъ города есть командующія высоты, съ которыхъ можно разгромить его артилерію. Въ серединѣ города цитадель, построенная на искусственной насыпи. Стѣны цитадели имѣютъ 4 саж. высоты. Впереди стѣны глубокой водяной ровъ.

Гор. Герать.

18

Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ стѣна разрушается.

Наиболѣе важнымъ стратегическимъ и торговымъ центромъ путей на лѣвомъ берегу Аму служить гор. Балхъ (въ древности Уме-эль-Беладъ, мать городовъ). Черезъ этотъ городъ, или, правильнѣе, черезъ Мазар-и-шерифъ, лежащій въ нѣсколькихъ верстахъ на востокъ отъ балхскихъ развалинъ, проходитъ и болѣе практикуемый путь изъ Средней Азіи въ Индію, черезъ Баміанъ и Кабуль.

Намъ извѣстно, что городъ этотъ, или, точнѣе, его развалины, находятся у подошвы сѣверныхъ скатовъ Гиндукуша, въ нѣсколькихъ верстахъ ниже выхода изъ горъ р. Дехаза, которая распущена на 18-ть большихъ и множество мелкихъ каналовъ. Одинъ изъ каналовъ проведенъ въ городъ, другіе направлены въ обѣ стороны отъ него къ востоку до Мазара и къ западу до Акче.

Ни одинъ изъ этихъ каналовъ не достигаетъ Окса, но мѣстами вода просачивается очень далеко на сѣверъ въ степь. Вообще поверхность Балхскаго оазиса, т. е. дельты Дехаза опредѣляется въ 20 кв. миль, что, при плодородіи почвы, даетъ возможность жить здѣсь многимъ десяткамъ тысячъ осѣдлаго населенія: узбековъ, таджиковъ и афганцевъ. Послѣдніе сосредоточиваются впрочемъ не въ Балхѣ а въ крѣпостцѣ Тохтапультъ, на сѣверо-востокъ отъ балхскихъ руинъ и верстахъ въ 5-ти къ западу отъ Мазаръ-и-шерифа. Въ развалинахъ же самаго Балха, несмотря на нездоровость климата, держится населеніе изъ нѣсколькихъ сотъ, а можетъ быть и болѣе 1000 семей, главнымъ образомъ таджиковъ.

Нездоровость балхскаго климата была причиною перенесенія резиденціи нынѣшнихъ правителей афганскаго Туркестана изъ Балха въ Мазаръ-и-шерифъ, лежащій верстахъ въ 22 восточнѣе Балха. Этотъ пунктъ приобрѣлъ политическое значеніе только въ послѣдніе годы, дотого же времени онъ пользовался только религіознымъ значеніемъ, такъ какъ заключаетъ въ себѣ могилу зятя пророка Али *) (называемаго мусульманами Шахъ-и-марданомъ, что въ переводѣ значитъ царь-мужей).

Хулъмъ (Хулумъ) иначе, Ташъ-Курганъ, лежитъ на востокъ отъ Мазаръ-и-Шерифа въ 62-хъ верстахъ. Этотъ городъ содержитъ въ себѣ отъ 8 до 10,000 душъ населенія и окруженъ обширными садами.

*) Мазар-и-Шерифъ собственно и значитъ святая, или, перевода буквально, благородная могила.

Дорога отъ Балха до Мазара и нѣсколько далѣе на востокъ идетъ по сплошь обработанной мѣстности; но затѣмъ характеръ мѣстности мѣняется, населенность становится рѣже и дорогу пересекають холмистые отроги, составляющіе послѣдніе скаты Гидукуша, отличающіеся бесплодіемъ. Такъ какъ рѣка Аби-хульмъ, на которой расположенъ городъ Ташъ-курганъ, вытекаетъ не изъ главнаго хребта, а изъ второстепеннаго, хотя и высокаго края, то орошаемый ею оазисъ не великъ. Но это не мѣшаетъ Ташъ-кургану имѣть важное стратегическое значеніе, потому что отъ него поворачиваетъ наиболѣе удобная дорога изъ бассейна Окса въ Кабуль.

Еще далѣе къ востоку у подгорій же Гиндукуша лежитъ Кундузъ, не такъ давно бывшій центромъ особаго ханства, а съ 1859 г. покоренный афганами. Городъ этотъ извѣстенъ нездоровостью своего климата, такъ что жители сосѣднихъ странъ говорятъ: «хочешь умирать ступай въ Кундузъ». Отъ этого все населеніе его не превосходитъ 2000 душъ, живущихъ въ 500 хижинахъ. Жители суть узбеки, занимающіеся земледѣліемъ и садоводствомъ. Окружающая городъ стѣна въ развалинахъ, и только въ сѣверо-восточномъ углѣ его находится болѣе исправная цитадель. Кундузская равнина ограничена съ запада и сѣверо-востока рѣками Акъ-Сераемъ и Ханабадомъ, которыя во время таянія снѣговъ въ горахъ непроходимы вбродъ. Вдоль ихъ береговъ находятся пашни и сады, но кромѣ осѣдлаго населенія на кундузской равнинѣ держится и много кочевниковъ, узбековъ, а наиболѣе низменные части рѣчныхъ прибрежій поросли камышемъ и потому обитаемы только кабанами и множествомъ насѣкомыхъ. Несмотря на свои климатическія неудобства, Кундузъ важенъ въ стратегическомъ отношеніи, какъ узелъ дорогъ, ведущихъ изъ при-окскихъ степей въ въ горныя мѣстности верховьевъ Аму и за Гиндукушъ. Одна изъ послѣднихъ дорогъ, ведущихъ черезъ Гори и перевалъ Гиджакъ (14 т. ф.), есть крачайшая изъ всѣхъ къ сторонѣ Кабула.

Разсмотрѣнные оазисы Балха, Хулума и Кундуза вообще имѣютъ значеніе базиса для войскъ, которыя бы рѣшились двинуться за Гиндукушъ; поэтому умѣстно было бы разсмотрѣть вообще всѣ дороги черезъ этотъ хребетъ, ведущіе въ бассейнъ Кабуль-дарьи. Ихъ есть довольно много, но мы упоминаемъ только о тѣхъ, для которыхъ имѣются достаточно подробныя свѣдѣнія отъ европейскихъ путешественниковъ. Для того же, чтобы оріентироваться въ странѣ сѣверныхъ ска-

товъ Гиндукуша, перечислимъ сначала горные проходы, ведущіе въ Кабулистанъ. По Юлю *) ихъ имѣется 19 на пространствѣ 230 верстъ отъ верховьевъ Пянджшира до истоковъ Гурбенда, а именно:

а) Верхне-Пянджширскіе перевалы: 1) Анджуманъ-по пути изъ Паріана на югѣ, въ горный округъ Анджуманъ на сѣверѣ (въ Бадакшанѣ). 2) Хавакъ—между верховьями Пянджшира и Андераба на высотѣ 13,000 ф. Тутъ прошелъ Вудъ въ 1837 году. 3) Туль, (Таль), сосѣдній съ Хавакомъ; дороги соединяются въ Сирабѣ на спускѣ въ Андерабъ. 4) Зарія, на который поднимаются съ юга изъ Сефидшера въ нѣсколькихъ миляхъ западнѣ Тула; за переваломъ, на сѣверѣ, дороги сходятся выше Сираба.

б) Нижне-Пянджширскіе перевалы: 5) Шва, 7) Урза и 7) Ура-тимакъ, три дурные перевала, особенно два послѣдніе, ведущіе черезъ снѣжныя горы. 8) Базаракъ—южнѣ Андераба. 9) Шатпаль, сѣверный спускъ съ котораго приводитъ почти къ той же точкѣ Андерабской долины, что и спускъ съ Безарака.

с) Перванскіе перевалы: 10) Перванъ, между городкомъ того же имени и Багди на Андерабѣ, очень трудный проходъ, гдѣ кромѣ главнаго хребта, нужно дѣлать перевалы черезъ семь второстепенныхъ. 11) Сирилунъ (Сар-оланъ) на пути отъ Чарикара къ Хирджану—опять трудный проходъ, на который тщетно пытались взобраться Вудъ и Лордъ, съ юга.

д) Гурбендскіе перевалы: 12) Кушанъ или Гирджанъ—прямо на югъ отъ Хинджана, у подошвы горы въ 18 т. ф., специально называемой Гиндукушемъ. 13) Гвальянъ — 15 верстъ западнѣ, но все еще приводитъ въ долину Андераба, равно какъ и слѣдующій, 14) Гвазіаръ, спускъ съ которою лежитъ, впрочемъ, западнѣ Хинджана къ сторонѣ Гори. 15) Чаръ-дара, напротивъ, выводитъ изъ долины Гурбенда въ долину Сурхаба или Акъ-Серая, текущаго съ юго-запада, отъ Баміана. 16) Шиберту или Шиберъ—въ концѣ Гурбендской долины, изъ которой ведетъ на Сурхабъ, къ развалинамъ Зохака. Здѣсь прошелъ Тамерланъ, на возвратномъ пути изъ Индіи.

е) Хаджи-хакскіе перевалы: тѣ, по которымъ направляются наиболѣе практикуемые пути изъ Ташъ-кургона (Хульма) въ Кабуль. Ихъ три:

*) Очеркъ географіи и исторіи верховьевъ Аму-дарьи. С.-П.-б. 1873 года, тср. 21—23.

17) Иракъ,

18) Ходжи-хакъ и

19) Пушти-хаджи-хакъ. По Иракскому и хаджи-хакскому переваламъ прошла, между прочимъ, въ 1878 году наша Императорская миссія, ходившая въ Кабулъ. (Маршрутъ см. ниже.)

Этотъ перечень переваловъ удостовѣряетъ, что Гиндукушъ въ такой же степени раздѣляетъ бассейны Окса и Инда, какъ Альпы Германію и Италію, съ тою разницею, что многія сѣдловины въ хребтѣ лежатъ выше важнѣйшихъ альпійскихъ вершинъ. Однако полного разобщенія между странами на югѣ и сѣверѣ Гиндукушъ не производитъ, и вотъ нѣкоторыя подробности о тѣхъ путяхъ черезъ него, которые наилучше извѣстны.

Изъ Балха можно идти вверхъ по Дехазу до самыхъ его истоковъ въ хребтѣ Кухи-баба, на западѣ отъ Баміана. Только въ одномъ мѣстѣ, именно верстахъ въ 100 отъ Балха, приходится отступить отъ рѣки и идти по параллельной ей долинѣ одного притока, верстѣ 50, послѣ чего дорога снова выходитъ черезъ перевалъ у Хвали-Сіакака, на Дехазъ. За Банди-Берберомъ, почти при истокѣ Дехазы, начинается подъемъ на водораздѣлъ между бассейнами Дехазы и Акъ-Серая (Сурхаба), причемъ высшая точка перевала лежитъ на 9,850 футахъ. Затѣмъ, слѣдуя черезъ Шиберту къ Баміану, нужно еще пройти поперегъ нѣсколько отроговъ хребта Кухи-баба, тянущагося на югъ параллельно дорогѣ, и тогда достигаешь Баміана, лежащаго въ междугорной долинѣ на высотѣ 8,000 ф. Здѣсь балхская дорога встрѣчается съ хульмскою (ташъ-курганскою), приходящею съ сѣвера, и затѣмъ онѣ обѣ вмѣстѣ продолжаютъ черезъ Ходжихакъ въ Кабулъ. Общая длина пути отъ Балха до Баміана достигаетъ 420 верстѣ, и потому эта дорога представляется кружною по сравненію съ путемъ въ Баміанъ изъ Хульма (Ташъ-курмана). Кромѣ того, вдоль нея почти нѣтъ населенія, за исключеніемъ кочевыхъ и полукочевыхъ хезарейцевъ, нерѣдко занимающихся разбоемъ.

Напротивъ, хульмо-баміанская дорога идетъ по странѣ, гдѣ уже издавна существуютъ осѣдлости. Вотъ этотъ путь:

МАРШРУТЪ

отъ Мазаръ-и-шерифа, черезъ Ташъ-курганъ и Баміанъ, до Кабула.

Пройденъ русскою миссіею подъ начальствомъ генерала Столѣтова въ 1878 году и снятъ полунструментально кп. топор. Беддерскимъ *)

Верстъ.

Мазари-шерифъ

Отъ Мазаръ-и-шерифа дорога сперва пролегаетъ по воздѣланной мѣстности, а съ 8 версты начинается степь, покрытая галькою. Съ правой стороны дороги тянутся скалистые уступы горъ, которые постепенно приближаются къ дорогѣ. Путь хорошій, колесный.

Кр. Гуримаръ

16

Отъ Гуримара дорога на всемъ протяженіи колесная и идетъ по каменистому грунту. Справа тянутся скалистыя горы. Горный родникъ, снабжающій селеніе Наибъ-абадъ водою, пробѣгаетъ въ одной верстѣ отъ него. Вода имѣетъ сѣрный вкусъ, почему для употребленія въ питье ее нужно кипятить. Топлива по дорогѣ нѣтъ.

Сел. Наибъ-абадъ

21

Отъ Наибъ-абада дорога колесная; на всемъ протяженіи она пролегаетъ по мягкому грунту, и только при вѣздѣ въ г. Ташъ-курганъ грунтъ дѣлается каменистымъ. Скалистыя горы, сопровождавшія дорогу справа, въ городѣ совершенно подходить къ ней.

Гор. Ташъ-курганъ

25

Цитадель Ташъ-кургана (Хульма) расположена на большомъ холмѣ при входѣ въ ущелье р. Хульма. Сады и городскія постройки раскинулись на значительное пространство.

Отъ Ташъ-кургана дорога круто поворачиваетъ на югъ и пролегаетъ сперва по узкому ущелью р. Хульмъ, перекидываясь въ одного берега на другой, а затѣмъ входитъ въ широкую котловину, на которой расположенъ кишлакъ Саядъ. До 7 версты д. сильно каменистая, затѣмъ до селенія, лежащаго въ 9 верстахъ отъ ночлега, камней нѣтъ, но они снова потомъ появляются и сопровождаютъ дорогу вплоть до сел. Саядъ. Дорога колесная.

Сел. Саядъ.

15

Отъ сел. Саяда дорога выходитъ изъ котловины и, обогнувъ скалу, идетъ по лѣвому берегу р. Хульмъ. Далѣе ущелье расширяется и дорога отходитъ отъ русла рѣки. До 11 версты дорога проходить по полямъ Газникаскимъ, пересѣкая нѣсколько арыковъ, орошающихъ долину. На 6 верстѣ влѣво отъ дороги расположено сел. Газникакъ. Съ 11 версты дорога поднимается на плоскогорье и идетъ по легковолнистой мѣстности.

На 13 верстѣ влѣво отдѣляется дорога въ сел. Хазретъ-султанъ.

Съ правой стороны дороги тянется сухое русло рѣки, наполняющееся водою во время таянія снѣговъ на сосѣднихъ горахъ.

*) Имѣ же составлено и описанію пути, изъ котораго мною и сдѣлано на стоящее извлеченіе.

Версть.

Русло это пересѣкаетъ дорогу въ двухъ мѣстахъ. Далѣе дорога постепенно поднимается въ гору и на 18 в. достигаетъ гребня перевала. Длинный и кругой спускъ съ перевала снова приводитъ въ долину рѣки Хульма. Внизу подъ горою, влѣво отъ дороги усматривается сел. Хазретъ-султанъ, окруженное садами. Долина вблизи отъ дороги сплошь обработана. На 20 верстѣ съ лѣвой стороны дороги подходит арыкъ, выведенный изъ р. Хульма для орошенія полей и все время идетъ параллельно ей до сел. Баде-сябъ. Дорога пересѣкаетъ этотъ арыкъ уже у самаго входа въ селеніе.

Дорога на всемъ протяженіи колесная. Каменистыя мѣста встрѣчаются только около Саяда и отъ мѣста раздѣленія дорогъ (13 верста) до спуска съ перевала.

Сел. Баде-сябъ

26

Отъ Баде-сяба дорога переходитъ (бродъ) на правый берегъ р. Хульма и идетъ ея долиною. На 3 верстѣ она поднимается на небольшую возвышенность. На 5 в. влѣво отъ дороги, на арыкѣ устроена мельница и насажена группа деревьевъ. На 6 в., вправо отъ дороги, тянется большой кишлакъ, окруженный садами. На 9 в. дорога пересѣкаетъ арыкъ; на 12 в. достигаетъ до сухаго арыка, откуда, повернувъ на востокъ, выходитъ на большую дорогу изъ Хазретъ-султана въ Гейбака. Далѣе дорога, переваливъ черезъ небольшой кряжъ, выходитъ на окраину большого селенія, сады котораго тянутся по долинѣ вплоть до Гейбака. На 18 и 19 верстахъ деревянные мосты черезъ арыки, а на 21 в. каменный мостъ черезъ р. Хульмъ. За этимъ послѣднимъ мостомъ начинаются сады Гейбака. Крѣпость Гейбака выстроена на отдѣльно стоящей крутой горѣ, откуда далеко видны всѣ окраины города. Обогнувъ гору, дорога проходитъ по мосту черезъ глубокий водяной оврагъ.

Внизу подъ горой разрослись громадные чинары. Мѣсто это удобное для ночлега.

Отъ Баде-сяба до 12 версты дорога для колеснаго движенія неудобна, а далѣе, хотя она и сильно камениста, но для прохода арбъ возможна.

Долина Гейбака широка, весьма воздѣлана и заселена. Если сдѣлать ночлегъ въ сел. Хазретъ-султанъ, то прямая дорога отъ этого послѣдняго на Гейбака будетъ удобнѣе.

Сел. Гейбака

25

У Гейбака дорога переходитъ на правый берегъ р. Хульма, и, повернувъ на востокъ, огибаютъ съ сѣвера селеніе Акъ-мъ. Далѣе, пройдя черезъ это послѣднее, она на 5 верстѣ круто поворачиваетъ на югъ, переходитъ по каменистому мосту на правый берегъ р. Хульма и идетъ по сильно всхолмленной мѣстности. Время отъ времени попадаются карнизы, нависшие высоко надъ рѣкою. На 6 верстѣ вправо отъ дороги лежитъ селеніе Незу. На 7 верстѣ дорога проходитъ черезъ селеніе и затѣмъ обращается въ узкую тропинку, вьющуюся по волнистой мѣстности. На 12 в. каменный мостъ черезъ р. Хульмъ. На 23 в. сел. Кунда, окруженное садами.

На 26 верстѣ начинаются сады селенія Серъбака, которые раскинулись по долинѣ на протяженіи 5 в.

Вереть.

На 27 в. дорога переваливаетъ черезъ высокій скалистый отрогъ, вошедшій въ самое селеніе.

Дорога отъ ночлега пролегаетъ по узкому ущелью Хульмской рѣки, обставленному высокими отвѣсными скалами, нависшими надъ рѣкою; мѣстами ущелье не шире 50 шаговъ. Дорога завалена галькою и камнями, вслѣдствіе чего представляетъ затрудненіе для колеснаго движенія. По долинѣ около сел. Акалтъ, Незу, Канда, Зенданъ и Серъ-бакъ раскинуты обработанныя поля.

Сел. Серъ-бакъ

30

Отъ Серъ-бака на 2 в. устроенъ каменный мостъ черезъ р. Хульмъ. Далѣе круто вьющаяся тропинка приводитъ въ большой кишлакъ Гази-мазаръ (въ 4 в. отъ ночлега). У выхода изъ этого селенія каменный мостъ. Затѣмъ тропа подымается на гору и на спускѣ заворачиваетъ на западъ въ сады сел. Хурремъ. Дорога отъ Серъ-бака, также какъ и отъ Гей-бака идетъ по узкому ущелью р. Хульма. Она сильно камениста и колесное сообщеніе было бы затруднительно.

Сел. Хурремъ

13

По выходѣ изъ садовъ Хуррема круто вьющаяся тропинка лѣвымъ берегомъ р. Хульма, приводитъ къ сел. Пули-объ-джили, окруженному садами. На 6 в. каменный мостъ черезъ р. Хульмъ.

Отсюда вскорѣ тропа выходитъ изъ ущелья и постепенно подымается на перевалъ Чамбаракъ Подъемъ труденъ. Крутой спускъ съ перевала проводитъ въ ущелье, оканчивающееся на 13 верстѣ. Затѣмъ снова начинается подъемъ на пер. Чамбаракъ 2-й, еще болѣе затруднительный, чѣмъ первый. Но за то спускъ съ этого второго перевала положе, хотя и длиннѣе. Онъ тянется на протяженіи 8 верстѣ. Въ 20 верстахъ отъ ночлега, дорога круто поворачиваетъ на западъ къ р. Хульму. На 25 верстѣ оканчивается спускъ съ пер. Чамбаракъ 2-й и дорога по каменистому мосту переходитъ на лѣвый берегъ р. Хульма, откуда до кр. Руи остается только полторы версты. Долина Руи весьма широкая, густо населенная и хорошо обработанная. Но топлива и корма для лошадей на ночлегъ (Руи) нѣтъ. Дорога до 20 версты, хотя и сильно каменистая, но для колеснаго движенія возможна.

Кр. Руи

26

Въ Руи дорога оставляетъ р. Хульмъ и тропы вьется по рѣчкѣ Руи, пересѣкая ее на протяженіи 200 сажень 8 разъ. Переправа вбродъ не затруднительна, такъ какъ рѣчка водою не обильна. На 2 в. тропы входятъ въ ущелье длиною около 100 саж. Затѣмъ ущелье расширяется, но вскорѣ снова суживается. Длина этого второго ущелья около 150 саж. На 5 верстѣ дорога раздѣляется: одна вѣтъ идетъ вправо, на гору, въ объѣздъ, а другая входитъ въ очень узкое ущелье, образованное высокими, отвѣсными скалами. Ущелье это такъ узко, что всадникъ съ трудомъ можетъ пробираться въ немъ. На 8 вер. объѣзды снова сходятся и тропы пролегаютъ по долинѣ, очерченной высокими, но не крутыми скалами горъ. На 9 в. весьма крутой но не длинный подъемъ на перевалъ. Спускъ съ перевала, протяженіемъ въ четыре версты, приводитъ въ узкое ущелье р. Хульма, гдѣ сильно извилистая тропа на 15, 16 и 17 вер-

переть.

Кр. Дуабъ.

27

стахъ пересѣкаетъ рѣку по деревяннымъ мостикамъ. Въ 18 верстѣ дорога переходитъ черезъ высокій скалистый отрогъ, а вслѣдъ за тѣмъ и черезъ другой значительно меньшій. На 21 верстѣ деревянный мостъ черезъ р. Хульмъ. За мостомъ долина расширяется и становится обработанною. У кр. Дуаба рѣчка Хульмъ образуется изъ слиянія двухъ ручейковъ, изъ коихъ одинъ Аби-ахурекъ вытекаетъ съ юга изъ скалистой мѣстности, а другой съ ю.-в. — изъ родниковъ. Отъ кр. Рунъ дорога сильно каменистая и для проѣзда арбѣ крайне затруднительна. Топлива на ночлегъ въ Дуабѣ нѣтъ; корму для лошадей достать трудно.

Отъ Дуаба дорога, пересѣвши ручей Аби-ахурекъ, протекаетъ въ ю. в. направленіи. На 4 верстѣ она поворачивается на югъ и извилистой тропой поднимается на перевалъ Кизиль-Котель. Подъемъ и спускъ очень трудны. Спускъ короче подъема, но круче. Далѣе дорога входитъ въ болотистую долину, по которой пробѣгаетъ ручей. Въ 13 верстахъ отъ Дуаба извилистая тропа приводитъ на вершину перевала Кара-Котель. Спускъ съ перевала протекаетъ по отлогому скату и оканчивается въ 16 верстахъ отъ ночлега. Здѣсь же вправо отъ дороги находится крѣпостца и родникъ. За крѣпостцею весьма узкая и извилистая тропинка круто спускается между двумя отвѣсными скалами, нависшими надъ головою и грозящими обвалиться. У подошвы этого спуска путники по необходимости дѣлаютъ отдыхъ, который нуженъ одинаково какъ для людей, такъ и для животныхъ.

Отъ подошвы перевала тропа идетъ по оврагу. На 19 в. она поднимается на горный отрогъ и, пройдя по волнистой мѣстности около 2 верстѣ, снова спускается въ оврагъ, изъ котораго съ ревомъ выбѣгаетъ ручей. Въ 23 в. дорога, спустившись въ долину р. Мадеръ, переходитъ по мосту на правый берегъ послѣдней. Долина Мадера широкая и сплошь обработанная. Влѣво отъ дороги на отрогѣ горы видны слѣды громаднѣхъ построекъ — это развалины древняго города Мадера.

Дорога отъ Дуаба до Мадера сильно камениста. Эта часть едва ли не самая трудная на всемъ пути до Кабула. Для колесныхъ экипажей спускъ съ перевала Кара-котель положительно невозможенъ. Топлива на ночлегъ (въ Мадерѣ) нѣтъ. Корма для лошадей достать трудно.

Сел. Мадеръ

26

Отъ Мадера дорога по-прежнему направляется на югъ по долинѣ р. Мадера. На 7 верстѣ она переходитъ по мосту черезъ рѣку и входитъ въ узкое ущелье, образуемое двумя сближенными и нависшими скалами. Ущелье съ противоположной стороны запирается замкомъ Баджга, который господствуетъ надъ Камердскою долиною.

Влѣво отъ замка усматривается большой фруктовый садъ. Отъ замка дорога круто поворачивается на западъ по Камердской долинѣ и идетъ лѣвымъ берегомъ рѣки Камердъ, текущей съ запада на вост. Долина широкая, обрамленная съ обѣихъ сторонъ высокими, отвѣсными скалами. Здѣсь дорога идетъ по мѣстности населенной и на 21 верстѣ входитъ въ сады с.

Вереть.

Камерда, которыми и тянется на протяжении 3 вер. Далѣе, повернувъ на югъ, дорога приводитъ къ замку и сел. Цанъ-бакъ. Около замка мостъ черезъ р. Камерда, а за мостомъ небольшой перевалъ черезъ горный отрогъ. Ночлегъ въ саду у подножья Денданъ-шиканскаго перевала.

Долина носитъ названіе Шесъ-бурча отъ шести отдѣльных замковъ, на ней расположенныхъ. Дорога на всемъ протяжении каменная. Прѣздъ для колесныхъ экипажей возможенъ. Топливо и кормъ для животныхъ есть. Отъ замка Баджа долина засѣяна рисомъ. Противъ мѣста ночлега, по срединѣ долины, возвышается отдѣльный замокъ.

Шесъ-бурча

26

Отъ Шесъ-бурча узкая, извилистая тропа ведетъ къ Денданъ-шиканскому перевалу, до вершины котораго $4\frac{1}{2}$ версты; подъемъ этотъ очень крутъ, а главное скользкій, вслѣдствіе чего выючныя животныя нѣрѣдко падаютъ. Здѣсь всаднику благоразумнѣе слѣзшійся и вести лошадь въ поводу. Остановки для отдыха приходится дѣлать часто. Денданъ-шиканъ значитъ «зубомъ», и это названіе произошло отъ того, что путники, скользя по тропинкѣ, получаютъ зачастую весьма серьезные ушибы. Высота перевала 5,000 ф.

Далѣе по легкому спуску дорога выходитъ на степь Дешти-гашакъ; на 8 верстѣ легкой и короткой подъемъ и вслѣдъ за тѣмъ крутой, но не длинный спускъ. На 12 верстѣ дорога выходитъ къ крутому спуску Саганъ. Спускъ этотъ короче и легче подъемъ Денданъ-шиканскаго; тропинка, пролетающая по этому спуску, вытѣсана почти отвѣсно надъ оврагомъ, лежащимъ влѣво отъ дороги. На 15 верстѣ дорога входитъ въ широкое ущелье, которое вскорѣ (на 18 верстѣ) переходитъ въ долину р. Сигана, воздвѣнную и населенную. При входѣ въ долину расположено сел. Дехъ-имамъ. На 20 верстѣ долина расширяется, и по срединѣ ея расположенъ большой кишлакъ Керейнахъ. На 21 верстѣ дорога поворачиваетъ на востокъ и долина нѣсколько суживается. На 25 верстѣ лежитъ сел. Сиганъ съ прекрасными садами. Вообще и эта дорога камениста. Подъемъ Денданъ-шиканъ и спускъ въ долину Сигана для арба не возможны; весь остальной путь колесный. Кормъ для лошадей и топливо достать можно.

Сел. Сиганъ

24

Пересѣвши рѣчку Сиганъ по мосту, дорога входитъ въ ущелье, по дну котораго стремится горный ручей. Ущелье обставлено съ обѣихъ сторонъ высокими скалистыми горами и весьма узко, такъ что дорога часто переходитъ съ одного берега на другой. На 2 верстѣ ущелье расширяется и дорога пролегаетъ по обработаннымъ полямъ. На 4 верстѣ вправо отъ дороги лежитъ селеніе Кеферкотъ. На 6-й верстѣ ущелье суживается, а на 7 снова расширяется и дорога пролегаетъ по правому берегу рѣки. Влѣво отъ дороги тянется оврагъ, застроенный глиняными домиками. Пересѣвши небольшой горный оврагъ, дорога снова входитъ въ узкое ущелье, которое потомъ, расширяясь, обращается въ хорошо воздвѣнную долину. На 12 вер., тропа снова мѣняется въ узкомъ ущельи, переходя съ одного берега рѣчки на другой. На 18 верстѣ влѣво

Ур. Риги-нау

22

Вереть. отъ дороги тянется крутой оврагъ, изъ котораго вы-
бѣгаетъ ручей. Пересѣвши этотъ ручеекъ, приходится
перевалить невысокій отрогъ. Урочище Риги-нау (де-
вятъ песковъ) имѣетъ много подземныхъ ключей, ле-
жащихъ близъ поверхности земли, вслѣдствіе чего мѣ-
стность здѣсь очень тонкая и болотистая. Вокругъ
урочища пески. Дорога отъ Сигана завалена галькой
и шиферомъ, вслѣдствіе чего ѣзда замедляется, а въ
особенности трудны тѣ мѣста, гдѣ ущелье суживает-
ся. Проѣздъ для арбъ возможенъ. На ночлегъ корму
для лошадей достать негдѣ; топлива нѣтъ. Около ра-
бата Сухтачинара (на 9-й верстѣ отъ Сигана)
долина засѣяна пшеницей, клеверомъ и бобами.

Отъ уроч. Риги-нау дорога пролегаетъ по правому
берегу рѣчки, которая вытекаетъ отъ подошвы Акъ-
рабатскаго перевала. На 5-й верстѣ начинается
подъемъ на Акъ-рабатскій перевалъ; подъемъ крутой,
но не длинный; дорога весьма широкая и ровная; на
7 вер. спускъ съ этого перевала. Здѣсь весьма тор-
ная дорога идетъ по крутому откосу горн. На 8-й
верстѣ дорога входитъ въ узкое ущелье и вьется из-
вилистой тропинкой до подошвы Акъ-рабатскаго пере-
вала (9 верстѣ отъ ночлега). У подошвы перевала
оврагъ, изъ котораго вытекаетъ рѣчка, орошающая
Акъ-рабатскую долину, весьма плодородную и сплошь
засѣянную пшеницей и клеверомъ. Въ 11 верстахъ
вправо отъ дороги крѣпостца Акъ-рабатъ (10,200 ф.),
а немного далѣе еще маленькій рабатъ. На 12 верстѣ
долина суживается и переходитъ въ узкую щель.
Отсюда дорога, пересѣвши рѣчку Акъ-рабатъ, подни-
мается на перевалъ Пелу. Подъемъ и спускъ круты,
но не длинны; дорога торная и широкая. На 15 верстѣ
дорога входитъ въ ложину, обставленную высокими
горами. На 18 верстѣ дорога раздваивается: одна
вѣтъ идетъ направо по ущелью въ Баміанскую доли-
ну, а другая надѣво, по весьма крутому подъему,
на перевалъ Чешма-и-пелу. Миссія наша прошла
по второй вѣтви, такъ какъ по ущелью идти было не
возможно, вслѣдствіе предшествовавшихъ сильныхъ
дождей, которые размыли дорогу.

Поднявшись на перевалъ Чешма-и-пелу, дорога
пролегаетъ по весьма волнистой мѣстности съ круты-
ми подъемами и спусками. На 24 верстѣ влѣво отъ
дороги бѣетъ родникъ. Далѣе дорога узкой извилистой
тропинкой по весьма крутому спуску входитъ въ доли-
ну р. Баміана, гдѣ и слѣдуетъ лѣвнымъ берегомъ
рѣки по легко волнистой мѣстности. На 27 верстѣ
долина расширяется и дорога раздѣляется на двѣ
вѣтви, изъ коихъ вѣтъ направо проходитъ по самой
серединѣ долины *); на 28 и 30 верстахъ влѣво отъ
дороги проходятъ овраги; изъ послѣдняго вытекаетъ
ручей, впадающій въ р. Баміанъ. Баміанъ довольно
большое селеніе, въ которомъ можно найти запасн
ячменя и клевера.

Долина Баміанская весьма плодородна и хорошо
обработана; по долинѣ раскидано много отдѣльных
замковъ.

*) На 28 верстѣ влѣво отъ лѣвой вѣтви дороги усматривается земляной
городъ, выкопанный въ отвѣсномъ обрывѣ.

Вереть.

Гор. Баміанъ

34

Дорога отъ Риги-нау каменистая, для колеснаго движенія удобная; корму для лошадей достать можно; топлива тоже.

Выйдя изъ Баміана, дорога поворачивается на востокъ и въ 3 верстахъ вѣтвь отъ дороги усматриваются гигантскіе идолы, высѣченные въ скалѣ, и множество пещеръ; въ этихъ послѣднихъ живутъ жители г. Баміана. При поворотѣ дороги видна въ направленіи на ю.-зап. долина, изъ которой выходитъ рѣчка, вливающая свои воды въ Баміанъ-дарью; кругомъ, на горахъ, замѣчаются слѣды разрушенныхъ древнихъ построекъ; на противоположномъ берегу долины, на высокому холмѣ, видны развалины древняго города Гульгуля. Дорога проходитъ подъ скалой съ идолами и въ то же самое время надъ поверхностью баміанской долины, раскинувшейся вправо. На 6 верстѣ дорога пересѣкаетъ ручей. На 8 верстѣ она узкою тропой входитъ въ ущелье р. Баміанъ и пересѣкаетъ небольшой скалистый отрогъ. Такіе же отроги встрѣчаются еще на 10 и на 11 верстахъ. Въ 14-ти верстахъ оврагъ и рѣчка; на 15-й и 16 верстахъ дорога снова пересѣкаетъ два скалистыхъ отрога. По спускѣ съ втораго отрога, видны оврагъ и урочище Агенгеръ (кузнецъ). На 18-й верстѣ замокъ Магомедъ-топчи, съ группою деревьевъ, а напротивъ замка оврагъ съ рѣчкой; по этому оврагу кабульская дорога ведетъ дальше на перевалъ Пенджъ-пеленгъ (пять слоновъ).

Дорога отъ Баміана сильно камениста и для проѣзда повозокъ почти невозможна. Топлива достать трудно, корму для лошадей много. Вся долина превосходно обработана. Начиная отъ Баміана, долина постепенно суживается, будучи очерчена отвѣсными скалами.

Замокъ Магомедъ-топчи

18

Отъ замка Магомедъ-топчи дорога вначалѣ пересѣкаетъ три оврага съ крутыми подъемами и спусками. На 5 верстѣ вправо отъ дороги усматривается скала, противъ которой раскинулся оврагъ Зохакаъ; далѣе дорога поворачивается на югъ, и, перейдя вбродъ чрезъ Баміанскую рѣчку, проходитъ подъ горой Зохакаъ; затѣмъ она проходитъ вбродъ чрезъ р. Калу, вливающуюся здѣсь въ р. Баміанъ. Далѣе дорога уклоняется снова на востокъ и поднимается по некрутому и не длинному салону.

У переправы черезъ Калу, на крутой скалѣ усматриваются обнесенныя каменною стѣною развалины древняго города, извѣстнаго подъ именемъ Зохакова городища. На 8 верстѣ дорога входитъ въ ущелье и пролегаетъ по сухому руслу рѣки. Постепенно поднимаясь по оврагу, дорога доходитъ до пологимъ малаго Иракскаго перевала. На 12-й верстѣ крутой, — но не длинный перевалъ. На 14 верстѣ отбѣляется путь на перевалъ Шиберь. Отсюда вскорѣ узкая и весьма извилистая тропа круто спускается въ долину Иракскую. Долина весьма плодородна, хорошо обработана и густо населена. Дорога отъ замка Магомедъ-топчи каменистая, но для колеснаго движенія не затруднительна, исключая спуска въ Иракскую долину, гдѣ тропинка очень круто извивается въ скалѣ.

Долин. Иракская

16

Вереть.

Съ мѣста ночлега въ долину Иракской дорога вскорѣ вступаетъ въ сужившуюся долину. Пересѣкши рѣчку Иракъ, дорога пролегаетъ правымъ ея берегомъ по весьма узкой тропинкѣ. На 3 верстѣ, на лѣвомъ берегу рѣки сооружены два замка; на 6-й верстѣ долина запирается разрушенной крѣпостью Кафиръ-Кала, далѣе долина расширяется, а на 8 верстѣ снова суживается. На 14 верстѣ на обоихъ берегахъ рѣки имѣются желѣзные родники; на 18 верстѣ долина во время движенія миссии (24 іюля) была завалена снѣгомъ. На 20 верстѣ дорога приводитъ къ подошвѣ большаго Иракскаго перевала. Подъемъ на перевалъ весьма крутой, но дорога широкая и торная; на 25 вер. дорога спускается съ перевала и пролегаетъ также по крутому спуску, и за тѣмъ вскорѣ входитъ въ узкое ущелье. Изъ этого ущелья, у подошвы спуска вытекаетъ ручей (на 30 верстѣ). Далѣе дорога поворачиваетъ на югъ и ю. в., и вскорѣ приводитъ къ кр. Кала-карзаръ.

Отъ Иракской долины до большаго Иракскаго перевала дорога проходитъ по узкому ущелью и вся завалена шиферомъ, а за переваломъ становится мало каменистою и дѣлается торною, вслѣдствіе чего проѣздъ для колесныхъ экипажей удобенъ. Корму для лошадей достать нельзя, топлива также нѣтъ.

Кр. Кала-карзаръ 35

У крѣпости Кала-карзаръ дорога соединяется съ другою дорогою, идущею отъ Калуйскаго перевала по р. Гильджатай. Повернувъ на югъ, дорога пересѣкаетъ р. Гильджатай и вслѣдъ за тѣмъ небольшой отрогъ; на 2 верстѣ оврагъ; далѣе дорога, сохраняя прежнее направленіе, проходитъ надъ русломъ рѣки Гильджатай, которая течетъ по весьма узкому ущелью. На 4 верстѣ вправо отъ дороги видна группа сакель, а немного далѣе—оврагъ съ бѣгущимъ по дну его ручьемъ. Кромѣ этого оврага, дорога до 7 версты пересѣкаетъ еще 6 водяныхъ овраговъ, изъ коихъ послѣдній имѣетъ крутые берега; вправо и лѣво отъ дороги усматриваются отдѣльные замки.

Въ 10-ти верстахъ отъ ночлега крутой спускъ приводитъ въ долину рѣки Гильджатай, и дорога, слѣдуя правымъ берегомъ послѣдней, приводитъ до Герденъ-дивара. На 20 верстѣ дорога проходитъ по весьма узкому ущелью, обставленному высокими, отвѣсными скалами; на 21 верстѣ бродъ не глубокий; нѣсколько сажень ниже брода рѣка вливается въ Гильмендъ.

Р. Гильмендъ протекаетъ по узкой долинѣ на ю. зап. Дорога отъ Кала-карзара до спуска въ долину мало камениста и пролегаетъ сперва по волнистой мѣстности, а далѣе по весьма узкому ущелью. Проѣздъ для арбъ возможенъ. Топлива и корма для лошадей нѣтъ.

Кр. Герденъ-диваръ. 21

Отъ Герденъ-дивара дорога, перейдя вбродъ черезъ р. Гильмендъ, пролегаетъ по отвѣсному карнизу и въ 2-хъ верстахъ отъ ночлега поворачиваетъ на югъ, входя въ узкое ущелье, по дну котораго стремится ручей, впадающій въ р. Гильмендъ. Затѣмъ дорога снова измѣняетъ свое направленіе на юго-восточное. Въ 9 верстахъ отъ ночлега начинается подъемъ въ гору, и вслѣдъ затѣмъ крутой спускъ въ оврагъ, по дну ко-

Верст.

того струится ручей. Но вскорѣ посредствомъ крутого подъема дорога подымается на возвышенность и на 13 верстѣ пересѣкаетъ водяной оврагъ съ крутыми берегами. Изъ оврага дорога выходитъ на юрскую равнину и, минуя селеніе Юрдъ *), поднимается постепенно вверхъ до 18 версты; далѣе круто спустившись въ глубокое русло горнаго ручья, дорога поднимается на переваль Уннай (на 19 вер.). Подъемъ очень крутъ; на сосѣднихъ высотахъ видны снѣгъ. Крутой спускъ съ перевала приводитъ въ дикое узкое ущелье, въ которомъ дорога пролегаетъ лѣвѣмъ берегомъ ручья по карнизу. На 22-й верстѣ ущелье расширяется; на 27 верстѣ слѣва дороги сооруженъ прекрасный замокъ Уннай; отсюда дорога поворачиваетъ на юго-западъ, и, пройдя съ $1\frac{1}{2}$ версты, снова пзмѣняетъ на правленіе на ю. в.; далѣе дорога, пройдя черезъ деревянный мостъ, выходитъ на правый берегъ ручья; здѣсь влѣво отъ дороги красуется большой садъ, а вправо, на горѣ, разбросанъ кишлакъ съ двумя замками. На 36 верстѣ въ долину много родниковъ, которые, сливаясь въ одну рѣку, образуютъ верховья Кабуль-дарьи. Дорога отъ Герденъ-дивара мало камениста; до перевала Уннай она проходитъ по волнистой мѣстности, а далѣе—по глубокому ущелью; проѣздъ для колесныхъ экипажей возможенъ; корму для лошадей достать можно, топлива тоже.

Сел. Серъ-чашма 36

Дорога пролегаетъ на востокъ по правому берегу Кабуль-дарьи и на 3-й верстѣ входитъ въ улицу селенія Такина. По выходѣ изъ селенія на 5 верстѣ, дорога дѣлаетъ крутой поворотъ. Далѣе она входитъ въ узкое ущелье, гдѣ дважды, по деревяннымъ мостамъ, переходитъ съ одного берега на другой; затѣмъ ущелье расширяется, и дорога, повернувъ по направленію на сѣверо-востокъ, доходить до Кабуль-дарьи, и на 9 верстѣ, по деревянному мосту, переходитъ на лѣвый берегъ рѣки. На право отъ моста расположенъ кишлакъ Джатремъ. Далѣе дорога тропой идетъ по карнизу въ восточномъ направленіи и вскорѣ снова вступаетъ въ долину, пересѣкая на 11 верстѣ ручей; на 12 верстѣ проложенъ деревянный мостъ чрезъ значительную рѣку, несущую свои воды въ Кабуль-дарью; влѣво открывается пространная долина этой рѣки, густо населенная и прекрасно воздѣланая. На 13 верстѣ селеніе Дзельрезъ; на 16 верстѣ, вправо отъ дороги кишлакъ Земиняхъ, откуда дорога идетъ далѣе вверхъ по пологому скату. На 18 верстѣ кишлакъ Зебудакъ, а на 23 верстѣ въ долину кишлакъ Рустень-Хейль. На 25 верстѣ дорога пересѣкаетъ два ручья, бѣгущіе съ сѣвера. На 30 верстѣ селеніе Катъ-Эшрефъ, по выходѣ изъ коего дорога пересѣкаетъ рѣчку, бѣгущую съ с.-в. въ Кабуль-дарью. Дорога отъ Серъ-чашма удобна для проѣзда колесныхъ экипажей; каменистыхъ мѣстъ немного. Долина Кабуль-дарьи вся хорошо обработана и почти сплошь покрыта садами. Корму и топлива достать можно.

*) Оставшіеся въ $1\frac{1}{2}$ верстахъ вправо отъ дороги.

Версть.

Сел. Катта-эшрефъ 30

У сел. Катта-эшрефа дорога оставляетъ Кабуль-дарью вправо и направляется на востокъ; на 3 и 4 верст. дорога пересѣкаетъ двѣ долины съ ручьями. Далѣе дорога постепенно поднимается на гору, причемъ путь чѣмъ далѣе, тѣмъ становится круче; на 6 верстѣ дорога пересѣкаетъ ручей; на 8 верстѣ крутой подъемъ по извилистой тропинкѣ; въ 9 верстахъ отъ ночлега мѣстность дѣлается волнистою и дорога на 11 верстѣ проходитъ черезъ перевалъ Сефидъ-какъ (Бѣлая земля); спускъ сперва пологій и легкій, но потомъ вскорѣ (на 13 верстѣ) узкая тропа весьма круто вводитъ въ долину Ургандикскую, расширяющуюся до 4 верстѣ и превосходно обработанную и населенную. На 15 верстѣ дорогу пересѣкаетъ сухое русло рѣки. На 16 верстѣ влѣво отъ дороги расположено селеніе Урганди, откуда отдѣляется дорога на юго-западъ въ гор. Газни. На 17 верстѣ дорога пересѣкаетъ рѣку, текущую съ с. т. е. изъ верховьевъ Ургандикской долины; на 19 верстѣ переправа въ бродъ и подъемъ на гористый уступъ; здѣсь влѣво отъ дороги разстилается громадная равнина, прекрасно воздѣланная и густо заселенная. На 21 верстѣ отъ дороги отдѣляется влѣво вѣтвь въ прекрасный замокъ, позади коего расположено сел. Хумъ-какъ (Добрая земля); далѣе долина суживается и дорога переходитъ на другую, хорошо обработанную равнину. На 26 вер. вправо отъ дороги—сел. Калей-казы.

Сел. Калей-казы

26

Дорога отъ Катта-эшрефа, хотя каменистая, но колесная; корму и топлива достать можно.

Отъ Калей-казы дорога направляется на востокъ, по прекрасно-воздѣланной и густо заселенной долинѣ Ченгардикской; на 4 верстѣ дорога пересѣкаетъ аръкъ, а на 6-й втягивается въ сады, которые идутъ уже сплошь до Кабула; на 10 верстѣ переправа въ бродъ черезъ довольно широкую рѣку, бѣгущую съ с.-в. изъ верховья долины Ченгардикской; далѣе дорога проходить по базарной улицѣ, изъ которой вступаетъ въ городскія ворота. На 13 верстѣ дорога проходитъ по городскимъ базарнымъ улицамъ; на 15 верстѣ переходитъ въ бродъ Кабуль-дарью; далѣе, пролегая по аллеямъ съ насаженными деревьями, доходитъ до ю. з. оконечности города, гдѣ на крутомъ холмѣ расположена цитадель Балла-Гиссаръ. На ю. в. отъ Балла-Гиссара тянется громадная низменность, залитая водой, которая въ продолженіи цѣлаго лѣта не просыхаетъ и потому производитъ мѣзмы, поражающія лихорадн.

Гор. Кабуль

15

Итого 527

Примѣчаніе. При движеніи изъ бассейна Аму въ долину Кабула ба-міанскимъ путемъ переходъ черезъ Гиндукушъ совершается по одному изъ двухъ переваловъ, лежащихъ

весьма близко одинъ отъ другаго (верстъ 6 - 7-мь), а именно: по Иракскому, либо по Хаджихакскому. Слѣдуя изъ Ташъ-кургана, баміанскій путь, въ долину р. Баміана, у замка Мегеметъ-топчи, раздѣляется на двѣ вѣтви, которыя соединяются по ту сторону Гиндукуша, у сел. Кала-карзаръ. Лѣвая вѣтвь идетъ сперва на малый Иракскій пер. (въ подчиненномъ хребтѣ) и затѣмъ на большой Иракскій пер. (въ главномъ хребтѣ); правая вѣтвь, извѣстная подъ именемъ Калуйскаго пути, идетъ сперва на перевалъ Пенджъ-Филь, или, иначе, Пенджъ-Пеленгъ (что, въ переводѣ, означаетъ пять слоновъ) въ подчиненномъ хребтѣ, и затѣмъ на пер. Ходжихакъ—въ главномъ хребтѣ. Протяженіе обѣихъ вѣтвей одинаково, и онѣ равно доступны для колеснаго движенія. Тѣмъ не менѣе, Калуйская вѣтвь предпочтительнѣе Иракской въ томъ отношеніи, что она возможна для сообщенія круглый годъ, за исключеніемъ очень снѣжныхъ зимъ, когда движеніе прекращается недѣли на двѣ, на три, — тогда какъ Иракская вѣтвь, вслѣдствіе обледененія богатой водами сѣверной покатости Б. Иракскаго пер., становится недоступною съ конца октября до весны. По Калуйскому пути перев. Пенджъ-Филь гораздо выше перевала въ главномъ хребтѣ (Ходжихака), но онъ тщательно разработанъ и нисколько не затрудняетъ сообщенія. По этому пути афганцы со слонами и артиллеріею переходили изъ долины Кабула въ бассейнъ Окса. Наша миссія въ 1878 году въ передній путь въ Кабулъ прошла по Иракской вѣтви (въ іюлѣ м-цѣ), а въ обратный, изъ Кабула, по Калуйской (въ декабрѣ).

По словамъ начальника возвращавшейся миссіи, генерала Разгонова, вообще весь баміанскій трактъ отъ Ташъ-кургана до Кабула, серьезныхъ препятствій для движенія нетолько вьючнаго, но даже и колеснаго, не представляетъ.

Ознакомясь подробно съ путемъ баміанскимъ, мы должны быть кратки при обзорѣ остальныхъ дорогъ черезъ Гиндукушъ, ведущихъ

съ сѣвера въ долины Гурбенда и Пянджшира. Причиною-то, что эти пути по большей части не посѣщены европейцами. Вудъ, Лордъ, Личъ, бывшіе въ этихъ мѣстностяхъ, успѣли ознакомиться только съ двумя дорогами черезъ Сирилунгъ и черезъ Хавакъ, да и то на первый перевалъ Лордъ и Вудъ поднимались лишь съ юга, до половины высоты, а гребень его и сѣверный скатъ остались неосмотрѣнными. По разспроснымъ свѣдѣніямъ, можно впрочемъ сказать, что на всемъ протяженіи отъ Хаджи-хака до Хавакантъ ни одного удобнаго перевала черезъ Гиндукушъ и на всѣхъ исчисленныхъ выше для перѣздовъ должны быть употребляемы только лошади и яки, но не верблюды. Что до Хавака, то онъ, напротивъ, есть удобнѣйшій изъ всѣхъ извѣстныхъ въ Гиндукушской цѣпи, хотя и выше хаджихакскаго. Дорога къ нему съ сѣвера, отъ Кундуза ведетъ черезъ Нарынъ, гдѣ есть небольшая долинка, потомъ черезъ Андерабъ, небольшой городокъ, населенный таджиками. Андерабская долина идетъ вдоль Гиндукуша, у самой подошвы главнаго хребта, круто падающаго на сѣверъ. Подъемъ на Хавакъ дѣлается въ самомъ верховьи рѣчки Андераба и ведетъ въ гору постепенно, ровно какъ и спускъ въ долину Пянджшира. Послѣдняя густо населена, но людьми склонными къ хищничеству, почему караваны рѣдко избираютъ этотъ путь. Отдѣльные всадники и небольшіе военные отряды однако ходятъ на Хавакъ и даже прямо черезъ Гори и Богланъ къ Кундузу.

Отъ м. Гори до послѣдняго города дорога описана Вудомъ, но столь кратко, что о свойствахъ ея нельзя сказать ничего положительнаго, кромѣ того, что она ведетъ по правому берегу Акъ-Серая. Вѣроятно, впрочемъ, что трудностей большихъ нѣтъ, потому что все пространство (85 верстъ) было пройдено въ 2 дня. Далѣе къ востоку черезъ Гиндукушъ ведутъ изъ бассейна Окса многіе перевалы, значеніе которыхъ уже менѣе важно, чѣмъ значеніе переваловъ выше-приведенныхъ. По этимъ переваламъ пролегаютъ пути изъ Бадахшана, Вахана и Памира въ долины Читрала съ Мастождемъ и Яссиною съ Гильгитомъ.

Самый западный изъ разсматриваемыхъ переваловъ лежитъ къ востоку отъ упомянутаго выше перевала Анджуманъ. Онъ ведетъ изъ бадахшанской провинціи Мынъ-дынана въ дол. нижняго теченія р. Кама (Кунаръ) притокъ Кабуль-дарьи.

Слѣдующій значительный переваль Дз а х ъ-Д а р а (адская щель) ведетъ отъ верховьевъ р. Вардоджа въ Читраль, причемъ за переваломъ путь пролегаетъ внизъ по рѣчкѣ Латка, впадающей въ Кунаръ въ нѣсколькихъ верстахъ выше г. Читрала.

Слѣдующіе далѣе къ востоку три перевала: Аграмъ, Хартеза и Нуксанъ *), лежащіе близко одинъ отъ другаго также ведутъ изъ верховьевъ р. Вардоджа въ Читраль, внизъ по рѣчкѣ Ишу. Изъ Вахана въ долину Каме (Кунара) ведутъ два перевала: 1) Сары-и-ш-тара-къ, названный такъ отъ имени деревни на Пянджѣ, откуда отдѣляется путь вверхъ по небольшой рѣчкѣ и идетъ на ю.-з. на протяженіи около 80 верстъ до вершины перевала, гдѣ поворачиваетъ на югъ внизъ по р. Котъ, впадающей въ Каме у селенія Буні-ахва; 2) Бараджилъ, или Барагиль, ведущій изъ верховій Сархада по верховью р. Каме, въ Мастоджъ. Чтобы попасть на этотъ переваль изъ долины Сархада, необходимо перевалить предварительно черезъ пер. Ишъ-Каманъ въ отрогъ, раздѣляющемъ Сархадъ отъ лѣваго притока Каманъ-кичу. Оба эти перевала были осмотрѣны однимъ изъ членовъ Форсайтовской миссіи, капитаномъ Биддольфомъ, въ 1874 году. Биддольфъ нашелъ что оба они проходимы круглый годъ, за исключеніемъ нѣсколькихъ недѣль весною, когда таетъ снѣгъ и рѣчки сильно разливаются.

Еще далѣе къ востоку, изъ Памира, переваль Даркотъ ведетъ уже въ долину Ясина. Этотъ переваль не весьма удобенъ; онъ 6 мѣсяцевъ въ году заваленъ снѣгомъ, и тогда совершенно непроходимъ для лошадей.

Перевалы Бараджилъ и Даркотъ для насъ русскихъ имѣютъ большую важность въ томъ отношеніи, что находятся весьма близко отъ нашей южной пограничной черты, въ Ферганской области. Такимъ образомъ, отъ перевала Туюкъ (южнѣе Кара-куль) до перев. Бараджилъ по прямому направленію только около 200 вер., а отъ того же пункта до перевала Даркотъ около 225 верстъ.

Пространство между самою южною частью нашей Ферганской области и упомянутыми перевалами составляетъ изъ памировъ и никому не принадлежитъ. Здѣсь кочуютъ изрѣдка киргизы, приходящіе изъ

*) Перевалы: Дз а х ъ-Д а р а и Нуксанъ изслѣдованы британскимъ агентомъ, извѣстнымъ подъ именемъ Сапера или, еще, Хавильдара. Описаніе пути Сапера см. ниже.

сосѣднихъ къ востоку и западу владѣній, а именно: кашгарскихъ, дарвазскихъ, шугнанскихъ и ваханскихъ. Этотъ поясъ ничьей земли, вѣроятно, долженъ будетъ рано или поздно быть приобщенъ къ составу нашихъ владѣній, которыя такимъ образомъ примкнутъ непосредственно къ хребту, отдѣляющему бассейнъ Инда.

Вотъ маршрутъ изъ Ферганской области къ границамъ Читрала и Яссина.

МАРШРУТЪ

отъ г. Оша до пер. Туюкъ на Памирѣ.

(Пройденъ и измѣренъ мною въ 1876 году.)

Г. Ошъ (Ушъ).	
Ур. Лангаръ.	30
Укр. Гульча	44 ¹ / ₂ см. выше (т. I; стр. 104—114).
Разв. укр. Кизыль-Курганъ.	18
Ур. Яги-арыкъ	8
Раз. укр. Суфи-Курганъ.	13
Ур. Кизыль-джаръ	22
Перев. Койджоль-даванъ.	16
» Катинъ-артъ.	8
Сѣв. край долины Алая.	6
Устье ущ. Кизыль-артъ.	17
Верши. пер. Кизыль-артъ.	25
Верш. пер. въ котловину озера Кара-Куль (пер. Киткине-Кизыль-артъ).	30
Мѣсто близъ впаденія р. Висилаевки въ озеро Кара-Куль.	12

Подробное описаніе этого пути до Алая, равно какъ и другихъ путей, ведущихъ черезъ Алайскій хребетъ, см. выше (т. I; стр. 104—114).

Высокая котловина Алая покрыта превосходною травою и достаточно орошена водою. Отъ входа въ ущелье Кизыль-артъ хорошіе корма прекращаются. Дорога становится каменистою, особенно передъ переваломъ того же имени, гдѣ тропа идетъ между горами острыхъ камней, наваленныхъ безпорядочно. Трава по всему пути отъ Кизыль-арта до перевала Туюкъ встрѣчается только мѣстами, иногда верстъ на 10 и болѣе одно отъ другаго, притомъ пространства эти не велики, такъ что для двигающихся здѣсь лошадей необходимо, какъ подспорье, возить ячмень. Перевалъ Кизыль-артъ (14000 ф.) удобный. За переваломъ дорога не представляетъ никакихъ трудностей, кромѣ недостатка кормовъ и топлива (кисляка).

Ущелье Малое Чонъ-су широко и путь легко можетъ быть сдѣланъ колеснымъ. При сліяніи Чонъ-су съ Узъ-бель-су находятся пастбищныя мѣста. Отъ этого мѣста вся долина верхняго Чонъ-чу видна какъ на ладони.

	Версть.
Входъ въ устье ущ.	
Малое Чонъ-су.	29
Сліяніе р. Чонъ-су съ Узъ-бель-су	9
Пер. Туюкъ.	20
Итого	318 ¹ / ₂

Отъ перевала Туюкъ въ южномъ направленіи въ 1878 году г-нъ Сѣверцовъ дошелъ до озера Яшилъ-куль. На основаніи рекогносцировокъ Сѣверцова, дальнѣйшій путь отъ верховьевъ Чонъ-су къ югу слѣдующій:

МАРШРУТЪ

отъ пер. Туюкъ черезъ памиръ Аличуръ до Кала-Пянджа.

(По Сѣверцову, прошедшему въ 1878 году).

Съ верховьевъ Чонъ-су (Суокъ-чубыръ) дорога поднимается на пер. Туюкъ. Подъему 8 в., но только первая полуверста крута, но подъемъ мягкій, въ которомъ легко разработать дорогу отлогими зигзагами; далѣе до вершины перевала подъемъ крайне отлогій. Спускъ къ Мургабу круче, но весьма коротокъ. Образующія его вывѣтренныя, землистыя породы удобны для разработки дороги. Начало подъема на пер. Туюкъ находится на высотѣ около 14 т. ф. Вершина подъема около 14,400 ф. Вершина перевала передъ спускомъ немного ниже 15,000 ф. Подошва перевала въ дол. Мургаба около 14,600 ф. Можно полагать, что перевалъ открытъ почти въ теченіи полугода, съ іюня по декабрь.

Спустившись съ перевала, дорога направляется вдоль р. Мургаба къ рѣкѣ Акъ-су; она совершенно почти ровная, только сначала, версть почти на 20, сплошь каменистая, проходя по мелкой галькѣ. Затѣмъ версть еще на 25 слѣдуютъ небольшіе отлогіе мягкіе увалы, съ разсѣянными по нимъ каменными валунами; далѣе же до Акъ-су дорога совсѣмъ ровная, и только мѣстами покрыта мелкой галькой; большей же частью дресвяная и уподобляется естественному шоссе, проложенному по широкой долиנѣ. Переправа черезъ Акъ-су производится

вбродъ *). За переправой дорога, имѣвшая до сего времени по Мургабу юго-восточное направление, измѣняется на юго-западное, вдоль р. Кара-су, къ перевалу, составляющему водораздѣлъ двухъ вершинъ Аму—Агъ-су и Аличура. Этотъ перевалъ возвышается до 14 тыс. футовъ, но подъемъ вообще не примѣтенъ, равномерно распредѣляясь на 45 верстъ. Только на первыхъ 12 верстахъ, у рѣчки Джаманъ-талъ (нижней части Кара-су) есть замѣтные, хотя не особенно трудные подъемы и спуски. Самая вершина перевала есть совершенно ровная площадь, на которой изъ окружающихъ горъ сходятся четыре долины, т. е. двѣ спускаются къ нему на встрѣчу другъ другу, безъ дорогъ, и двѣ расходятся отъ него въ противоположныя стороны долины къ Кара-су и Аличуру по линіи с. в.—ю. з. Ровная же и хорошая дорога съ незамѣтнымъ спускомъ идетъ по памиру Аличуръ, вдоль р. того-же имени. У ур. Бузулу-яръ дорога дѣлится: одна тропа идетъ мимо оз. Яшилъ-куль въ Шугнанъ, и уже по скалистымъ берегамъ озера, да и ниже, ущельями, трудна. Ваханская же—мягкими землистыми увалами (моренами старыхъ ледниковъ) направляется мимо озеръ Сары-куль, Тузь-куль и Булюнь-куль къ Вахану, въ который выходитъ у сел. Лянгаръ-кишъ, на Пянджъ, верстъ 12 выше главнаго Ваханскаго города Кала-пянджъ.

За озеромъ Булюнь-куль эта дорога входитъ въ горную долину, но тѣмъ не менѣе, судя по разспросамъ, она удобна и перевалъ между рѣками Аличуръ и Пянджъ не труднѣе перевала Туюкъ. Разстояніе отъ Булюнь-куля до Лянгара три перехода, т. е. около 100 вер.

За Кала-Пянджемъ дороги извѣстны изъ англійскихъ источниковъ. Къ Читралю дорога идетъ по южной вершинѣ Пянджа, ровнымъ, отлогимъ подъемомъ по широкой долинѣ, на Памиръ-хурдъ (малый Памиръ). Этотъ подъемъ легче, чѣмъ тотъ, который ведетъ на Памиръ-Калянъ, къ озеру Викторіи. Съ Памиръ-хурда къ Читралю ведетъ плоскій перевалъ—Даштъ-и-Барагилъ (т. е. Барагильская степь), о которомъ уже было сказано выше.

*) Течение рѣки не особенно быстро. Рѣка течетъ омутами, раздѣленными мелководными перекатами. На 15 верстномъ пространствѣ ниже устья Мургаба г-нъ Северцовъ узналъ о 3-хъ бродахъ, изъ которыхъ по двумъ прошелъ. Въ началѣ августа эти броды удобны только раннимъ утромъ, до полуденной прибыли воды; тогда глубина доходитъ до 2½ футовъ. Въ концѣ же м-ца во всѣ часы дня и ночи не глубже 1½ ф. На промежуткахъ между бродами глубина рѣки до сажени. Высота Аксу у переправы около 12 т. ф.

Вообще пути черезъ Памиръ нетрудны въ топографическомъ отноше-
нии. Здѣсь нѣтъ опасныхъ карнизовъ, грунтъ мягкій или рыхлый; пере-
валы относительно невысоки, воды довольно; даже есть кое-какія корма.
Но за то мѣстность отличается необыкновенною дикостью и пустын-
ностью. Кочевое населеніе очень рѣдко заходитъ сюда. Причина малой
населенности состоитъ въ суровости климата, суровости, обусловливае-
мой высокимъ положеніемъ страны надъ моремъ. Страна эта удобна для
прохожденія только въ теченіи двухъ-трехъ лѣтнихъ мѣсяцевъ. Зимой
здѣсь выпадаютъ глубокіе снѣга и разгуливаютъ страшные бураны.
Перемены въ температурѣ очень рѣзки. Даже въ іюлѣ и августѣ мѣ-
сяцахъ (самыхъ удобныхъ для прохожденія по Памиру) ночью термо-
метръ опускается ниже 0 и вода въ рѣкахъ замерзаетъ.

Отъ Оша и Каракуля проходитъ самый удобный путь къ Баръ-
Пянджу (столица Шугнана) и далѣе къ Файзабаду (столица Бадах-
шана).

МАРШРУТЪ

отъ озера Кара-куль къ Баръ-пянджу.

(Разспросный).

Озеро - Кара-Куль Вереть. (устье р. Васильевки)		
р. Чонъ-су	35	Отъ Кара-Куля дорога проходитъ по нашимъ владѣ- ніямъ, сперва вдоль восточной части озера, а затѣмъ выходитъ въ ущелье, связывающее котловину озера
Ур. Кизыль-тугай	62	Кара-куль съ рѣкою Пянджемъ и идетъ внизъ по рѣкѣ, составляющей продолженіе Чонъ-су. Здѣсь на- чинаются шугнанскія владѣнія. Пройдя чрезъ урочи-
» Пассаръ.	26	ща: Кизыль-тугай и Пассаръ, дорога приводитъ къ
Крѣпость Ташъ- Курганъ.	21	кр. Ташъ-Курганъ, перваго осѣдлаго пункта шуг- нанскаго, лежащаго при соединеніи Чонъ-су съ Акъ- су. Отсюда путь лѣвымъ берегомъ Акъ-су идетъ вверхъ
Сел. Рошарбъ.	20	по рѣкѣ до сел. Шугда, переваливъ нѣсколько невы-
» Басситъ.	14	сокихъ кряжей. Отъ сел. Шугда дорога поворачи- ваетъ на юго-западъ на рѣки Шахъ-Дару и Зучанъ, берега которыхъ усажены осѣдлыми пунктами.
» Акъ-Курганъ.	21	
» Шугда.	20	
» Имъ.	22	

	Верстѣ.
Сел. Бартаъ.	16
» Ямъчъ	17
Гор. Баръ-Пянджъ	11
Итого	285

МАРШРУТЪ

отъ Баръ-Пянджа до Файзабада (Бадахшанскаго).

(Разспросный).

Баръ-Пянджъ.

Сел. Гарживанъ.	9	Городъ Баръ - Пянджъ лежитъ на лѣвомъ берегу Пянджа *) Изъ Баръ-Пянджа дорога поворачиваетъ на западъ вверхъ по рѣчкѣ, впадающей въ Пянджъ. За сел. Гарживаномъ путь вскорѣ начинаетъ идти уже въ Бадахшанскихъ предѣлахъ, по высокому плоскогорью или памиру Шива, представляющему анагію съ Алаемъ. Пройдя Шива дорога переваливаетъ черезъ пер. Гургіель, откуда поворачиваетъ къ югу и идетъ внизъ по другой рѣчкѣ, впадающей въ Кукчу справа. Эта рѣчка густо усажена поселками, особенно на пространствахъ между селеніями Ура-шаръ и Газанъ.
Перев. Гургіель.	60	
Сел. Ура-Шаръ.	22	
» Газанъ.	25	
Гор. Файзабадъ.	10	
Итого	126	

А всего отъ озера
Кара-куль до Фай-
забада чрезъ Баръ-
Пянджъ. 411 верстѣ.

МАРШРУТЪ

отъ озера Кара-куль до Калан-хума (главный городъ Дарваза).

(Разспросный).

Маршрутъ этотъ совпадаетъ сперва съ маршрутомъ въ Баръ-Пянджъ, и отдѣляется отъ послѣдняго у селенія Шутда, слѣдуя внизъ по теченію р. Акъ-су, слѣдующимъ образомъ:

*) По словамъ развѣдчика, посланнаго Гордономъ въ 1874 году, въ Баръ-Пянджѣ — 1500 домовъ, но это едва ли справедливо.

		Верстъ.	Отъ селенія Шугда путь направляется вдоль нижняго Акъ-су по округу Рушанъ, подчиненному Шугнану; кр. Вамаръ при соединеніи Аксу съ Пянджемъ, есть гл. гор. провинціи Рушанъ. Отсюда путь направляется въ кр. Калабанъ, лежащую на нижнемъ Ванчѣ, близъ ея впаденія въ Оксъ. Далѣе путь спускается внизъ по Ванчу и черезъ цѣль населенныхъ пунктовъ, правымъ берегомъ Окса, приводитъ къ главному городу Дарваза Кала-и-хуму.
Отъ оз. Кара-Куль			
до сел. Шугда	219		
Кр. Вамаръ	70		
» Кала-банъ	20		
» Джамаръ	15		
Сел. Вендъ	10		
» Карзаванъ.	8		
» Джербъ.	18		
» Зиббакъ.	10		
Гор. Кала-и-хумъ.	10		
Итого		830	

МАРШРУТЪ

отъ Файзабада (гиссарскаго) до Малаго Карамука.

(По Ошанину, прошедшему въ 1878 году). *)

Городъ Файзабадъ.		Дорога все время идетъ по р. Иляку. Первая 10-ть верстъ долина ея широка, обработанна и населена. Затѣмъ она суживается въ ущелье. Начинается подъемъ, впрочемъ не трудный. Подъемъ продолжается 4 версты. На 16-й верстѣ дорога выходитъ на верхнюю, расширенную часть долины Иляка, носящую названіе Дашти-бидана. Тутъ мѣстность ровная, много полей. Калаи-даштъ небольшой кишлакъ, дворовъ въ 50.
Сел. Калаи-даштъ.	23	Вообще по всей долині Иляка много кишлаковъ, но они почти всѣ расположены въ сторонѣ отъ дороги и очень не значительны, состоя часто только изъ 3—4 домовъ.

*) Воды по всему пути въ изобиліи; корма подножнаго тоже достаточно; часто можно достать и люцерны, но для большаго отряда ея не хватитъ. Ячмень съѣтся жителями, но не въ очень большомъ количествѣ; часто приносятъ ячмень съ примѣсью пшеницы. Топлива вездѣ много; въ нижнемъ и верхнемъ Каратегинѣ (т. е. между Калаи-даштомъ и устьемъ Сорбуха и между Занеу и Малымъ Карамукомъ) приходится для этой цѣли пользоваться дико-растущими деревьями и кустами; а въ Среднемъ Каратегинѣ (между устьемъ Сорбуха и Занеу) нужно покупать на топливо деревья изъ садовъ, такъ какъ въблизи дороги древесная и кустарная растительность тамъ почти вездѣ уничтожена.

Версть.

Населенная и воздѣланная часть долины тянется версты на двѣ. Затѣмъ версть 10-ть продолжается ровная и широкая часть (отъ 1 до 2 версты шириною) дол. Дашти-бидана, занятая лѣтовками узбекскаго рода Калдука; поперекъ ея проходитъ Каратегинская граница, и на ней же находятся истоки Илака и правой вершинки Оби-гарм-дарьи, текущихъ въ противоположныя стороны; водораздѣлъ между ними не замѣтенъ. На 12 верстѣ долина суживается и дорога часто идетъ кособокомъ, вдоль лѣваго берега правой вершинки Оби-гарм-дарьи; затѣмъ переходитъ къ лѣвой ея вершинкѣ (спускъ къ ней крутъ); переправа на ея другой берегъ въ бродѣ; есть и мостъ, но очень плохой. Затѣмъ все время ѣдутъ по лѣвому берегу этой лѣвой вершинки до ея сліянія съ правой, потомъ по лѣвому берегу Оби-гарм-дарьи. Дорога почти все время проложена въ кособоки, иногда на большой высотѣ надъ рѣкою, но грунтъ мягкій и трудностей нѣтъ; кое-гдѣ видѣются въ сторонѣ небольшія селенія, сакли въ 3—4. Оби-гармъ (домовъ 40) обнесенъ стѣною; есть и цитадель.

Сел. Оби-гармъ. 24

Изъ Оби-гарма дорога спускается къ рѣкѣ, переходитъ ее въ бродѣ (есть и мостъ) и затѣмъ поднимается на отрогъ, отдѣляющій Оби-гарм-дарью отъ Сурхаба. Спускъ къ послѣднему очень крутъ. Потомъ идетъ вверхъ по правому берегу Сурхаба, и направляется по мосту черезъ Оби-гарм-дарью у самого ея устья. Отъ этого мѣста до Али-галабона долина Сурхаба два раза суживается въ ущелье и въ этихъ мѣстахъ дорога идетъ по карнизамъ, лежащимъ очень высоко надъ рѣкою; подъемы на нихъ очень круты. Сами карнизы устроены хорошо; они каменисты. Испортить здѣсь дорогу очень легко, такъ какъ довольно много балкончиковъ. Переправа по мосту черезъ небольшой ручей.

Сел. Али-галабонъ. 16

По дорогѣ одинъ кишлакъ, въ сторонѣ отъ нея нѣскольکو, но всѣ очень малы. Али-галабонъ тоже небольшое селеніе на ручьѣ того-же имени.

Отъ Али-галабона начинается подъемъ на отрогъ, упирающійся въ Сурхабъ; онъ не высокъ (200—300 ф. надъ селеніемъ), но крутъ. Затѣмъ по расширенной части долины Сурхаба, въ концѣ ея устьѣ Хакими; переправа въ бродѣ; воды по колѣно, но теченіе быстрое. Далѣе дорога поворачиваетъ влѣво и идетъ вдоль восточнаго склона отрога, отдѣляющаго Хакими отъ Мужу-харфъ-дарьи. Проложена она по склону. Проходитъ черезъ киши. Мужу-харфъ. Затѣмъ спускается къ Мужу-харфъ-дарьѣ и переходитъ по мосту (есть и бродъ) черезъ нее версты 1½ ниже селенія того же имени. (Оно прежде было обнесено стѣною, но теперь бухарцы ее разрушили). За мостомъ подъемъ на отрогъ, отдѣляющій долины Мужу-харфъ-дарьи и Сурхаба. Подъемъ мѣстами очень крутъ, идетъ по мягкому грунту. Перевалъ этотъ называется Мугукъ; онъ возвышается по крайней мѣрѣ футовъ на 1000 или на 1500 надъ рѣкою. Спускъ въ долину Сурхаба идетъ довольно отлого. На склонѣ разбросано нѣсколько кишлаковъ. За спускомъ начинается новое расширеніе долины Сурхаба, на которомъ стоитъ по срединѣ

Вереть.

Сел. Помбачи.

14

кишл. Чинаръ, а въ восточномъ концѣ его кишл. Помбачи.

Дорога на этомъ пространствѣ довольно хороша; три подъема мѣстами очень крутыхъ, но не опасныхъ. На дорогѣ два кишлака: Лянгаръ и Пандочи. Сам-сальконъ—группа изъ 4 селеній, расположенныхъ вдали отъ Сурхаба.

Самъ-сальконъ.

12

Часть дороги отъ Сам-салькона до устья Сорбуха состоитъ изъ ряда подъёмовъ и спусковъ и почти все время идетъ вдали отъ рѣки. Мѣстность населенная. Переправа въ бродъ черезъ Оби-дашти-сіябъ; воды, гдѣ рѣка течетъ однимъ русломъ, по брюхо лошади; но ниже, въ полу-верстѣ отъ устья она раздѣляется на рукава и тамъ воды гораздо меньше. Затѣмъ дорога заворачиваетъ влѣво и поднимается версты $1\frac{1}{2}$ по долианъ р. Сорбуха. Ее переходятъ по мосту (очень плохъ) у кишлака Поздже. Существуетъ и бродъ у самого устья Сорбуха, гдѣ онъ раздѣляется на рукава; но бродъ очень труденъ. За мостомъ дорога идетъ сперва внизъ по лѣвому берегу Сорбуха и выходитъ на новое значительное расширение дол. Сурхаба. Эта часть густо населена и хорошо обработана. Верстахъ въ пяти отъ Гарма долина суживается и дорога обходитъ три выступа, упирающихся въ рѣку по карнизамъ и балконамъ, очень каменистымъ и хотя довольно широкимъ, но не вполне безопаснымъ. Около второго выступа мостъ черезъ Сурхабъ (первый въ Каратегинѣ) и на противоположномъ берегу кишл. Сары-пулъ. Гармъ расположенъ на правомъ берегу Сурхаба; въ немъ домовъ 200—300. Городской стѣны нѣтъ, но устроено укрѣпленіе на берегу рѣки. Оно въ хорошемъ состояніи, но не велико, и большая часть селенія надъ нимъ господствуетъ.

Гор. Гармъ.

38 $\frac{1}{2}$

Отъ Гарма первая 10 верстъ дорога идетъ по довольно ровному мѣсту; тутъ хотя и встрѣчаются карнизы, но не опасные. Далѣе горы подступаютъ къ самому Сурхабу и поэтому дорога то идетъ по прирѣчью: галькѣ, переходя въ бродъ нѣсколько разъ одинъ и тотъ же рукавъ этой рѣки (глубина воды по брюхо лошади), то поднимается на довольно плохіе карнизы, которые необходимо было бы исправить. Ними-чи-боло небольшое селеніе, лежащее въ 1 или въ 2 верстахъ отъ Сурхаба у подошвы гряды, отдѣляющей долину этой рѣки отъ долины Оби-ясмана. Горы дотога стѣсняютъ теченіе Сурхаба между Ними-чи-боло и устьемъ Оби-кабуда, что путь вдоль по рѣкѣ возможенъ только зимою въ время самой низкой воды; лѣтомъ же дорога идетъ черезъ указанный выше отрогъ, по перевалу Турпи.

Ними-чи-боло.

27 $\frac{1}{2}$

Прямо отъ Ними-чи-боло начинается подъемъ на перевалъ Турпи; онъ крутъ и мѣстами очень каменистъ; возвышается на 2500—3000 ф. надъ селеніемъ. Эта часть пути тяжела. Спускъ довольно легокъ; идетъ по мягкому грунту и крутъ только въ одномъ мѣстѣ. Зимою перевалъ не проходимъ. Спустившись съ перевала, входятъ въ долину Оби-ясмана, текущаго параллельно Сурхабу, но въ противоположномъ направленіи, т. е. съ W. на O. и впадающаго въ Оби-кабудъ. Эта долина самая густо населенная часть Каратегина. До-

Ташей.

рога почти все время идетъ кишлаками. Пройдя ее, подъѣзжаютъ къ Оби-кабуду, который переходятъ въ бродъ. Рѣка эта тутъ разбивается на 3 рукава; бродъ не легкій, такъ какъ теченіе оч. быстрое и глубина выше брюха лошади. Раньше былъ мостъ на Оби-кабудѣ, выше Ханта, но онъ снесенъ сильнымъ разли-вомъ 1878 г. Ханта лежитъ на лѣвомъ берегу Оби-кабуда, верстахъ въ двухъ отъ его устья въ Сурхабъ. Это селеніе домовъ въ 150. На лѣвомъ берегу Сурхаба противъ устья Оби-кабуда стоитъ укрѣпленіе

Сел. Ханта.

25 Калаи-Дяби-Объ.

Дорога идетъ сперва по лѣвому берегу Оби-кабуда и затѣмъ сворачиваетъ снова вверхъ по Сурхабу. Тутъ начинается карнизъ, идущій зигзагами, мѣстами очень круто, и поднимающійся до 100 сажень надъ рѣкою. Вся длина карниза около $2\frac{1}{2}$ верстъ. На немъ необходи-мы исправленія. Спускаются съ него къ кишл. Саріонъ, послѣдному значительному таджикскому посе-16 $\frac{1}{2}$ ленію. За нимъ вплоть до Пильлона дорога хороша. Пильлонъ отдѣльный садъ, лежащій у берега Сурхаба

Пильлонъ.

Отъ Пильлона дорога идетъ только версты три по ровному мѣсту. Затѣмъ отроги подходятъ къ самой рѣкѣ и дорога то проложена карнизомъ, то спускает-ся къ Сурхабу, и ведетъ по прирѣчной галькѣ; нѣ-сколько переправъ въ бродъ черезъ рукава Сурхаба. Во время половодья, вся дорога идетъ карнизами; кар-низы мѣстами плохи; особенно плохъ и каменистъ послѣдній карнизъ, выводящій къ Занку. Эта часть дороги во многихъ мѣстахъ требуетъ исправленія. Занку- зимовка, лежащая въ долинѣ рѣки того же имени, въ $2\frac{1}{2}$ верстахъ отъ нея.

Занку.

15

Черезъ Занку переправляются въ бродъ. Рѣка рас-падается тутъ на рукава (2—3); воды по брюхо ло-шади, теченіе быстрое. Вообще бродъ не легкій. За-тѣмъ входятъ въ боковую долину съ зимовкою Джул-терекъ. Долина эта идетъ постепенно повышаясь съ W на O. и выводитъ незамѣтно на перевалъ Джул-терекъ, съ котораго круто спускается къ Сурхабу. У конца спуска зимовка Муйнакъ. За нею снова подъемъ на отрогъ, упирающійся въ Сурхабъ. Этотъ подъемъ очень круто идетъ по мягкому грунту; спускъ же не труденъ. Далѣе дорога хороша, хотя горы и подходятъ почти къ самой рѣкѣ, но остается доволь-но мѣста и дорога не идетъ карнизомъ. Въ верстѣ выше слиянія Мук-су съ Сурхабомъ находится зимовка (очень не значительная) Думбрачи и близъ нея мостъ черезъ Сурхабъ. Дорога по этому мосту пере-ходитъ на лѣвый берегъ рѣки; правымъ пробѣгать не возможно. Отъ моста она вступаетъ на всхолмленную площадъ, на которой, въ сторонѣ отъ Сурхаба и отъ Мукъ-су находится довольно большая зимовка Джаил-ганъ.

Джаилганъ.

43

Дорога отъ Джаилгана снова поворачиваетъ къ Сурхабу и переходитъ на его правый берегъ по мосту (довольно ненадежному). За мостомъ зимовка Дивана. Затѣмъ верстѣ 5 идутъ берегомъ Сурхаба по очень плохой тропинкѣ, проложенной по нагроможденію изъ обвалившихся скалъ. Она то поднимается, то спускает-ся между громадными камнями, очень тяжела и не

Вереть.

безопасна для вьюковъ. Затѣмъ дорога выходитъ на небольшое расширеніе, на которомъ стоитъ зимовка **А ч и к - а л м а**. Отъ этой послѣдней идутъ двѣ дороги къ Малому Карамуку: одна берегомъ Сурхаба и состоитъ изъ ряда очень плохихъ карнизовъ; ею пользуются только въ зимнее время. Другая прямо отъ **Ачик-алма** поднимается на перевалъ **Кашка-ширакъ**. Подъемъ мѣстами крутъ, но онъ идетъ по мягкому грунту. Затѣмъ дорога держится почти все на той же высотѣ; она проложена въ скатѣ и не дурна. Затѣмъ проходить надъ зимовкою **Сары-гуй**, лежащей на довольно значительной высотѣ надъ **Сурхабомъ**.

Кичикъ-Карамукъ
(малый Карамукъ).

26

Подойдя къ долинѣ **К и ч и к ѣ - к а р а м у к ѣ** у дороги круто въ нее спускается. Эта долина есть послѣднее **Каратегинское** владѣніе; по высотамъ, ограничивающимъ ее съ О, проходитъ наша граница. Нижняя часть долины занята нѣсколькими зимовками.

М А Р Ш Р У Т Ъ

отъ города **Гарма** до города **Кала-и-хума**.

(По разспроснымъ свѣдѣніямъ г-на Ошанина).

Дорога изъ **Гарма** въ столицу **Дарваза** **Кала-и-хумъ** идетъ сперва внизъ по правому берегу **Сурхаба**, и затѣмъ у селенія **Сары-пуль**, гдѣ находится мостъ, переходитъ на лѣвый берегъ рѣки. Тутъ дорога раздѣляется на двѣ вѣтви, снова сходящіяся у дарвазской крѣпости **Чиль-дара**. Одна изъ этихъ вѣтвей идетъ по **Камчиракскому** перевалу; это самый прямой путь отъ **Гарма** къ **Чиль-дарѣ**, протяженіе его равняется верстамъ 30-ти. Перевалъ находится на срединѣ этого разстоянія. Съ перевала дорога идетъ вдоль ручья **Шакъ-объ**, у устья котораго и расположено укр. **Чиль-дара** на правомъ берегу **Хулляса**.

Дорога черезъ **Камчиракъ** доступна только лѣтомъ, а потому для зимняго сообщенія пользуются другою.

Эта вторая дорога ведетъ отъ **Сары-пуля** внизъ по лѣвому берегу **Сурхаба** до устья **Хулляса** и проходитъ по ущелью, которымъ прорывается рѣка. Въ этомъ ущельи по-видимому есть очень узкое мѣсто; его обходятъ черезъ небольшой перевалъ **Яфичъ**, получившій свое названіе отъ **Каратегинскаго** кишлака, расположеннаго на его вершинѣ.

Хуллясъ только осенью и зимою кое-гдѣ переходимъ вбродъ. Поэтому черезъ него устроенъ мостъ ниже **Чиль-дары**, у дарвазскаго ки-

шлака Пашаль. Все разстояніе по этой зимней дорогѣ отъ Гарма до Чильдары равняется около 60 верстамъ.

У Чиль-дары лѣтняя и зимняя дороги соединяются и затѣмъ путь идетъ по правому берегу Хульяса, хорошо обработанною и густо населенной долиною. Противъ укр. Таби-дары находится мостъ. Таби-дара расположена на лѣвомъ берегу Хульяса, въ 24 верстахъ отъ Чильдары.

У Таби-дары дорога оставляетъ долину Хульяса и направляется къ кишлаку Сагри-даштъ. Этотъ послѣдній стоитъ на рѣкѣ того же имени, впадающей въ Хульясъ нѣсколько выше Таби-дары. Долина Сагри-дашты въ своей нижней части переходитъ въ узкое, трудно-проходимое ущелье, поэтому имъ пользуются только зимою, когда снѣга дѣлаютъ недоступною прямую дорогу изъ Таби-дары на Сагри-даштъ. Лѣтомъ же изъ Таби-дары поднимаются прямо на перевалъ Захъ-бурси. Все разстояніе отъ Таби-дары до Сагри-дашта по прямой дорогѣ равняется 16 верстамъ, а по зимней—24 верстамъ.

За Сагри-даштомъ дорога ведетъ черезъ Дарвазскій хребетъ, служащій здѣсь водораздѣломъ между системами Сурхаба и Пянджа. Для прохода служитъ перевалъ Хобу-рабатъ. Онъ ниже перевала Захъ-бурси, но каменистѣе и круче его, особенно спускъ. На южной сторонѣ его расположены другъ противъ друга на берегу рѣки Хумбоу два кишлака Хобу и Рабатъ. До нихъ отъ Сагри-дашта считается 24 версты, и столько же отъ нихъ до Калаихума. Эта послѣдняя часть пути очень тяжела; она идетъ вдоль по ущелью р. Хумбоу, по узкимъ карнизамъ, устроеннымъ то на правомъ, то на лѣвомъ берегу рѣки, которую часто приходится проходить по мостамъ. Всѣхъ мостовъ на этомъ участкѣ 15-ть. Въ разширенныхъ частяхъ ущелья разбросано нѣсколько кишлаковъ.

Такимъ образомъ, по кратчайшей лѣтней дорогѣ отъ Гарма до Калаи-хума считается, по разспроснымъ свѣдѣніямъ, 118 верстъ, а именно:

Гармъ.

Вершина перевала Камчиракъ.	16
Чиль-дара	14
Таби-дара	24
Сагри-даштъ	16

Сел. Хобу	24
Кала-и-хумъ.	24
	118

Кала-и-хумъ находится на правомъ берегу р. Пянджа. Онъ издавна былъ столицею Дарваза и резиденціею дарвазскаго ша. И теперь, послѣ присоединенія Дарваза къ Бухарѣ, онъ остался главнымъ административнымъ пунктомъ. Хумская цитадель считается очень сильною. Въ городѣ считается до 100 домовъ, слѣдовательно около 500 человѣкъ жителей. Рѣка Пянджъ течетъ здѣсь однимъ русломъ и его теченіе на столько спокойно, что осенью и зимою черезъ него возможна переправа на лодкахъ; въ полую воду практикуется переправа на гупсарахъ.

М А Р Ш Р У Т Ъ

отъ Куляба до г. Файзабада (бадакшанскаго).

(Разспросной Н. И. Королькова *).

Версть.

Г. Кулябъ.

Дорога отъ Куляба все время колесная, сперва ровная, а потомъ пролегаетъ среди невысокихъ холмовъ. Вблизи сел. Самты происходитъ переправа на гупсарахъ чрезъ р. Аму. Сел. лежитъ на лѣвомъ берегу. Населено таджиками.

Сел. Самты.

28

Отъ Самты дорога идетъ ущельемъ на разстояніи 2 ташей; затѣмъ ущелье расширяется въ долину, покрытую хорошими травами. Дорога все время колесная. Въ кр. Чіабъ живутъ таджики.

Кр. Чіабъ.

28

Отъ Чіаба мѣстность ровная, низменная. Дорога удобная, колесная.

Кр. Рустахъ.

30

Рустахъ населенъ таджиками.

Отъ Рустака два таша—степь, а далѣе около 5½ ташей—ущелье. Дорога колесная. У селенія происходитъ переправа на лѣвый берегъ Кукчи по деревянному мосту, по которому арба пройти не можетъ. Жители селенія—тюрки.

Сел. на лѣвомъ берегу Кукчи (Кара-лихъ?).

45

Отъ сел. Караликъ (?) дорога идетъ по мѣстности населенной. Дорога удобная, колесная; сел. Аргу населено тюрками. Изъ сел. Аргу дорога идетъ вверхъ по р. Кукча по мѣстности степной. Дорога колесная.

Сел. Аргу.

45

*) Разспрашивался афганецъ изъ свиты Абдурахманъ-хана, два раза ѣздившій, по приказанію послѣдняго, въ Кабуль, черезъ Бадакшанъ, перевалъ Нуксанъ, Читраль и Диръ.

Версть.

У Файзабада происходит переправа на правый берег р. Кукча по единственному деревянному мосту, на столько широкому, что по немъ можетъ пройти арба.

Гор. Файзабадъ. 13

Итого 194

МАРШРУТЪ

отъ Хульма (Ташъ-курмана), черезъ г. Файзабадъ (бадакшанскій), Ишкашимъ, Кала-Пянджъ до Ташъ-курмана на Сарыколѣ.

(Изслѣдованъ по порученію британскаго правительства Мирзою въ 1868—69 году *).

англ. миль.

Г. Хульмъ (Ташъ-курманъ)
небол. сел. Ангарикиъ 9

Родникъ Абданъ. 20

Карабагъ, неб. сел. 23

Гор. Кундузъ. 7

На основаніи словъ г-на Матвѣева, дорога идетъ по мѣстности ровной, пустынной, маловодной. Дорога для движенія вполне удобная, колесная.

Крѣпостца Хана-бадъ.

12¹/₂

Сел. Талиханъ.

18¹/₂

Сел. Асъ.

2

Гирдабъ.

13

Гор. Рустакъ.

11

Сел. Алкашимъ.

8¹/₂

Городъ Кундузъ въ 1879 году отложился отъ афганскаго владѣтельства. Городъ этотъ славится своимъ нездоровымъ климатомъ.

Крѣпостца расположена на пр. берегу рѣки. Селеніе окружено развалинами. Климатъ здоровый.

Сел. Гирдабъ лежитъ на пр. берегу Кукчи. Рѣка очень быстра. Переправа производится вплавь (на гупсарахъ).

Въ сел. Атамжалъ около 40 домовъ.

Сел. Канханъ-дара заключаетъ около сотни домовъ и расположено по склону горы.

Столица Бадакшана—Файзабадъ въ 1878 году отдѣлился отъ Афганистана. Здѣсь, какъ сказано выше, есть единственный деревянный мостъ черезъ Кукча. Рѣка глубокая, быстрая и течетъ въ крутыхъ берегахъ по ка-

*) Мирза шелъ изъ Кабула. Отъ Кабула до Ташъ-курмана путь Мирзы не приводится, такъ какъ есть русская съемка и описаніе, приведенное выше. Отъ Ташъ - курмана до Файзабада въ 1878 году прошелъ ген. шт. полковникъ Матвѣевъ, но описанія его пути пока нѣтъ, хотя съемка и произведена имъ. Отчетъ о пути Мирзы помѣщенъ въ Report of the Mirza's exploration from Cabul to Kashgar. By Major T. G. Montgomerie R. E. См. Journal of the R. G.S. vol.: XLII, стр. 132 и слѣд. Выдержки помѣщены г. Минаевымъ въ издаваемой книгѣ Свѣдѣнія о странахъ по верховьямъ Аму-дарьи.

англ. миль.

Сел. Атамжалъ.	15	менистому руслу. Городъ этотъ расположенъ въ узкой долинѣ вдоль по правому берегу Кукчи. Въ длину городъ растянута на нѣсколько верстъ, тогда какъ ширина около полуверсты. Городъ не имѣетъ стѣнъ.
Канхаръ-дара	11	Жители таджики.
Гор. Файзабадъ.	12	
Не б. сел. Чапчи.	19	Изъ Файзабада Мирза выѣхалъ 24 декабря 1868 года при сильной мятели. Дорога, по его словамъ, была очень дурна, такъ что верхомъ ѣхать невозможно. Основываясь же на показаніяхъ одного туземца, нѣсколько разъ ходившаго изъ Файзабада въ Зебакъ и далѣе, путь этотъ, проходящій по мѣстности населенной, вполне удобенъ и можетъ быть колеснымъ.
» Чокаракъ	10 ¹ / ₂	
» Юмулло	6 ¹ / ₂	
» Тиргаранъ.	6	
» Зебакъ.	18	
		Въ Зебакъ около 20 домовъ; жители таджики. Отсюда отдѣляется дорога въ Читраль, по которой, не смотря на разбой сіагнушей, происходитъ оживленное торговое движеніе.
		Изъ Зардхана Мирза перевалилъ черезъ хребтъ и направился вбродъ черезъ рѣку, текущую изъ Читраля.
		Городъ Ишкашимъ лежитъ при входѣ въ Ваханскую долину, весьма плодородную и густо заселенную.
Не б. сел. Зардханъ.	5	Отъ Ишкашима до Кала-панджа ведетъ небольшая и весьма затруднительная тропинка. На пути мало деревень. Мирза со своими спутниками много страдалъ отъ холода (онъ шелъ въ январѣ). Оксъ настолько замерзъ, что всюду можно было переходить черезъ него. Въ такомъ положеніи рѣка находится отъ декабря до марта; въ остальное время черезъ нее трудно переправляться, и это нужно считать одною изъ причинъ, почему торговцы выбираютъ зиму для перехода изъ Вадакшана въ Кашгаръ и обратно. Другою причиною нужно считать откочеваніе киргизовъ въ болѣе низкія мѣста, вслѣдствіе чего караваны менѣе подвергаются грабежу.
Гор. Ишкашимъ.	14	Въ кр. Кала-панджъ было около 200 *) чел. гарнизона.
Деревушка Газда.	9	
» Шекарбъ.	11	
» Орегандъ.	12	
» Кандутъ.	14	
Кр. Кала-панджъ.	16	
Деревушка Разъ-ханъ.	17	Патуръ есть послѣдній населенный пунктъ Ваханской долины. Здѣсь нужно дѣлать запасы для дальнѣйшаго пути, такъ какъ на протяженіи восьми пѣшихъ переходовъ ничего достать нельзя. Вообще отъ Ишкашима до Патура дорога была очень дурна. Нужно было ежедневно по нѣскольку разъ переходить замерзшую рѣку. Дѣломъ эта дорога не проходима. Но страна до этого мѣста, хотя и не очень плодородна, но хорошо населена, и около поселковъ всегда можно найти хорошія мѣста для ночлеговъ.
Зимовка Деголоманъ.	11	Долина Сархаль-Ваханъ съ сѣвера и съ юга ограничена высокими горами. На нижнихъ склонахъ вплоть до Патура еще были видны стада. Черезъ 20 миль за Патуромъ близъ Лангара горы постепенно замыкаются и образуютъ узкую тѣснину, по которой течетъ рѣка. Еще далѣе къ с. горы переходятъ въ низкіе холмы Памирскихъ степей.
» Патуръ 2-й.	12	

*) По Троттеру въ Кала-панджъ не болѣе 150 чел. жителей.

англ. миль.

- | | | |
|--|-------------------------------|--|
| Р. Сархадъ. | 12 | Пройдя семь миль отъ Патура 2-го, путешественники должны были остановиться и ночевать на снѣгу. |
| Лангаръ. | 13 | На четвертый день пути отъ Кала-панджа начинались всѣ трудности путешествія по памирскимъ степямъ. Переходы длинны и мѣстность пустынная. На 6-й день путники достигли Лангара, откуда отдѣляется дорога на ю-в. въ Канжуть или страну Ханза. |
| Киргизская зимовка (разв.). | 13 | Отъ кирг. зимовки отдѣляется хорошая дорога въ Гильгитъ и Канжуть. Отъ Лангара горы мало по малу уменьшались до покатыхъ холмовъ и были такъ незначительны, что путешественники затруднялись находить свой настоящій путь. Мирза достигъ открытой долины, имѣющей четыре или пять миль въ ширину. Здѣсь находилось небольшое замерзшее озеро, которое имѣло 2 или 3 мили въ длину *). |
| Озеро Газъ-куль (Ой-куль, Гусинное оз.). | 9 | Отъ озера мѣстность очень печальная и пустынная. |
| Стояннка на Памирѣ среди холмовъ. | 23 | Отсюда Мирза двинула внизъ по рѣкѣ, которая была довольно значительна и текла на востокъ. |
| Ур. Акъ-ташъ. | 20 | Отъ Акъ-таша дорога улучшилась; на тропинкѣ было мало снѣгу и путники видѣли признаки животной жизни: стадо сернь попалося на встрѣчу. Лѣтомъ здѣсь много всякой дичи. Отъ Акъ-таша путники слѣдовали внизъ по теченію рѣки, бѣгущей здѣсь среди валуновъ. На ночлегъ остановились въ низкой лѣсной поросли, изобилующей хорошею травою. Мѣсто удобное для ночлега, такъ какъ есть кормъ и топливо. Пройдя отъ этого мѣста три мили, путники увидѣли плодородную долину Сарыколь и вскорѣ были у стѣнъ Ташъ-кургана. |
| Лѣсная поросль. | 18 | |
| Кр. Ташъ-курганъ. | 6 ¹ / ₂ | Крѣпость находится въ развалинахъ. Она была построена, по преданію, Афросіабомъ. Фортъ продолговатъ, имѣетъ въ длину около мили, а въ ширину около четверти мили. Башни и стѣны были сложены изъ тесаного камня. Въ Ташъ-курганѣ сходятся дороги изъ Бадахшана и Читрала въ Коканъ, Яркендъ и Кашгаръ. Мѣсто это и до сихъ поръ считается значительнымъ. Крѣпость расположена въ центрѣ высокой сарыкольской долины, ограниченной съ сѣвера Чичикъ-даванскими горами, съ востока обрывистою цѣпью Канларъ, съ юга и запада послѣдними отрогами Памирскихъ горъ. Равнина простирается на 30—40 миль по направленію съ запада на востокъ; ширина ея отъ 12 до 18 миль. Далѣе до Кашгара путь не описывается, такъ какъ изъ Кашгара черезъ Ташъ-курганъ прошелъ въ 1874 году подп. Гордонъ съ другими членами форсайтовой миссіи и составилъ болѣе обстоятельное описаніе пройденнаго пути. |

*) Тутъ въ разсказѣ Мурзы произошла путаница. Озеро это онъ называетъ Памиръ-куль или Баркатъ-ясинъ и изъ западной оконечности выводитъ одинъ изъ истоковъ р. Панджа. Это озеро очевидно есть Газъ-куль, изъ восточной стороны котораго вытекаетъ р. Акъ-су.

МАРШРУТЪ

отъ Пешавера черезъ Диръ и Читраль до Файзабада (бадакшанскаго).

(Исслѣдованъ по приказанію британскаго правительства туземнымъ развѣдчикомъ—саперомъ (извѣстнымъ еще подъ именемъ хавильдара) *).

Саперъ вышелъ изъ Пешавера 12 августа 1870 г. и, пройдя послѣдовательно деревни Насатъ и Джелала, 14 августа достигъ сел. Даргаи, лежащаго на границѣ Свата. Селеніе обнесено глиняною стѣною около 40 ф. въ вышину и 3 ф. въ ширину; жители разбойники. На другой день утромъ путешественникъ оставилъ деревню, и, перейдя черезъ хребетъ Малакандъ, къ ночи дошелъ до Аладанда. Здѣсь находится резиденція правителя Свата. Городъ Аладандъ состоитъ изъ 300 каменныхъ домиковъ.

16 августа, выйдя изъ Аладанда, путешественники черезъ полторы мили достигли рѣки Свата, черезъ которую должны были переправляться съ помощью багровъ. Къ ночи они достигли группы деревенекъ Учъ. Въ трехъ деревняхъ живутъ патаны, въ четвертой жители именуютъ себя сеидами.

17 августа, путешественники достигли небольшой крѣпостцы Серай. Здѣсь они подверглись таможенному сбору. Другой таможенный сборъ они заплатили въ сел. Шамши-хана, куда путники наши дошли въ тотъ же день. Ханы, управляющіе этими деревушками, подчинены правителю Бажура. Страна Бажуръ раздѣляется на три области: Жандаль (Мянкалаи), Навагаи и Шахръ; каждая изъ этихъ областей управляется особымъ ханомъ.

Въ тотъ же день путешественники переправились черезъ рѣку Пянжкора и на ночь остановились въ селеніи Коткаи. Страна отъ сел. Учъ до р. Пянжкора составляетъ область Талашъ.

18 августа, къ ночи путники достигли Мянкалаи. Городъ этотъ состоитъ изъ 1000 каменныхъ домовъ и есть наиболѣе значительный и обширный во всей провинціи Бажуръ; онъ лежитъ въ ея подраздѣленіи Жандаль.

*) A Havildar's Journey through Chitral to Faizabad in 1870. By Major T. G. Montgomerie см. J. of the R. G. Soc., vol XLII стр. 180 и слѣд. Выдержки приведены г. Минаевымъ въ издаваемой книгѣ: Свѣдѣнія о странахъ по верховьямъ Аму-дарьи.

Выйдя изъ Мянкалаи 20 августа, путешественники достигли сел. Канбадъ, извѣстнаго своимъ воровскимъ населеніемъ. На слѣдующій день, переваливши черезъ гору Жанбатай (12 т.ф.), они достигли крѣпости и селенія того же имени. Выходъ на гору очень крутъ; сѣверный склонъ ея покрытъ густымъ сосновымъ лѣсомъ и по горѣ множество источниковъ.

22 августа, къ вечеру, путешественники достигли деревушки Сурбатъ, лежащей въ области Диръ. На полпути они миновали крѣпость и селеніе Бандаи, находящееся на границѣ области Бараулъ.

23 августа, путешественники пришли въ городъ Диръ, состоящій изъ 400 домовъ. Правитель Дира управляетъ и Чатралемъ. Въ окрестностяхъ Дира лежитъ много деревень, населенныхъ кафирами (сиапушами), занимающимися разбоемъ. Купцы обыкновенно останавливаются въ Дирѣ, и только собравшись въ значительномъ числѣ, иногда до 200 человекъ, пускаются въ дальнѣйшій путь, но и при этихъ условіяхъ они подвергаются нападеніямъ со стороны кафировъ.

Такимъ же порядкомъ двигаются купцы и изъ Чатраля въ Диръ.

Чатральско-дирская дорога открыта для караваннаго движенія только въ теченіи двухъ съ половиною мѣсяцевъ—съ конца мая до половины августа. Въ зимніе мѣсяцы снѣгъ, а въ жаркіе — разбой препятствуютъ движенію.

Изъ Дира путешественники вышли 25 августа и въ тотъ же день достигли сел. Кашгараи. На слѣдующій день, въ сопровожденіи 25 человекъ, они отправились по дорогѣ въ Чатраль и достигли сел. Гажоръ, обитаемаго только въ лѣтніе мѣсяцы.

27 августа, переправившись черезъ горы Ляхори, (до 14,000 ф.), путешественники достигли сел. Ашретъ. Множество желѣза находится въ небольшой рѣчкѣ, берущей начало у горъ Ляхори. Сел. Ашретъ особенно страшно купцамъ; здѣсь постоянно много кафировъ-разбойниковъ, которые обыкновенно обстрѣливаютъ путешественниковъ въ продолженіи всей ночи. Такъ они поступили и съ нашими путниками.

Оставивъ 28 августа Ашретъ, путешественники пришли ночью въ сел. Дарошъ. Въ сел. Галатакъ, лежащемъ въ Читральской области, они отпустили своихъ вооруженныхъ провожатыхъ. Въ Дарошѣ есть крѣпостца.

29 августа, путешественники дошли до Шаши-дара, небольшого селения, лежащего на берегу рѣки того же имени. Черезъ эту рѣку, впадающую въ р. Кунарѣ, перекинуть мостъ.

Провинція Читраль состоитъ изъ нѣсколькихъ небольшихъ деревень и отдѣльныхъ дворовъ, разбросанныхъ на значительной мѣстности. Хотя страна эта лежитъ на высотѣ 7,000 ф., но лѣтомъ здѣсь очень жарко. Правленіе немного лучше кяфирскаго; правитель занимается торговлею рабовъ.

30 августа, путешественники дошли до сел. Бруцъ, а 31-го до Читраля, гдѣ пробыли до 5-го сентября 1870 года. Въ этотъ день они оставили Читраль и къ вечеру достигли до сел. Шоготъ.

Выступивъ 8 числа изъ Шогота, путешественники достигли сел. Шали, а 11 отправились въ сел. Гаркарри, гдѣ пробыли до 13 сентября. 14-го они оставили это мѣсто и достигли деревни Овиръ; въ продолженіи цѣлой мили дорога на этомъ переходѣ очень опасна для вьючныхъ животныхъ; путешественники должны были перетаскивать вьюки на людяхъ.

15 сентября, въ полдень, путешественники достигли подошвы перевала Нуксанъ. Отдохнувъ, они начали подниматься въ тотъ же день, но должны были остановиться на ночь на полпути. Подъемъ очень утомителенъ. Начиная отъ подошвы, перевалъ покрытъ снѣгомъ. Сильный вѣтеръ дулъ въ продолженіи цѣлаго дня.

16 сентября, путешественники пустились въ дорогу въ три часа по полуночи, продолжая подыматься *).

Въ сел. Дайголъ, лежащемъ на границѣ Бадахшана, они пробыли цѣлый день.

18 сентября, они дошли до Зебака. Мѣсто это состоитъ изъ восьми деревень, лежащихъ вблизи другъ отъ друга.

Зебакъ лежитъ въ долинѣ, имѣющей въ длину отъ двухъ до трехъ миль и, со всѣхъ сторонъ, окруженной горами.

Три рѣки, одна изъ Яркенда, другая изъ Дайгола и третья изъ Санглича соединяются около Зебака и далѣе направляются въ Файзабадъ.

21 сентября путешественники дошли до сел. Сафедъ-дара, а 22-го до сел. Суфианъ. Страна кругомъ этого сел. производитъ плоды всѣхъ родовъ. Особенно много яблокъ.

*) Высота перевала Нуксанъ 17,000 ф.

23 сентября, — Ярдаръ, 24 — Рабатъ и 25 — Файзабадъ.

Хавильдаръ возвращался тою же дорогою до Зебака, куда прибылъ 2 ноября. 3-го онъ прошелъ Сангличъ, 4-го — вторую деревню того же имени. 5-го былъ у подошвы перевала Дора. Перевалъ Дора, хотя и не такъ затруднителенъ, какъ Нуксанскій, но опасенъ по причинѣ кяфирскихъ шаекъ *).

6 ноября путешественники перешли черезъ перевалъ и остановились у подошвы на противоположной сторонѣ. 7-го прибыли въ сел. Лотко, въ Читральской области, 8-го въ Дарошъ, 9-го въ Шоготъ. Отсюда хавильдаръ шелъ прежнею дорогою и 13-го декабря былъ въ Пешаверѣ.

О другомъ путешествіи того же хавильдара имѣются только самыя краткія свѣдѣнія. Выйдя изъ Кабула, Хавильдаръ направился на с. къ Чарикару и перешелъ черезъ Гиндукушъ переваломъ Саръ-олонъ. Спустившись къ Хинжану, онъ пошелъ прямою дорогою въ Файзабадъ черезъ Нарынъ и Ишкашимъ. Отсюда онъ отправился въ Кулябъ черезъ Рустакъ и переправился у Самти черезъ Окъ.

Направляясь далѣе на с.-в. онъ прошелъ Ховалинъ и Сегри-дештъ до Калаи-хума, столицы Дарваза.

Отсюда хавильдаръ прошелъ около 50 миль въ ю.-в. направленіи по правому берегу р. Окса. По дорогѣ онъ сворачивалъ въ Кала-Ванчъ. Наконецъ онъ достигъ крайней пограничной дарвазской деревушки Язгхуламъ. Отсюда его вернули назадъ по приказанію Дарвазскаго хана, въ то время воевавшего съ Шугнанскимъ правителемъ. Изслѣдованіе хавильдаромъ рѣки пріостановлено въ разстояніи одного дня пути отъ Пигиша, самаго нижняго пункта, до котораго доходилъ съ противоположной стороны туземный изслѣдователь, посланный въ 1874 году капитаномъ Троттеромъ. Хавильдаръ вернулся въ Файзабадъ; оттуда онъ отправился въ Ишкашимъ и пошелъ внизъ по рѣкѣ, но былъ опять остановленъ шугнанскимъ правителемъ. Принужденный вернуться изъ Язгхулама въ Кулябъ, хавильдаръ отправился на з. по странамъ на сѣверномъ берегу Окса, странамъ, хорошо обслѣдованнымъ русскими путешественниками.

*) Перев. Дора имѣетъ отъ 16 до 16 $\frac{1}{2}$ т. ф. высоты.

МАРШРУТЪ

отъ г. Кульджи, черезъ сел. Суйдунъ, горные проходы Талки, Чебаты, Тоскауръ, вдоль западнаго берега оз. Сайрамъ, до ст. Лепсинской.

(Исслѣдованъ кап. Ларіоновымъ въ 1875 году.)

Верста.

Г. Суйдунъ.	40	Отъ Кульджи до Суйдуна дорога почтовая. (См. маршрутъ отъ станціи Алтынъ-имельской до г. Кульджи). Отъ Суйдуна дорога идетъ на сѣверъ сперва по лѣвую сторону р. Сары-булака, а потомъ спускается на низменную долину, занятую сплошными пашнями, огородами и садами суйдунскихъ жителей (дунганъ). Въ 18 верстахъ отъ Суйдуна дорога поворачиваетъ на с. з. и пересѣкаетъ невысокую гряду предгорій Талкинскаго хребта; затѣмъ ровнымъ отлогимъ догомъ доходитъ до входа въ талкинское ущелье. Дорога эта легко можетъ быть приспособлена для колесной ѣзды *).
Входъ въ ущ. Талки.	35	Отъ входа въ Талкинское ущелье до озера Сайрамъ-норъ дорога проходитъ по бывшей такъ называемой китайской Императорской дорогѣ изъ Кульджи (разрушенной) въ Пекинъ. Она можетъ быть колесною и теперь, если сдѣлать кое-какіе поправки. На этомъ пути въ ущельи было устроено китайцами 18 деревянныхъ мостовъ, изъ которыхъ въ настоящее время нѣтъ ни одного годнаго для проѣзда экипажей. Ущелье обильно поросло тѣсомъ (ель, береза, осина, яблоня, урюкъ, таль, боярышникъ, рябина и пр.), могущимъ дать готовый матеріалъ для исправленія мостовъ. По пути и теперь остались развалины китайскихъ станцій. Подъемъ на перевалъ начинается за четыре версты до озера. Подъемъ не трудный.
Южн. берегъ оз. Сайрамъ-норъ.	25	Спускъ отъ гребня перевала до озера всего около 200 саж.; здѣсь находятся развалины китайскаго пикета Караташъ. Талкинское ущелье самое удобное изъ всѣхъ, ведущихъ черезъ хребетъ того же имени. Отъ развалины Кара-ташъ дорога развѣтвляется; одна, бывшая Императорская, идетъ на в. на Джинъ-хо и далѣе въ Манась и Урумчи, а другая, здѣсь описываемая, поворачиваетъ на западъ къ Лепсѣ; эта послѣдняя идетъ сперва вдоль озера, огибая его, а потомъ направляется на перевалъ Чебаты (7670 ф.) Дорога здѣсь не требуетъ почти никакихъ исправленій, чтобы быть колесною. Топливо, корма и вода вездѣ есть **).
Перевалъ Чебаты.	39	

*) Эта дорога короче той, которая идетъ черезъ сел. Чинъ-ча-ходзи и Лаугунъ на шесть верстъ, но за то послѣдняя до входа въ Талкинское ущелье совершенно колесная.

**) Изъ Илійской долины въ котловину Сайрама, кромѣ Талкинской дороги, есть еще двѣ, которыя идутъ по притокамъ Акъ-су, черезъ перевалы Уластай и Акъ-су.—Эти пути соединяются съ Талкинскимъ у западнаго берега озера Сайрамъ; они удобны только для вьючнаго движенія, и притомъ не во всякое время годъ.

Версть.

Отъ перевала Чебаты путь идетъ по ущелью того же имени на сѣверъ до р. Уртукъ-сары, 8 верстъ, при чемъ въ настоящее время онъ годенъ лишь для вьючнаго движенія. Лѣсъ и вода есть, но кормовъ ни на пути, ни на ур. Уртукъ-сары нѣтъ. На рѣкѣ Уртукъ-сары, хотя и есть бродъ, но лучше было-бы устроить мостъ.

Отсюда дорога до выхода въ дол. Боротолы идетъ черезъ пер. Тоскауръ, подъемъ на который начинается на 5 верстъ отъ р. Уртукъ. Высота перевала, по Ларионову, 6400 ф. Дорога, какъ вьючная, не трудная.

Долина р. Боротолы (у могол. Дзе-збай и Мастай). 12

Отсюда до брода черезъ р. Боротолу путь удобный, такъ что можно-бы было даже ѣхать на колесахъ.

Бродъ черезъ Боротолу. 10

Въ долинѣ Боротолы киргизы-кызыл занимаются хлѣбопашествомъ.

устье р. Кокоталъ. 20

Отъ брода на р. Боротолы (у холма Богдо) дорога идетъ на западъ вверхъ по рѣкѣ (по обонимъ берегамъ) до впаденія въ нее притока Кокоталъ. Отсюда она поворачивается на с. и идетъ по ущелью до пер. Кара-тау.

перев. Кара-тау. 20

Отъ пер. Кара-тау дорога спускается внизъ по ущ. р. р. Арчалы и Лепсы до ст. Лепсинской. Отъ брода на Боротолѣ до Лепсы дорога исключительно вьючная и проходимая только въ юнѣ, июлѣ и августѣ мѣсяцахъ. Въ остальное время глубокіе снѣга дѣлаютъ проѣздъ очень труднымъ. Устроить здѣсь колесный

Ст. Лепсинская. 45

путь невозможно *).

Итого 246

МАРШРУТЪ

отъ Кульджи въ Урумчи и далѣе въ Баркуль и Хами по Китайской (Императорской) дорогѣ.

Г. Кульджа.

Г. Суйдунъ. 40

Входъ въ ущ. Талки. 35

Южн. бер. озера Сайрамъ. 25

По предыдущему маршруту.

*) Отъ р. Кокотала (т. е. отъ поворота описанной дороги на стан. Лепсинскую) есть кочевая дорога, которая идетъ вверхъ по р. Боротолѣ, по постепенно суживающейся долинѣ послѣдней (70 верстъ), и затѣмъ на пер. черезъ хребетъ Алатау (кокъ-суйскій) до станицы Кокъ-су. По этой дорогѣ можно проходить только съ мая по октябрь. Въ остальное время, вслѣдствіе глубокихъ снѣговъ, проѣздъ верховъ невозможенъ. Высота перевала Кокъ-су 11,000 футовъ (по Ларионову).

Вереть.

Хустай.	28	Степь, равнина.
Такумту.	30	Ровная, безплодная степь, мѣстами пески. Воды очень мало.
Сел. Такианза.	14	
„ Джинъ-хо.	47	
Кумъ-тамъ.	39	
Цив. Тотохой	15	Ровная, безплодная степь, мѣстами пески. Воды очень мало.
„ Курту-кунга.	10	
„ Домбада.	19	
„ Булхадзи (Пур-тажи).	25	
Разв. г. Каркара-усу.	22	Характеръ дороги тотъ же. Въ Куйтунъ приходитъ съ сѣв. дорога изъ Чугучака. Степью; травы хорошия.
Стц. Куйтунъ.	22	
„ Анци-хая.	20	
„ Хоргосъ.	25	
„ Уланъ-усу.	20	Тоже.
Сел. Манасъ или Канги.	40	Тоже; треправа черезъ р. Манасъ.
Стц. Янь - балгасунъ.	21	Ровная степь. Къ Локлону травы хорошия.
„ Тугурикъ.	26	
„ Хутубай.	33	
„ Локлонъ.	33	
Сел. Гунъ-нинъ.	40	По слабо волнистой, населенной мѣстности.
Гор. Урумчи.	22	По слабо волнистой и хорошо населенной мѣстности. Урумчи былъ когда-то большимъ и цвѣтущимъ городомъ; нынѣ раззоренъ. Изъ Урумчи въ Хами можно ѣхать двумя путями. черезъ Турфанъ (короче) и черезъ Баркуль (удобнѣе) Беремъ послѣднюю дорогу.
Стц. Хей-гоу.	26	Хорошо орошенною равниною.
„ Фу-канъ.	24	Слабо волнистую мѣстность.
„ Ди-цюанъ.	20	Вдоль подошвы горъ.
„ Цинъ-шуй.	27	Тоже.
„ Санъ-тай.	33	Тоже. Мѣстность хорошо орошена ручьями съ Богдооли.
Сел. Цзимса.	34	У подошвы горъ, степью.

Версты.

Гор. Гу-чэнь.	29	Тоже; городъ имѣеть цитадель.
Сел. Китай.	39	По странѣ хорошо населенной и орошенной.
Стц. Муруй.	25	Степью, у подошвы горъ.
» Акъ-ташъ.	22	} Тоже.
» Уланъ-усу.	22	
» Сэби.	30	} Тоже.
Сел. Гашунъ.	29	
Стц. Ургу.	35	
Чжуба-цюань.	29	Вдоль рѣчки. Отсюда можно ѣхать въ Баркуль или прямо черезъ Гу-гуай (60 в.) или почтовою дорогою, а именно:
Стц. Сэ-уцзы.	30	По предгорьямъ Тянь-шана.
Гор. Баркуль.	35	Тоже.
Стц. Койсу.	36	Вдоль подошвы горъ.
» Сунъ-шу-танъ.	41	Тоже.
» Нанъ-шань-кхэу.	36	Перѣздъ черезъ горы.
» Хей-чжань-фанъ.	27	Спускъ вдоль по рѣчкѣ.
Гор. Хами (Комуль).	30	По равнинѣ.

Отъ Хами черезъ степь до г. Ань-си на р. Булун-гирѣ по самой трудной, песчаной степи 470 в.

Въ Ань-си дорога поворачиваетъ къ заставѣ Цзя-уй-гуань и потомъ черезъ г. Су-чжеу идетъ далѣе къ Пекину, до котораго отъ Хами 3,541 в. *).

*) Маршрутъ этотъ отъ пикета Хустая извлеченъ изъ книги Венюкова: «Опытъ в.-об.-русскихъ границъ въ Азіи», т. I. стр. 50—52.

МАРШРУТЪ

отъ сел. Джинъ-хо черезъ переваль Борогосунъ до г. Кульджи.

(По Ларионову).

Вереть.

Сел. Джинъ-хо.

Сел. Джинъ-хо лежитъ на бывшей Императорской пикетной дорогѣ. Отсюда прямой путь въ Кульджу идетъ на юго-западъ и до входа въ ущелье Боргуста колесный. Путь идетъ по солонцеватому и глинистому грунту, среди обработанныхъ полей и хуторовъ, которые постепенно рѣдѣютъ, такъ что отъ 13-й версты до 38-й уже не встрѣчается ни воды, ни подножного корма.

Входъ въ ущ. Бор-
густа

40

Отъ входа въ ущелье Боргуста до разьединенія дорогъ, ведущихъ черезъ перевалы Борогосунъ и Пеличанъ, дорога только въючная и идетъ по узкому, скалистому ущелью, часто карнизами и переходя съ одного берега ручья на другой (броды). Эту дорогу трудно разработать для колеснаго движенія. Подножного корма на всемъ пути нѣтъ. Топливо есть.

Разьединеніе до-
рогъ на пер. Боро-
госунъ и Пеличанъ
Пер. Борогосунъ

26

10

Отъ разьединенія дорогъ до пер. Борогосунъ (около 8000 ф.) также трудно приспособить дорогу для колеснаго движенія, такъ какъ зимою (съ октября по апрѣль) она заваливается снѣгомъ.

Отъ перевала до выхода изъ ущелья Борогосунъ дорога также трудная, идетъ либо карнизами, либо по осыпямъ камней. По всему ущелью Борогосунъ, какъ по ту, такъ и по сю сторону перевала, есть лѣсъ (ель, береза, тополь, таль и др.), а отъ разьединенія дорогъ и до сел. Мазаръ хорошіе корма. На всемъ пространствѣ въ горахъ лѣтуютъ киргизы родовъ байбулатовъ и кызъевъ и калмыки чекары.

Отъ выхода изъ ущ. до сел. Мазаръ дорога коле-
ная; она продолжаетъ идти внизъ къ рѣчкѣ Борого-
сунъ; только на 15 и 16 вер. дорога проходить че-
резъ такъ называемыя борогосунскія ворота
(600 сажень) и здѣсь она въючная.

Сел. Мазаръ

26

Селеніе Мазаръ (таранчинское) раскинуто маленькими группами на 10 верстъ по долинѣ р. Борогосунъ. Отсюда до Кульджи дорога идетъ по Илійской долинѣ, заселенной таранчами и покрытой почти сплошь полями, садами и огородами.

Гор. Кульджа

47

Итого 149

МАРШРУТЪ

отъ сел. Джинъ-хо черезъ проходъ Пеличанъ до Кульджи.

(По Ларіонову).

	Верстъ.	
Сел. Джинъ-хо		
Разъединеніе до- рогъ (См. предыдущій маршрутъ)	66	Путь описанъ въ предыдущемъ маршрутъ. Отъ раздѣленія дорогъ пеличанскій путь поворачи- вается на западъ, вверхъ по ущелью рѣки Тогуръ-су до пер. П е л и ч и.
Пер. Пеличи	21	Дорога въютная. Переваль отлогій, мягкій, удобный. Лѣсу по пути много. Отъ перевала до р. Турсунъ (притокъ Джаргалаана) дорога идетъ по волнистой, возвышенной долині въ южнаго склона К у ю к ѣ - т ы, пе- ресѣкая до 15 небольшихъ рѣчекъ правыхъ притоковъ Джаргалаана. Долина лежитъ на высотѣ 6000' и съ октября по май покрывается глубокимъ снѣгомъ. Въ это время дорога неудобна для проѣзда даже въютнымъ способомъ.
Р. Турсунъ	23	Отъ р. Турсунъ дорога подымается на горы и идетъ по водораздѣлу рѣкъ Джаргалаана и Пеличана, на вы- сотѣ до 4500 ф. До самаго выхода на широкую доли- ну р. Пеличанъ (32 версты) нѣтъ воды, кромѣ не- большаго ключа на 7-й верстѣ отъ р. Турсунъ. По дорогѣ есть лѣсъ.
Долина р. Пиличанъ	32	Отъ выхода на широкую долину Пеличана дорога идетъ по лѣвой сторонѣ долины вдоль силошныхъ
Сел. Пеличанъ	12	пашней и огородовъ.
Гор. Кульджа	12	Отъ сел. Пеличанъ до Кульджи дорога идетъ по сплошь заселенной части Илійской долины.

Итого 166

Сравнивая два послѣдніе маршрута находимъ, что разстояніе ихъ почти одинаковое, но борогосунская дорога удобнѣе для разработки, такъ какъ она проходитъ по гористой, неудобной мѣстности только на протяженіи 54 верстъ и возможна для движенія во всякое время года; дорога же черезъ переваль Пеличанъ идетъ по гористой мѣстности на протяженіи 106 верстъ, и кромѣ того съ сентября по май заваливается глубокимъ снѣгомъ, такъ что движеніе вовсе прекращается; но за то съ мая по сентябрь пеличанская дорога предпочитается караванами, такъ какъ идетъ по болѣе мягкому грунту и болѣе изобилуетъ водою и подножнымъ кормомъ.

МАРШРУТЪ

отъ развалинъ Манджурской Кульджи черезъ пер. Талки въ Каптагайскую тѣснину до развалинъ пикета Чиндала.

(По Ларіонову).

Верст.

Разв. Кульджи		Разрушенная китайская (манджурская) Кульджа называется еще новою. Этотъ городъ былъ основанъ китайцами въ 1765 году и разрушенъ дунганами въ 1865 году. Здѣсь было мѣстопробываніе генералъ-губернатора (цзянь-дзюня) всего Илійскаго края. Городъ лежитъ на правомъ берегу рѣки Или, а въ полтора верстахъ отъ него при впаденіи въ Или рѣки Сары-булакъ красуются еще и повныя развалины бывшей русской факторіи.
Гор. Суйдунъ	12	Отъ Кульджи до Суй-дуна мѣстность представляетъ заброшенные пашни, полузасохшія деревья, запущенныя каналы, орошавшія нѣкогда поля.
Разв. кит. пикета Акъ-ташъ (на озерѣ Сайрама)	60	Путь отъ Суйдуна до оз. Сайрамъ черезъ Талки описанъ выше (см. маршрутъ отъ Кульджи до Лепсы). Отъ развалинъ пикета Акъ-ташъ дорога идетъ по восточному берегу озера Сайрамъ, по бывшей китайско-пекинской почтовой (Императорской) дорогѣ. Она вполне удобна.
Раз. пикета Бама	34	Отъ пикета Бама императорская дорога продолжается прямо на востокъ и идетъ на Манастъ и Урумчи; каптагайскій же путь направляется на сѣверъ и идетъ по ровной мѣстности до предгорій горъ Даботы (10 верстъ); тутъ путь колесный; далѣе дорога идетъ по безплоднымъ и каменистымъ горамъ Даботы и Джите-бетеу (30 верстъ)—путь вьючный, и наконецъ по долинѣ Боротолы до брода на ней на ур. Сарбукъ—20 верстъ. На всемъ 60 верстномъ пространствѣ отъ Бама до Боротолы есть только одна рѣчка Дабаты, пересѣкающая дорогу въ 25 верстахъ отъ Бама и въ 35 верстахъ отъ Боротолы.
Ур. Сарбукъ, на Боротолѣ	60	На ур. Сарбукъ есть развалины китайскаго пикета, называемаго Крруль и также развалины училища, гдѣ приготовлялись нѣкогда манджурскіе мальчики въ должности священнослужителей. Переправа вбродъ черезъ Боротолу, на ур. Сарбукъ, противъ разв. Крруль, не во всякое время года возможна *). Ниже, въ 25 верстахъ отъ этого брода, черезъ Боротолу есть каменный мостъ, построенный еще китайцами; мостъ этотъ нынѣ находится въ полуразрушенномъ видѣ. По долинѣ Боротолы зимуютъ киргизы родовъ кызаевъ и байбулатовъ; часть ихъ занимается хлѣбопашествомъ на пространствѣ отъ возвышенности Богдо (верстъ 50 выше пикета Крруль) до каменнаго моста. Пашни расположены по обоимъ берегамъ Боротолы, полосой до 5 верстъ ширины, что составитъ

*) Для экипажей она совершенно невозможна.

Верста.

площадь воздѣланной земли около 50,000 десятинъ. Больше всего засѣвается просо, затѣмъ пшеница и овесъ. Поля орошаются арыками, выведенными изъ Боротолы и изъ рѣчекъ, впадающихъ въ нее. На этой долинѣ можно имѣть до 200,000 десятинъ орошенной земли. Множество развалинъ хуторовъ, поселковъ, слѣды заброшенныхъ полей и арыковъ свидѣтельствуютъ, что здѣсь когда-то существовала большая осѣдность. По словамъ нѣкѣхъ кочующихъ киргизъ, здѣсь до 1863 года жили калмыки; киргизы же пришли сюда лишь въ 1865 году.

Отъ брода на ур. Сарбукъ дорога направляется на с.-в. и до р. Бурга-су ровная, колесная.

Р. Бурга-су	15	Р. Бурга-су протекаетъ въ 4-хъ верстахъ отъ подошвы горъ Ала-тау. Отсюда дорога идетъ по предгоріямъ Ала-тау, пересѣкая ключи: Айнабулакъ, Силау, Тарты, Отобулакъ, затѣмъ имѣется между гранитными скалами и безплодными горами Чагда до бывшаго китайскаго пикета Каптагай. Отсюда, обходя зигзагами нѣсколько гранитныхъ вершинъ горъ Чагда, она круто спускается сначала въ загроможденное наносными камнями, а далѣе въ заросшее камышемъ ущелье Карадаванъ, по которому и идетъ до выхода въ долину, называемую Каптагайскою тѣсниною.
Выходъ въ Каптагайскую тѣснину	50	По словамъ капитана Ларіонова, этотъ участокъ дороги неудобопроходимъ даже и для выюковъ.
Разв. пикета Чиндаль	20	Отсюда до развалинъ бывшаго пикета Чиндаль (иначе Чиндаланъ) дорога идетъ по Каптагайской долинѣ; она ровная, колесная.
Итого	251	На всемъ пути отъ р. Бурга-су до пик. Чиндаль, а также и по горамъ Чагда и Чиндаланъ обитателей нѣтъ, если не считать гнѣздящихся въ ущельяхъ разбойниковъ конокрадовъ (барантачей).

МАРШРУТЪ

отъ пикета Акъ-ташъ (на оз. Сайрамъ) черезъ Такіанза и ур. Такельгень, до пикета Чиндаль.

(По Ларіонову.)

Разв. пик. Акъ-ташъ		См. предыдущій маршрутъ. Отъ разв. Акъ-таша дорога идетъ по бывшей Императорской дорогѣ, черезъ разв. пикетовъ: Бама, Хустай и Тохумту до сел. Такіанза. Здѣсь путь совершенно удобный колесный. Отъ сел. Такіанза дорога отдѣляется отъ бывшей императорской и поворачиваетъ на сѣверъ къ ур. Такельгень.
Сел. Такіанза	90	
Ур. Такельгень	24	На ур. Такельгень р. Боротола раздѣляется на нѣсколько рукавовъ, изъ коихъ главныхъ три, называемыхъ Кара-су; этими рукавами рѣка и впадаетъ въ озеро Эбиноръ. Переправа вбродъ черезъ эти ру-

Вереть.

Предгорья горь Ча-
года

15

Разв. пик. Чинда-
лань

27

Итого 156

кава трудна; выше ур. Такельгенъ въ 15 верстахъ имѣется черезъ Боротолу уже описанный въ предыдущемъ маршрутѣ, полуразрушенный китайскій мостъ. Если ѣхать черезъ этотъ мостъ, то путь удлинится на 30 верстъ.

Отъ ур. Такельгенъ дорога идетъ сначала (5 верстъ) камышами, а потомъ солончаками и песками (10 в.) до мыса предгорій горъ Чагода. Отсюда дорога идетъ въ промежуткѣ между горами Чагода и берегомъ озера Эби-норъ, сначала по солончаковому грунту, а потомъ по дресвяному, безводному и неимѣющему никакой растительности вплоть до бывшаго китайскаго пикета Чиндаланъ, гдѣ съ 1867 года былъ выставленъ русскій отрядъ подъ именемъ Кап-тагайскаго (въ послѣдствіи снятый).

На всемъ описанномъ пути жители находятся только въ с. Такіанза (китайцы) и его окрестностяхъ (кочевые калмыки-чеклары) и на ур. Такельгенъ зимуютъ киргизы рода байбулаты.

МАРШРУТЪ

отъ разв. пикета Чиндала, по сѣв. берегу оз. Эбинора, черезъ сел. Шихо до разв. Каръ-кара-усу.

(По Ларіонову).

Разв. пик. Чиндалъ

Отъ пикета Чиндалъ путь идетъ по дресвяному, безводному и неимѣющему никакой растительности пространству до ур. Уланъ-коль (Тузь-куль). Здѣсь имѣются небольшіе родники прѣсной воды, а въ полуверстѣ отъ родниковъ есть мѣстонахождение красной соли, которою пользуются всѣ кочевники боротольской долины. Это небольшое соленое озеро (Тузь-куль) лежитъ въ 2-хъ верстахъ отъ озера Эби-норъ. Отъ ур. Уланъ-коль дорога направляется вдоль сѣвер-берега оз. Эби-норъ по дресвяному и песчаному грунту, лишенному всякой растительности.

Такой характеръ дороги продолжается до ямъ, имѣющихъ видъ колодезь и отъ которыхъ начинается болото. На всемъ этомъ протяженіи (50 верстъ) нѣтъ воды годной для питья. Озеро Эби-норъ имѣетъ воду сильно горько-соленую; берега его отлоги и мелки; грунтъ побережья солонцеватый. Берега ю. в. части покрыты непроходимыми камышами, берега же с. в. части открыты, и кромѣ жидкихъ кустовъ саксаула, лишены растительности. На озерѣ много птицъ: гусей, утокъ и куликовъ; въ водѣ рыбы нѣтъ.

Ямы у оз. Эби-норъ 50

Высота озера надъ уровнемъ моря 940 футовъ. Отъ ямъ дорога поворачиваетъ на в. по дресвяному и частью мягкому солонцеватому грунту, вдоль болотъ Эби-норъ, до развал. пикета Ядза (Куланъ) на бывшей китайской дорогѣ изъ Чугучака въ Каръ-кара-

Вереть.

Резв. пик. Ядза	100	усу. На этомъ протяженіи есть прѣсная вода (въ болотѣ Эби-норѣ) и хорошій подножный кормъ, но только въ сторонѣ пути, въ разстояніи около версты.
Разв. пикета Чепеза	26	У разв. Ядза описываемая дорога, какъ сказано, выходитъ на Чугучакскую, которая, по словамъ туземцевъ, отсюда вплоть до Чугучака колесная. Участокъ ея, направляющійся къ югу, отъ пикета Ядза, идетъ на пик. Чепеза и пролегаетъ сперва по солончакамъ и пескамъ, а потомъ по заброшеннымъ полямъ. У пикета Чепеза расположенъ китайскій караулъ и тутъ же устроена ими переправа на паромѣ черезъ рѣку Кійтинъ. Далѣе до слѣдующаго пикета и потомъ до сел. Шихо дорога также колесная.
Разв. кит. пикета	25	Селеніе Шихо населено джунгарами около 50 дворовъ; тутъ же имѣются три крѣпости (кургана) построенныя китайскими войсками въ 1872 г. Гарнизонъ здѣсь простирается до 4000 ч. (въ 1875 г.).
Сел. Шихо	20	Дорога также колесная.
Разв. Куръ-кара-усу	12	Куръ-кара-усу былъ недавно еще большимъ городомъ. Нынѣ здѣсь, съ разрѣшенія начальника китайскаго отряда, поселились до 50 семействъ калмыковъ.
Итого	233	Куръ-кара-усу лежитъ на большой пикетной дорогѣ (Императорской) изъ Кульджи въ Манасъ и Урумчи.

МАРШРУТЪ

отъ пик. Чиндалъ до пикета Ядза, вдоль южной подошвы Барлукскихъ горъ.

(По Ларіонову).

Пик. Чиндалъ		Отъ Чиндала путь идетъ сперва по дресвяному грунту тѣснины Каптагай, а потомъ по низкимъ отрогамъ Барлукскихъ горъ, называемыхъ буграми Уланъ-колъ, гдѣ залегаютъ пласты различныхъ цвѣтовъ кварца.
Отроги Барлукскихъ горъ	30	Пересѣвши р. Лабу (гдѣ видны слѣды разработки золотыхъ приисковъ) дорога, идетъ вдоль подошвы Барлукскихъ горъ, пересѣкая рѣчки: Турангуль, Дуланды, Кокъ-сай, Чугуръ-гаты, Челгай и Бурга-сутай. Отсюда дорога, обойдя мнѣсь горъ Кардышъ-кара-дыръ, соединяется съ Чугучакскою дорогою въ 15 верстахъ отъ пикета Ядза.
Р. Лаба	20	Упомянутые ручьи весьма маловодны, такъ что для того, чтобы достать ее, необходимо удаляться въ ущелье отъ дороги версты на 2—3. Въ горахъ есть жидкій лѣсъ. Вообще же вся степь отъ подошвы Барлукскихъ горъ до озера и болота Эби-норъ шириною около 20 верстъ совершенно безжизненна и, кромѣ рѣдкихъ кустарниковъ саксаула, лишена всякой растительности. Вотъ почему населенія здѣсь нѣтъ никакого.
Р. Турангуль	20	
» Дуланды	7	
» Кокъ-сай	8	
» Чугуръ-гаты	5	
» Челгай	7	
р. Бурга-сутай	13	
Соединеніе съ чугучакской дорогой	17	
Итого	127	

МАРШРУТЪ

отъ Кульджи до Китай-пикета на верхн. Кунгесѣ.

(По Ларіонову).

	Верст.	
Гор. Кульджа.		Отъ Кульджи до китайскаго моста черезъ р. Кашъ, дорога идетъ по правому берегу Илійской долины, населенной таранчами и покрытой садами и полями. Дорога колесная. Не доходя одной версты до моста есть своротъ къ сел. Мазаръ, лежащему отсюда въ 3 верстахъ. (О дорогѣ изъ Кульджи до Мазара см. выше).
Мостъ на р. Кашъ, при выходѣ ея изъ горъ Авралъ	45	Отъ моста дорога идетъ на юго-востокъ также правую сторону р. Или, и отъ мѣста сліянія Текеса съ Кунгесомъ,—по правому берегу послѣдняго, до брода, находящагося при впаденіи въ Кунгесъ рѣчки Цагмы.
		На этомъ пространствѣ дорога только въ одномъ мѣстѣ не колесная, а именно: въ 25 верстахъ отъ моста, гдѣ р. Или, приближаясь къ отрогомъ хребта Авралъ, образуетъ обрывистые берега, вслѣдствіе чего дорога отъ этого мѣста тянется на 20 верстъ по мѣстности, пересѣченной логами и каменистыми валунами.
Бродъ на Кунгесѣ.	100	Ширина Кунгеса у брода 20 саж., глубина $1\frac{1}{2}$ арш.
Китай-пикетъ.	80	Отъ брода до развалины Китай-пикета дорога идетъ по обѣимъ сторонамъ р. Кунгеса, хотя и по ровной мѣстности, но пересѣкаемой крутыми логами рѣчекъ, впадающихъ въ Кунгесъ.
Итого 225		

Примѣчаніе. Отъ Кульджи до Китай-пикета есть дорога и по лѣвому берегу р. Или; но она менѣе удобна, чѣмъ только что описанная.

Сравнительное неудобство ея заключается въ томъ, что, послѣ переправы черезъ р. Или, на паромѣ, противъ г. Кульджи, приходится совершать еще двѣ переправы черезъ рр. Текесъ и Цагму. Кромѣ того, подобно тому какъ и на предъидущей дорогѣ, противъ впаденія р. Кашъ, для обхода обрывистыхъ и высокихъ береговъ р. Или, путь проходить по каменистой мѣстности, пересѣченной логами и усыпанной крупными камнями.

Мѣсто Китай-пикетъ названо такъ потому, что здѣсь, когда-то, былъ китайскій пикетъ. Нынѣ на этомъ мѣстѣ семирѣченскою сотнею I-го коннаго полка, стоявшею на позиціи въ 1874 г., были возведены избы, сарай, кухни, погребъ и т. п.

МАРШРУТЪ

отъ Китай-пикета, черезъ перевалы Унгутъ и Наратъ до горъ Карашара.

(По Ларіонову).

Верст.

Китай-пикетъ

Отъ Китай-пикета дорога идетъ сперва полверсты по долинѣ на востокъ, а потомъ круто поворачиваетъ на югъ и идетъ черезъ невысокій перевалъ Унгутъ (6800 ф.). Какъ вьючная дорога эта весьма удобна и легко можетъ быть приспособлена для колесной ѣзды, Перевалъ весьма удобенъ. Спускъ приводитъ въ долину Цагмы.

р. Цагма.

7

Отсюда дорога идетъ нагорною долиною Цагмы, имѣющей протяженія 50 верстъ въ длину и отъ 2 до 5 верстъ въ ширину. Долина эта, составляя какъ бы уступъ хребта Нарата, покрыта сочными травами, а окружающіе ея склоны горъ лѣсомъ (ель и другіе). Средняя высота этой долины отъ 4000 до 7000 ф. Здѣсь небольшое пространство занято пашнями торговцевъ. Отъ спуска съ перевала Унгутъ на перевалъ Наратъ дорога идетъ на западъ вверхъ по долинѣ Цагмы, лѣвымъ берегомъ. Пересѣвши пять небольшихъ рѣчекъ, впадающихъ въ Цагму, дорога переходитъ по броду на правый берегъ. Пройдя отлогихъ логовъ, затѣмъ черезъ возвышенную площадь, и пересѣвши два отлогихъ лога, образующихъ источники Кунгеса, дорога подходитъ къ водораздѣлу Наратъ. Подъемъ къ перевалу $1\frac{1}{2}$ версты. Высота пер. 10600 ф. Дорога вьется по косогору. На перевалѣ дорога, обойдя два начальнеотлогіе лога р. Южнаго Нарата, по отлогому гребню лѣваго берега этой рѣки спускается на ровную долину Малый Юлдузъ. На всемъ этомъ протяженіи вьючной дороги только 20 верстъ, но и этотъ участокъ легко можетъ быть приспособленъ къ колесной ѣздѣ. Перевалъ Наратъ въ зимнее время, по случаю глубокихъ снѣговъ, неудобопроходимъ.

Пер. Наратъ.

28

Отъ спуска съ пер. Наратъ дорога идетъ по сѣверной сторонѣ болота малаго Юлдуза, у подножій горъ Юлзаты. Пересѣвши четыре маловодныя рѣки, дорога приводитъ къ священнымъ ключамъ Юлзаты, вытекающимъ изъ горъ того же имени.

Ключи Юлзаты.

37

Отсюда по ровной мѣстности дорога приводитъ къ мысу горъ Баянъ-хошъ. На всемъ 65 верстномъ протяженіи отъ пер. Наратъ дорога колесная.

Верстъ.

Пер. Котыль. 50

Итого отъ Китай-
пикета. 122

Г. Карашаръ. 75

Отъ мыса Баянъ-хошъ дорога направляется по правой сторонѣ р. Малый-Хадикъ вдоль подошвы горъ Баянъ-хошъ. Пересѣкая нѣсколько каменистыхъ руселъ рѣчекъ, дорога приводитъ къ подъему на пер. Котыль. Подъемъ легкій, отлогій (10 верстъ). Высота перевала Котыль 10500 ф. Весь путь до перевала удобный и легко можетъ быть сдѣланъ колеснымъ.

Отъ перевала Котыль до Карашара г-мъ Ларионовымъ собраны только разспросныя свѣдѣнія отъ торгоутовъ, бывавшихъ въ Карашарѣ. На основаніи этихъ разспросовъ оказывается, что отъ пер. Котыль дорога идетъ сперва по горной мѣстности внизъ по ущелью рѣки Капчихи—55 верстъ, послѣ чего выходитъ на равнину, по которой идетъ на протяженіи еще 20 вер. до Карашара.

Отъ Китай-пикета. 197

А отъ Кульджи. 422

Отъ Китай-пикета по направленію къ Карашару есть другая дорога черезъ проходъ Адунъ-куръ. Послѣ переправы вбродъ черезъ Кунгесъ у Китай-пикета, дорога идетъ правымъ берегомъ р. до притока ея Уластая (10 верстъ), будучи все время колесною. У рѣчки Уластая она раздваивается: одна вѣтвь (верхняя) идетъ ближе къ горамъ, по волнистой мѣстности, пересѣченной глубокими оврагами съ крутыми берегами и усыпанной большими камнями; на рѣчкѣ Аршанѣ она соединяется съ другою вѣтвю (нижнею), которая, послѣ разъединенія у р. Уластая, входитъ въ узкое каменистое ущелье р. Кунгеса, змѣясь по правому ея берегу по опаснымъ карнизамъ, крутымъ откосамъ и косогорамъ. Длина этой вѣтви 25 верстъ, верхней же—35 верстъ, которая, хотя такимъ образомъ и длиннѣе нижней на 10 верстъ, но удобнѣе.

По соединеніи обѣихъ вѣтвей у устья р. Аршана, путь идетъ по правому берегу Кунгеса, сначала по крутому склону, пересѣкая глубокія и каменистыя лощины, а потомъ по отлогой покатости долины верхняго Кунгеса и постепенно приводитъ до водораздѣла Адунъ-куръ (10,000 ф.), откуда также постепенно спускается на равнину Мал. Юлдуза. Здѣсь путь этотъ соединяется съ путемъ на Карашаръ, описаннымъ выше; путь этотъ обилуетъ лѣсомъ и кормовыми травами. Въ вершинѣ р. Аршана есть горячія минеральныя воды.

МАРШРУТЪ

отъ г. Кульджи черезъ перевалы Унгутъ, Наратъ и Уластай до Урумчи.

(По Ларионову).

Кульджа.		} Путь идетъ по маршрутамъ, описаннымъ выше.
Китай-пикетъ.	225	
Пер. Наратъ.	35	
Кл. Юзятъ.	37	
	297	Отъ ключей Юзятъ урумчинская дорога отдѣляется отъ Карашарской и направляется прямо на в. по дресвяному грунту высокой равнины мал. Юлдуза (отъ 8 т. до 9 т. ф.) и до слиянiя р. р. Сарынъ-усу и Загыста она колесная.
Слиянiе р. р. Сарынъ-усу и Загыста.	50	Отсюда дорога становится хорошею вьючною, и направляется по правому берегу р. Загыста, пересѣкая шесть маловодныхъ руселъ. Отъ устья рѣчки Аргасина она отлогимъ подъемомъ долины верхняго Загыста приводитъ къ перевалу Уластай (12300 ф.) или Загыста.
Пер. Уластай (Загыста).	35	Путь этотъ легко можетъ быть сдѣланъ колеснымъ. Отсюда о пути до Урумчи имѣются только распросныя свѣдѣнiя, на основанiи которыхъ намъ извѣстно только, что дорога идетъ по южному склону горъ Аргасинъ, при чемъ какъ вьючная дорога удовлетворительна.
Гор. Урумчи.	160	
Итого 542		

Примѣчанiе. Отъ перевала Уластай отдѣляется вьючный путь внизъ по долинѣ р. Уластай на соединенiе съ путемъ, ведущимъ черезъ перев. Котыль въ Карашаръ. Дорога соединяется въ долинѣ р. Капчиха.

МАРШРУТЪ

отъ Китай-пикета, черезъ пер. Дагытъ въ г. Карашаръ.

(По Ларионову.)

Версть.

Китай-пикетъ.

См. маршрутъ отъ Китай-пикета черезъ пер. Унгутъ и Наратъ до Карашара.

Пер. Унгутъ (Цагма). 7

Съ перевала Унгутъ дорога поворачиваетъ прямо на югъ, по холмистой мѣстности (5 верстъ) до входа въ ущелье р. Сѣв. Дагытъ и, пройдя по каменистому подъему этой рѣки и спуску по р. Южный Дагытъ (всего 12 верстъ), выходитъ на долину Юлдуза. Проходъ Дагытъ гораздо хуже прохода Наратъ, потому что на всемъ своемъ протяженіи, 12 верстъ, какъ по рѣчкѣ С. Дагытъ, такъ и по рѣчкѣ Южн. Дагытъ загроможденъ обвалившимися съ горъ громадными каменьями и имѣетъ крутые и каменистые подъемы и спуски. Щель Дагытъ прорѣзываетъ хребетъ, именуемый Наратъ; высота перевала 11,270 ф. Для вьючнаго движенія проходъ этотъ удобенъ; для колеснаго же сообщенія разработка очень трудна *).

Бродъ черезъ Б. Хадыкъ.

12

По выходѣ на долину Юлдуза, карашарская дорога поворачиваетъ на юго-востокъ по холмистой мѣстности и приводитъ къ броду черезъ р. Большой Хадыкъ. Бродъ именуется Хонгуръ-мерне-амныъ (см. описаніе р. Хадыкъ).

Ур. Алтынъ-казъ.

20

Отъ брода дорога идетъ по сѣверной сторонѣ долины Б. Юлдуза, по холмистой мѣстности до р. Загыста, а далѣе по ровной мѣстности до ур. Алтынъ-Казъ на р. Саарминъ.

Начало ущ. рѣки Б. Хадыка.

12

Отсюда дорога идетъ по лѣвой сторонѣ р. Саарминъ, по мѣстности также ровной, и входитъ въ ущелье р. Большаго Хадыка.

Ущ. р. Сахымъ-тоха. 19

Пер. Сахымъ-тоха. 10

Выходъ изъ горъ

на равнину Карашара. 60

Кр. Карашаръ. 60

Ущелье очень узко и скалисто, почему и путь по ущелью только вьючный. Путь змѣится по правому берегу ущ. и, дойдя до ущелья р. Сахымъ-тоха, круто поворачиваетъ вверхъ по сей послѣдней **).

Здѣсь дорога идетъ 10 верстъ по ровной долинѣ, а затѣмъ по крутому подъему входитъ на горы, высота которыхъ 10 т. ф.

Далѣе, по разспросамъ извѣстно, что дорога идетъ по горамъ до выхода на Карашарскую долину. Здѣсь она неудобопроходима, такъ что по ней возможно двигаться только лѣтомъ съ легкимъ вьюкомъ.

Итого 200

А отъ Кульджи. 425

*) Двѣнадцать верстъ западнѣ перевала Дагыта, черезъ хребетъ Наратъ есть еще перевалъ Харнуръ, который еще хуже Дагыта, такъ какъ не допускаетъ даже движенія съ большими вьюками.

**) У поворота дорога вверхъ по р. Сахымъ-тоха, черезъ р. Б. Хадыкъ есть единственный бродъ во всей восточной окраинѣ долины Б. Юлдуза. Черезъ этотъ бродъ идетъ на западъ хорошая вьючная дорога, сначала ущельемъ р. Хадыка, а потомъ вдоль южнаго края болотъ и долины Б. Юлдуза.

Изъ Большаго Юлдуза на Малый существуетъ вьючная дорога, которая идетъ сначала по р. Южный Саарминъ (40 в.), потомъ, переправивъ черезъ хребетъ Саарминъ, слѣдуетъ ущельемъ р. Сѣв. Саарминъ (10 в.), откуда выходитъ на долину Малаго Юлдуза и соединяется съ путемъ, идущимъ отъ Китай-пикета, черезъ перевалъ Котыль и Харгасты въ Карашаръ.

Пути по долинѣ р. Каша.

Отъ гор. Кульджи дорога въ долину р. Каша идетъ черезъ сел. Мазаръ (47 в.). До Мазара путь совершенно колесный (см. выше). Отъ Мазара на востокъ кочевая дорога идетъ по холмистой правой сторонѣ долины Каша, а потомъ, не доходя 12 верстъ до сел. Уластай, раздвѣляется. Одна вѣтвь идетъ ближе къ горамъ, по волнистой мѣстности, пересѣченной глубокими лощинами и оврагами рѣчекъ и усѣянными крупными камнями до рѣчки Джиргилты. Другая же вѣтвь, пройдя 10 верстъ по холмистой мѣстности, и, оставивъ въ 2-хъ верстахъ въ сторонѣ селеніе Уластай, спускается по крутому каменистому увалу на низкую долину Каша и идетъ близъ берега рѣки чер. сел. Уластай (другое сел. т. ж. и.) и Нилки, по ровной мѣстности (45 верстъ) до р. Джиргилты. Отсюда, вслѣдствіе сжатія долины р. Каша отвѣсными скалистыми берегами, дорога круто поворачиваетъ на сѣверъ и слѣдуетъ по каменистому ущелью р. Джиргилты, а соединившись на 5 верстъ съ верхнею дорогою, идетъ по волнистой мѣстности, 5 верстъ, до р. Цаце *).

Отъ р. Цаце путь слѣдуетъ прямо на востокъ и, пройдя по волнистой мѣстности 6 верстъ, спускается въ долину Каша и идетъ правымъ берегомъ рѣки на протяженіи 50 вер., до брода черезъ Кашъ, находящагося противъ прохода Оваты. Перейдя бродъ (1½ арш. глубины) дорога направляется къ югу по мягкому ущелью р. Боргуэта, подымаясь постепенно отлогимъ подъемомъ на протяженіи 15 верстъ до пер. Оваты. Отсюда дорога спускается зигзагами по отлогимъ покатостямъ южнаго склона хребта Авралы. (12 в.) и выходитъ въ долину Кунгеса.

*) Отсюда есть дорога на с.-в. мимо Баргатынскаго минеральнаго источника, черезъ перевалъ Баргаты на сел. Джинхо; но она проходима только въ лѣтнее время и то съ великимъ трудомъ.

Переваль Оваты есть самый верхній съ Каша на Кунгесъ и удобо-
проходимъ для выюковъ во всякое время года. Ниже этого прохода,
черезъ горы Авралы есть еще два перевала Джиргилты и Басты,
гораздо менѣе удобные.

Отъ упомянутаго выше брода черезъ Кашъ на востокъ идутъ хо-
рошія дороги по обоимъ берегамъ рѣки до самой ея вершины, гдѣ од-
нако онѣ прекращаются, вслѣдствіе непроходимости снѣжнаго хребта
у верховьевъ Каша. Препятствіемъ тутъ служатъ быстрыя рѣчки, впа-
дающія въ Кашъ.

Изъ долины Каша есть дорога въ сел. Шихо, которая идетъ по р.
Мюнкту, а далѣе, переваливъ горы, спускается на долину р. Кійтынь.
Однако, дорога эта неудобопроходима даже и для легкихъ выюковъ.

МАРШРУТЪ

отъ станицы Ленсинской, черезъ уш. Джанъ-асу и кит. пикетъ Аматы
до Манаса.

(составленъ купцомъ Каменскимъ). *)

Тт. Ленсинская.

Верстъ.

Перепр. вбродъ че- резъ р. Читъ-Тентекъ. 70	Дорога изъ Лепсы идетъ на деревню Герасимовку и, пересѣвши р. Читъ-Тентекъ, вступаетъ въ уш. Джанъ-асу, которое разработано для тележнаго пути. Кормъ и вода по всему пути имѣются.
Пер. Кызыль-агачъ. 20	
Куль-чаганакъ (за- ливъ озера Ала-куль. 20	
Ур. Сары-булакъ. 20	
» Сары-кегенъ. 25	
» Узунъ-булакъ. 15	
Берегомъ р. Куль. 30	
Бывшій кит. пи- кетъ Аматы. 25	

Итого 225

Отъ Аматы до Шихо (420 верстъ) путь колесный, равно какъ и отъ Шихо
до Манаса.

*) См. Тур. Вѣд., 1877 г. 7 июня. Каменскій рекомендуетъ этотъ путь какъ кратчайшій для торговыхъ сношеній между Сергіопольскимъ и Капальскимъ уѣздами съ одной стороны и западными провинціями Китая съ другой.

МАРШРУТЪ

отъ г. Кульджи черезъ перевалъ Чапчалъ до пикета Музартъ (позиція Тянь-шанскаго отряда)*).

Верстъ.

Г. Кульджа.		Вся дорога эта, за исключеніемъ нѣкоторыхъ мѣстъ въ Чапчалскомъ ущельи, удобна для движенія колесныхъ экипажей. Приспособленіе ущелья для колесной ѣзды также возможно безъ большихъ затратъ. Вода, кормъ и топливо всюду есть.
Переправа черезъ р. Или.	3	Переправа черезъ р. Или близъ Кульджи производится на трехъ небольшихъ паромахъ. Ширина рѣки здѣсь до 80 сажень; правый берегъ очень крутъ. Вслѣдствіе быстроты теченія, особенно при вѣтрѣ, переправа производится очень медленно.
1-й сумунъ-сибо.	5	Отъ мѣста переправы до входа въ ущ. дорога удобная, гладкая, изрѣдка пересѣкаемая оврагами.
Селеніе Кайнакъ.	8	Отъ входа въ ущелье, верстъ на 15 мѣстность возвышается полого и дорога превосходна, но затѣмъ начинаются подъемы и спуски; кромѣ того валуны и крупная галька также представляютъ немаловажную помѣху для колеснаго сообщенія. По мѣрѣ приближенія къ вершинѣ перевала ущелье покрывается растительностью (ель), которая прекращается на высотѣ самаго перевала, слѣдовательно высоту перевала можно опредѣлить около 9 тыс. футовъ.
Входъ въ Чапчалское ущелье.	8	Спускъ съ перевала удобнѣе чѣмъ подъемъ; тутъ мѣстность спускается полого и нѣтъ большихъ камней на пути.
Вершина перевала.	27	Отъ южной подошвы перевала дорога поворачиваетъ на западъ и идетъ сперва Атынтаускою долиною, а потомъ долиною рѣки Текеса. Долина и долина изобилуютъ превосходными пастбищными мѣстами. Воды изобиліе.
Противуположная подошва перевала.	24	Главное русло Текеса у мѣста переправы до 100 саж. ширины. Берега низкіе, твердые, дно также твердое, покрытое мелкою галькою. Высота воды фута на три; теченіе быстрое.
Переправа вбродъ черезъ Текесъ.	67	
Пикетъ Музартъ.	40	

Итого 202

*) Путь этотъ изслѣдованъ мною въ 1872 году

МАРШРУТЪ

отъ пикета Музарта черезъ ущелье Музартъ до г. Аксу. До пикета Мазаръ-башъ пройденъ мною въ 1872 году, а далѣе имѣются разспросныя свѣдѣнія.

Позиція Тяньшанскаго
отряда.

	Верстѣ.	
Входъ въ Музарт- ское ущелье.	5	} Путь этотъ весьма подробно описанъ выше, при опи- саніи Музартскаго ущелья (см. томъ I, стр. 57—67).
Вершина перевала.	50	
Пикетъ Мазаръ- башъ	12	
Пик. Тамга-Ташъ,	20	} Отъ пикета Тамга-ташъ дорога совершенно удобо- проходима.
» Кайлеъ.	12	
» Тупракъ.	15	
» Музартъ-кур- ганъ	32	
» Кизылъ-бу- аеъ.	14	
» Ауатъ.	12	
» Джамъ.	35	
» Кентъ-шленчи.	20	
Постоялый дворъ Ташъ-лянгерь.	18	
Городъ Акъ-су.	22	

Итого 267

А отъ перваго пи-
кета Мазаръ-башъ
до Акъ-су. 200

МАРШРУТЪ

отъ Чугучака до Шихо.

(Пройденъ купцомъ Масловымъ.)

Чугучакъ.		Верстъ.		
Мальгоуръ.	30		Кульденъ.	30
Эмиль.	25		Чапензи.	60
Гургу.	20		Тутай.	30
Шарахулусунъ.	35		Шихо.	25
Толу.	35			
Яматы.	25			
				380

МАРШРУТЪ

отъ выхода изъ ущелья р. Барскоунъ, вверхъ по этому ущелью, по направленію къ Учъ-Турфану.

(По Каульбарсу.)

Выходъ изъ ущ. р. Барскоунъ.

Сліяніе р. р. Барскоуна, Керегеташа и Денгереме.

Ночлегъ на Сыртѣ, въ 5-и верстахъ къ югу отъ перевала Барскоунъ.

На всемъ пути есть вода, кормъ и топливо (лѣсъ, тезекъ).

30 Дорога проходитъ черезъ крутые, глубокіе и каменные овраги. Далѣе слѣдуютъ глубокіе броды; затѣмъ лѣсъ съ большими каменными глыбами; путь въютный.

13 Отъ ночлега дорога круто поворачиваетъ на западъ до впаденія р. Карегеташа, затѣмъ переходитъ вбродъ Барскоунъ, и, повернувъ опять на югъ, обходитъ по боковому оврагу непроходимого въ этомъ мѣстѣ, версты на двѣ, ущелья этой рѣки; спустившись затѣмъ опять къ руслу рѣки, дорога часто переходитъ съ берега на берегъ, по каменистымъ косогорамъ, и, наконецъ, подымается не круто на вершину перевала. Вообще путь мало удобный; за переваломъ почва до того пропитана водою, что лошадь на каждомъ шагу проваливается до колѣнъ въ мокрую гальку. Въ 5 верстахъ отъ вершины перевала есть для ночлега сухая горка. Вода есть; топливо кизякъ.

Версть.

Мѣсто сліянія р. р.
Якташа и южнаго
Барскоуна.

28 Дорога идетъ на юго-востокъ по Сырту, пересѣ-
каеть юж. Барскоунъ и затѣмъ входитъ въ ущелье р.
сѣв. Джитымъ-су (почти противъ пер. Джуука).

Подъемъ на пер. Джитымъ-белъ весьма удо-
бенъ, около 5 в. Спускъ хуже, но его легко обратитьъ
въ колесный путь. Топливо—кизякъ.

Дол. Сары-гермэ,
близъ оз. Укуринъ-
куль.

Дорога идетъ около 7 верстъ по р. Якташу, пере-
ходитъ ее вбродъ и вступаетъ въ широкую долину
р. сѣв. Акбелъ-су. На почтѣ кизяку мало.

Итого 95

Отсюда черезъ перевалъ Бедель дорога приводитъ въ Кашгарскій
городъ Учъ-Турфанъ, до котораго отъ оз. Укуринъ-куль около 100 в.
Со стороны Акъ-су и Учъ-Турфана черезъ перевалъ Бедель прошель
въ 1877 г. штабсъ-капитанъ Сунаргуловъ.

По словамъ г-на Сунаргулова, все разстояніе отъ Аксу до Карако-
ла около 340 вер., а Учъ-турфанъ отстоитъ отъ Аксу на 82 версты.
Вотъ маршрутъ г-на Сунаргулова.

МАРШРУТЪ

отъ гор. Аксу черезъ г. Учъ-турфанъ и перевалъ Бедель въ гор.
Караколь.

(По Сунаргулову, прошедшему по этому пути въ 1877 году).

Гор. Аксу.

Изъ Аксу дорога восемь верстъ идетъ садами и ки-
шлаками, по низменной мѣстности, занятой подъ рисъ,
считающийся лучшимъ во всей Кашгаріи. Дорога на-
сыпная. Затѣмъ начинается грунтъ песчаный и черезъ
три версты происходитъ переправа вбродъ черезъ пер-
вый рукавъ р. Аксу. Послѣдній седьмой рукавъ отсто-
итъ отъ перваго на разстояніи трехъ верстъ. Для кон-
ныхъ и пѣшеходовъ устроены прочные мостки, но ар-
бы переходятъ вбродъ выше мостиковъ.

Въ половинѣ сообщеніе на арбахъ черезъ р. Аксу
прекращается. Послѣ переправы черезъ Аксу начина-
ются снова кышлаки, поля и сады до самаго ночлега.
Дорога все время хорошая; ни въ водѣ, ни въ кор-
махъ, ни въ топливѣ недостатка нѣтъ.

Сел. Баринъ.

32 Отъ сел. Баринъ дорога идетъ по мѣстности насе-
ленной; она вполне колесная и удобная. Вода вездѣ
есть. Подножнаго корма нѣтъ, но въ попутныхъ селе-

Версть.

- Сел. Ача-тагъ. 26 няхъ можно достать клеверъ, ячмень и топливо. Отъ сел. Ача-тагъ до гор. Учъ-Турфана характеръ дорогъ прежній.
- Гор. Учъ-Турфанъ. 24 Гор. Учъ - Турфанъ не великъ; у крѣпости расположено около полусотни домовъ и идетъ рядъ лавочекъ. Базарные дни бываютъ по понедѣльникамъ и четвергамъ.
- Отъ крѣпости по дорогѣ къ перевалу Бедель културный оазисъ продолжается еще на 15 верстъ. До ночлега дорога хорошая, вполне колесная, воды довольно; топлива тоже. Подножного корму нѣтъ, но клеверъ можно достать въ попутныхъ селеніяхъ и на почлегѣ.
- Сел. Башъ-агма. 27 Здѣсь былъ постъ кашгарскій и здѣсь же живетъ нѣсколько человѣкъ, которые держатъ лошадей и чабаровъ. Кромѣ того, нѣсколько семействъ занимаются хлѣбопашествомъ. Отсюда идутъ двѣ дороги въ Кашгаръ (сѣверная и южная).
- Отъ поста Башъ-агма дорога вскорѣ дѣлается выючною и идетъ въ гору по каменистой мѣстности, безводной, покрытой рѣдкими кустарниками и шкара. На 19 верстъ дорога длиннымъ и круглымъ спускомъ выходитъ на рѣчку Уй-талъ и идетъ лѣвымъ берегомъ ея до уроч. Уй-талъ, гдѣ караваны останавливаются на ночлегъ, такъ какъ здѣсь имѣется хорошая вода и топливо.
- Ур. Уй-талъ. 22 Отъ ур. Уй-талъ версты черезъ три дорога переходитъ на правый берегъ (бродъ) р. и втягивается въ оврагъ съ крутыми и обрывистыми берегами. Выйдя изъ оврага, верстъ черезъ 9-ть, дорога снова выходитъ на рѣчку Уй-талъ, и перейдя нѣсколько разъ съ одного берега на другой, приводитъ къ рабату Агача-кулъ, сложенному изъ камней. Здѣсь есть нѣсколько комнатъ для проѣзжихъ купцовъ и конюшенъ для лошадей. Въ стѣнахъ рабата прохлѣданы бойницы. Отъ ур. Уй-талъ дорогу сопровождаютъ съ обѣихъ боковъ высокія горы—справа Кукрюмъ, а съ лѣва (съ юга) Чалмата. Горную артиллерію провести можно. Во время разлива (въ юнѣ мѣсяцѣ) рѣчка Уй-талъ разливается и на нѣсколько дней сообщеніе прекращается.
- Рабатъ Агача-кулъ. 29 Подножного корма мало, топливо есть.
- Отъ рабата Агача-кулъ въ 2½ верстахъ начинается крутой и длинный подъемъ на укр. Урта-курганъ. Подымаются 20 минутъ, не считая остановокъ для передышки лошадей. Подъемъ мягкій; во время таянія снѣговъ скользкій и очень трудный.
- Укр. Урта-курганъ построено на небольшой площадке; оно имѣетъ видъ четырехугольника, 50 шаговъ въ квадратѣ, съ глинобитными стѣнами, съ двумя рядами бойницъ. Здѣсь во время проѣзда Сунаргулова гарнизонъ состоялъ изъ ста человѣкъ; и люди жаловались на головные боли, будто бы происходившія отъ разрѣженной атмосферы.
- Саженьяхъ въ 400 отъ Урта-кургана къ сѣверу начинается уже подъемъ на перевалъ Бедель. Этотъ подъемъ еще круче и длиннѣе перваго. Тропинка вьется зигзагами.

Версть.

Сунаргуловъ подымался 40 минутъ, не считая безпрерывныхъ остановокъ для отдыха.

Вьючныхъ лошадей втащили на веревкахъ привычные къ этому дѣлу караульщики на гребнѣ Беделя. На гребнѣ перевала, на небольшой площадкѣ, стоитъ маленькій рабатъ, который былъ занятъ проводниками каравановъ и джигитами изъ Урта-кургана. Высоту Беделя г. Сунаргуловъ считаетъ тысячъ въ 15 ф. н. у. м. Какъ самый перевалъ, такъ и мѣста, ниже его лежащія по обѣ стороны, постоянно покрыты льдомъ. Самое удобное время для движенія черезъ Беделъ, по словамъ туземцевъ, послѣ первыхъ чиселъ июля, когда мѣстности на сѣверной сторонѣ перевала освобождаются отъ такъ-называемаго желтаго снѣга (сары-каръ), выпадающаго въ серединѣ марта.

Спускъ съ Беделя (уже въ нашихъ предѣлахъ) гораздо удобнѣ подъема. На 9 верстѣ съ правой стороны обнаруживается логъ и рѣчка Сары-чаты. Этимъ же именемъ называются и горы, справа и слѣва, вплоть до ночлега на ур. Карауль-типе. Вся дорога отъ рабата Агача-кулъ вообще трудная даже какъ вьючная; мѣстами преграждается валунами. Топлива нѣтъ, нужно запастись его еще за Агача-куломъ. Подножный кормъ по спускѣ съ Беделя отличный. Топливо здѣсь кизякъ. На ур. Карауль-типе ключъ, въ которомъ воды немного.

Ур. Карауль-типе. 24

Съ ур. Карауль-типе дорога сперва идетъ по ущелью рѣчки Беделъ-су, извиваясь на 7 и 8 верстѣ по каньонамъ. Верстахъ въ 14 отъ ночлега приходится переваливать черезъ хребтъ Беделъ-агизы (ротъ Беделя); подъемъ длинный, но не крутой.

По спускѣ гораздо круче. По спускѣ дорога направляется къ Иштыкъ-башу. На 25 верстѣ отъ ночлега приходится дѣлать снова небольшой перевалъ, по спускѣ съ котораго дорога выходитъ на горное плато Кара-гипру.

Въ 34 верстахъ отъ ночлега дорога пересѣкаетъ рѣчку Кара-сай и вслѣдъ затѣмъ подымается на широкую долину Акъ-белъ, служащую мѣстомъ кочевокъ киргизъ Песнь-кульскаго уѣзда. Высокая долина эта продолжается до другой болѣе низкой долины р. Джауджурекъ. Воды Кара-сай и Джауджурека впадаютъ въ Нарынъ. Топлива нѣтъ. Вода (въ мартѣ) была только въ двухъ мѣстахъ въ Иштыкъ и Джауджурекѣ. Подножный кормъ на Иштыкѣ хорошій.

Ур. Джауджурекъ. 50

Отъ Джауджурека дорога на 9 верстѣ начинается подыматься и восходить на плато Ара-белъ. Здѣсь влѣво отъ дороги видны перевалы Барскоунъ и Зауку, черезъ которые караваны ходятъ только лѣтомъ. На 18 верстѣ отъ ночлега лежитъ маленькое озерко, за которымъ начинается перевалъ Кашкасу. Подъемъ къ нему незначительный, но здѣсь свирѣпствуютъ жестокіе бураны.

Спускъ очень трудный: массы острыхъ камней загромаждаютъ путь; кромѣ того, онъ очень длинный, такъ что требуется для проѣзда часа два времени. Нависающія на склонахъ горъ глыбы льда часто падаютъ на дорогу.

Версть.

По выходѣ на р. Кашка-су, появляется впервые ельникъ. Въ 40 верстахъ выходитъ съ лѣвой стороны ущелье р. Зауки, въ которую впадаетъ Кашка-су, и дорога идетъ уже по ущ. Зауки, поросшему ельникомъ. Она очень трудная, такъ какъ постоянно переходитъ съ одного берега рѣки на другой и кромѣ того вся завалена валежникомъ. Только на 56 вер. дорога становится ровною. На 63 верстѣ встрѣчается первый аулъ Иссыкъ-кульскихъ киргизовъ. Здѣсь дорога отдѣляется отъ Зауки вправо и приводитъ въ русскую деревню Сливкино.

Сел. Сливкино.	75	Топлива по пути до Кашка-су нѣтъ; воды тоже, а кормъ (въ мартѣ) начинался только со спуска на р. Кашка-су и то не въ большомъ количествѣ.
Гор. Караколъ	37	Отсюда до Каракока 37 верстъ хорошей колесной дорогой.

Итого 346

МАРШРУТЪ

отъ Суфи-кургана до пограничнаго пикета Иркештамъ.

(По Куропаткину).

Суфи-курганъ.

Ур. Сары-кучукъ	15	Между ур. Сары-кучукъ и Ташъ-уй дорога проходитъ черезъ переваль Терекъ-даванъ (13 т. ф.), переваль нетрудный. Какъ переваль, такъ и вообще весь путь отъ Гульчи и Суфи-кургана до Иркештама разработанъ для колеснаго движенія.
Ташъ-уй	18	
Ике-икезягъ	16	
Постъ Иркештамъ	17	

Итого 66

МАРШРУТЪ

отъ Иркештана до Кашгара.

(По Куропаткину, прошедшему въ 1876 году).

Иркештамъ.

Дорога отъ поста Иркештама къ посту Егинъ идетъ двѣ версты широкимъ уступомъ праваго берега рѣки Кизыль-су. Грунтъ слегка каменистый. Встрѣчаются небольшія пашни. Затѣмъ дорога спускается къ долину Кизыль-су, по крутому догу, носящему названіе Сары-булакъ. Перейдя неглубокимъ (въ октябрѣ) бродомъ

Верст.

через Кизыл-су, дорога приближается къ правой сторонѣ долины, которую и идетъ около 2-хъ верстъ подъ отвѣсною стѣною изъ конгломерата. Затѣмъ дорога дѣлаетъ незначительный поворотъ въ западномъ направленіи по поросшему кустами руслу ручья Кошъ-Ишугъ (пара салогъ). Затѣмъ, пересѣвши оврагъ Чаханды, подымается урочищемъ Токай-баши на нагорье, называемое Кара-билъ (черное нагорье) въ 6-ти верстахъ отъ ночлега. Здѣсь дорога сперва проходитъ по широкому плато, покрытому хрящемъ, и сдѣлавъ небольшой перевалъ черезъ незначительный отрогъ, вступаетъ на еще большее плато, тоже покрытое хрящемъ, и затѣмъ по очень крутому скалистому спуску входитъ въ долину Иттыгъ (жирная трава). Мѣстность Кара-билъ весьма пустынная. Находясь на высотѣ 9300 ф. надъ уровнемъ моря (по aneroidу), Кара-билъ представляетъ высокое нагорье съ весьма неправильными нагроможденіями невысокихъ скалистыхъ и лишенныхъ растительности горъ. Спустившись въ широкій логъ Иттыгъ, дорога принимается восточное направленіе, которое и сохраняетъ до поста Егина. Пройдя логомъ около 2¹/₂ верстъ, дорога выходитъ на долину Егина, представляющую еще болѣе чѣмъ Иттыгъ контраста съ Кара-билемъ. Долина этой рѣчки сажень въ 80 ширины, на сколько глазъ позволяетъ видѣть, густо заросла крупнымъ лѣсомъ тополей, таловъ и кустарниковъ. Перейдя рѣчку Егинъ черезъ неглубокій бродъ, дорога приводитъ къ посту Егину (собраніе дорогъ).

Постъ Егинъ.

20

Постъ Егинъ состоитъ изъ 4-хъугольной глиняной стѣнки по 15 сажень въ сторонѣ. Отъ поста дорога продолжаетъ идти берегомъ р. Егина, пересѣкаетъ небольшою поперечный логъ (въ этомъ мѣстѣ дорога требуетъ исправленія) и затѣмъ, перейдя на правый берегъ, приводитъ къ ночлегу на небольшую, покрытую травю поляну, окруженную старыми тополями и таловъ. Топлива и воды нѣтъ по логу Токай-баши и Кара-билю. Въ долині Егина и Иттука, по обилію подножнаго корма и въ особенности топлива, можно располагаться значительнымъ отрядомъ на продолжительное время.

Отъ мѣста ночлега у поста Егина дорога переходитъ на правый берегъ р. Егина, которымъ и слѣдуетъ по широкой, покрытой камнями и покатою къ рѣкѣ площади. Высокія отвѣсныя горы примыкаютъ почти вплоть къ лѣвому берегу рѣки. Дорога, слѣдуя изгибамъ рѣчки, пересѣкаетъ нѣсколько незначительныхъ логовъ (требующихъ для обработки въ колесный путь исправленій). Затѣмъ спускается въ расширившуюся долину Егина и идетъ ею въ юго-восточномъ направленіи до впаденія р. Егина въ Кизыл-су. Долина Егина густо заросла лѣсомъ крупныхъ тополей и таловъ, кустовъ обліхихи, шиповника и др. Многіе тополя имѣютъ въ діаметрѣ до 10 вершковъ и годны для построекъ. Въ семи верстахъ отъ ночлега рѣка Егинъ вливается въ р. Кизыл-су, носящую здѣсь мѣстное названіе Ясъ-Кичу и дорога плетъ далѣе долиною этой рѣки въ сѣверовосточномъ направленіи до укр. Улугчата (11 верстъ). При сліянніи двухъ

Версть.

помянутыхъ рѣчекъ на правомъ берегу Кизыль - су стоятъ незначительный постъ Награ-чалды. Четырехугольная стѣнка этого поста съ башнями для фланкированія — окружена еще второю стѣною въ 2 фута высоты. Ширина долины Кизыль - су, доходя при слияннн ея съ Егиномъ до 250 сажень, далѣе расширяется до версты; она богата лѣсомъ, мѣстами густо покрывающимъ ее. Ближе къ Улугчату лѣсъ рѣдѣетъ. Въ трехъ верстахъ отъ поста Награ-чалды дорога переходитъ на правый берегъ рѣки (неглубокимъ бродомъ), поднимается на уступъ этого берега и идетъ имъ до 2¹/₂ версты. Въ этомъ мѣстѣ путь затрудненъ большими глыбами конгломерата, загромождающими дорогу. Затѣмъ дорога по крутому логу спускается снова въ долину рѣки, которую и идетъ до Улугчата. Долиною дорога пересѣкаетъ нѣсколько логовъ и щелей и мѣстами идетъ по сильно-каменистому грунту. Не доходя версты до Улугчата, въ 17 верстахъ отъ ночлега долина р. Кизыль-су принимаетъ съ сѣвера р. Учъ-ташъ, и расширяется до 2¹/₂ вер. Дорога, переваливъ черезъ небольшой отрогъ, скрывающій Улугчатъ, подходит къ нему.

Укр. Улугчатъ.

18

Укр. Улугчатъ лежитъ въ низинѣ и окружено командующими высотами. Особенно удобенъ для расположенія артиллеріи спускъ съ вышеупомянутаго отрога, черезъ который ведетъ дорога изъ Егина. Улугчатъ довольно большое укрѣпленіе челю. на 200 гарнизона. Подножнаго корма достаточно лишь въ окрестностяхъ Улугчата. Топлива и лѣснаго матеріала много по всему переходу. Вода всюду хорошаго качества.

Дорога отъ Улугчата идетъ сперва долиною р. Кизыль-су, правымъ ея берегомъ по мягкому грунту, поросшему сначала колючкою, а потомъ еще и чиемъ.

Затѣмъ начинаются тополевыи и таловыи лѣса. Рѣка идетъ подъ лѣвымъ отвѣснымъ берегомъ. Верстахъ въ 4-хъ отъ ночлега дорога переходитъ на лѣвый берегъ рѣки (довольно глубокий бродъ). Далѣе начинается густая заросль тальника, въ которыхъ много дичи (фазановъ). Въ 6¹/₂ верстахъ отъ ночлега дорога снова подходитъ къ правому берегу долины, а весной и лѣтомъ лѣпится надъ рѣкою, карнизомъ, теперь обрушеннымъ. (Осенью можно пройти ложемъ рѣки). Далѣе карнизъ спускается къ самой рѣкѣ и выложенъ со стороны ея бревнами.

Карнизъ кончается воротами, миновать которыхъ нельзя. За воротами выстроена караулка; недалеко отъ этого мѣста добывается каменная соль. Далѣе дорога, слѣдуя изгибу рѣки, поворачиваетъ на югъ и идетъ то высокимъ берегомъ, покрытымъ большими глыбами конгломератовъ, то спускается къ ложу рѣки. На этомъ участкѣ путь труденъ и годеиъ только для вьючныхъ обозовъ. Рѣка течетъ тихо; она широка и не имѣетъ бродовъ. Долина покрыта лѣсомъ. На 9 верстѣ начинается самый трудный участокъ пути до Ускалыра длиною около версты. Большія глыбы конгломератовъ мѣстами совершенно заваливаютъ дорогу, вынуждая ее лѣзться, на небольшихъ правда разстояніяхъ, узкими карнизами. Карнизы эти могутъ

Версть.

быть легко разрушены весенними потоками. Затѣмъ дорога спускается на широкую, покрытую щебнемъ отлогость, по которой и идетъ около 2-хъ верстъ.

Въ 12-ти верстахъ отъ ночлега дорога поворачиваетъ на востокъ въ широкой логъ Тугаракъ-сазъ-сай, которымъ и идетъ 10 верстъ, постепенно подымаясь до перевала Шуръ-булака. Подъемъ этотъ при концѣ значительно крутъ. Высота перевала 9200 ф. Отлогій спускъ идетъ по логу Шуръ-булакъ-сай, по мѣстности того же характера, что и подъемъ, слѣдя теченію рѣчки Шуръ-булакъ (съ горько-соленою водою). Рѣчка эта пропадаетъ въ 6-ти верстахъ отъ своего начала.

Въ 10-ти верстахъ отъ перевала дорога подходитъ къ укр. Машрупу и проходить въ 60 шагахъ черезъ ворота, устройства въ оборонительной стѣнкѣ, выведенной отъ укрѣпленія. Обойти это укрѣпленіе, по видимому, трудно, но взять его легко. Оно окружено командующими высотами, съ которыхъ его легко разрушить артиллерійскимъ огнемъ.

Пройдя ворота Машрупа, дорога спускается въ долину р. Уксалыра узкимъ и крутымъ коридоромъ между отвѣсными стѣнами. Спускъ на столько длиненъ и крутъ, что орудія можно спускать только на людяхъ. Глинистый спускъ грунта при незначительномъ дождѣ дѣлается скользкимъ, при чемъ всаднику лучше спѣшиться. Горы, на которыхъ стоитъ укр. Машрупу, составляютъ правый берегъ р. Уксалыра. Лѣвый берегъ состоитъ изъ нѣсколькихъ широкихъ терассъ, изъ которыхъ ближайшая къ рѣкѣ весьма немного выше уровня воды. Самая долина р. Уксалыра шириною до 100 саж. и покрыта огромными таловыми деревьями.

Между укр. Машрупу и Уксалыръ, 5 верстъ, дорога идетъ долиною рѣки и только недоходя 2 $\frac{1}{2}$ верстъ до Уксалыра поднимается на первую терассу, которою и подходитъ къ укрѣпленію. Подъемъ по осипи весьма крутъ. Долина р. Уксалыра передъ крѣпостію сильно болотистая.

Укрѣпленіе довольно ничтожное, — стоитъ на срединѣ долины, на лѣвомъ берегу. Топливо и лѣсной матеріалъ обильны въ долинахъ Кызыль-су и Уксалыра. На остальномъ пути есть только колючка. Подножнаго корма осенью недостаточно для самаго значительнаго отряда. Вода хороша только въ р. Кызыль-су и Уксалыръ. Въ р. Шуръ-булакъ она горько-соленого вкуса.

Укр. Уксалыръ.

40

Первыя три версты отъ Уксалыра дорога идетъ долиною р. Уксалыра, поросшею лѣсомъ. Влѣво отъ дороги (къ сѣверу) за небольшою грядою горъ много зимовокъ-киргизовъ. Въ 3-хъ верстахъ отъ укр. долина расширяется и принимаетъ названіе Маралъ-Тугай (Маралій-лугъ). На Маралъ-Тугаѣ много зимовокъ. Далѣе дорога поворачиваетъ къ сѣверу по широкой долинѣ Кошъ-уки (птичій ночлегъ). Прямо по долинѣ Кызыль-су идетъ выючная дорога въ г. Упаль, который, по разспроснымъ свѣдѣніямъ, лежитъ отъ Уксалыра въ 16-ти тапахъ. Долина Кошъ-уки постепенно суживается до 100 сажень. Ее окаймляютъ

Версть.

почти отвѣсныя горы изъ уплотненной красной глины. Эти горы къ востоку отъ дороги носятъ названіе Елкъ-яйлау или Елкъ-юрты (лѣтовки лошадей). По долинѣ растутъ много таловыхъ деревьевъ. Въ 3-хъ верстахъ отъ сворота долина Кошъ-уки снова расширяется и отходитъ отъ дороги къ сѣверо-западу. Она тянется версть на 10-ть и составляетъ прекрасную лѣтовку для скота.

Въ долинѣ видны зимовки съ запасами сѣна. Дорога, перейдя нѣсколько небольшихъ уваловъ, поворачиваетъ въ 9-ти верстахъ отъ Уксалыра къ востоку и втягивается въ узкій коридоръ, носящій названіе Ма-лагчатъ. До входа въ этотъ коридоръ путь отъ Уксалыра можетъ считаться колеснымъ. Дорога идетъ по коридору шириною отъ 6 до 15 шаговъ между отвѣсными стѣнами въ нѣсколько сотъ футовъ изъ уплотненной глины. Въ нѣсколькихъ мѣстахъ эти стѣны нависаютъ надъ дорогою. Два раза дорога идетъ ступенями и два раза, оставляя коридоръ вслѣдствіе его неудобства, дѣлаетъ небольшіе обходы, съ незначительными, по крутымъ подъемами. Коридоръ идетъ весьма извилисто. Длина его до 2-хъ верствъ. Проложеніе по немъ колеснаго пути потребуетъ большихъ работъ. Защищать этотъ коридоръ легко и испортить можно весьма быстро. Обходъ коридора для пѣхоты возможенъ. За коридоромъ начинается подъемъ узкими логами и частью по карнизамъ на горы Курукъ, переваливъ черезъ которыя, дорога вступаетъ въ широкій, но безплодный логъ Курукъ-сай (сухой логъ). За логомъ дорога идетъ по откосамъ по скользкому плитняку. Мѣсто это называется Тайга-къ-ташъ (скользскій камень). Далѣе слѣдуетъ второй перевалъ, менѣе значительный, чѣмъ первый, за которымъ дорога спускается въ логъ Куча-булакъ. Логъ этотъ весьма узокъ и мѣстами переходитъ въ коридоръ. Образующія его высоты имѣютъ чрезвычайно причудливыя формы, напоминающія огромныя строенія, башни, стѣны и проч.

Въ немъ течетъ ручей Куча-булакъ, который, принявъ слѣва ручей Ой-булакъ, приобретаетъ общее названіе Кичи-къ-Шуръ-булакъ. Вода этого ручья горько-соленая, какъ на то указываетъ и самое названіе. Въ 17-ти верстахъ отъ Уксалыра дорога упирается въ горы Елкъ-яйлау, круто поворачиваетъ на сѣверъ и идетъ нѣсколько сотъ саженъ по широкому, какъ бы искусственно выровненному, коридору и натуральному шоссе. Кичи-Шуръ-булакъ, протекающій по этому коридору, прорывается вправо (къ востоку) узкой щелью, и дорога, слѣдуя прямо, вступаетъ въ третій небольшой, но весьма извилистый и узкій коридоръ Буръ (известъ), образованный известковыми скалами. Для проложенія колеснаго пути по этому коридору потребуются весьма значительныя пороховыя работы. Далѣе дорога выходитъ въ долину Катта-Шуръ-булакъ, слѣдуетъ около версты этою рѣчною и затѣмъ, оставивъ ее, по небольшимъ карнизамъ и откосамъ, допускающимъ движеніе только въ одну лошадь, доходитъ до горъ Курга-шинъ-кани, дѣлаетъ довольно крутой подъемъ на эти горы

Версть.

и еще болѣе крутымъ спускомъ выходить на долину р. Кургашинь-кани (свинцовой рудникъ), на лѣвомъ берегу котораго выстроенъ рабатъ (заѣзжий домъ). Топлива на пути недостаточно. Но въ нѣсколькихъ верстахъ отъ Кургашинь-кани разрабатывается каменный уголь.

Подножнаго корму тоже мало. Вода на всемъ переходѣ горько-соленая. Вода и ночлегъ въ Кургашинь-кани хорошая.

Рабатъ-Кургашинь-кани.

27

Отъ рабата Кургашинь-кани дорога поднимается на уступъ праваго берега, которымъ и слѣдуетъ около версты равнинною мѣстностью. Затѣмъ слѣдуетъ подъемъ на горы Кургашинь-кани. Подъемъ крутъ, каменистъ, узокъ и требуетъ разработки. Съ перевала слѣдуетъ незначительный спускъ въ логъ; дорога пересѣкаетъ этотъ логъ и поднимается по осыпи на 2-й перевалъ, менѣе крутой, называемый Кизыль-Даванъ. Съ этого перевала открывается величественный видъ на обширную котловину, носящую нѣсколько мѣстныхъ названій (въ различныхъ ея частяхъ): Бака, Кизыль-ой, Канджуганъ и Терекъ. Ширина котловины доходить до 8 верстъ, длина до 20 верстъ. Высота ея поднятія надъ уровнемъ моря составляетъ по барометрическому наблюденію до 7000'. Въ котловинѣ и окружающихъ ее горахъ сгруппировано киргизское населеніе рода чунбагшей, въ числѣ 1000 кибитокъ. Спускъ въ эту котловину крутъ и идетъ по скользкому плитняку ступенями. Послѣ этого спуска дорогу вплоть до г. Кашгара можно считать колесною при самыхъ незначительныхъ исправленіяхъ, которыя задержать только головную часть отряда.

Спустившись съ перевала, дорога идетъ вдоль теченія р. Бака-булакъ (ручей лягушекъ) по урочищу Булакъ. Дорога, пройдя версть 7 равниною, приближается къ горамъ Кизыль-ой и пересѣкаетъ нѣсколько незначительныхъ логовъ. Затѣмъ горы Кизыль-ой отходятъ въ южномъ направленіи, а дорога продолжаетъ слѣдовать прямо на востокъ и снова выходитъ на равнину. Ручей Бака-булакъ, которымъ дорога слѣдовала первые 5 верстъ отъ подошвы перевала, прорывается къ югу черезъ Кизыль-ойскія горы и вливается въ Кизыль-су. На участіи по Бака-булаку мѣстность называется Бака. Далѣе котловина носитъ названіе Кизыль-ой (красные овраги) вплоть до поста Канджуганъ, гдѣ она принимаетъ это названіе. Отойдя отъ горъ Кизыль-ой, дорога идетъ нѣсколько сажень по каменистой мѣстности; далѣе начинаются кочки съ растущимъ на нихъ чіемъ и кустарникомъ, а за ними около версты дорога идетъ болотистою мѣстностью, затопленною разливомъ р. Кузь-гунъ, которая, выходя изъ горы Кузь-гунъ, течетъ по котловинѣ въ южномъ направленіи, и затѣмъ пройдя черезъ горы Кизыль-уй, соединяется съ Кизыль-су. Рѣчку Кузь-гунъ переходятъ въ 15 верстахъ отъ ночлега по неглубокому, но вязкому броду. За бродомъ близъ дороги начинаютъ попадаться все чаще и чаще зимовки съ хорошими курганцами и съ запасами сѣна.

Версть.

Въ 19-ти верстахъ отъ ночлега дорога снова подходить къ горамъ Кызылъ-ой, огибаетъ ихъ подошву въ юговосточномъ направленіи, пересѣкаетъ р. Канджуганъ, берущую начало изъ горъ Кузгунъ-тау и, слѣдуя лѣвымъ берегомъ этой рѣки, подходитъ къ посту К а н д ж у г а н у. Постъ Канджуганъ состоитъ изъ неправильной формы четырехугольной стѣнки съ бойницами, съ нѣсколькими крытыми помѣщеніями внутри. Вторая стѣнка около двухъ футовъ высоты окружаетъ первую. Канджуганъ значитъ омытый кровью. По преданіямъ, на этомъ мѣстѣ была большая битва между монгольскими и турецкими народностями. Топливомъ могутъ служить кустарники и чій, встрѣчаемые на дорогѣ. Вообще же топлива по пути недостаточно.

Подножный кормъ—въ изобиліи (чій), хотя и не вполне удовлетворительнаго качества (осенью). При мирномъ движеніи топливо, фуражъ и скотъ могутъ быть доставлены въ изобиліи киргизами рода чунбагшій. Вода въ рѣчкахъ Бака-булакъ, Кузгунъ и Канджуганъ осенью слегка солоновата, но въ питье годна.

Постъ Канджуганъ. 22

Дорога, слѣдуя р. Канджуганъ, втягивается въ широкое ущелье, окаймленное горами, обнаженными и лишенными растительности. Справа (съ юга) Канджуганъ, съ лѣва (съ сѣвера) Урта-Булакъ (средній ручей). Ширина ущелья доходитъ до 250 сажень; дно поросло чіемъ и рѣдкими кустами. Въ 7 верстахъ отъ ночлега въ р. Канджуганъ вливается ручей Урта-Булакъ. Еще далѣе въ 12 верстахъ отъ ночлега, дорога выходитъ въ широкую до двухъ верстъ долину Карванкуль, которою и слѣдуетъ по южной подошвѣ образующихъ ее Карванкульскихъ горъ. Пройдя этою долиною двѣ версты, дорога пересѣкаетъ р. Урюкъ (въ которую въ этомъ мѣстѣ впадаетъ рѣка Канджуганъ) и, пройдя съ версту по лѣвому берегу этой рѣки, выходитъ на вторую обширную котловину Минъ-юль-дала. Бродъ черезъ Урюкъ довольно глубокъ. Вверхъ по рѣчкѣ Урюку (берущей начало изъ Урюкскихъ горъ) идетъ дорога на постъ Агачъ-чаты и далѣе въ укр. Чакмаку. Путь этотъ, по разспроснымъ свѣдѣніямъ, весьма трудный; мѣстами надо вести лошадей въ поводу. Котловина Минъ-юль-дала имѣетъ овальную форму около 15-ти верстъ по длинѣ и 9-ти верстъ ширины, и дорога слѣдуетъ по срединѣ этой котловины въ восточномъ направленіи, а рѣка Урюкъ отходитъ въ юго-восточномъ направленіи. По ней идетъ дорога въ г. Упалу и лежитъ въ мѣстности Капка постъ Капка. Поверхность Минъ-юль-дала представляетъ открытую равнину, покрытую галькою, дѣлающую путь по ней затруднительнымъ. Ее покрываютъ только кусты ишкара *). Въ 16-ти верстахъ отъ ночлега выстроена мулушка, которая можетъ укрыть въ непогоду нѣсколько человекъ. Не далеко отъ мулушки дорога

*) Изъ ишкара туземцы готовятъ золу, замѣняющую поташъ

Версть.

Постъ Минъ-юль.

30

пересѣкаетъ небольшой водный арыкъ, отведенный изъ р. Урюка къ посту Минъ-юль. Этотъ постъ также состоитъ изъ 4-хъугольной стѣнки съ фланкирующими башнями; въ фасъ по 35 сажень; внутри есть нѣсколько крытыхъ помѣщений. Стѣны очень тонки. Постъ выглядитъ весьма опрятно, а нѣсколько садовъ и пашни придаютъ ему жилой видъ. Подножнаго корма и топлива нѣтъ. Ихъ, равно какъ и скотъ, могутъ доставить киргизы рода чунбагышей. Вода есть почти на всемъ переходѣ и хорошаго качества.

Отъ Минъ-юля дорога идетъ долиною рѣки Силая. Долину эту составляютъ съ юга горы Муши, съ сѣвера горы Акъ-Ташъ. Въ нѣсколькихъ верстахъ отъ ночлега дорога пересѣкаетъ сухое русло Акъ-таша, послѣ чего вся мѣстность получаетъ названіе Акъ-Таша. Глинистыя горы Акъ-Ташъ, сперва довольно значительныя, постепенно понижаются и наконецъ дорога слѣдуетъ только подъ отвѣснымъ лѣвымъ берегомъ долины. Въ 10-ти верстахъ отъ Минъ-юля горы кончаются и дорога выходитъ на Кашгарскую равнину. Передъ выходомъ на нее дорога проходитъ мимо старинной, построенной китайцами сторожевой башни, теперь почти разрушенной *). Равнина покрыта галькою и рѣдкими кустами ишара и не имѣетъ ни корма, ни топлива. Она затопляется водою изъ горъ Мусъ-тау почти вплоть до кишлака Лангара. Въ 19-ти верстахъ отъ Минъ-юля дорога пересѣкаетъ арыкъ Андижанъ-Кичикъ. Бродъ черезъ этотъ арыкъ даже осенью имѣетъ нѣсколько болѣе аршина глубины. Для вычюныхъ лошадей перебросено нѣсколько стесанныхъ бревенъ. Далѣе черезъ $4\frac{1}{2}$ версты дорога пересѣкаетъ второй арыкъ. Оба они берутъ начало изъ р. Кизылъ-су. Оба первоначально текутъ въ сѣверномъ направленіи, а потомъ описываютъ дугу и направляются къ востоку параллельно дорогѣ. Вдоль арыковъ разсажены рѣдко деревья и выстроены небольшіе рабаты. Не доходя до кишлака Лангара, версты три вправо отъ дороги (къ югу), выстроены въ направленіи перпендикулярномъ къ ней, четыре сторожевыхъ рабата въ полуверстѣ одинъ отъ другаго.

Когда мѣстность затоплена водою изъ Кизылъ-су, эти постройки указываютъ направленіе на броды черезъ арыки.

При самой сильной волѣ слѣдуетъ брать направленіе на самый южный рабатъ. Кишлакъ Лангаръ составляетъ начало культурной полосы, которая идетъ до Кашгара. Въ немъ нѣсколько сажель; довольно значительныя пашни и много тутовыхъ и другихъ деревьевъ. Корма и топлива по длинѣ перехода нѣтъ, но въ Лангарѣ можно достать то и другое. Скотъ можетъ быть пригнанъ въ требуемомъ количествѣ изъ окрестностей г. Кашгара. Вода въ изобиліи и хорошаго качества.

Сел. Лангаръ.

26 $\frac{1}{2}$

Дорога идетъ садами кишлака Лангара; затѣмъ

*) Около этой постройки отдѣляется вправо тропа къ селенію Муши.

Версть.

сады кончаются и дорога вступает на мѣстность, покрытую галькою. Пройдя участокъ, покрытый галькою, дорога вступает на глинистую мѣстность, которую глубоко прорѣзываетъ. Дорога тутъ такъ узка, что арба можетъ пройти съ трудомъ. Нѣсколько мостиковъ годны только для вьючнаго обоза. Затѣмъ начинаются пашни, потомъ деревья и дорога незамѣтно втягивается въ кишлакъ Сарманъ. Версть за 5 до города Кашгара дорога уширяется. Городская стѣна открывается только за версту отъ города; сады оканчиваются въ 200 саж. и образуютъ эспланаду, сильно изрытую ямами. Около городскихъ воротъ постройки примыкаютъ вплоть къ городской стѣнѣ и въ этомъ мѣстѣ къ ней можно подойти безъ потерь. Городъ защищенъ городскою стѣною и передовою оборонительною стѣнкою, устроенной на вершинѣ эскарпа. Стѣна сильной профили, но на большемъ своемъ протяженіи лишена банкета. Орудій нѣтъ. Вообще, если повести атаку прямо на крѣпость Янги-шаръ, то можно разсчитывать на сдачу г. Кашгара безъ боя. Дорога отъ Кашгара до Янги-шара протекаетъ частью рѣдкими строеніями и садами и потомъ пересекается болотистую мѣстность, составляющую долину Кизылъ-су. Черезъ эту мѣстность проложено прекрасное шоссе. Крѣпость Янги-шаръ окружена десяткомъ курганчей, въ которыхъ помѣщаются войска. Курганчи эти подходить съ сѣверной стороны къ крѣпостнымъ воротамъ на 60 шаговъ.

Кр. Янгишаръ.

17¹/₂ Крѣпость Янги-шаръ весьма сильной профили и китайской постройки. Брать ее открытою силою, не пробивши предварительно бреша, рискованно.

Итого 201

МАРШРУТЪ

отъ Кашгара до гор. Аксу.

(По Куропаткину.)

Г. Кашгаръ.

Отъ Кашгара до сел. Яндамъ дорога идетъ по культивированной мѣстности и соверш. удобная для экипажей. Ни въ водѣ, ни въ кормѣ, ни въ топливѣ недостатка нѣтъ.

Сел. Яндамъ

16

Отъ сел. Яндама характеръ дороги тотъ же. Мѣстами попадаются солонцы, почему дорога очень вязкая. Топливо повсюду; фуражъ и скотъ могутъ быть доставлены жителями.

Сел. Шаптали

32¹/₂

Воды въ попутныхъ аръкахъ въ изобиліи.

Отъ сел. Шаптали солонцевъ меньше и дорога удобнѣе. Воды, кормовъ и топлива много.

	Версть.	
Сел. Файзабатъ	14	Дорога вполне хорошая. Воду можно достать изъ артыковъ и прудовъ въ попутныхъ селеніяхъ. Топливо—колючка, сопровождающая дорогу.
• Янги-абатъ	19	Изъ Янги-абата дорога выходитъ въ степь. Мѣстность солонцеватая, покрытая иногда солонцеватыми же буграми. Лѣтомъ дорога выбита и страшно пыльна, въ распутицу—донецъ грязна. На 20 верстѣ дорога пересѣкаетъ пространство въ $\frac{1}{2}$ версты сильно песчаныхъ дюнъ. На 28-й верстѣ дорога выходитъ на рѣку Кизылъ-су, до которой воды по дорогѣ нѣтъ. Топлива вездѣ много. Фуража по пути и въ рабатѣ (на ночлегѣ) нѣтъ, но дорога вообще вполне колесная.
Рабатъ Купрюкъ	28	Рабатъ Купрюкъ—4-хъ угольный дворъ, въ сторону котораго 20 саж.
Ур. Урдакыль	40	Отсюда дорога идетъ по мѣстности частью солонцеватой, частью песчаной; она хотя и колесная, но тяжелая. Фуража нѣтъ; топлива вдоволь. Вода на ночлегѣ хорошая.
Рабатъ Кара-Кылчинъ	25	Отъ ур. Урдакыля дорога втягивается въ тургаковъ и *) лѣсъ и идетъ имъ до самаго ночлега. Дорога сильно выбита и пыльна. Топлива въ изобиліи, кормовъ мало, даже весной. Скотъ надо гнать съ собою. Вода на ночлегѣ въ изобиліи (артыкъ изъ Кизылъ-су).
Рабатъ Тшурга	18	Рабатъ Кара-Кылчинъ тѣхъ же размѣровъ, что и предыдущій. Дорога идетъ по прежнему лѣсомъ; она вполне хороша; воды и топлива много, фуража нѣтъ.
Сел. Маралбаши	27	Отъ раб. Тшурга дорога идетъ сперва лѣсомъ, а на 12 в. вступаетъ на обширную камышевую поляну, которая тянется вплоть до р. Кашгаръ-дарыи. На 20 вер. дорога входитъ въ Маралбашинскія поля и поселки. Вообще дорога хорошая. Вода на всемъ переходѣ есть. Фуражъ (клеверъ и солому) можно достать на базарѣ въ Маралбаши. Топлива много. Маралбаши маленькая деревушка изъ 40—50 лачугъ съ нѣсколькими мелочными лавками и одною кузницею.
Сел. Чарбатъ	24	Отъ Маралбаши дорога сперва идетъ по мѣстности воздѣланной; а съ 11 версты начинаются топкія мѣста, версты на 5. Затѣмъ, подходя къ ночлегу за семь верстъ, дорога проходитъ также камышевыми зарослями и потому трудна особенно весной. Есть нѣсколько обѣздовъ. Топливомъ и фуражемъ служатъ камышъ. Воды изобиліе.
Сел. Тумшукъ	28	Селеніе бѣдное; содержитъ до 50 лачугъ. Въ первой половинѣ перехода разливы Кашгаръ-дарыи дѣлаютъ дорогу мѣстами топкою. Особенно трудно одно мѣсто верстахъ въ 7 отъ Чарбага, гдѣ происходитъ переправа черезъ Кашгаръ-дарыи. Длина этого участка 400 саж., которая необходимо исправить капитально. Вода на переходѣ есть; на ночлегѣ она имѣетъ болотный вкусъ. Фуража въ кишлакѣ Тумшукъ много. Топлива достаточно.
		Сел. Тумшукъ состоитъ изъ 40—50 дворовъ.

*) Тургакъ—особый видъ тополя.

Версть.

		Дорога идетъ сперва по солонцеватой мѣстности, открытой буграми и гребенщикомъ; на 17 верстѣ—начинается лѣсъ, который потомъ становится гуще. Дорога хорошая. Корма и фуража нѣтъ. Топлива вдоволь. Воды много и она хороша.
Сел. Чадырь	20	Отъ сел. Чадырь дорога также хорошая; воды и топлива вдоволь. Фуражу мало.
Сел. Яка-кудукъ	17	Отъ 2 до 11 версты дорога пересѣкаетъ глубокіе песчаные наносы, почему трудна. Далѣе она идетъ до ст. Джайды по ровной, солонцеватой мѣстности, кой-гдѣ поросшей мелкими кустами гребенщика и колючки.
Станц. Джайды	20	Станція Джайды состоятъ изъ нѣсколькихъ небольшихъ построекъ. Топлива на всемъ переходѣ довольно; фуража нѣтъ. Вода на ночлегѣ дурнаго качества (солёная.)
		Отъ Джайды дорога идетъ по ровной, солонцеватой мѣстности, поросшей гребенщикомъ, колючкой и куйрюкомъ; она удобная. Воды на переходѣ нѣтъ, на ночлегѣ же она слегка солоноватая. Топлива много. Фуража нѣтъ.
Сел. Чиланъ	17	Въ селеніи Чиланъ до 20 дворовъ. Отъ Чилана дорога идетъ открытою степью. Дорога твердая, хорошая. Топлива много. Фуража нѣтъ. Вода на ночлегѣ достается изъ двухъ колодезѣвъ, глубиною въ 4 саж. Она слегка солоноватая.
Рабатъ Шуръ-кудукъ	25	Отъ рабата Шуръ-кудукъ также степь мѣстами песчаная, бугристая; мѣстами галька. Приближаясь къ сел. Сай-арыкъ, мѣстность становится сильно солонцеватою. Дорога хорошая. Вода на ночлегѣ достается изъ прудовъ. Топливо и фуражъ въ сел. найдти можно.
Сел. Сай-арыкъ	22	Отъ Сай-арыка дорога хорошая; она проходитъ черезъ нѣсколько селеній. Только у кишлака Ай-кулъ (гдѣ есть низменность), весной она топкая. Вода въ изобиліи и хорошаго качества.
Рабатъ Чукъ-талъ	25	Фуражъ можно достать въ деревняхъ. Топлива на пути нѣтъ. Отъ рабата Чукъ-талъ дорога идетъ по мѣстности населенной и мѣстами хорошо обработанной. Она вполнѣ хороша. Вода, топливо и фуражъ есть на всемъ пути.
Гор. Аксу	20	Городъ Аксу имѣетъ въ окружности около 2 вер. Городъ обнесенъ довольно хорошею стѣною съ банкетомъ, но безъ эспланады. Въ стѣнѣ четверо воротъ, изъ которыхъ южные называются Кушъ-кабукъ, сѣверные Сучи-кабукъ, западные — Са-бунъ-кабукъ и сѣверо-западные Акъ-ташъ-кабукъ.
		Улицы узки и неопрятны. Лавки бѣдны.

Итого 437 $\frac{1}{2}$

МАРШРУТЪ

отъ гор. Аксу до гор. Курля, по Куропаткину, прошедшему это раз-
стояніе въ декабрѣ и январѣ 1876—77 года.

(Весь путь колесный).

Версть.

Гор. Аксу

Отъ Аксу дорога проходить по мѣстности населенной, покрытой въ промежуткахъ между селеніями густыми порослями колючки. Дорога вполнѣ хороша, только на 18-й верстѣ, уже подхода къ ночлегу, приходится дѣлать довольно крутой спускъ въ ручей Памылъ. Топливомъ служить колючка; дрова можно доставать въ попутныхъ селеніяхъ. Фуражъ также.

Вода на ночлегѣ добывается изъ ручья Памылъ хорошаго качества.

Сел. Ишлянчи

18

Отъ сел. Ишлянчи путь идетъ также по мѣстности населенной. Дорога хороша. Воды много. Топливо—колючка. Фуражъ на ночлегѣ можно достать въ сел. Джамъ (150 дворовъ) и въ окрестностяхъ.

Сел. Джамъ

18

Отъ Джамы дорога вскорѣ вступаетъ въ мѣстность, имѣющую степной характеръ. Она не населена. Въ 8¹/₂ верстахъ отъ начлега крутой спускъ въ оврагъ Улугъ-яръ. За оврагомъ мѣстность становится все болѣе и болѣе бугристою и покрытою кустами гребенщика. Кромѣ упомянутого спуска, дорога удобная. Топлива много. Воду на ночлегѣ берутъ изъ пруда. Въ сел. Кара-юлгунъ до 60 дворовъ.

Сел. Кара-юлгунъ

20

Отъ сел. Кара-юлгунъ до рабата Джурга дорога очень хороша и легка: она почти все время проходитъ по хорошо убитому хрящу, представляя родъ естественнаго шоссе. Въ 17 верстахъ отъ Кара-юлгуна дорога втѣсняется въ узкое ущелье, шаговъ 70 ширины, которое легко защищать. Вода на пути соленая, а на ночлегѣ, въ рабатѣ—хорошая изъ ключа. Топлива и фуража нѣтъ.

Рабатъ Джурга

36

Первые десять верстъ отъ ночлега дорога идетъ по мѣстности холмистой, дикой и ненаселенной. Грунтъ дороги устланъ хрящемъ; дорога прекрасная. На 11 верстѣ путь пересѣкаетъ долину р. Музартъ-дары, которая заселена небольшими поселками; на 12 верстѣ мостъ черезъ арыкъ. Въ 1¹/₂ верстахъ отъ моста бѣдный вышлякъ Шахъ-дара.

Въ 3¹/₄ верстахъ отсюда еще одинъ хорошій мостъ. Далѣе дорога подходитъ почти вплотъ къ правому берегу р. Музартъ-дары. Кое-гдѣ встрѣчаются селенія и запущенныя пашни. Въ концѣ перехода переправа вбродъ черезъ Музартъ-дарю. Мѣстность на разстояніи 15 верстъ до ночлега у сел. Кушъ-тамъ покрыта мелкимъ чиемъ и тизганакомъ. Дорога на всемъ пути хорошая; участокъ ея до выхода въ долину лишенъ воды, топлива и кормовъ. На долину же недостатка во всѣхъ трехъ предметахъ нѣтъ.

Вода на ночлегѣ хорошаго качества. Фуражъ можно достать въ селеніи и въ окрестностяхъ.

Сел. Кушъ - тамъ 25
(птичій ночлегъ)

Отъ сел. Кушъ-тамъ дорога идетъ по мѣстности пустынной, и только въ 22 верстахъ отъ ночлега

Верстъ.

- втягивается въ культурную часть, принадлежащую Байскому округу; тѣмъ не менѣе дорога на всемъ переходѣ прекрасная. Встрѣчающіеся мосты устроены прочно изъ толстыхъ брусевъ и съ перилами. Топлива на переходѣ мало, а воды много. Городъ Бай очень малъ, въ немъ двое воротъ, которыя соединяются одною почти прямою улицею. Стѣна восточной части города оканчивается обрывомъ, по верху котораго скучены сакли.
- Гор. Бай 30 Изъ Бая дорога идетъ по мѣстности рѣдко населенной. Вплоть до Сайрама путь содержится отлично. Вода по дорогѣ попадаетъ часто; въ Сайрамѣ вода изъ ключей. Топливо на ночлегѣ можно достать въ селеніи.
- Сел. Сайрамъ 28 По выходѣ изъ Сайрама культурный оазисъ кончается и дорога всступаетъ въ солонцеватую степь. На 11 верстѣ дорога вступаетъ въ долину р. Кизыль-су, гдѣ она обсажена деревьями и сопровождается прекрасно обработанными полями. Рѣка Кизыль-су недалеко отъ сел. Кизыль сливается съ р. Музартъ и вмѣстѣ текутъ въ Лобъ-норъ. Сел. Кизыль имѣетъ до 200 дворовъ, разбросанныхъ на большомъ разстояніи. Дорога на всемъ пути хорошая. Топливо—колючка.
- Сел. Кизыль 14 Вода на ночлегѣ изъ р. Кизыль-су и ключей. Отъ сел. Кизыля дорога идетъ по пустынной мѣстности; она очень хороша; грунтъ хрящеватый. Воды на всемъ пути нѣтъ; въ рабатѣ на ночлегѣ вода тоже нѣтъ; ее привозятъ на ишакахъ за 8 верстѣ изъ Кизыль-су. Топлива мало. Фуражъ привозится изъ гор. Кучи.
- Рабатъ Давана 25 Изъ Давана дорога вскорѣ вступаетъ въ ущелье, которое мѣстами очень узко и легко можетъ быть защищено. Тѣмъ не менѣе дорога на всемъ переходѣ прекрасная и на разстояніи 22 верстѣ отъ Давана идетъ по убитому хрящу. Топлива на пути нѣтъ, кромѣ нѣсколькихъ туграковъ. Вода, попадающаяся въ ущельи, горькосоленая. Сады кучинскіе начинаются въ 3-хъ верстахъ отъ города.
- Гор. Куча 23 Отъ Кучи дорога проходитъ черезъ нѣсколько селеній, изъ которыхъ нѣкоторыя значительны. Дорога на всемъ пути хорошая. Вода на ночлегѣ изъ арыка. Въ сел. Яка-арыкъ до 200 дворовъ.
- Сел. Яка-арыкъ 29 Отъ сел. Яка-арыкъ дорога проходитъ кустами гребенщина, кужюка и колючки. Дорога прекрасная. Воды и корму нѣтъ. На ночлегѣ вода солоноватая. Въ сел. Янги-абатъ, около 30 дворовъ.
- Сел. Янги-абатъ 41 Отъ сел. Янги-абата характеръ дороги прежній. Она также хороша. Топлива много. Корму въ сел. Бугуръ можно достать много. Вода хорошаго качества. Въ сел. Бугуръ около 60 дворовъ.
- Сел. Бугуръ 32 Отъ Бугура до рукава Динаръ-сай (3 версты) дорога идетъ бугурскими садами, а далѣе по мѣстности не населенной. Дорога прекрасная. Топлива на второй половинѣ пути много. Вода на ночлегѣ хороша, а на пути въ двухъ оврагахъ соленая. Въ сел. Янгисаръ считается до 200 домовъ.
- Сел. Янгисаръ 30 Отъ Янги-сара дорога идетъ по мѣстности, поросшей зарослями туграковъ, либо гребенщикомъ, а мѣстами камышемъ. Дорога на всемъ пути хорошая, только

Версть.

		очень пыльная. Вода на пути и въ селеніи Чадырѣ хорошаго качества. Топлива много. Въ сел. Чадырѣ около 90 дворовъ.
Сел. Чадырѣ	22	Изъ сел. Чадырѣ дорога три версты идетъ пашнями. Далѣе начинается густой туграковый лѣсъ, въ которомъ растеть еще гребенщикъ и джида. Въ 7 верстахъ дорога идетъ по опушкѣ лѣса, имѣя его въправѣ. Грунтъ дороги солонцеватый, мѣстами хрящеватый. Дорога хорошая. Весною есть трава. Вода на ночлегѣ берется изъ колодцевъ, но лошадей водятъ поить на рѣчку Ишма.
Сел. Ишма	15	Дорога идетъ сперва по опушкѣ, а потомъ среди туграковаго лѣса. Въ 19 верстахъ туграки кончаются, мѣстность становится изрытою промоинами и покрыта колючкою съ рѣдкими кустами гребенщика. Въ 23½ верст. дорога проходить снова по туграковой площади шириною около 2-хъ верстѣ. Дорога хороша. Топлива много. Вода изъ ручья Чарчи (на ночлегѣ) хорошаго качества. Въ сел. Чарчи 22 двора.
Сел. Чарчи	28	Отъ Чарчи дорога идетъ то хрящеватымъ, то солонцеватымъ грунтомъ, она на всемъ пути превосходная. Топлива много. Вода въ сел. Дурбинѣ изъ большаго арыка, идущаго изъ гор. Курля и вымерзающаго зимою, такъ что жители колютъ ледъ. Корму на пути нѣтъ, въ селеніи же его можно достать.
Сел. Дурбинѣ	40	Отъ сел. Дурбинѣ дорога проходитъ вдоль самой подошвы горъ, тянущихся слѣва; справа видѣются селенія, которыя въ 12 верстахъ сливаются съ курляинскими садами. За полверсты до города лежитъ крѣпость съ двумя стѣнами, квадратнаго начертанія. Сторона квадрата около 160 саж. При въѣздѣ въ городъ прочный мостъ черезъ многоводную рѣку Хайдынъ-куа.
Городъ Курля	16	Городъ имѣетъ форму 4-хъугольника; въ немъ двое воротъ: сѣверные и южные, соединяющіеся между собою прямою и широкою улицей, длиною около 400 саж. Лавокъ и караванъ-сараявъ немного. Старыхъ построекъ мало. Городская стѣна недавно ремонтирована и очень чисто содержится.
Итого	490	

МАРШРУТЪ

отъ гор. Курля до крѣпости Карашара.

(По Вилькинсу, прошедшему въ 1877 году).

Г. Курля.

Въ 3-хъ верстахъ къ с. з. отъ Курля дорога пере-сѣкаетъ отлогую гряду Башъ-эгинъ-тау; отсюда грунтъ дороги становится каменистымъ и по спускѣ дорога выходитъ на р. Хайдынъ-куа, разбивающуюся на рукава и поросшую по берегамъ камышемъ, тополемъ, таломъ и саксауломъ. Стѣдуя правымъ берегомъ рѣки, дорога вскорѣ идетъ карнизомъ весьма широкимъ и прекрасно разработаннымъ. Черезъ часъ ѣзды дорогу запирали укрѣпленные ворота; а шагахъ во ста далѣе находились другіе такіе же ворота, при которыхъ имѣется дворикъ съ тремя ничтожными саклями. Изъ этого дворика ведетъ деревянный мостъ на противоположный берегъ рѣки.

Версть.

Длина моста 33 шага; за мостом на берегу расположенъ посело́къ Курутъ съ небольшою тополевою рощею.

За воротами ущелье становится уже и только мѣстами расширяется. Въ 35 минутахъ ѣзды отъ воротъ Курутскихъ (Курутъ-дарваза) приходится снова проходить черезъ ворота Башъ-эгинъ-уртангъ. Здѣсь имѣется маленькое укрѣпленіе. Въ 10 минутахъ ѣзды отъ Башъ-эгинъ-уртангъ, влѣво отъ дороги выходить наружу залежи каменнаго угля. За конями вскорѣ горы оканчиваются. Рѣка у выхода изъ горъ заворачиваетъ приблизительно подъ угломъ въ 30° къ востоку и принимаетъ степной характеръ. Дорога также становится солонцеватою; по сторонамъ дороги видны барханы, покрытые гребенщикомъ.

На 23-й верстѣ отъ Курля у дороги стоятъ рабать на родникѣ Шошъ-булакъ *). Отсюда въ нѣсколькихъ верстахъ вправо видны громадные, сплошныя заросли камыша.

За Шошъ-булакомъ вскорѣ встрѣчается чій; на 31 верстѣ отъ Курля расположенъ кишл. Данъ-за съ маленькаго крѣпостцею. Жители селенія суть калмыки и занимаются хлѣбонашествомъ.

За селеніемъ дорога проходить по мѣстности совершенно ровной, плоской, поросшей чиемъ. Въ 4 верстахъ отъ сел. находится мазаръ съ тѣнистымъ садомъ изъ тополей. На 7-й верстѣ отъ Данъ-за путь пересекается большимъ арыкомъ Холъ съ рощей туграковъ. За арыкомъ дорога выходитъ на р. верхній Хайдынкуа, на противоположной сторонѣ которой расположена большая крѣпость Карашаръ и маленькое поселеніе при ней.

Кр. Карашаръ

41

Переправа черезъ рѣку зимою производится по льду, а лѣтомъ на каюкахъ. Ширина рѣки 480 шаговъ, но выше и ниже города рѣка на половину уже.

Карашаръ маленькое поселеніе, незаслуживающее названія города; въ немъ всего одна улица, идущая почти прямо съ с. на ю., около 200 саж. длиною. Настоящаго базара нѣтъ, хотя и существуетъ нѣсколько грязныхъ и бѣдныхъ лавченокъ. Ни русскихъ, на англійскихъ товаровъ въ нихъ не было. Населеніе Карашара состоитъ исключительно изъ калмыковъ. Пшеница здѣсь стоитъ 2 тенги за одинъ чайрыкъ; пшеничная мука 12 пулъ за одинъ джипъ, рисъ—16—18 пулъ за джипъ; ячмень и маисъ 1—2 тенги за чайрыкъ; баранъ отъ 30 до 40 тенегъ; баранье мясо—22 тенги за джипъ; топливо (ишачій вьюкъ) отъ 1 тенги до 60 пулъ.

Въ городѣ и окрестностяхъ считается до 250 дворовъ, слѣдов. около 1500—1600 душъ. Есть двѣ мечети, одинъ караванъ-сарай и начальная школа. Въ нѣкоторомъ разстояніи отъ с. конца улицы расположена четырехугольная крѣпость, имѣющая не менѣе 150 саж. въ фасѣ, обращенномъ къ городу. Къ сѣверу отъ города тянется непрерывный рядъ садовъ и разрушенныхъ селеній, покинутыхъ во время дунганскаго погрома.

* Шошъ по калмыцки значитъ кабанъ.

АРАЛЬСКАЯ ФЛОТИЛІЯ.

Цѣль учрежденія Аральскій флотиліи.—Трудности плаванія по Сыру.—Раздѣленіе рѣки на участки.—Цѣны за перевозку грузовъ на судахъ флотиліи.—Маршрутъ р. Сыръ-дарьи.—Подвижной составъ флотиліи въ 1877 году.—Вооруженіе судовъ.—Личный составъ.—Дѣятельность судовъ флотиліи въ періодъ отъ 1865 по 1878 годъ.—Содержаніе флотиліи.—Таблица расхода пароходами топлива и пр.—Вопросъ о передачѣ флотиліи въ частныя руки.—Снабженіе топливомъ.—Расчистка протока Кара-узьякъ.—Вопросъ объ упраздненіи казенной флотиліи на Сыръ-дарьѣ.

Казенное пароходство на Сыръ-дарьѣ основано въ 1853 г., когда были спущены въ укрѣпленіи Раимъ два первые парохода «Перовскій» въ 40 силъ и паровой баркасъ «Обручевъ» въ 12 силъ. Цѣль учрежденія пароходства на Сыръ-дарьѣ была чисто военная, а именно: желаніе препятствовать хивинцамъ переправляться черезъ р. Сыръ и грабить нашихъ киргизовъ. Предполагалось, что быстрота движенія парохода, съ посаженнымъ на него отрядомъ, и эффектъ, производимый движущимся пароходомъ на воображеніе полудикарей, считавшихъ его дѣвольскимъ навожденіемъ, могли держать хищниковъ въ спасительномъ страхѣ. Въ случаѣ предполагавшагося тогда движенія къ Хивѣ, пароходы могли подвозить войсковыя тяжести и подкрѣпленія. Въ виду этой послѣдней цѣли, пароходъ Перовскій сдѣланъ былъ съ подвижными килемъ, для того, чтобы онъ могъ плавать въ открытомъ (Аральскомъ) морѣ. Нѣкоторыя существенныя неудачи въ конструціи пароходовъ побудили въ 1862 г. спустить два новые парохода: «Араль» въ 40 силъ и «Сыръ-Дарью» въ 20 силъ; но и эти пароходы оказались также неудачными. Главный недостатокъ ихъ заключался въ слабосильности и въ томъ, что они глубоко сидѣли въ водѣ. Въ виду этихъ обстоятельствъ, былъ заказанъ у бель-

гійскаго общества Кокериль новый, 70-силный пароходъ, названный «Самаркандомъ» и спущенный въ 1869 г. Пароходъ этотъ оказался довольно удовлетворительнымъ.

Пароходство на Сыръ-дарьѣ чрезвычайно затруднительно, вслѣдствіе особыхъ свойствъ этой рѣки, а именно: извилистости, быстроты теченія, достигающей мѣстами до 7—8 верстъ въ часъ и неустойчивости фарватера. Но всего вреднѣе на развитіе нашего пароходства по Сыру сказывалось и будетъ сказываться мелководіе Джаманъ-дарьи. Этотъ участокъ рѣки (болѣе двухъ сотъ верстъ длиною) разбивается ее на части, сообщеніе между которыми возможно только въ періодъ половодія (въ іюнѣ и іюлѣ мѣсяцахъ) срокомъ отъ 6 до 3 недѣль, когда вода въ Джаманъ-дарьѣ стоитъ фута на три. Въ обыкновенное же время высота воды въ ней около одного фута. Слѣдовательно, пароходамъ, находящимся въ верхней части рѣки, никакъ нельзя попасть въ нижнюю, и на-оборотъ. Въ виду этихъ обстоятельствъ, плаваніе по Сыръ-дарьѣ раздѣлено, сообразно свойствамъ рѣки, на три участка:

1) Отъ Казалинска до форта № 2-го; 2) Отъ форта Перовскій до Чиназа и 3) промежуточный участокъ отъ форта № 2-й до форта Перовскій. Въ 1872 году былъ спущенъ новый пароходъ «Ташкентъ» въ 35 силъ, сдѣланный на Камско-воткинскомъ заводѣ, нарочно для Джаманъ-дарьи. Этотъ пароходъ, по расчету, долженъ былъ сидѣть въ водѣ съ полною нагрузкою на полтора фута и служить связью между верхнимъ и нижнимъ пароходствами. Къ сожалѣнію, навигація 1872-го и послѣдующихъ годовъ обнаружила, что пароходъ этотъ сѣлъ гораздо глубже, чѣмъ рассчитывали.

Разбитіе пароходства на участки имѣетъ ту хорошую сторону, что, послѣ вскрытія рѣки, верхніе пароходы могутъ начать навигацію раньше, чѣмъ нижніе, но, съ другой стороны, частая перегрузка замедляетъ движеніе судовъ, независимо отъ другихъ неблагопріятныхъ условий, о которыхъ сказано выше.

Скорость движенія судовъ Аральской флотиліи различна и зависитъ отъ разныхъ обстоятельствъ. Разстояніе внизъ отъ Чиназа до форта Перовскаго пароходы проходятъ отъ 8-ми до 14-ти дней (*), тогда какъ это же разстояніе вверхъ они проходятъ отъ 12 до 20

(*) Надо замѣтить что сыръ-дарьинскіе пароходы по ночамъ не ходятъ.

дней. Между фортами № 1 (Казалою) и № 2-й пароходы ходят вверхъ отъ 3-хъ до 6-ти дней, а внизъ отъ 2-хъ до 3-хъ дней. Въ такіе же сроки прохѣдится и разстояніе между фортами № 2-й и Перовскій, по Джаманъ-дарьѣ. Разсчитать время, въ которое можно достигъ на пароходахъ изъ Чиназа до Казалы, совершенно невозможно, такъ какъ связи между прибытіемъ и отправленіемъ пароходовъ на различныхъ участкахъ рѣки не существуетъ.

Число дѣлаемыхъ судами рейсовъ въ каждомъ участкѣ также не можетъ быть подведено подъ опредѣленную цифру.

Стать на мель для сыръ-дарьинскихъ пароходовъ дѣло обыкновенное, причемъ сидѣть на мели приходится довольно продолжительное время. Прислуга, стаскивая пароходъ съ мели, сильно утомляется.

Вообще же плаваніе на пароходахъ Аральской флотиліи весьма медленно, и немногіе изъ частныхъ лицъ рѣшаются изъ Чиназа ѣхать въ Казалу, или обратно, водою.

Все назначеніе флотиліи состоитъ въ перевозкѣ казенныхъ грузовъ между фортами по Сыръ-дарьѣ, отъ форта № 1-го до Чиназа. Выше Чиназа пароходы уже не ходятъ, такъ какъ у Бигавата начинаются пороги, препятствующіе пароходамъ доходить до Ходжента. Кромѣ казенныхъ грузовъ, Аральская флотилія перевозитъ и людей, по преимуществу партіи молодыхъ солдатъ, идущихъ на укомплектованіе войскъ округа, солдатокъ съ дѣтьми, слѣдующихъ въ округъ къ мужьямъ, также партіи запасныхъ нижнихъ чиновъ, уходящихъ на родину. Быстрота для движенія молодыхъ солдатъ, солдатскихъ женъ и дѣтей не составляетъ существеннаго условія, тогда какъ удобство при сбереженіи силъ людей, не привыкшихъ къ трудному степному походу, дѣйствуетъ на нихъ благотворно.

Частныя лица перевозятся на судахъ флотиліи, на основаніи приказа по округу отъ 26 марта 1868 года за № 72, бесплатно. Для перевозки грузовъ флотилія имѣетъ 9 баржъ, поднимающихъ вмѣстѣ 55½ тысячъ пудовъ. Казенные грузы прибываютъ изъ Оренбурга въ Казалинскъ на подводахъ, либо по преимуществу на верблюдахъ, и отъ Казалинска они уже развозятся флотиліею по фортамъ. На основанію приказа по округу, отъ 10-го марта, 1869 г. № 81, за перевозку грузовъ взимается:

ОТЪ КАКОГО ПУНКТА.	Д О						
	Форт. № 1.	Форт. № 2.	Ф. Перовск.	Джулекъ.	Учъ ка-юкъ *).	Арысь.	Чиназъ
	копѣекъ съ пуда.						
Форта № 1.	—	5	11	15	22	25	35
Форта № 2.	5	—	6	10	17	20	30
Ф. Перовскій	10	5	—	4	11	14	24
Джулека	12	7	2	—	7	10	20
ур. Учъ-Каюка	18	13	8	6	—	3	13
Устья Арыса	20	15	10	8	2	—	10
Чиназа	25	20	15	13	7	5	—

МАРШРУТЪ РѢКИ СЫРЪ-ДАРЬИ.

ПРИСТАНИ.	Разстояніе по рѣкѣ.			ВРЕМЯ НАВИГАЦІИ
	Между прист.	Отъ Форта № 1.	Отъ Форт. Перовск.	
Фортъ № 1	265		525	Между фортомъ № 1-й и фортомъ № 2-й навигація продолжается съ 25 марта по 20 октября
Фортъ № 2	260	265	260	Между фортомъ № 2 и Перовскимъ (по Джаманъ-дарь) между 25 марта и серединою сентября.
Фор. Перовскій	175	525		Между фортомъ Перовскимъ и укр. Чиназъ навигація продолжается отъ половины марта до конца октября.
Укр. Джулекъ	332	700	175	Слѣдовательно навигаціонный періодъ равенъ 7 ¹ / ₂ мѣсяцамъ.
Ур. Учъ-каюкъ	130	1032	507	
Р. Арысь	482	1162	637	
Укр. Чиназъ		1644	1119	

*) Учъ-каюкъ значитъ «три лодки». Это урочище, гдѣ совершается переправа черезъ Сыръ-дарью киргизами на одномъ изъ желѣзныхъ паромовъ, переданныхъ флотиліею Туркестанскому Уѣздному Начальнику, лежитъ на высотѣ города Туркестана, верстахъ въ 40 къ западу.

Подвижной состав Аральской флотилии въ 1878 году былъ слѣдующій:

НАИМЕНОВАНИЕ СУДОВЪ.	СПЕЦІАЛЬНОЕ НАЗНАЧЕНІЕ СУДНА.	Изъ какого матеріала построено.	Гдѣ было построено.
Пароходъ «Самаркандъ» въ 70 силъ.	Буксирный.	Желѣзный.	Въ Бельгіи, на заводѣ Кокериль.
Пароходъ «Перовскій» въ 40 силъ.	Буксирный.	Желѣзный.	Въ Швеціи, на Мутальскомъ зав.
Пароходъ «Араль» въ 40 силъ.	Буксирный.	{ Изъ цинкованнаго желѣза.	{ Въ Англіи, на Виндзорскомъ зав.
Пароходъ «Сырдарья» въ 20 силъ.	Буксирный.	{ Изъ цинкованнаго желѣза.	{ Въ Англіи, на Виндзорскомъ заводѣ.
Пароходъ «Ташкентъ» въ 35 с.	Буксирный.	Желѣзный.	На Камско-воткинскомъ заводѣ.
Паровой баркасъ «Обручевъ» въ 12 силъ.	Буксировать по рѣкѣ, по случаю быстрого теченія, не въ состояніи, по малосильности, но можетъ плавать и буксировать суда на тихой водѣ.	Желѣзный.	Въ Швеціи, на Мутальскомъ зав.
Баржа: № 1-й . . .	{ Грузовыя, поднимающія грузу до 3,500 пудовъ каждая.	и	На Камско-воткинскомъ заводѣ.
» № 2-й . . .	{ Грузовая, поднимаетъ грузу до 4,000 п.	и	
» № 3-й . . .	{ Грузовыя, поднимающія грузу каждая до 7,500 пудовъ.	и	
» № 6-й . . .	{ Грузовыя, поднимающія грузу каждая до 8,000 пудовъ.	и	
» № 7-й . . .	{ Грузовыя, поднимающія грузу каждая до 8,000 пудовъ.	и	
» № 8-й . . .	{ Грузовая, поднимаетъ грузу до 11,500 пудовъ.	и	
» № 9-й . . .	{ Грузовая, поднимаетъ грузу до 2,000 пудовъ.	и	
» № 10-й . . .	{ Служать для переправы каравановъ черезъ рѣку и другія надобности. Грузу поднимается каждый по 1,500 пудовъ.	и	
» № 4-й . . .	{ Можетъ служить для переправы десанта и орудій черезъ рѣки, примѣрно грузу поднимаетъ до 200 пуд.	и	
3 парома		Изъ желобчатого жел. Желѣзные.	Въ Англіи, на Виндз. зав. На Камско-воткинскомъ заводѣ.
Малый паромъ «Кауфманка» изъ двухъ желѣзныхъ особаго рода понтоновыхъ лодокъ съ деревянною настилкою; каждая лодка состоитъ изъ 4-хъ частей.		Желѣзный.	Въ Казани-скѣ.

НАИМЕНОВАНИЕ СУДОВЪ.	СПЕЦИАЛЬНОЕ НАЗНАЧЕНИЕ.	Изъ какого матеріала построено.	Гдѣ было построено.
10 барказовъ. . .	Находятся въ распоряженіи комендантовъ и воинскихъ начальниковъ для надобностей фортвъ.	Желѣзные.	На Камсковоткинскомъ заводѣ.
Гребныхъ судовъ: 12 желѣзныхъ и 4 деревянныхъ.	Находятся при пароходахъ и баржахъ.		8 на Камсков. зав.; 4 системы Френсиса на Виндз. зав.
Гидравлическій пловучій докъ изъ двухъ частей.	По мелководію рѣки не употреблялся.	Изъ цинкованаго желѣза.	Въ Англіи, на Виндзорскомъ заводѣ.
2 паромъ изъ двухъ нижнихъ частей гидравл. плавучаго дока.	Могутъ служить для переправы каравановъ чрезъ рѣку.		
2 паромъ изъ четырехъ верхнихъ частей гидравл. пловучаго дока.			Передѣланы временно въ Казалинскѣ.

Пароходы и баржи Аральской флотиліи имѣютъ артиллерійское вооруженіе, которое состоитъ: изъ 4-хъ фунтовыхъ наръзныхъ пушекъ, $\frac{1}{4}$ пудовыхъ мѣдныхъ единороговъ, 6-ти фунтовыхъ мѣдныхъ карронадъ и 10-ти фунтовыхъ горныхъ единороговъ; всего 22 орудія.

Личный составъ Аральской флотиліи въ 1879 году былъ слѣдующій:

Штабъ, оберъ-офицеровъ и гражданскихъ чиновниковъ . . . 15
 Вольнонаемныхъ машинистовъ и мастеровыхъ . . . 15
 Нижнихъ чиновъ 597 *).

Нижніе чины вооружены 6-ти линейными винтовками, абордажными палашиами и револьверами о 6-ти зарядахъ, системы Кольта и Бланшара.

Аральская флотилія входитъ въ составъ военнаго флота только въ отношеніи личнаго состава чиновъ и состава судовъ; по хозяйственной же части зависитъ отъ Военнаго министерства.

Флотилія управляется на основаніи положенія 18 іюня 1866 года и многія несовершенства въ хозяйственномъ управленіи флотиліи по-

*) Изъ нихъ штатныхъ 322, прикомандированныхъ же изъ мѣстныхъ и линейныхъ батальоновъ округа — 275 человекъ

будили мѣстныя власти къ выработкѣ для флотиліи новаго положенія.

Главнѣйшія измѣненія состоятъ въ подробномъ означеніи всѣхъ видовъ довольствія, по морскимъ постановленіямъ, въ увеличеніи и точномъ опредѣленіи правъ начальника флотиліи, въ учрежденіи порта 2-го разряда въ фортѣ № 1-й, въ увеличеніи личнаго состава флотиліи до 600 чел., и пр.

Новое положеніе со штатами объ Аральской флотиліи, Высочайше утверждено 26 января 1880 года, о чемъ объявлено въ приказѣ по военному вѣдомству отъ 24 февраля, № 49.

Дѣятельность судовъ Аральской флотиліи съ 1865-го года выражалась въ слѣдующемъ:

	перевезено груза *)	пассажировъ.
Въ 1865 году	94,910	1,208
» 1866 »	96,315	1,761
» 1867 »	168,729	2,328
» 1868 »	118,726	3,558
» 1869 »	163,570	2,412
» 1870 »	160,343	2,347
» 1871 »	71,985	1,658
» 1872 *	91,115	615
» 1873 »	146,371	1,710
» 1874 »	182,351	4,480
» 1875 »	120,431	1,343
» 1876 »	98,062	1,756
» 1877 »	99,018	1,713
» 1878 »	35,506	682

Въ навигацію 1871 и 1872 годовъ перевезено Аральскою флотиліею грузовъ гораздо менѣе противу предъидущихъ годовъ, по той причинѣ, что пароходы дѣлали нѣсколько рейсовъ съ порожними баржами, по неимѣнію въ фортахъ грузовъ. Необходимо замѣтить, что снабженіе военными грузами Туркестанскаго округа зависитъ отъ оренбургскаго вѣдомства, по распоряженію котораго таковыя отправляются сухопутно въ фортъ № 1-й. Позднее прибытіе ихъ въ этотъ фортъ естественнымъ образомъ влияетъ на перевозку на судахъ. Въ

*) Почти всѣ перевезенные грузы—казенные. Количество частныхъ грузовъ, перевозимыхъ флотиліею, сравнительно ничтожно.

1871 году грузы изъ Оренбурга стали подходить въ фортъ № 1-й только послѣ 10-го іюля, т. е. когда уровень воды началъ понемногу понижаться и когда уже половина навигаціоннаго времени прошла.

Въ 1878 году перевозка казенныхъ грузовъ и пассажировъ была незначительна вслѣдствіе сосредоточенія войскъ подъ Джамомъ.

Содержаніе Аральской флотиліи правительству стоитъ въ годъ около 123,000 р. сер. Если изъ этой цифры исключить ту сумму, во что бы обошлась перевозка казенныхъ грузовъ сухопутно на верблюдахъ, по найму, сумму равняющуюся въ 1877 году до 53,000 руб., то ежегодная стоимость Аральской флотиліи обойдется въ 70,000 руб.

Расходъ пароходами топлива, деревяннаго масла и сала, съ указаніемъ стоимости этихъ предметовъ въ навигацію 1878 года усматривается изъ прилагаемой таблицы.

Трудность плаванія по Сыру и многія несовершенства флотиліи склоняли одно время мѣстныя власти къ тому, чтобы передать ее въ частныя руки. Въ концѣ 1869 г. двумя членами товарищества «Лебедь» былъ составленъ проектъ учрежденія акціонернаго общества, имѣющаго цѣлью устройство правильныхъ сообщеній Россіи съ Туркестанскимъ краемъ, причемъ предлагались условія для передачи Аральской флотиліи въ вѣдѣніе компаніи. Условія эти найдены были для казны выгодными, но въ тоже самое время агентъ, присланный товариществомъ «Лебедь» въ Туркестанскій край для изученія вопроса о Сыръ-дарьинскомъ пароходствѣ на мѣстѣ, нашелъ, что пароходство на чисто коммерческихъ основаніяхъ по Сыру, въ виду незначительнаго количества перевозимыхъ водою товаровъ, дѣло невозможное, почему и вопросъ о передачѣ Аральской флотиліи въ частныя руки былъ оставленъ.

Къ числу затрудненій, испытываемыхъ Аральскою флотиліею, нельзя не причислить еще и снабженіе ея топливомъ.

Для плаванія судовъ отъ устья рѣки Сыръ до Учъ-каюка, т. е. болѣе чѣмъ на 1100 верстъ, заготавливается, подряднымъ способомъ, саксауль, стоимость котораго по станціямъ отъ форта № 1-й до форта Перовскій обходится около 10 копѣекъ, а отъ форта Перовскій и выше до 4 коп. пудъ. Склады распределяются по берегу Сыръ-дарьи, на пароходныхъ станціяхъ, въ разстояніи среднимъ числомъ 50 верстъ одна отъ другой (всего 23 саксауловыхъ станцій). Не говоря уже о томъ, что истребленіе саксауловаго лѣса

ТАБЛИЦА,

показывающая расходъ на судахъ Аральской Флотиліи топлива, деревяннаго масла и сала, съ опредѣленіемъ и стоимости всего израсходованнаго въ продолженіи навигаціи.

НАИМЕНОВАНИЕ СУДОВЪ.	Пройденное число верстъ.	Число раз- водокъ.	Число ходо- выхъ часовъ.	Число часовъ поддержк паровъ.	Израсходо- вано топлива пудовъ.	На сумму.		Израсходо- вано дере- вяннаго масла.			На сумму.		Израсхо- довано сала.			На сумму.		Всего израс- ходовано на сумму.		Стопимость материаловъ въ заготовле- ніи.	За пудъ.		
						Р.	К.	П.	Ф.	З.	Р.	К.	П.	Ф.	З.	Р.	К.	Р.	К.		Р.	К.	Р.
Пароходы.							(*)																
Самаркандъ	2,714	53	63	536	22,335	2,266	30	13	34	24	169	72 ³ / ₄	10	15	—	51	87 ¹ / ₂	2,487	90 ¹ / ₄	Топливо.			
Араль	7,756	130	209 ¹ / ₄	1,697	72,345	4,358	25	11	11	58	138	30 ¹ / ₄	10	17	78	52	22 ¹ / ₂	4,548	77 ³ / ₄	Ниже Каза- линска . . .	—	12	
Ташкентъ	8,424	186	102	2,094	93,480	6,756	2 ¹ / ₂	21	26	4	266	22 ¹ / ₂	31	4	32	155	54	7,176	79	Въ Казалин- скѣ и на- всѣхъ скла- дахъ до фор- та №2-й вкл.	—	10	
Сырѣ-Дарья	4,024	83	58 ¹ / ₂	1,097 ¹ / ₂	31,913	2,725	52	7	8	30	88	29 ¹ / ₂	5	29	59	28	70	2,842	51 ¹ / ₂	Отъ форта №2-й до Учъ- кадка . . .	—	4 ¹ / ₂	
Перовскій	5,200	100	128	1,197	60,210	5,119	22	14	23	64	178	74 ³ / ₄	12	23	32	62	91 ¹ / ₂	5,360	83 ¹ / ₄	На Учъ-Кад- кѣ и до склада на р. Арнсь включит. . .	—	7	
Паровой барказъ Обручевъ					15,500	1,245	45											1,245	45	Выше рѣки Арнсь до Чиназа вкл. Въ Аму-дар. отдѣль. . .	—	9	
Баржи: № 1-й, 3, 4, 6, 7, 8, 9, и 10-й. . .																				Масло дерев. Сало говяжье.	12	25	
	28,118	502	560 ³ / ₄	6,671 ¹ / ₂	295,333	22,470	76 ¹ / ₂	68	23	84	840	29 ³ / ₄	70	10	10	351	25 ¹ / ₂	23,662	31 ³ / ₄		5	—	

Примѣчаніе. (*) Въ сумму стоимости топлива и его количества, израсходованнаго пароходомъ Самаркандъ, не вошло употребленное на рейсъ отъ Петро-Александровска до Ходжа-Салара и обратно, въ количествѣ 15,389 пудовъ, по неизвѣстности заготовительныхъ цѣнъ.

вдоль Сыръ-дарьи причиняетъ оголеніе степей и тѣмъ лишаетъ пріюта кочевниковъ на зиму, самый способъ поставки саксаула чрезвычайно затруднителенъ, вслѣдствіе невозможности оберегать склады. Склады сгораютъ или растаскиваются, и тогда пароходы должны останавливаться и команда выходить на берегъ, чтобы промыслить себѣ топливо.

Отъ Учъ-каюка до Чиназа поставляется либо каменный уголь, по 6 станціямъ въ разстояніи верстъ 120 одна отъ другой; либо древесное топливо (на 11 станціяхъ, на разстояніи 60 верстъ одна отъ другой); пудъ каменнаго угля обходится казнѣ около 32 коп., а сажень однополѣнныхъ дровъ, вѣсомъ до 40 пудовъ, отъ 10 до 12 рублей.

Аральская флотилія быть можетъ и окупилась бы своею стоимостью казнѣ, если бы могла перевозить большее число частныхъ грузовъ. Къ сожалѣнію, частныя лица избѣгаютъ перевозить свои грузы на пароходахъ Аральской флотиліи, въ виду медленности ихъ движенія и тѣхъ затрудненій, какія причиняетъ участокъ Джаманъ-дарья. Пароходство по Сыру несомнѣнно улучшилось бы, еслибъ можно было углубить злополучный участокъ. До сихъ поръ было много попытокъ къ увеличенію уровня воды въ Джаманъ-дарьѣ, но всѣ онѣ не привели ровно ни къ чему, да врядъ ли когда приведутъ и въ будущемъ. Всѣ работы по улучшенію Джаманъ-дарьи основывались на бросающемся съ перваго раза въ глаза направленіи покатости низоваго бассейна Сыръ-дарьи. Замѣчали, что это направленіе, опредѣляемое теченіемъ рукавовъ Сыра: Джаны-дарьи и Куванъ-дарьи, идетъ отъ сѣверо-востока къ юго-западу. На Джаманъ-дарью смотрѣли, тоже какъ на рукавъ, образовавшійся совершенно такимъ же путемъ, какъ и только что названные протоки. Легкость, съ какою киргизы давали начало всѣмъ этимъ рукавамъ, породила мысль, что достаточно прокопать незначительную канаву, соединяющую верхнюю часть рѣки съ нижнею, чтобы вода устремилась въ нее и размыла до требуемыхъ размѣровъ, увеличивъ въ то же время и массу водъ въ Джаманъ-дарьѣ. На это рассчитывали при прорытіи канала Китканъ-су, надѣясь перелить воды Кара-узьяка въ Джамакъ-дарью; тоже самое имѣли въ виду и при прорытіи канала у Кубасскаго поста. На дѣлѣ вышло, что вода не имѣла вовсе никакого желанія устремляться въ прорытое для нея русло, и Джаманъ-дарья, какъ будто на—перекорь, съ каждымъ годомъ становилась мельче и мельче. Быстрое обмелѣніе и

даже высыханіе лѣвыхъ рукавовъ Сыра, замѣчаемое даже на свѣжей памяти людей, видѣвшихъ рѣку въ недавнее время, ясно указываетъ, что съ нею совершаются какія-то метаморфозы. Извѣстный ученый нашъ, покойный академикъ Беръ, въ двухъ прекрасныхъ статьяхъ своихъ, напечатанныхъ въ «Морскомъ Сборникѣ» (за 1857 годъ, № 1-й и 1858 годъ, № 5) подъ заглавіемъ «О причинахъ, почему у нашихъ рѣкъ правый берегъ выше лѣваго» объясняетъ этотъ фактъ общимъ закономъ, выведеннымъ имъ для всѣхъ рѣкъ земнаго шара, закономъ, по которому всѣ рѣки, текущія не по параллели, должны отступать и дѣйствительно отступаютъ вправо — въ сѣверномъ полушаріи и влѣво — въ южномъ.

Законъ этотъ основанъ на боковой силѣ, уклоняющей рѣку, вслѣдствіе вращенія земнаго шара, къ востоку и происходящей отъ неодинаковой скорости движенія различныхъ его точекъ. И такъ какъ эта боковая сила находится въ пропорціональной зависимости отъ косинуса широты (или, что все равно, отъ радіуса параллели), то ясно, что уклоненіе рѣкъ русскихъ, какъ лежащихъ подъ большими широтами, происходитъ замѣтнѣе. Соглашаясь съ мнѣніемъ славнаго ученаго, относительно вліянія боковой силы на отклоненіе Сыра вправо, нельзя не замѣтить, что тутъ дѣйствуютъ, кромѣ того, еще и другія причины, притомъ едва ли не сильнѣе: причины эти геологическія. По теоріи Бера, отклоненіе рѣкъ находится въ зависимости отъ направленія ихъ относительно меридіана; такъ, когда рѣка пересѣкаетъ меридіанъ подъ угломъ 45° , то уклоняющая сила уменьшается на половину. Но, говоря вообще, послѣдняя дѣйствуетъ весьма медленно, оказывая замѣтное вліяніе только въ большіе промежутки лѣтъ. Направленіе Сыръ-дарьи въ ея низовьяхъ ближе подходитъ къ параллели, нежели къ меридіану, слѣдовательно уклоненіе ея должно было бы происходить весьма слабо. А между тѣмъ, въ дѣйствительности происходитъ на оборотъ. Быстрое отступленіе береговъ Аральскаго моря къ западу, ясно обнаруживающееся по свѣжести раковинъ, находимыхъ вдалекѣ отъ береговъ, быстрое высыханіе Джаны-дарьи, Кувань-дарьи, Дарьялыка, частыя землетрясенія, происходящія въ бассейнѣ Сыра и обусловливаемые близостью снѣговыхъ хребтовъ, дающихъ ему начало, все это указываетъ на дѣйствіе подземныхъ, вулканическихъ силъ, поднимающихъ пространство къ югу отъ Сыра и, такъ сказать, гонящихъ рѣку къ сѣверу. Здѣсь, вѣроятно, дѣй-

ствуютъ тѣ же силы, какія поднимаютъ полуостровъ Скандинавскій, берега Чили, и т. д., и о степени ихъ напряженія можно судить по чрезвычайной скорости отступленія рѣки вправо. Форты № 1-й и Перовскій, выстроенные на правомъ ея берегу въ весьма недавнее время, теперь совершенно подмыты и имъ грозитъ серьезная опасность, для устраненія которой принимаются необходимыя мѣры.

Такимъ образомъ и космическія, и геологическія причины соединились для того, чтобы отводить воды Сыра вправо и парализовать всякія искусственныя попытки для уклоненія его влѣво. По изслѣдованію Бера, правый рукавъ или протокъ рѣки (въ сѣверномъ полушаріи) всегда главный, лѣвый же постоянно мелѣетъ и высыхаетъ. Тоже самое происходитъ и здѣсь. Кара-узякъ составляетъ главное направленіе рѣки; заставлятъ течъ ее въ сторону, противоположную ея естественному стремленію, значило бы идти противъ космическихъ законовъ.

Вотъ основанія, по которымъ Джаманъ-дарью слѣдовало бы бросить, тѣмъ болѣе, что, кромѣ прорытія канала для возвышенія уровня воды ея понадобилось бы прорыть еще 24 перешейка у изгибовъ, что потребовало бы выемки земли на протяженіи около 14-ти верстъ, тогда какъ, съ другой стороны, основываясь на рекогносцировкахъ и планахъ работъ, сдѣланныхъ въ 1860 году полковникомъ Геннерихомъ, и на отчетѣ офицера, начальствовавшего экспедиціею въ 1864 г. для осмотра Кара-узяка, протяженіе тундристаго пространства, подлежащаго разработкѣ въ послѣднемъ, составляетъ только около пяти верстъ.

Такимъ образомъ въ настоящее время вопросъ о развитіи на Сырь-дарьѣ правильнаго и успѣшнаго пароходства сопряженъ съ вопросомъ о расчисткѣ Кара-узяка, — возьмется ли за эту работу казна или частное лицо.

Но въ настоящее время вырабатывается убѣжденіе въ бесполезности казеннаго пароходства по Сыру. Эта рѣка сдѣлалась теперь уже совершенно внутреннею рѣкою, почему и мотивы, побудившіе завести казенную флотилію на ней, больше не существуютъ.

Вся дѣятельность Аральской флотиліи должна быть перенесена на Аму-дарью, на ту новую пограничную черту, гдѣ, по изслѣдованіи рѣки, опыты укажутъ какія суда нужны для нея.

Имѣющіяся же нынѣ на Сыръ-Дарьѣ пароходы Аральской флотилии отчасти уже выслужили свой срокъ, отчасти выслуживаются. Суда эти, по мѣрѣ прихода въ полную негодность, должны будутъ упраздниться, а оставшіяся въ цѣлости, ко времени заведенія флотилии по Аму-дарьѣ, могутъ быть перенесены на эту послѣднюю для содѣйствія будущей Аму-дарьинской флотилии.

Съ іюля 1876 года пароходъ «Самаркандъ» съ баржею № 10-й поступилъ въ распоряженіе начальника Аму-дарьинскаго отдѣла съ тѣмъ, чтобы онъ служилъ для изслѣдованія фарватера Аму и изученія условій для навигаціи по этой рѣкѣ.

Въ теченіи послѣднихъ лѣтъ пароходъ этотъ изъ Петро-Александровска дѣйствительно предпринималъ нѣсколько экспедицій вверхъ и внизъ по рѣкѣ, по тѣмъ не менѣе вопросъ о способности рѣки Аму къ судоходству, а также и объ условіяхъ для развитія такового, остается пока открытымъ.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

<i>Стр. строка:</i>	<i>напечатано:</i>	<i>слѣдуетъ:</i>
1 2 снизу	114	112
2 17 „	Аулсата	Аулье-ата
3 6 сверху	заминска	задинска
16 14 снизу	средствахъ и цѣнахъ на оныя.	средствахъ.—
17 15 „	съ Туркестанта	съ Туркестана
18 13 „	было-бы	былъ-бы
19 18 сверху	разсыхаются:	разсыхаются;
— 19 „	разсыхаются	разпатываются
— 4 снизу	привязываются	придѣлываются
30 11 сверху	Тарь-тургай	Тарь-тугай
32 10 „	Укр Мерке.	Мерке.
34 3 снизу	Путь колесный.	Путь почтовый
51 9 „	дорота	дорога
58 8 „	справа	сперва
64 21 снизу	первому	перевалу
89 14 „	до Хпы	къ Хпы
93 12 „	въ 1872	въ 1873
94 2 и 3 сверху	черезъ ур. Тамды и Ари- станъ - белъ - кудукъ до Джизака	до Мынь-булака
104 10 „	итого 76	итого 407
111 9 „	ровная слегка,	ровная, слегка
148 13 снизу	въ ущ.	въ ущ.
160 3 „	туремцами	туземцами
178 3 сверху	хаджи-хакскому	Хаджи-хакскому
181 12 „	срезъ	черезъ
— 25 „	ущель	ущелья
187 1 снизу	Оставшіеся	Оставшееся
192 2 „	Висплаевки	Васильевки
196 15 сверху	гои съ Алаемъ	логи съ Алаемъ
201 15 „	по высотамъ	по высотамъ
230 12 снизу	р. Карегсташа	р. Керегеташа
232 22 сверху	круглымъ	крутымъ
240 16 снизу	въ укр.	къ укр.
258 14 „	подъ угломъ 45	подъ угломъ 45°
259 14 „	Кара узика,	Кара-узика,
260 1 сверху	Имѣющіеся	Имѣющіеся