

Свен Гедин

Тарим – Лоб-Нор. Тибет
Путешествие по Азии. 1899-1902
Г.

Москва
«Книга по Требованию»

УДК 93
ББК 63.3
С24

- Свен Гедин**
С24 Тарим – Лоб-Нор. Тибет: Путешествие по Азии. 1899-1902 г. / Свен Гедин – М.: Книга по Требованию, 2013. – 392 с.

ISBN 978-5-458-40702-1

Свен Гедин (1865 - 1952)— — выдающийся шведский путешественник и географ. В период 1886—1934 предпринял крупные экспедиции в Тибет и Среднюю Азию, благодаря которым были описаны многие исторические памятники и ландшафты, устранены многие «белые пятна» на карте мира. В одном лишь Тибете он нанёс на карту около 170 000 квадратных километров. «Более 30 лет он непрерывно трудился и создал для себя бессмертное имя в Анналах Географии. Его имя навсегда связано с решением одних из самых важных проблем географии Средней Азии: исследование Тарима, проблемы озера Лобнор, гидрографии Тибетских нагорий и многих других проблем в орографии Тибета и Восточного Туркестана» — писал о нем Ю. Н. Рерих. В данной книге изложены результаты исследований экспедиции Свена Гедина, предпринятой в бассейн реки Тарим и Тибет. 30 июля 1899 г. исследователь выехал из Оша в Кашгар. 13 декабря 1901 г. исследователь достиг Леха в Ладакхе. После короткой остановки в Индии Гедин возвратился в Лех и 5 апреля 1902г. двинулся на Кашгар через Каракорум. В Кашгар он прибыл 14 мая. Оттуда исследователь отправился в Анджижан, чтобы через Россию вернуться домой.

ISBN 978-5-458-40702-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2013

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2013

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	СТРАН.
I. Черезъ первый переваль материка и Кашгаръ до Яркендъ-Дарьи	5
II. Верфъ въ Лайлыкъ	11
III. На баркѣ по Тариму	19
IV. Отъ Кетеклыетъ-аяги до рѣки Аксу-дарьи	26
V. Наступленіе зимы	37
VI. Конецъ плаванія и устройство зимнихъ квартиръ	47
VII. Рекогносцировки. Визитъ француза	55
VIII. По пустынь Такла-маканъ	61
IX. Безконечная пустыня	66
X. Между забытыми могилами и высохшими рѣками	74
XI. Прибытіе бурятскихъ казаковъ въ Тура-салганъ-уй. Курукъ-тагъ и Курукъ-дарья.	82
XII. Страна дикаго верблюда	92
XIII. Бывшее мѣсто озера Лобъ-нора	97
XIV. Двадцать пять дней въ челнокѣ.	107
XV. Опасныя озерныя путешествія	114
XVI. Внизъ по Тариму.—Послѣднее путешествіе на баркѣ. .	119
XVII. Выступленіе въ Тибетъ	125
XVIII. Черезъ Чименъ-тагъ, Ара-тагъ и Калта-алаганъ къ верхнему Кумъ-Кулю	133
XIX. На высотѣ 5,000 метровъ надъ уровнемъ моря	141
XX. Продолжительное путешествіе по озеру	151
XXI. Черезъ бурныя озера и поднебесныя горы	158
XXII. Смерть Алдата. Убийственные перевалы	168
XXIII. Дома	175
XXIV. Черезъ шесть переваловъ. Два дня въ Аягъ-кумъ-кулъ. .	180
XXV. Къ Анамбаруинъ-голю.	190
XXVI. У монголовъ Сыртына и черезъ пустыню Гоби.	198

	СТРАН.
XXVII. По неизвѣстной странѣ въ поискахъ за водой	205
XXVIII. Развалины около древняго Лобъ-нора	210
XXIX. Нивелировка черезъ пустыню Лобъ. — Своевременная помощь	221
XXX. Кочующее озеро	225
XXXI. Приготовленія въ Чарахлыкѣ. — Судьба Исламъ-бая . .	229
XXXII. Черезъ горы сѣверной окраины къ Кумъ-кулю	236
XXXIII. Составъ каравана. Переходъ къ Арка-тагу	245
XXXIV. Во вьюгу черезъ Арка-тагъ. Плато Тибета	253
XXXV. Первые тибетцы.	261
XXXVI. Два тяжелыхъ перевала. — Ледяная долина. — Главная квартира. — Наше монгольское снаряженіе	267
XXXVII. Выступленіе въ Лхассу. Ночное нападеніе	275
XXXVIII. Первые кочевники. Опасный бродъ	283
XXXIX. Въ критическомъ положеніи	290
XL. Въ плѣну у тибетцевъ	297
XLI. Отступленіе подъ конвоемъ	307
XLII. Послѣдніе переходы до главной квартиры	315
XLIII. На югъ	319
XLIV. Тибетцы встрѣчаютъ насъ съ войскомъ. Посланные изъ Лхассы	327
XLV. Накцзонгъ-цзо и Тжаргутъ-цзо.	336
XLVI. На пути въ Ладакь	349
XLVII. Тяжелый путь	362
XVIII. Цзо-нгомбо	359
XLIX. Отъ Пангонгъ-цзо въ Лей	369
L. Домой черезъ монастырь Хемись	378

24 іюня 1899 года я покинулъ Стокгольмъ и отправился въ четвертое свое путешествіе по пескамъ и горамъ Азіи. Прекрасная погода и праздничный день только усиливали тоскливое чувство при прощаніи съ дорогими родными, провожавшими меня до парохода „Улеаборгъ“, который долженъ былъ черезъ нѣсколько минутъ уносить меня къ востоку. Этотъ день разставанія съ родиной и со всѣми близкими моему сердцу былъ для меня самымъ тяжелымъ днемъ изъ всего моего путешествія.

Снаряженіе мое, сравнительно съ прежними путешествіями, отличалось болѣею полнотою. Весь багажъ былъ распределенъ на 23 ящика, приспособленныхъ для конскихъ вьюковъ и вѣсилъ 1130 килограммовъ. Этотъ разъ я взялъ съ собой переносный универсальный теодолитъ Гильдебранда и три хронометра, которые и выдержали путешествіе отличнѣйшимъ образомъ. Затѣмъ у меня были полныя топографическое и метеорологическое снаряженія, состоявшія изъ самыхъ усовершенствованныхъ инструментовъ, и два прибора Арвидсона для измѣренія скорости теченія, а также 58 паръ разнаго рода очковъ; кромѣ того 10 ружей и 20 револьверовъ составляли мой арсеналь.

Особенно большую пользу принесла мнѣ англійская складная лодка изъ парусины, съ помощью которой я измѣрялъ

глубину тибетскихъ озеръ и изслѣдоваль ихъ жизнь и характеръ. Для фотографическихъ съемокъ у меня были четыре аппарата и болѣе 3000 свѣточувствительныхъ пластинокъ, составлявшихъ самую тяжелую часть снаряженія.

Затѣмъ, конечно, я взялъ съ собою множество мелкихъ предметовъ для раздачи туземцамъ, консервы и бібліотеку, состоявшую изъ Священнаго Писанія, справочно-научныхъ книгъ и коллекціи маршрутовъ, пройденныхъ моими предшественниками. Имѣя съ собою эти маршруты, я всегда могъ обходить мѣстности, уже извѣстныя другимъ изслѣдователямъ.

Его Величество Государь Императоръ Никслай II, благосклонно обративши Свое вниманіе на предстоявшее мнѣ путешествіе, всемилостивѣйше разрѣшилъ безпошлинный ввозъ багажа въ предѣлы Имперіи и бесплатный проѣздъ по россійскимъ желѣзнымъ дорогамъ, что въ значительной степени сократило мои расходы.

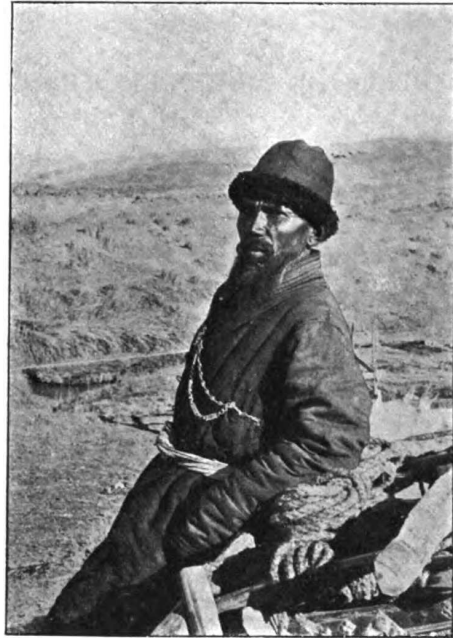
Въ С.-Петербургѣ я прожилъ съ 26 по 30 іюня, пользуясь широкимъ гостепріимствомъ и помощью шведскаго посланника Рейтершельда. Его преемнику я также чрезвычайно обязанъ за вниманіе и участіе, которое онъ проявилъ, помогая моему дѣлу. Мой другъ Эммануиль Нобель опять оказалъ моему предпріятію самую щедрую матеріальную поддержку и кромѣ того помѣстилъ мои деньги въ Ташкентскомъ отдѣленіи Волжско-Камскаго банка.

30 іюня я покинулъ Петербургъ и съ наслажденіемъ отдыхалъ въ удобномъ купе вагона, послѣ столь усиленной работы послѣдняго времени. Мой путь лежалъ черезъ Москву, Воронежъ и Ростовъ на Владикавказъ. Не доѣзжая Владикавказа, у станціи Бесланъ, дорога сворачиваетъ на востокъ, оставляя по правую руку величавыя вершины Кавказа, и направляется къ Каспійскому морю.

Изъ Петровска я отплылъ 5 іюля вечеромъ прямо въ

Красноводскъ на пароходѣ „Цесаревичъ Александръ“. По приказанію военнаго министра, въ Красноводскѣ въ мое распоряженіе былъ предоставленъ цѣлый вагонъ, въ которомъ я съ полнымъ удобствомъ доѣхалъ до Ташкента черезъ Асхабадъ, Мервъ, Чарджуй и Самаркандъ. Отъ Новой Бухары до Самарканда я наслаждался чрезвычайно пріятнымъ обществомъ моего друга и соотечественника доктора Фегреуса.

Въ Ташкентѣ я сдѣлалъ визитъ генералъ-губернатору С. М. Духовскому и старымъ друзьямъ - пріятелямъ Залѣсскому и Бендерскому. Затѣмъ, сравнивъ въ обсерваторіи хронометры, я уже 12 іюля продолжалъ свой путь далѣе на востокъ, при ужасной жарѣ. По Ферганской долинѣ и частью вдоль рѣки Сыръ-Дарьи желѣзная дорога идетъ мимо садовъ и селеній, значи-



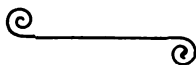
Исламъ-бай.

тельно сѣвернѣе Туркестанскаго горнаго хребта и кончается въ Андижанѣ, куда мы прибыли въ 9 часовъ утра.

Къ моей великой радости мой старый вѣрный слуга Исламъ - бай встрѣтилъ меня на вокзалѣ въ синемъ халатѣ съ золотой медалью короля Оскара на груди. Хотя онъ немного и посѣдѣлъ, но былъ такъ же крѣпокъ и выглядѣлъ превосходно. Мы сердечно поздоровались и въ

теченіе трехъ часовъ онъ рассказывалъ мнѣ про свое возвращеніе въ Ургу въ 1897 году, а также съ живымъ интересомъ разспрашивалъ про наше предстоящее путешествіе. Со спокойною душою я передалъ ему весь багажъ, который онъ на арбахъ и перевезъ въ Ошъ.

Какъ хорошо мы съ нимъ встрѣтились и какъ скверно мы съ нимъ расстались!



I.

Черезъ первый перевалъ материка и Кашгаръ до Яркендъ-Дарьи.

Въ Опшѣ я остановился на двѣ недѣли у моего пріятеля съ Памира, нынѣ Опскаго уѣзднаго начальника, полковника Зайцева. Несмотря на непріятное воспаленіе глазъ, которое держало меня въ заключеніи, мой караванъ, благодаря усердію Исламъ-бая, былъ вполне снаряженъ: наняты слуги и лошади, куплены чай, сахаръ, свѣчи, вьюки и т. п. Исламъ-баю я назначилъ содержаніе въ 40 рублей въ мѣсяцъ вмѣсто 25, которые онъ получалъ во время моего предыдущаго путешествія.

31 іюля рано утромъ караванъ тронулся и, послѣ роскошнаго прощальнаго обѣда у полковника Зайцева, я оставилъ Опшѣ и въ сопровожденіи радушныхъ хозяевъ и другихъ гостей доѣхалъ до селенія Мади. Послѣ обильнаго „дастархана“ (угощенія), устроеннаго мѣстнымъ минъ-баши (тысяченачальникомъ), мы простились и теперь я былъ отрѣзанъ отъ всякой цивилизаціи. Уже вечеромъ началась наша будущая повседневная жизнь обычными метеорологическими наблюденіями.

Составъ моего каравана былъ слѣдующій: мой караванъ-баши Исламъ-бай, два опскихъ джигита Кадеръ-Ахунъ и Муза, получавшіе по 15 рублей въ мѣсяцъ, и 4 каракеша, сопровождавшихъ 26 лошадей, нанятыхъ до Кашгара (450 километровъ) за 8 рублей съ лошади.

Дорога начиная съ Оша отличная. Жара стояла ужасная. За селеніемъ Мади страна оживлялась находящимися по сторонамъ дороги киргизскими аулами. Пройдя Карашай-

курганъ, Ленгеръ и Балхашъ, мы остановились у мѣстечка Бирь-булакъ, застроеннаго русскими и татарскими жилищами.

Слѣдующій переходъ велъ черезъ перевалъ Чихеръ-чихъ къ форту Гульча, лежащему на правомъ берегу Куршабъ—или Гульча-дарьи. Въ 30 верстахъ сѣвернѣе Гульчи, около Кызыль-ункуръ, часто встрѣчаются кабаны и даже, говорятъ, тигры и леопарды; фазанъ здѣсь птица весьма обыкновенная. Дорога содержится отлично, такъ какъ она ведетъ на Памирскій постъ и имѣетъ стратегическое значеніе; встрѣчающіеся мосты исправны, станціонныя зданія нерѣдко каменные. Кое-гдѣ встрѣчается терекъ (тополь); чѣмъ выше, тѣмъ больше суживается русло Гульчи.

Ночью на 6-ое августа въ первый разъ былъ морозъ и пришлось вынуть теплыя вещи. Дорога все шла въ гору, но не особенно круто, такъ какъ она построена сильными зигзагами. На высотѣ перевала Талдыкъ стоитъ столбъ съ двумя металлическими литыми досками, окруженный заборомъ. Надпись на доскахъ гласитъ, что высота перевала 11,800 футовъ, разстояніе до Гульчи 88 верстъ и что дорога построена при генераль-губернаторѣ Вревскомъ и губернаторѣ Корольковѣ, подъ наблюденіемъ капитана Громбчевскаго. Съ противоположной стороны, т. е. со стороны долины Алая, склонъ менѣе крутъ и совершенно лишенъ лѣса.

Хорошая дорога позволила ѣхать въ коляскѣ до ручейка, текущаго въ Сарыкъ-Ташъ; но здѣсь я отправилъ ямщика назадъ, давши ему „на чай“ и продолжалъ дорогу верхомъ на лошади, сидя въ удобномъ венгерскомъ сѣдлѣ. Около Сарыкъ-таша долина перевала Талдыкъ кончается въ Алайской долинѣ. Здѣсь мы повернули на востокъ, имѣя по правой рукѣ живописныя горы заалайскаго хребта. Выйдя изъ Алайской долины, мы попали въ долину Кызыль-артъ съ чуднымъ далекимъ видомъ и богатыми пастбищами съ громадными стадами между хребтами. Здѣсь мы подъ сильнѣйшимъ дождемъ расположились на дневку. Въ топливѣ мы не нуждались, получая его отъ киргизовъ.

9-го августа мы поднялись по отлогому склону на Тонгбурунскій перевалъ. Маленькая куча камней на вершинѣ

этого отлогато склона обозначаетъ весьма важную географическую границу, а именно высшій и внѣшній край Алайской долины и водораздѣлъ системъ Аральскаго моря и озера Лобъ-норъ. Эта граница, слѣдовательно, важнѣе Талдыка, который образуетъ водораздѣлъ между рѣками Аму-и Сыръ-Дарья. Такимъ образомъ отсюда мѣстность понижается вплоть до озера Лобъ-нора. Мы теперь продолжали путь по весьма пересѣченной мѣстности, иногда переходя черезъ, иногда направляясь вдоль рѣки Кызыль-су, соединяющейся съ Кокъ-су и Калта-булакъ, до впаденія Нуры въ Кызыль-су и оттуда до русской пограничной крѣпости Иркештама. За этимъ укрѣпленіемъ мы перешли китайскую границу — Красную рѣку, отличающуюся обиліемъ воды; прошли по плоскимъ и невысокимъ отрогамъ Памира черезъ маленькій перевалъ Кара-даванъ въ широкую долину Есинъ. Около мѣста впаденія Нагара-чалды въ Кызыль-су мы остановились на дневку, во время которой я измѣрилъ количество воды протекающей въ единицу времени въ рѣкѣ Кызыль-су; это количество доходило до 42,24 кубическихъ метра въ секунду. Это открытіе очень обрадовало меня, такъ какъ Кызыль-су впадаетъ въ Яркендъ-Дарью и такое количество воды впослѣдствіе только могло бы содѣйствовать нашему путешествію по рѣкамъ по направленію къ Лобъ-нору.

На слѣдующій день сильное теченіе въ значительной степени затрудняло наши переходы черезъ рѣку и къ тому же количество воды внизъ по теченію все увеличивалось, вслѣдствіе впаденія частыхъ притоковъ. За китайскимъ пограничнымъ укрѣпленіемъ Улугчатъ дорога въ послѣдній разъ повела насъ черезъ рѣку, гдѣ количество протекающей воды достигало 80—100 куб. метровъ въ секунду. Здѣсь рѣка поворачиваетъ на югъ и мы стали приближаться къ Кашгару по довольно однообразной мѣстности, постепенно переходящей въ равнину.

16-го августа у деревни Калта встрѣтили меня генеральный консулъ Петровскій и еще нѣсколько живущихъ въ Кашгарѣ русскихъ съ конвоемъ казаковъ и вечеромъ мы прибыли въ самый Кашгаръ.

Въ Кашгарѣ я оставался съ 17-го августа по 5-ое сен-

тября для окончательной подготовки къ дальнѣйшему путешествію. Благодаря опытности и всеильному вліянію генеральнаго консула Петровскаго и его чрезвычайной любезности, все устроилось какъ нельзя лучше. Здѣсь мнѣ хотя и съ нѣкоторымъ затрудненіемъ, но все-таки удалось размѣнять



Николай Федоровичъ Петровскій.

большую сумму денегъ—11,500 рублей на китайское серебро; мы получили 161 ямбу, считая по курсу одну ямбу равной 71 рублю ¹⁾; вся эта куча денегъ имѣла внушительную тяжесть въ 300 килограммовъ.

Покупки поручались Исламъ-баю, который исполнялъ ихъ образцово: съѣстные припасы, посуда, маленькая желѣзная печь, различные инструменты, веревки, лопаты и т. п. Въ Упалѣ онъ купилъ 14 отличныхъ одногорбыхъ верблюдовъ и одного двугорбаго,

заплативъ по 62 рубля за штуку.

Планъ экспедиціи былъ слѣдующій: весь караванъ пойдетъ въ Лайлыкъ на берегу Яркендъ-Дарьи или Тарима; отсюда я съ частью багажа поплыву по рѣкѣ, а караванъ

¹⁾ 1 ямба=50 сэръ.

1 сэръ=16 тэнге=1,43 рубля=37 граммовъ серебра=10 мискаль.

1 тэнге=50 пуль.

1 мискаль=10 пуль; 1 пулч= 10 ли.

Вслѣдствіе перемѣннаго курса цѣна одной ямбы рѣдко бываетъ равна 50 сэрмамъ, а колеблется между 49 и 51.