

ленной..... Еще час-другой, и бивак экспедиции уже спал крепким сном, доверяясь бдительности часового.

На другой день погода изменилась — подул холодный, пронизывающий ветер, в долину спустились облака, посыпавшие ее снегом. Мы скоро поднялись с ночлега и продолжали двигаться в прежнем, южном, направлении. Наш гость, студент И. А. Молчанов ¹⁾, имевший страстное желание путешествовать с нами, со слезами на глазах, сказал, нам: «до свидания!» Напрасно славный юноша оглядывался назад — резвый иноходец быстро уносил его туда, куда мы мысленно посылали наш прощальный привет..... До самого вечера бушевал ветер, обдавая нас и в пути и на месте хлопьями снега. Последующие дни несли также мало утешения, но мы продолжали двигаться с бóльшим и бóльшим успехом, оставляя станцию за станцией, или, как здесь говорят, уртон за уртоном.



Майма-чен. «Львиная беседка».

Надо заметить, что в Монголии или в Застенном Китае вообще, передвижение так называемым почтовым способом происходит несколько иначе, нежели у нас в России. Монгольские станции, по крайней мере станции по Кяхтинско-Ургинскому тракту, устроены таким образом: вдоль дороги в известных пунктах, по большей части в жилых урочищах, располагаются пять-шесть юрт, с монголами ямщиками, не знающими иного занятия, кроме ямщины. Ямщина — повинность, в данном случае, отправляемая четырьмя хошунами: Тушету-хан'ским, Сайн-нойон'ским, Цицин-ван'ским и Балдын-цзасак'ским. Над ургинским трактом, состоящим из одиннадцати станций и про-

¹⁾ Ныне горный инженер — исследователь Северной Монголии.