

journal or publication title	Senri Ethnological Reports
volume	75
page range	106-109
year	2008-03-21
URL	http://hdl.handle.net/10502/3897

Заметки о возможностях водного транспорта в Монголии

Общий характер рек

Все реки Монголии, за весьма малыми исключениями, относятся к типу горных рек, иначе, отличаются большим падением и, следовательно, большой скоростью течения, затем изменчивостью русел и обилием перекатов. Половодье не совпадает с обычным половодьем рек европейской части СССР, как по характеру и по причинам, так и по времени. Весна является временем наименьшего уровня и половодье начинается летом; в тех случаях, когда истоки рек расположены в высоких хребтах, оно зависит от таяния снегов в этих хребтах, а в общем по всей стране преимущественно от летних осадков, которые имеют место в конце июня, в июле и августе. Большое падение рек и горный характер страны обуславливает как чрезвычайно быстрое нарастание рек после осадков, так и не менее быстрое спадание воды. Как пример можно привести случай, когда затяжной дождь, не носящий характер ливня, был причиной подъема воды на один метр в течение одних или двух суток.

Обилие мелких перекатов подтверждается тем обстоятельством, что реки Монголии, за весьма малыми исключениями, переходимы вброд в определенных местах, встречающихся достаточно часто, почти во всех случаях, за исключением времени самой сильной прибыли воды.

Современное использование монгольских рек

Существует паромовое сообщение на Хубсугуле, по Селенге и в самом нижнем участке течения реки Орхона. По Селенге есть возможность паромового сообщения до устья Эгин-гола, т.е. на расстоянии около 200-250 километров; по Орхону до устья Хары, т.е. на расстоянии 80 километров. Все остальные реки только частично используются для сплава; так известен сплав по реке Йоро (лесосплав из ее верховьев до лесозавода) и мне лично известен сплав по реке Тэс.

Работами организаций по водному транспорту Буреспублики установлена возможность сплава на плотках и на плоскодонных

мелкосидящих судах от Шумултая на реке Идэр – один из истоков Селенги – вниз до Алтан-Булага и по Толе от Уланбатора до Орхона и по Орхону до Алтан-Булага.

Опыты использования монгольских рек для плавания по ним плоскодонных судов при помощи животной тяги не производились.

Возможности монгольских рек вполне оправдывают небольшие затраты на опыт в этом отношении. Этот опыт, безусловно, нужно сделать. Общность характера всех монгольских рек допускает производство опыта на небольшом характерном пространстве, причем наилучшим временем для производства опыта будет весна, так как весна - время наиболее низкого уровня речных вод. Отсюда вывод, что этот опыт необходимо проделать предстоящей весной, подготовившись к нему в оставшиеся до вскрытия вод месяцы. Не имея пока возможности предугадать результат этого опыта, мы можем только предположительно указать возможные размеры использования монгольских рек в случае, если этот опыт окажется удачным.

1. Селенгинский район

По Селенге движение на досчаниках (вопрос рассматривается только в отношении глубины наиболее мелких мест) возможно до устья реки Дэлгэр-Мурэн и по последней реке вверх до местечка Мурэн, что составит расстояние 550 километров. Вторая ветка от истока Селенги, составленного тремя реками (Дэлгэр-Мурэн, Идэр и Чулуту) вверх по реке Идэру предположительно до Шумултая, т.е. от устья Идэра вверх на 240 километров. Относительно Чулуту у меня никаких данных по этому вопросу нет. Весьма вероятно движение плоскодонных судов и вверх по Эгин-голу, но конкретных данных и личных впечатлений относительно последней реки у меня также не имеется.

Таким образом, максимальные предположения в отношении Селенги обеспечивают продвижение грузов в районы Булган-хан (Ван-хурэ), Аршантэ, Мурэн, Шумултай и Шар-Тологой на Эгин-голе.

2. Бассейн Орхона

Рассматривая этот бассейн при тех же предпосылках мы можем, как максимум, предположить следующее: по самому Орхону движение плоскодонных судов возможно до устья Тамира, а может быть и выше, до монастыря Эрдени-цзу, иначе - на расстоянии 500-580 километров от устья. Устье Тамира находится всего в 90 километрах от Цэцэрлига, это

расстояние можно сократить еще на 30 километров, используя нижнее течение реки Тамира. Далее, из притоков Орхона может быть использовано нижнее течение реки Хары при высоком уровне до Госпосева и река Тола до Люн-улы (бывшее управление Богдо-Хан-Ульского аймака); в большую воду может быть движение и выше, почти до Улан-Батора. Вполне возможно использовать и нижнее течение реки Йоро, но это не имеет большого экономического значения.

3. Реки Амурского бассейна

Обращаясь к востоку, можно сказать, что вполне возможно использовать реку Онон. В этом случае следует открыть еще новый пограничный пункт и перебрасывать товары с железной дороги “Чита – Маньчжурия”, пересекающей эту реку, прямо на суда не доезжая до Борзи и везти эти грузы вверх по Онону мимо Акши в пределы Монголии до аймачного управления Хэнтэйского аймака, находящегося на берегу реки Онон в районе Ламаин-хурэ. Расстояние от железной дороги до аймачного центра – примерно 500 километров.

Относительно возможностей использования Хэрулуна я не имею никаких материалов, так как с востоком вообще знаком плохо.

4. Западные бессточные бассейны

Запад Монголии обещает по линии использования рек очень мало. Предположительно можно сказать, что легко использовать реку Хобдо, перебрасывая грузы из Кош-агача через перевал Ташентэ на реку Хобдо и сплавляя их вниз до озера Хара-усу, иначе говоря, используя реку на расстоянии 250 километров. В данном случае вопрос облегчается тем обстоятельством, что сплав импортных товаров будет происходить по течению, а не против него. Следовательно, в случае невозможности движения против течения с грузом, быть может есть смысл животной тягой переправлять обратно вверх пустые суда. Остальные реки Запада по своему характеру не годны для использования, за исключением может быть среднего течения реки Тэс, где товары, перебрасываемые от Мурэна в Тэсин-хурэ сухим путем, можно сплавлять до монастыря Гандан вниз по течению. Небольшие реки внутренних бассейнов к югу от Хангая для рассматриваемых целей не подходят.

Попутно следует сказать несколько слов о лесных запасах, годных под постройку необходимых плоскодонных судов и для организации сплава на плотках экспортного сырья в район рассмотренных рек. Здесь мы имеем:

- а) по Селенге большой массив по реке Идэру;
- б) весьма большой запас леса на реке Эгин-гол и довольно большой массив напротив устья Эгин-гола в районе Булаган-хана;
- с) на Орхоне мы имеем большой запас леса в верховьях реки Йоро и в верховьях самого Орхона.

Толу в этом отношении трогать не следует, так как леса ее истоков и так уже сильно изрежены хищнической эксплуатацией, имевшей место в последние годы.

- д) истоки Онона, да и весь Онон в пределах МНР весьма богаты лесом.

Запад в этом отношении надо считать совершенно необеспеченным и никаких надежд на местный лес возлагать не следует.

Но, говоря вообще, к эксплуатации лесных площадей Монголии следует подходить чрезвычайно осторожно, ни в коем случае не допуская разветывания этой эксплуатации без предварительного учета запасов, так как леса в Монголии мало и то обстоятельство, что он находится на южной границе лесной зоны, вообще заставляет предполагать, что возобновление его должно идти чрезвычайно медленно.

Далее, обращаясь конкретно к условиям транспорта на плоскодонных судах с животной тягой по берегу, необходимо иметь в виду, что горный характер северной полосы Монголии может в сильной степени повлиять на удобства предполагаемого транспорта вследствие наличия так называемых бомов, т.е. скалистых выходов, отвесно обрывающихся в воду и не дающих места береговой тропе.

Быть может в некоторых местах необходимы небольшие работы по устройству мостков или по взрыву скал для устройства этой тропы.

Срочность составления настоящей записки не позволила мне использовать отрывочные и крайне незначительные материалы, разбросанные в различных заметках, отчетах и дневниках.

Единственная литература по этому вопросу, известная мне – книга И.Ф.Молодых о реке Селенге.

В случае необходимости я могу в ближайшее время дать кое-какие дополнительные справки по рассматриваемому вопросу. Подчеркиваю, что считаю необходимым произвести предстоящей весной хотя бы небольшие опыты использования рек в рассматриваемом направлении.