

1931

.

(

)

著者(英)	A.D. Simukov
journal or publication title	Senri Ethnological Reports
volume	75
page range	101-105
year	2008-03-21
URL	http://doi.org/10.15021/00008812

А. Симуков

Материалы экскурсии в район Иринских горячих вод в 1931 году

Материалы по вопросу об организации курорта и дома отдыха на Йоро (Йоринские горячие воды)

I. Вопросы снабжения

Наиболее сложным представляется снабжение курорта свежим молоком, овощами и, в летнее время, мясом. Проблема эта может быть разрешена организацией в окрестностях курорта небольшого подсобного огородного и мясо-молочного хозяйства. Объективные данные в этом смысле имеются. В непосредственной близости от курорта (т.е. в долине р. Ара ичильху) такое хозяйство развернуть невозможно, за исключением может быть животноводческой фермы. Единственное (по-видимому) место, отвечающее всем требованиям, находится примерно в 12 км ниже источников, на правом берегу р. Шарлунг, чуть выше впадения в эту последнюю р. Ара ичильху и немного к востоку от дороги Ялбык – Бараний луг – курорт.

Долина р. Шарлунг в этом месте (а также как вверх, так и вниз от него) широка и плоскодонна. Русло реки, отступающее здесь к южному (левому) краю долины, сопровождается богатая урема, составленная различными кустарниками (главным образом ивы), березняком и лиственницей. Пространство между лентой уремы и подножиями обоих склонов заполнено просторными луговыми участками, местами заболоченными. Размеры указываемого здесь участка - около 300 десятин. Обширные увалы солнечного склона полого спускаются ко дну долины. Абсолютная высота этого места – приблизительно 1000 м, т.е. всего на 60 м выше Харинского госхоза. Таким образом плюсы этого участка в смысле организации вышеуказанного хозяйства таковы:

1. Незначительная абсолютная высота.
2. Достаточные размеры участка.
3. Хорошая почва (по расспросным сведениям).

4. Богатые возможности орошения.
5. Близость дороги.
6. Сравнительно небольшое расстояние до курорта.
7. Хорошая инсоляция (у подножья *солечного* склона в широкой долине).
8. Наличие обширных, уходящих далеко за пределы участка, увалных и луговых выпасов.
9. Наличие обширных сенокосов.

Минусом может быть лишь упомянутое выше 12-ти километровое расстояние от источников. Но ближе такого подходящего места нет.

Хозяйство должно соединять в себе, как указывалось выше, огород и молочно-мясную ферму. Сбыт продуктов огорода возможен только среди курортников. Молочные же продукты имеют значительно более широкие перспективы. Масло и, может быть, сыр – продукты, выдерживающие довольно большие расходы на транспорт и сравнительно портативные. Нам представляется вполне возможной организация в том районе крупной молочной фермы со сбытом продуктов в Алтанбулаге и Уланбатаре, для которой снабжение курорта явилось бы побочной, хотя и обязательной, повседневной мелочью. Нужно использовать богатейшие природные возможности. Нужно освоить эти, пока никому не нужные, многообещающие пространства. Сенокосные угодья по Шарлунгу можно исчислять многими сотнями десятин. Вполне возможны посевы овса и корнеплодов. Все эти условия плюс наличие высококачественного (сосна) леса под руками допускают разведение улучшенной породы молочного скота. Надлежащее развитие такой фермы в значительной степени подымает рентабельность предполагаемой летней дороги Ялбык – источники, дав ей дополнительную нагрузку. Минздраву или МНЦК следовало бы проработать выдвинутый здесь вопрос, так как регулярное снабжение курорта есть дело первостепенной важности.

Вышеописанным участком на Шарлунге не ограничиваются благоприятные для освоения по предложенной выше линии места. Ниже имеется еще два больших участка. Примерно в 12-15 км ниже Шарлунгского участка, на левом берегу р. Йоро расположен так называемый Бараний луг, площадью также в 300-400 десятин. Абсолютная высота его - 940 метров. Минусы этого участка по сравнению с Шарлунгским – меньшая инсоляция, благодаря расположению у подножия *теневого* склона (сивера) гор, более высоких вдобавок нежели на Шарлунге.

Еще ниже по р. Йоро, начиная от устья Барлыка (в 5 км ниже устья Ялбыка) снова идет значительный неосвоенный луговой участок длиной около 12-15 км при максимальной ширине в 1 км. Он доходит до бывшего

золотоискательского стана Йоро. Абсолютная его высота - менее 900 метров. Инсоляция в большей его части прекрасная. Следует заметить что весь этот район обслуживается тремя метеорологическими станциями: Хара, Йоро-лесозавод и Йоро-воды.

Все эти богатые участки ждут освоения и полного использования на месте, так как, например, вывозить оттуда сено нерентабельно.

Для полноты картины было бы весьма желательно произвести дополнительные исследования всего района (Горячие воды – Стан Йоро) по двум линиям: 1) в отношении почв и 2) в смысле орошения с производством предварительных небольших нивелировок. Эту работу можно сделать в ближайшее время (конец апреля – начало мая).

В заключение приведу выписку из работы С.А.Кондратьева “Материалы по географии Кентэя” (1927 г.): “...широкая долина верхнего Иро, обставленная высокими и лесистыми горами – ждет населения. Ее богатые и просторные луга свидетельствуют о плодородной почве и позволяют думать что эти земли в недалеком будущем будут использованы для хлебных посевов”.

II. Вопросы транспорта

Эти вопросы упираются прежде всего в пути сообщения. Современное положение этих путей известно. Мы имеем вполне приемлемую для автомобилей дорогу от Уланбатора до перевала Шибэр-Ялбык и даже до Ялбыцкого зимовья. Последние же 50 км автомобилю недоступны почти вовсе, легко проходимы для телег и саней лишь зимой (по льду р. Йоро), так как летом, особенно во время дождей, многочисленные броды делают дорогу весьма труднодоступной и, в отдельных случаях, даже опасной. Объезд бродов (так называемая “летняя” дорога) доступен, пожалуй, только верховым.

Вместе с тем эту летнюю дорогу вполне возможно исправить и сделать проходимой если не для автомобиля то, по крайней мере, для телег. Начинается эта дорога на Ялбыке, уходит в одну из боковых падей, поднимается на перевал Ялбык-Ходкон и спускается по этой последней пади к Йоро, выходя к этой реке в районе Бараньего луга. Таким образом все Йоринские броды, сосредоточенные на участке Ялбык – Бараний луг, оказываются обойденными. В дальнейшем может быть два варианта: 1) паром или мост через р. Хонгин, дорога по левому (южному) берегу р. Шарлунга, мостик через Ара ичильху у ее устья и второй около курорта; 2) паром или мост через Йоро ниже слияния рек Хонгиин и Шарлунг, дорога правым (северным) берегом Шарлунга, мост через Шарлунг и

мостик через Ара ичильху у курорта.

Второй вариант удобнее, но потребует больших затрат, т.к. Йоро больше Хонгиина, и кроме того, требуется хороший мост через Шарлунг.

Стоимость приведения дороги в порядок в первом случае расценивается ориентировочно в 20-30 тысяч тугр., причем возможно, что ею могут пользоваться и автомобили. В этом последнем случае возможно будет прямое сообщение Уланбатор – курорт.

В случае конного транспорта на этом участке, необходимо устройство двух конных станций – в Ялбыке и на Бараньем лугу. Сенокосов для обеспечения сеном в обоих пунктах достаточно. Кроме того необходима фуражная база в самом курорте. Ее можно снабжать либо с места предполагаемого хозяйства, либо с луговой площади, расположенной на Ара ичильху км на 7 выше курорта. В последнем случае подвоз сена на курорт возможен лишь по зимнему пути (по льду).

Несколько слов о путях на участке Уланбатор – Ялбык. Этих дорог несколько.

- 1) Самая кружная, но, пожалуй, самая лучшая дорога – обычный автотракт на Алтанбулаг до станции Боротэ, оттуда на Харинский госхоз и далее по Шибэри на Ялбыцкий перевал.
- 2) Так называемый Харинский тракт. Идет от Уланбатора вверх по Сэльбе через перевал Халцзан и далее на пос. Мандал. От Мандала зимняя дорога идет вниз по Харе до устья Шибэри, оставляя госхоз несколько в стороне. Далее по Шибэри и на Ялбык. Этот путь можно еще сократить, свернув, не доезжая Шибэри, в падь Тарней. В этом случае, перевалив из Тарнея, дорога попадает в верхнюю часть пади Шибэри и дальше обычным путем на Ялбык. Этот последний вариант наиболее короткий (около 210 км).

Летом участка Мандал - Шибэри по Харе избегают, вследствие 2-3 бродов, хотя и небольших. Летняя дорога идет от пос. Мандала на устье пади Хунцал, затем поднимается вверх по пади Хучжирту, переваливает в верховья Хапчеранки, затем в Бальчжу, пересекает устье речки Хапуртэ и переваливает в падь Баян гол. Отсюда старый вариант спускался к Харе, пересекал последнюю по мосту и сливался с зимней дорогой. Но мост теперь разрушен и дорога переваливает из Баян гола в Билюте и по этой пади спускается к Харинскому госхозу.

Этот путь безусловно, намного короче пути по Алтанбулагскому

тракту и доступен автомобилю. Лишь в одном-двух местах имеются несколько трудных участков с подъемом. Кроме того, участок Уланбатор - Санцайка несколько каменист.

Возможен объезд Сэльбы и Халцзан дабана. В этом случае едут по Алтанбулагскому тракту до речки Хуй, сворачивают по последней вниз и таким образом выезжают на Мандальскую долину.

IV/31 г.