# Дороги на Ботогол

## 1. Вдоль реки Улзута

Сразу за мостом через р.Улзыта сворачиваем с трассы Монды-Орлик на дорогу к нефритовому руднику. Почти сразу же она круто забирается на хребет. Едем 26 км до перевала (водораздел рек Улзыта-Урик). Сворачиваем у бурхана (лиственница с ленточками) влево на автомобильный след, ведущий к стоянкам туристов (~0,5 км). Далее только пешком

Дорожный след уходит вдоль озер по ровной, но сильно заболоченной местности. Вправо от стоянки отходит конная тропа, проложенная по склону горы (вершина 2100,4 м). Эта тропа постоянно петляет и мы ее часто теряем. Однако озера постоянно находятся в поле зрения слева и заблудиться сложно. В районе Майнурского озера (оно последнее) тропа идет по сухому пригорку и вливается в автомобильный след (2,5 км пути). По нему выходим к ручью, вытекающему из озера, переходим его и вскоре оказываемся на хорошо прокатанной твердой дороге, которая обходит озеро с севера и имеет собственный выход на нефритовую дорогу (это место находится на пригорке, не доезжая Урикского перевала 6-ти км). Дорога - это бывший зимник, по которому графит вывозился с Ботогольского рудника.

По этой дороге заболоченным пологим подъемом выходим к ручью Хагархай, впадающему в Урик. Бродим его и далее, все той же дорогой, вдоль другого притока Урика поднимаемся вверх до водораздела с ручьем Хуша-гол. От нефритовой дороги мы прошли 11 км. На перевале видим знак парковки, чуть ниже - скальный останец.

Далее круто спускаемся до впадающего в Хуша-Гол слева ручья, который течет под горой Крестовой. Поднимаемся по нему без тропы, где удобно. Ориентируясь по GPS, примерно через 1 км выходим на конную тропу, которая четко просматривается на правом берегу ручья. Поднимаемся по ней в самые верховья ручья и далее траверсом склона Крестовой горы (иногда здесь встречаются каменные туры) поднимаемся к самим шахтам. От перевала это 10 км. Всего от бурхана до шахт получается 21 км.

Обратно выходим той же конной тропой. После траверса верховьев ручья она круто забирает в гору и неожиданно выходит к хорошо прокатанному с сухому автомобильному следу. После чего тропа уходит еще выше по склону. А мы идем по дороге, т.к. она некоторое время соответствует направлению к нашей стоянке. Однако в районе седловины дорога все же ушла вправо и мы решаемся на 0,7-километровую срезку. Выходим к стоянке и далее идем по своему маршрут, только в обратном направлении.

Впоследствии нам рассказали, что заходить и выходить лучше конной тропой - она немного короче и суше.

В бывший поселок Ботогол мы не спускались. Нима Путункеев утверждает, что сохранилась одна изба с печкой, но туда наведывается привидение: старик однажды там ночевал и в окно ему кто-то три раза громко постучал.

## 2. По Тустуку

На велосипедах можно попытаться проехать 32 км, на машине - только 15. Первый летник принадлежит семье Путункеева Эрдэм-Бэлэг Сыреновича в местности Унагай, затем будет летник Самаевых, последний летник находится в местечке Эмхэ-Хужир. Далее конная тропа поднимается на перевал Ботогол-Бадан (Батын-Дабан) - 2288 м и спускается к бывшему поселку Ботогол (есть дорога геологов).

В местности Хончен есть летник местного жителя по имени Булат.

Сохранились остатки Алиберовской дороги вдоль Хончона, но она труднопроходима из-за многочисленных скальных прижимов и глубоких бродов.

## 3. Через улус Хамадон

Этот маршрут нам рекомендовал бывший геолог Ю.А.Русских - он ходил по нему в1979 г. в обход перевала Батын-Дабан: от улуса Сороки по р.Тустук и затем по р.Яхошоп (Яхоншон). Далее перевал, улус Хамадон (зимник Хай-Модон), улус Хончон, пос.Ботогол. Какую часть этого пути можно проехать на велосипеде - неизвестно. Маршрут удлиняется минимум на 20 км.

## 4. Ботогол-Голуметь

Со слов Н.Путунгеева, в настоящее время золотодобытчики построили автодорогу от с.Голуметь до Шигны, от которой до Ботогола осталось вроде бы всего 30 км. Однако на спутнике Викимапии дорога не доходит до Ботогола примерно 70 км.

**Как ездили раньше**

От с. Голуметь по проселку до д. Инга (30 км), далее верховой тропой вверх по р. Урик и по долине р.Хончен (156 км). Большую часть года тропа непроходима, так как в обход скал и утесов приходится 25-27 раз пересекать многоводные и бурные реки. Трудность переправ усугубляется изменениями русла и перемещением бродов. Доступной тропа становится с конца июля до октября.

С конца декабря до середины марта по рекам Хончен и Урик происходит довольно напряженное движение по санной дороге, которая проходит пре­имущественно по льду рек, но местами в обход незамерзающих водопадов и порогов и мощных, постоянно действующих наледей, устраиваются наволоки из камней и земли. Ежегодно во время половодий частично или полностью они разрушаются и на их ремонт приходится тратить много сил и средств.

Зимний путь чрезвычайно тяжел. В начале зимы на наволо­ках снега почти нет и грузы на санях перевозятся нередко по обнаженному грунту. Лед на реках довольно тонкий. Горизонт воды рек быстро понижается, лед оседает и разбивается многочисленными трещинами. Это еще более понижает несущую способ­ность его, что приводит к провалам лошадей и груза под лед.

С середины зимы начинаются мощные процессы наледеобразования. Вода изливается на поверхность льда и лошадям прихо­дится идти на протяжении сотен метров, а иногда и более, по воде при сильных морозах. Местами образуются наледные бугры до 7-8 м высотой, после взрыва которых потоки воды заливают дорогу и прерывают движение. Обозы, застигнутые наледями, особенно в ущельях, бросают на дороге грузы, часто вместе с санями, и возчики верхами с трудом выбираются на берег и с большими лишениями достигают населенных пунктов.

Наледная вода местами течет под тонкой коркой льда, ко­торая проламывается под тяжестью лошадей и калечит их. Поверх­ность многих наледей неровная, сани часто „заносит", при этом они нередко опрокидываются, и если графит падает в воду, то естественно, что его здесь бросают. Немало графита выбрасывается для облегчения саней при преодолении наледных участков. По­этому острота: „Ботогольское месторождение графита находится между Ботогольским гольцом и Ингой“ содержит некоторую долю правды.

К сожалению необходимо отметить, что на этом пути еже­годно не только теряется значительное количество грузов, осо­бенно графита, но и гибнут лошади и люди.

Для вывозки графита с Ботогольского рудника в д. Ингу каждую зиму мобилизуется полторы тысячи человек колхозников Черемховского, Голуметского, Аларского и др. районов с тремя тысячами лошадей. За зиму они успевают в среднем сделать по 4,5 рейса. Громадной трудностью пути объясняется очень низкая производительность транспорта. Средняя нагрузка на лошадь за последние три года составила 310 кг (в зависимости от состояния пути она колеблется от 200 до 600 кг).

Транспорт, несмотря на самоотверженный труд колхозников и активную помощь партийных органов, препятствует бесперебой­ному снабжению союзной промышленности графитом. Ежегодно часть добытого графита остается на Ботогольском руднике, причем за последние годы происходит систематическое накопление его.

Невыполнение плана вывоза отнюдь не зависит от работы рудника, так как план добычи графита за эти же годы выполнен на 104,8%.

По этому же пути в Окинский аймак завозится часть про­мышленных и продуктовых товаров.

Зимняя дорога на этом направлении идет в обход перевала Батын-Дабан и длина его от Черемхово до Орлика достигает 380 км.