

ОБЬ-ЕНИСЕЙСКИЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ

МАШИНЫ ВО ВРЕМЕНИ

Павел Мирошников,
фото автора

Часть первая: Начало пути



Путешествие, которое совершили в этом году члены новосибирского клуба OFF ROAD MASTER в рамках ежегодной трофи-экспедиции «Сибирский марафон», надолго запомнится не только самим участникам этого уникального приключения, но и по праву может претендовать на звание лучшего автомобильного путешествия России этого года! Впервые машины прошли вдоль исторического места освоения Сибири – Обь-Енисейского канала. То, что удалось сделать новосибирским любителям автоэкстремальных путешествий, вряд ли удастся повторить в ближайшее время кому-то еще.

История освоения Сибири кажется известной нам еще со школьной скамьи. Но, тем не менее, «белым пятном» остаются для нас несколько веков, незначительных по меркам мировой истории, но впитавших в себя мужество и терпение людей, осваивавших и обживавших суровые и, казалось бы, малопригодные для жизни места. Эти времена, эти люди, их дела достойны восхищения. Здесь, в Сибири, на новых землях росли города, строились заводы и фабрики, осуществлялись смелые по замыслу и техническому воплощению проекты.

Одним из таковых был проект соединения каналом двух великих сибирских рек – Оби и Енисея, который задумывался задолго до строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. При успешном его осуществлении история развития Сибири сложилась бы по-иному.

Идея совершить путешествие на автомобилях вдоль Обь-Енисейского канала возникла, как это часто бывает, совершенно случайно. Однажды Игорь Куликов, президент клуба OFF ROAD MASTER, увидел по телевизору документальный фильм о заброшенном уникальном рукотворном сооружении – Сибирском водном пути. Главное, что расположен он был совсем рядом – на границе Томской области и Красноярского края. Через несколько дней (опять воля случая) ему в руки попадает книга, написанная красноярскими путешественниками о водном переходе по каналу, которое они совершили в 1969 году. Там были

фотографии шлюзов, схемы и подробное описание маршрута. Поскольку они двигались по воде, то о дорогах упоминаний не было никаких, кроме, пожалуй, одного – здесь когда-то проходил так называемый «Баронский тракт» – деревянная дорога, идущая напрямик через множество болот от шлюза к шлюзу.

Этого было достаточно, чтобы загореться идеей провести очередное приключение в этих местах. В клубе предложение поддержали единогласно. Началась кропотливая работа по подготовке к путешествию. Чем больше мы узнавали об истории тех мест, тем сильнее убеждались в правильности выбранного маршрута.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Мысль о соединении бассейнов Оби и Енисея искусственным водным путем возникла еще в конце XVIII века. На это наводило удобное расположение притоков, подходивших довольно близко друг к другу. Авторы проекта Обь-Енисей-

ского водного пути обещали государству и купцам значительные прибыли.

Первый шаг к прокладке канала сделан в 1872 году сибирский купец П. Е. Фунтусов, снарядивший на свои средства небольшую изыскательскую партию с целью определить наиболее выгодное направление для соединения притоков Оби и Енисея. Это привлекло внимание властей, которые в 1875 и 1878 годах отправили сюда экспедиции Министерства путей сообщения. Они-то и разработали проект, который предусматривал сооружение соединительного пути длиной 280,8 км с тремя десятками шлюзов и плотин. Ширина и глубина водоема проектировались достаточными для пропуска плавающих тогда по Оби и Енисею судов без перегруза. Срок реализации проекта определялся в семь лет. Министерство путей сообщения и Министерство финансов были «за». Векское «против» сказал Гуссов, урезав смету и определив физические параметры будущего соединительного пути лишь для хода маломерного флота.

Работы по сооружению канала начались в 1883 году. С обской стороны

▼ Все, что осталось от леспромхоза



путь был проложен через последовательные притоки реки Кеть – Озерную – Ломоватую – Язевую до озера Большого (Водораздельного). Затем следовал собственно канал между озерами и руслами первого водоема с Енисейской стороны – реки Малый Кас, который через реку Большой Кас соединялся уже с Енисеем. Общее расстояние между Обью и Енисеем составило 1090,8 км. Сам же «Обь-Енисейский соединительный путь» составил 204,1 км, внутри него русла рек были расширены, выпрямлены, углублены и шлюзованы. Был он по длине больше знаменитого Суэцкого канала (161 км). Собственно же канал или, как его называли, «прокоп», соединявший озеро Водораздельное и русло Малого Каса, имел протяженность 8 км. Первое судно через канал прошло в 1888 году.

Строительство продолжалось с перерывами до 1898 года, а в 1901 году финансирование было прекращено окончательно. За это время было сооружено 14 шлюзов (из намеченных 29), при которых появились жилые поселки, называемые «станами». Самые крупными были два – Ильинский и Новый.

Водный путь начал действовать, постепенно наращивая свои обороты. Однако ненужная экономия (казна потратила только 3,5 млн руб. из запрашиваемых 8 млн) сделала из новостройки вовсе не тот объект, который предлагали проектировщики. Он оказался на 106,6 км короче, имел почти в два раза меньше шлюзов и такую ширину канала и гидротехнических сооружений, которая позволила проходить через них лишь маломерным судам и требовала длительного и трудоемкого перегруза. Поэтому заказчики, избегая мороки, предпочитали отправлять свои грузы по только что построенной Транссибирской магистрали.

Уже в конце XIX – начале XX века Обь-Енисейский водный путь не то что не приносил прибыли, а даже не оправдывал свое содержание. Ни один коммерческий караван через него так и не прошел.

После революции новые власти решили проблему канала оперативно и бесповоротно – они его закрыли. Последний раз водный путь послужил в военном 1942 году. Было принято решение перекинуть с Енисея на Обь три парохода и один катер-газоход. Беспрецедентный переход через полуразрушенные шлюзы продолжался более четырех месяцев. Судов вынуждены были снять гребные колеса, часть надпалубных надстроек, но передислокация прошла успешно.

Располагая историческим материалом, мы не имели абсолютно никакой информации о том, в каком состоянии находятся сейчас канал и шлюзы. Есть ли дороги, а если есть, то возможно ли по ним двигаться на тяжелых машинах. Поскольку наше путешествие готовилось выполнить



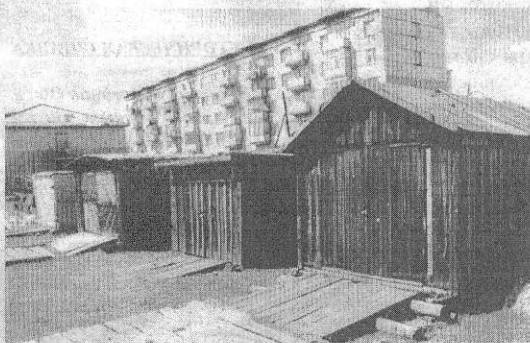
▲ До сих пор гидросооружения выполняют свою работу. Но людям она уже давно не нужна

исследовательские задачи, то решено было слово «рейд» заменить на «экспедицию». Так как в движениях джиперов, автоэкстремальщиков и путешественников подобного еще не было, то новосибирцы и здесь стали первыми!

Итак, мы приступили ко второму этапу экспедиции – подготовке техники. Осознавая, что нас может ожидать в томских болотах, соответствующим образом старались «экипировать» каждый автомобиль. В обязательный комплект должны были входить: лебедка, дополнительные баки для горючего, мотопила, траки-мостки, скобы, блоки, тросы, шноркели, около ста метров «клубной» веревки.

Время старта было назначено на конец июля – «сухое» время года, когда

экспедиции «Сибирский марафон». Недолгие проводы, и колонна внедорожников в сопровождении эскорта машин ДПС покидает город. На кольцевой развязке сопровождающие, пожелав нам счастливой дороги, возвращаются обратно, а мы едем в сторону Кольвани. Наша дорога пойдет по левой стороне Оби до Колпашево. Там



▲ Дерево – основной строительный материал для гаражей

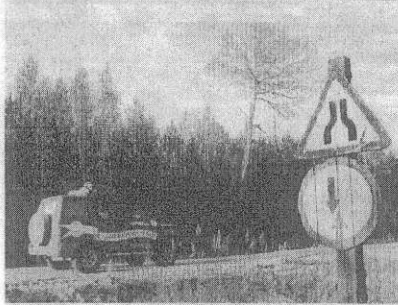
возможные водные преграды должны быть маловодными. Однако, природа внесла свои коррективы в народный календарь – июнь и июль 2001 года были рекордными по количеству выпавших осадков. Но это нас уже не могло остановить.

16 июля 2001 года – старт трофи-

мы повернем на восток и уже вдоль реки Кеть будем добираться до деревни Усть-Озерное. От этого населенного пункта начнется отсчет верст Обь-Енисейского водного пути, и должны начаться километры бездорожья нашей трофи-экспедиции.

Двигаться вдоль Оби, а не через Томск, где дорога получилась бы намного короче, было решено сознательно: этим мы как бы повторяли водный путь, существовавший на протяжении веков, который был единственным, так как обычных сухопутных дорог просто не было. Да еще и потому, что весь маршрут должен был идти вдоль крупных рек, по историческим местам.

От Новосибирска до Колпашево идет хорошая дорога. Среднюю ско-



▲ Дорожные знаки тоже из дерева

рость колонны выдерживаем по амфибии. «Земноводное» на удивление резво ведет себя на асфальте: 60-70 км/час. Расплата за скорость – «Михалыч» получает сильный шум и постоянную пыль в салоне, т. е. открытом кузове.

Колпашево. Переправа через Обь. Сорок минут маленький катер, неспешно огибая островки, переправляет тяжело груженую плавучую платформу на противоположный берег.

Бескрайний речной простор. Огромные и невесомые пушистые облака где-то на горизонте сливаются с землей. Простор, который мы увидим не скоро, которого нам так будет не хватать, о котором мы будем мечтать. Беззаботность и спокойствие.

Пока есть время, спрашиваем у попутчиков, что они знают о местах, куда мы едем, слышали ли что-нибудь о «забытом канале»? К нашему огромному удивлению и разочарованию, не-

▼ День отдыха



смотря на то, что почти все они местные, про Обь-Енисейский канал они не слышали и о тех местах ничего не знают. Не знает о канале даже капитан маленького буксира.

От Колпашево дорога поворачивает на Восток, в край лесов, болот и... песка. Песок такой белый, что при ярком солнце слепит глаза. Мельчайшая пыль, поднятая машинами, как плотный туман, висит над дорогой. Она проникает и в салон, покрывая вещи и сидящих в нем толстым слоем. Спасение, если идет дождь.

За песчаниками начинаются леса. Их сменяют болота. Много вырубок. Это огромные площади земли. Обочины дороги то тут, то там «украшены» свалками невывезенных деревьев. Это следы былой деятельности леспромхозов, самых крупных в стране. Сейчас они развалились, а сваленный лес остается догнывать.



▲ Первая встреча с егерем. Сверяем карты

СТО **7**лючей

круглосуточно

у.л. Кирова, 116

66-29-46

16-17-33

РАЗВАЛ-СКОЖДЕНИЕ, ТО и РЕМОНТ, ПРОМЫВКА ИНЖЕКТОРОВ WYNN'S

Дерево здесь повсюду. Дерево – самый доступный строительный материал. Дорожные знаки из дерева! Гаражи из дерева! С такими сооружениями мы сталкиваемся, заехав в поселок Белый Яр. Это районный центр Верхнекетского района Томской области, граничащий с Красноярским краем. На землях этого района в свое время и был сооружен канал. Это последний крупный населенный пункт на нашем пути перед шлюзами. Заправляемся горючим под завязку – в основные и дополнительные баки. Дальше заправок станций уже не будет.

Изрядно потяжелевшие машины держат путь на Усть-Озерное.

Еще одна переправа – река Кеть. Уже поздняя ночь. Переправившись на другой берег, встаем лагерем. Здесь у нас будет день отдыха – дневка. Впервые, необходимо осмотреть машины после тысячекилометрового пробега и подготовить их к следующему этапу – категорийному участку. Во-вторых, определить и уточнить дальнейший план действий, поговорить с местными жителями о предстоящей нам дороге, которую они должны отлично знать.

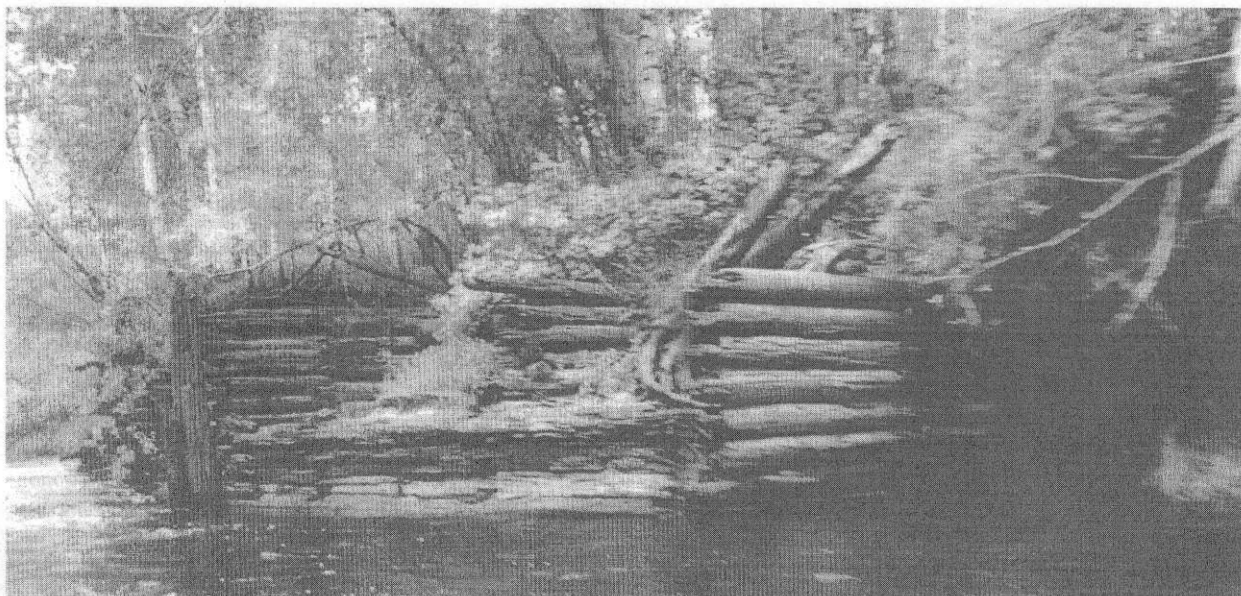
Наш лагерь разбит на берегу реки Кеть. Медленно, не спеша несет она свои красноватые, настоянные на торфяниках воды. Эта река – еще одна страница российской истории, где Кетская водная дорога оставила свой глубокий и яркий след.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Начало XVII века ознаменовалось мощным рывком русских на Восток. Это продвижение проходило преимущественно по водным путям. Наиболее проторенный путь проходил по реке Кеть и связывал Тобольск с Енисейском. Из Тобольска спускались по Иртышу до Оби. Затем уже по Оби или вверх. У Нарыма входили в Кеть и дальше, мимо Кетского острога поднимались к поселению Маковское, где имелся волок, открывающий дорогу к Енисею (волок – участок суши, через который перетягивали груз до реки, впадающей уже в Енисей).

Кетская дорога в XVII – XVIII вв. была необычайно оживленной. На этом пути были построены опорные пункты и Нарымский, Кетский, Маковский остроги.

Как ни трудна была Кетская дорога, но она была самой удобной на Восток. По реке проплывали и послы, и прищцы. С этими местами связано имя человека



▲ Шлюзы. Все это было сделано на совесть, хотя и вручную

известного, пожалуй, каждому. Это Витус Беринг, знаменитый мореплаватель и первопроходец. Родившийся в Дании, Беринг в 1704 году был принят на службу в русский флот, а спустя 27 лет, по распоряжению Петра I, он стал начальником первой Камчатской экспедиции. Но чтобы добраться до Камчатки, Берингу и его команде пришлось проделать огромный путь через всю Сибирь. Знал ли командор, проплывая по Кети, что «дорога на Восток» приведет его к славе и бессмертию?

века, когда в этих местах начались промышленные заготовки леса. В лучшие годы здесь проживало около пяти тысяч человек. Все были обеспечены работой. В годы перестройки «леспромхоз» закрыли. Люди стали уезжать, бросая свои дома. Сейчас в Катайге проживает чуть меньше двух тысяч человек. Чуть было не умерший леспромхоз начинает помаленьку работать, но люди все равно стремятся отсюда уехать. Руинами смотрятся недостроенные корпуса школы, магазина, клуба. Уйдут отсюда люди и лет через сто забудут и про этот поселок. Постигнет его участь канала. Может, места здесь такие?

В поселке нам посоветовали найти

егеря – знатока этих мест. У него же необходимо было получить разрешение на проезд по территории заказника, где находятся шесть шлюзов канала и искомый нами «Баронский тракт».

Егерь, Александр Васильевич Дубинец – невысокий коренастый мужичок лет пятидесяти. Смотрит на нас с недоверием, а после нашего заявления, что мы хотим пройти на машинах вдоль канала до Енисея, уже с явной оценкой нашего психического состояния – нормальные или нет? В его практике бывали разные случаи. Один, к примеру, пытался по первому льду проехать вдоль канала на... велосипеде (!). Другой заплыл в эти места на моторной лодке, но не рассчитал горючее. Теперь лодка, как трофей, находится у егеря. Сам же путешественник вернулся домой пешком. Водил Александр Васильевич в те места фотографов, ученых, туристов. Но те шли пешком, а здесь...

Сильно сомневаясь в успехе нашей авантюры, он нас не отговаривает. Подробно все рассказывает, делая отметки в карте: где какой шлюз находится, какие препятствия поджидают нас в том или ином месте. «Ну, первые шлюзы посмотрите – рядом с ними дорога есть, пусть лесная, но езженная – а потом и домой повернете, потому как дальше дороги нет – там болота». Сам он, правда, туда заезжал... на танкетке, да и то только до Николаевского шлюза, где у него егерская заимка. Дальше бесполезно. Там есть только тропа, идущая через тайгу, «Баронский тракт» действительно существовал, но до наших дней он не дожил – сгнил. Остались от него только огромные лесины, лежащие в болотах. На сухих гривах дорога заросла лесом и густым кустар-

Наш лагерь разбит недалеко от поселка Катайга. Он был образован в середине 60х годов XX

▼ На Деревянной. Двумя лебедками легко вытягивать один УАЗ



ником. Но это уже за Николаевским, а перед ним нам предстоит преодолеть топкое Генеральское болото и речку Язевую. Из-за проливных дождей начала лета воды в реке и в болоте много.

Егерь соглашается стать нашим проводником, рассчитывая время на дорогу – три дня туда, три обратно. А вот и приятная новость! Оказывается, первые три шлюза находятся совсем рядом, и к ним ведет нормальная накатанная дорога. Ехать к Усть-Озерному совсем необязательно. Первый шлюз в двадцати километрах от места этой стоянки.

Выезд наутро. Когда наши «ночные машины» – прозванные так местными за яркий внешний вид, проезжают через поселок, мужики жалостливо смотрят вслед: «Помучаются, помучаются да вернутся», – единодушное их мнение. Расходятся они лишь в одном: где, в каком месте мы повернем назад – у Генеральского болота, речки Язевой или Николаевского шлюза. «Дальше такие глухие места, что медведи туда по нужде не ходят». Что ж, мы полны решимости доказать обратное.

Новости в тайге разносятся быстро, и уже скоро все окрестные деревни, с одной и другой стороны канала, знают о нашей экспедиции. За нас переживают, за нами наблюдают, нам готовы помочь. По местным меркам, это огромное событие, да простят нас за



сравнение – эпохальное!

Едем к первому шлюзу. Мост через речку Ломоватая. От названия реки получил свое имя шлюз – Ломоватый. От моста начинается водный маршрут по системе рек, который называется Обь-Енисейским каналом. Нас охватывает волнение. Про эти места мы лично читали, долго и упорно готовились к путешествию, и вот мы здесь! Первый шлюз совсем рядом. Скоро мы его увидим.

Спускаем на воду моторную лодку, ту самую – «трофейную». Разбиваемся на две группы и по очереди плывем к шлюзу. Недалеко от слияния двух рек – Ломоватой и Деревянной – нашему

взору открываются полуразрушенные, почерневшие от времени брусчатые стены. Это Ломоватый. С одной стороны стена даже неплохо сохранилась. Сам шлюз длиной около 50 метров, над водой столетний брус поднимается метра на два. Сделано все было на совесть.

Первую группу сменяет вторая. Вдруг начинает идти дождь и вторая экскурсия быстро заканчивается. С трудом вытаскиваем лодку на скользкий глинистый берег. Но стоит нам сесть в машины, как дождь прекращается.

Километрах в шести от Ломоватого находится второй шлюз – Веселый. Как гласит легенда, такое название он получил после того, как строителям за быструю и качественную работу по ложному жалованию пообещали выдать несколько ведер водки(!). Так ли это, уже никто не помнит.

Интересное совпадение – стоило нам подъехать к шлюзу, как опять пошел дождь. Не поддаваясь капризам погоды, продираемся около километра сквозь густые заросли. Этот шлюз сохранился лучше первого. Хорошо видна конструкция шлюзов – гидротехнические колодцы. Они помогли стенкам шлюзов выдерживать огромное давление, которое создавалось при наполнении камер водой. Уже более ста лет они выполняют свою, ставшую уже никому не нужной, работу.

Третий шлюз – Красный Яр – назван по красивому месту, где был пост-

▼ Фото на память. Все трудности еще впереди



роен. Это большой светлый сосновый бор. Слово снег, землю покрывает белый ковер ягеля. У реки – разнотравье. К сожалению, сам шлюз сильно разрушен по сравнению с двумя первыми. В высокой траве находим чугунный столбик – репер – вкопанный глубоко в землю. Это геодезическая точка. На столбике отчетливо читается: «МПС, Т58, 1913 г.». Такие столбики устанавливались вдоль всего канала во время изыскательских работ, проводимых Министерством путей сообщения в 1913-1915 годах. Тогда в очередной раз рассматривался вопрос о расширении и углублении шлюзов Обь-Енисейского канала, чтобы проводить суда больших размеров и грузоподъемности. Но революция нарушила все планы.

В один день мы успеваем посетить три шлюза и взять «штурмом» речку Деревянную с ее крутым противоположным берегом. В ход пошли лопатки, лопаты, топоры. Раскисший от дождей склон с неохотой пропускает машины, и поэтому приходится повозиться.

Уже вечером добираемся до первой егерской заимки (всего на нашем пути их будет четыре, расположенных одна от другой на расстоянии одного дня пути). Рядом с этой заимкой находится место, где когда-то был поселок строителей канала – Новый стан. В шести километрах от заимки – Генеральское болото – первое серьезное испытание для нашей группы. Завтра мы посетим еще два шлюза и остатки поселка строителей канала. Все это часть экспедиционной программы «Сибирского марафона'2001».

Вечером начинается дождь, который с перерывами продолжается до утра. Невеселую картину усугубляет знакомство с тем, что осталось от когда-то большого поселка. Там, где стояли дома, теперь лишь заросшие мхом ямы. Все поглотила тайга. Поселок был покинут людьми в двадцатые годы XX века. Сейчас даже невозможно узнать, где и что было раньше.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В годы строительства и работы канала Ильинский и Новый станы были самыми крупными. На первом из них располагались столярные и слесарные мастерские. На втором действовали контора участка, метеостанция, продовольственные склады, школа, больница, аптека, торговая лавка, баня, большая общественная конюшня, квартиры служащих, дома для постоянных и казармы для сезонных рабочих. Несмотря на отдаленность и изолированность района от крупных населенных пунктов и благ цивилизации, для постоянно

проживающих специалистов, рабочих, их семей были созданы вполне пристойные условия жизни. Они имели отдельные квартиры, неплохое жалование, казенное снабжение более чем десятью видами продуктов, керосином и ламповым стеклом. Специалистам – помощнику начальника участка, врачу, фельдшеру, акушерке, технику, кладовщику, учителям и т. д. – помимо этого полагалась также казенная прислуга и кухарка. Каждое жилое помещение было снабжено коровником, погребом, приусадебным участком. Служащие и рабочие водного пути первыми в этой глухомани стали разводить картофель, редис, лук, морковь и т. п.

Хотя работы в этих краях велись в неимоверно тяжелых условиях, в глухой непроходимой тайге, желающих сюда попасть было предостаточно. При этом брали на «стройку века» только самых здоровых. Так, в 1888 году из тысячи кандидатов отобрали только 494 человека. В основном это были жители Томской и Тобольской губерний.

Не верится, что все это было чуть больше ста лет назад. Сейчас здесь тайга. На месте, где стояла литейка (а это можно легко определить по большому количеству различных металлических и чугунных заготовок) – высокие, покрытые мхом кочки. Сдираем толстый слой наростшего мха. Под ним оказывается груда кирпичей. Другая кочка – какие-то металлические болванки. Здесь же находим дверцу от плавильной печи. Чтобы не возить сюда за девять рек различные металлические изделия, их отливали

▼ Поселковое кладбище



▲ Где-то здесь была литейка

прямо здесь. Чугунные бабки, скобы, колеса для тачек – все это можно найти. Судя по всему, людей уже давно не было в этих местах. Это видно по нетронутому мху. Зато много следов медведя.

Еще одно место, оставшееся от поселка, несет следы пребывания человека на этой земле. Кладбище. Несколько сохранившихся деревянных крестов, надписи на которых уже не читаются. Ровные ряды зеленых холмиков. Это могилы. По словам егеря их здесь около 30. А вот остатки мраморного памятника Евлампии Рудковской. Говорят, она была учительницей. Уважаемый человек. Представьте себе, что это надгробие везли сюда за тысячи верст!

Еще наше внимание привлекает большой чугунный крест с отлитыми буквами: «Первый лоцмань Обь-Енисейского водного пути по реке Кети Порфирий Ципиряев. Умерь 28 ноября 1889 года». На сохранившиеся могилы мы положили букеты скромных полевых цветов.

Проехав шесть километров по совершенно разбитой дороге, оказываемся перед первой серьезной преградой, о которой нас предупреждали – перед Генеральским болотом. Грязевые ванны, которые мы преодолели при подъезде сюда, не стоят даже описания после того, как мы увидели, что нам еще предстоит.

(продолжение следует)

При подготовке материала использовались научные статьи сотрудников Томского областного краеведческого музея.

ОБЬ-ЕНИСЕЙСКИЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ

МАШИНЫ ВО ВРЕМЕНИ

Часть вторая: По "Баронскому тракту"

Павел Мирошников,
фото автора



«Генеральское» или, как его еще называют, «Генеральное» болото. Между двумя ближайшими берегами – метров 400-500, точное расстояние «на глазок» определить сложно. Примерно на середине – моховые кочки с растущими на них невысокими, около метра, чахлыми сосенками. На заросшей лесом

сложный участок – глубокое место с холодной проточной водой.

По словам егеря Александра Васильевича, в обычные годы по этому болоту можно пройти не замочив сапоги, но этот год особенно дождливый. Подтверждение его слов – слой воды, покрывающий нежную болотную зелень.

Собравшись командой на

итоге приходим к общему мнению: болото одолеть можно. Конечно, придется повозиться, но что легко не будет, все знали еще дома. К трудностям готовы и морально, и физически. К тому же – это только начало путешествия. Сил много, и все рвется в бой.

Ставим лагерь чуть в стороне на сухом месте. На его обустройство отводим час, после чего дружно идем на работу. С этого дня слово «работа» прочно входит в наш лексикон. Теперь каждое утро мы выходим на «работу». Наш «рабочий» день длится до самого вечера, благодаря чему машины быстрее продвигаются вперед. Работа – каждодневная, тяжелая, изматывающая.

Сегодня, пока светло, нам нужно заготовить как можно больше деревянных брусков, которые завтра пойдут на

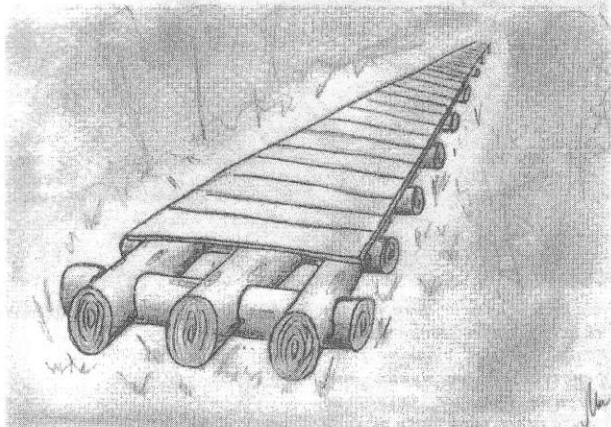
машины. Но выдержат ли бруски и мостки почти трехтонные автомобили? Надеемся, выдержат.

Егерь выделяет делянку, где можно пилить лес – как никак мы на территории заказника, где самовольная рубка леса запрещена. Говорит, что мы ему заодно и лес проредим. Он все еще не верит в серьезность наших намерений, посмеивается: «Потешатся ребята, устанут, да и домой повернут». Несмотря на иронию, с «огоньком» беремся за дело.

Работа кипит. Далеко над болотом разносится визг пил и стук топоров, шум падающих деревьев и треск ломающихся веток. Стволы распиливаем на двухметровые бруски и укладываем в штабеля по берегу. В болото пойдем завтра.

Вечером у костра – очередное собрание. Решаем, кому предоставить право «первопроходца». По общему мнению, – Toyota Surf Александра Сухарева. Во-первых, машина лифтованная, стало быть, располагает лишними сантиметрами дорожного просвета; во-вторых, широкая резина; в-третьих, мощный дизель и лебедка. И самое главное – морально готов экипаж. Завтра машине предстоит выехать первой в места, где подобная техника еще никогда, за все время освоения этих земель людьми, ногой не ступала. При кажущейся обычности – это исторический момент.

Раннее утро. Низкие плотные облака, кажется, цепляются за вершины сосен. Идет мелкий дождь. Разбиваемся на две группы. Первая работает на этом берегу, укладывает заготовленные с ве-



Строим дорогу через «Генеральское» болото

▲ «Баронский тракт». Реконструкция

«гриве», полуостровом вдающейся в болото, чуть заметная просека – продолжение нашей дороги.

Разведка болота показала, что глубина его приблизительно полметра (по колено). Местами глубже, местами мельче (самое глубокое место – сантиметров 70), но необходимо учесть – машина намного тяжелее человека, так что наши измерения весьма приблизительные. Радует, что нет топей. По «моховому острову» можно пройти, как по сухому, а вот у противоположного берега



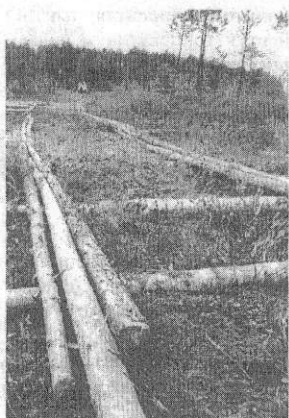
берегу, решаем, что делать. Выслушиваем мнение каждого. Обсуждаем поступающие предложения – этаким болотный «мозговой штурм». В

строительство дороги. Они будут выполнять роль опор, шпал. Сверху мы настелим мостки, которые везем с собой, а по мосткам уже пойдут

чера бруски. Вторая идет на ту сторону – готовить выезд из болота. В середине, где плотный мох, надемся, что Toyota сможет проскочить своим ходом.

Вода сверху. Вода под ногами. Скоро все промокают до нитки, но никто и не думает уходить. Работа спорится, и дело идет. Уже вырисовываются контуры будущей дороги. Настроение отличное.

Уже после возвращения домой участники марафона постоянно спрашивали: «Какие моменты были самыми интересными, самыми важными?». Отвечая на этот вопрос, многие вспомнили именно штурм «Генеральского» болота. Здесь, на этом болоте, наверное, у каждого появилась внутренняя уверенность в том, что мы способны преодолеть не только эту, но и все последующие преграды. Мы исполним задуманное – выйти к Енисею. В те дни мы



▲ Мастерство приходит с опытом

набирались опыта, учились работать вместе и понимать друг друга с полуслова. Здесь рождалась команда.

Носим бруски. Сгибаемся под их тяжестью, проваливаемся по колено (а то и глубже) в воду. От постоянного хождения вперед-назад мох и тина превращаются в вязкое месиво, не желающее отдавать утопающие в нем ноги. Ходить все труднее. Бывает, что прова-



лившись ногой в скрытую яму, теряешь равновесие и падаешь, придавленный бревном. Выкарабкиваешься весь в тине. Тина украшает!

Чтобы удобней ходить, укладываем бруски на расстоянии шага, а уже через какое-то время с поразительной легкостью, как циркачи прыгаем с одного бревна на другое.

Под слоем болотной тины то и дело ощущаем твердую опору – полусгнившие лесины. Мох постепенно приминается, и они выходят на поверхность. Бревна, уложенные в три ряда, тянутся почти через все болото. Это остатки того самого «Баронского тракта» – дороги, построенной более ста лет назад, дорогу, которую мы искали и по которой надеемся выйти к Енисею.

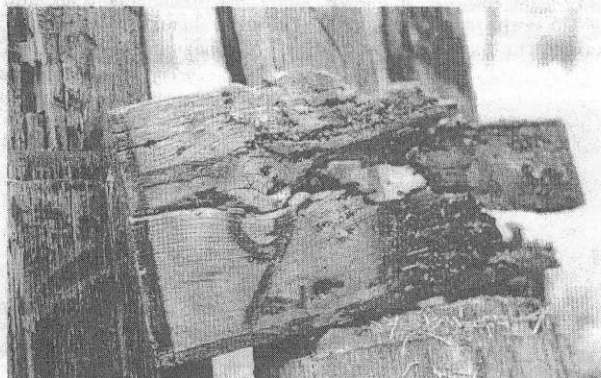
ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

«Баронский тракт» – дорога, проложенная через тайгу и болота, идущая от шлюза к илюзу и соединяющая их сухопутным путем на протяжении всего Обь-Енисейского водного пути. Тракт начинал свой отсчет от деревни Усть-Озерное и тянулся на сотни верст, а «Баронским» его назвали в честь руководителя строительства канала, начальника Томского округа путей сообщения, действительного статского советника, барона Бьорка Александровича Аминова.

Уникальная дорога: проложена она была не только по сухим местам, но и по болотам. Причем болотистых участков намного больше. В таких местах строились «гаги» – дороги с деревянным покрытием. Ширина их такова, что на ней спокойно разъезжались две телеги. Через реки сооружались мосты. Вдоль всего тракта стояли версто-

вые столбы. Движение даже в этих глухих местах было оживленное.

Частично тракт разрушили во времена Гражданской войны, когда зимой 1918-1919 гг. в этих местах прошли кровопролитные бои между белогвардейскими отрядами под командованием Олаферовско-



го и красноармейскими частями особого назначения (ЧОН). Разгромленные отряды Олаферовского, отступая под ударами чюновцев, буквально сжигали за собой пути отхода – деревянные гаги. Больше всего гать пострадала в Красноярском крае.

После окончания Гражданской войны частично сожженный тракт пытались восстановить, но когда сам канал перестал действовать и люди покинули эти места, деревянную дорогу забросили. Время сурово к тому, что осталось без присмотра человека. Сырой климат безжалостно расправился с деревянными конструкциями.

В короткий перерыв рассматриваем то, что осталось от тракта. Огромные продольные лесины (скорее всего, из лиственницы – дерева, не боящегося влаги) соединены между собой брусками-поперечинами,

◀ Сейчас поправим, и дальше...

образуя равномерные клетки. Сверху они покрыты досками, в результате чего получилась ровная проезжая часть. Места соединений обработаны топорами и подогнаны так плотно, что разъединить их удастся только с трудом. Скорее всего, во всей конструкции не использовались гвозди (по крайней мере мы не нашли ни одного).

Где болота посуше – бревна тоньше, если же болото глубже – бревна и бруски соответственно толще.

Полдня работы, и наконец наступает момент, когда можно вести первую машину. Урча двига-

▲ Указательные таблички XIX века

телем, Toyota медленно въезжает на аккуратно уложенные мостки. С берега ее страхует УАЗ. В случае «нештатной» ситуации ему предстоит вытянуть Toyota'у на берег.

Движение по сантиметрам. За рулем – Сухарев. Серьезен и сосредоточен – все внимание на ведущего машину. В этой роли «Командор» Куликов, он держит ситуацию в руках. Следит за малейшими движениями колес и руководит без слов, только жестами «вправо-влево», «стоп». Все действия – только по команде.

Пройдено полметра. Метр. Освободившиеся первые мостки передаются вперед. Пошли места поглубже.

Пройдено три метра. Пять. Выявляются недостатки нашей конструкции. Не шина для нее тяжелая. Не

справляющиеся с нагрузкой бруски-шпалы утопают, опасно заваливая то одну, то другую сторону машины. К тому же расстояние между брусками оказывается излишне велико, отчего металлические мостки начинают прогибаться, а деревянные – предательски трещать, готовые сломаться в любой момент. Страхуемся, подкладывая мостки поперек. Теперь не хватает мостков. Исправить создавшееся положение берется Сергей Гриднев, и уже через час в мостках недостатка нет: мотопилой он умудряется вырезать из цельного ствола замечательные мостки – толстые прочные доски. Несколько раз Toyota все-таки сваливается с опор и вязнет в болоте. Чтобы вернуть ее на мостки, используем американский супер-домкрат «Хай-Джек».



▲ Еще раз 50 толкнем – и мы на сухом

Все внимание на меня! ▶

Действительно нужная, да просто необходимая в подобных походах вещь. Оцениваем по достоинству ее возможности в этом вязком болоте. Нам без «чудо»-техники пришлось бы, если честно, худо. Небольшой по габаритам домкрат способен поднять две с половиной тонны на высоту до полутора метров.

С помощью «Хай-Джека» ставим поочередно на мостки все колеса. Болотная жижа неохотно расстается со своими пленниками.

Попытка проскочить своим ходом «островок», казавшийся таким прочным, окан-

чивается неудачей. Рванув вперед, метров через десять Toyota гребет всеми колесами и роет себе яму-ловушку. Сели. Возмемся, тащим. Еще рывок – опять сели. Мох не держит. Не помогает даже снижение давления в шинах. Вдобавок сильно мешают «клетки» тракта: начиная разгоняться, машина упирается в скрытые подо мхом балки, теряет скорость и вязнет. Помучившись с откапыванием, решаем прибегнуть к помощи лебедки.

Собираем наличные веревки, тросы, канаты, связываем их между собой. Закрепляем одним концом за деревья на гриве, другим – к тросу лебедки. Получается больше ста метров(!). Первое время лебедка вертит входостую – растягивается веревка. Натяг... – и машина медленно выбирается из жижи. Ползет



▲ Наш первый мост

ваем последний, третий участок с его проточной холодной водой и выбираемся на сухое место. За плечами – пятьсот метров болота и восемь часов работы.

В лагере за ужином подводим итоги дня. Дорогу придется дорабатывать – однозначно. Всем последующим машинам лучше двигаться по мосткам, но самое главное: стоит ли вести за болото все машины? По словам местных, дальше нас ожидает дорога еще сложнее. Поэтому придется разделить на две группы: вперед пойдут самые подготовленные машины, остальные будут на месте ждать сообщения от первых. Если дорога дальше окажется непреодолимой, то первая группа вернется в лагерь. Но если появится хоть какой-то шанс прорваться, – второй группе придется самостоятельно возвращаться в Новосибирск.

Вперед идут двенадцать человек, они поведут до Енисея три машины. Для изучения дороги снаряжаем разведку. Ей предстоит добраться до Касовского шлюза, который находится на границе Кеть-Касского заказника. Поведем туда егерь Васильич – это его «владения». К сожалению, какая дорога впереди, он не знает, но рядом со шлюзом находится поселение, где живут три семьи староверов – Казанцевская заимка; у них наверняка узнаем про дальнейший путь. С собой разведчики возьмут прибор GPS (система глобального позиционирования), который по спутникам, с высокой точностью определяет координаты.

С его помощью вычисляем протяженность труднопроходимых и болотистых участков. Даем компактную видеокамеру: они заснимут возможные преграды, чтобы после возвращения мы смогли увидеть собственными глазами все, что нас ожидает.

Рассчитываем на разведку дней пять-шесть. За это время нам нужно перебраться на другую сторону «Генеральского» болота две оставшиеся машины и постараться добраться до реки Язевая, где предстоит брод.

Собираем продукты в



на брюхе, толкая перед собой вал тины. Скоро усилие становится таким, что мы опасаемся, как бы не сторела лебедка. Довольно экспериментов, будем двигаться на мостках.

Спокойненько преодоле-

<p>СТО круглосуточно РАЗВАЛ-СХОЖДЕНИЕ, ТО и РЕМОНТ, ПРОМЫВКА ИНЖЕКТОРОВ WYNN'S</p>	<p>7 Ключей ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЕЙ</p>
	<p>ул. Кирова, 116 66-29-46 16-17-33</p>

«общий котел» из расчета на 15 дней пути. Горючее, масло.

Но сложнее всего назначить машины, которые пойдут вперед, и тех, кто их поведет. К походу и испытаниям готовились все. Все полны решимости идти до конца. Выбор оказывается трудным. В итоге назначены – Isuzu Му и УАЗ Вадима Сиваракши. В команду двенадцати входят экипажи отобранных машин: Toyota – Сухарев, Нагорнов; Isuzu Му – Куликов, Игорь, Вячеслав, Валентина; УАЗ – Сиваракша, Новицкий, Бут и волею судеб «свободные путешественники» – Сергей Гриднев, Евгений Митрофанов, Роман Букатин и Павел Мирошкин.

Старшим в оставшейся группе назначаем многоопытного Виктора Селивано-

ва. Ему предстоит в случае самостоятельного возвращения провести группу по нелегкой обратной дороге до Катайги.

Все вопросы обсуждены. Завтра второй день «генеральского» штурма.

Второй и третий дни похожи друг на друга. Дождь. Болото. Не успевающие просохнуть за ночь вещи. Дружная работа.

Дорабатываем дорогу. На уже уложенные бруски выкладываем продольные лаги — длинные тонкие стволы. На эти лаги укладываем мостки. Такая «гать» выдержит любую машину! «Муху» проводим часов за пять.

С УАЗом сложнее. Машина непредсказуема. Дело в том, что на ней установлены блокирующие дифференциалы от БТР, благодаря чему гребут одновременно все четыре колеса. Где-нибудь в грязи это сильно бы пригодилось, но здесь другие условия. Немного больше газа — и колеса просто вырывают из-под себя уложенные мостки. Приоритетиваемся к такому характеру — ведем очень аккуратно и осторожно.

На середине болота мелкий моросающий дождь сменяется на крупные капли. В разрывах серых туч показались лоскутки голубого неба, а вместе с ними — долгожданые теплые лучики солнца. Все вокруг преобразилось. Даже болото стало выглядеть дружелюбным.

Над «гривой», к которой мы стремимся, вспыхнула радуга. Своими краями она «упирается» в болото, а наша дорога идет прямо в «центр». Радуга-ворота. Это к удаче! Удивительная, но, к сожалению, недолгая картина.

Облака окончательно развеиваются, над нами — чистое небо. Настроение улучшается. Начиная с этого дня погода нас балует теплом и солнцем. Дожди не беспокоят до самого финиша.

Третья машина на берегу. Отдыхаем. Вспоминаем события последних дней. Любуемся восхитительным закатом, но начинает темнеть и нам пора двигаться дальше. Нас ждут места, где еще никогда не ходили машины. Что нас ждет? Какие испытания? Маленький отряд идет вперед.

Темнеет быстро. Ночью лес становится таинственным и враждебным. Продвигаемся по еле различимой тропе. Впереди, освещаемые фарами, идут «пильщики». Они очищают дорогу от поваленных и мешающих движению деревьев.

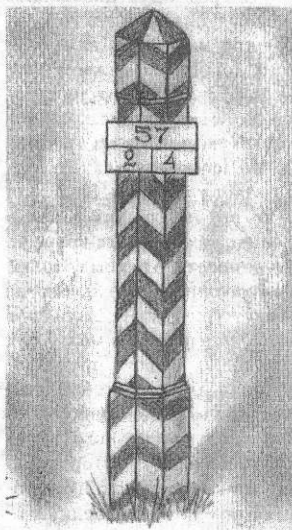
Проходим три километра и оказываемся перед очередной преградой — небольшим болотцем, преодолеть которое своим ходом не удастся. О том, что мы — на правильном пути, «говорят» остатки «Баронского тракта».

Утром будет очередной «штурм» очередной преграды.

Для нас начинается «день сурка» — все дни похожи один на другой. Настоящее приключение, если, конечно, каждодневную рубку деревьев и укладывание их в болото можно назвать приключением.

Машины перетаскиваем через топи практически на руках. Скорость движения на таких участках не превышает 300 метров в сутки. Попадают сложные участки с сохранившимися клетями тракта, которые приходится закладывать чурками. Уже поверх укладываем мостки. Стоит машине соприкоснуться с мостков, как она оказывается в ловушке и,

▼ Верстовой столб. Реконструкция



повиснув на бревне, беспомощно вращает колесами. Спасают домкрат (который порой не подсунуть) или лебедка (которую порой не за что зацепить).

Экстремальное путешествие: порванные лебедки и сгоревшие сцепления, гнус, комары, запыляемая бурой болотной водой скудная пи-



ща, не успевающая за ночь просохнуть одежда и обувь, постоянная усталость.

Идут дни за днями, и болота уже не пугают своей непролазностью. Мы привыкаем к ним, они становятся чем-то своим, что постоянно рядом; заканчивается одно, начинается другое — всегда разное и одинаково трудное, но, тем не менее, преодолимое.

Не спи, товарищ!
Подъем, родной!
Начнем в болоте
Свой день трудовой! —
будят лагерь бодрые кричалки Ромы Букатина. Причем каждое утро — новые!

Отдохнувшие за ночь, полные сил идем на работу. С утра до вечера — мостки, мостки, мостки. Мосток в среднем весит около 20 кг. Ради интереса подсчитали — в день на каждого приходится несколько тонн. Деревянные мостки, пропитавшись водой, становятся неподъемными. Вечером руки и ноги буквально гудят. Кажется, сил больше нет, но стоит наступить утру, как все повторяется сначала.

Донимают комары и мошки, которых здесь тучи. Спасаемся мазями. Некоторые помогают, другие бесполезны. Перед заходом в тайгу местные жители посоветовали нам народное средство — деготь. Мы поострились на эту тему, но на всякий случай от предложен-

▲ Вот такой у нас будет ужин

ного «пузырька» не отказались. И как оказались правы! Уже здесь, смешав мазь и деготь, получаем волшебное средство — ни один кровосос нас не беспокоит. Даже спим намазанные. Правда, пахнем, как сапоги, но это такие мелочи...

На одном из сухих участков нам попадает настоящий верстовой столб! К сожалению, он почти полностью сгнил. Но на сохранившихся частях отчетливо видны остатки чернобелых полос. Сам столб был шестигранной формы с утолщениями у основания и на верхушке; высотой около двух метров. На нем крепилась табличка с указанием расстояний. Находим в траве полуистлевшую табличку, на которой с трудом читаются цифры. В верхнем, большом прямоугольнике число 57 — это расстояние в верстах до Усть-Озерного, в двух нижних цифры — слева «два», справа «четыре». Это расстояние до ближайших шлюзов соответственно две версты — до «Генеральского» и четыре — до «Николаевского». Таб-



личка крепилась к столбу гвоздями. В дальнейшем нам еще не раз попадались подобные таблички, но уже на стволах деревьев. Столбы ставили на сухих участках тракта, в болотистых местах указатели крепились на придорожные деревья. Со временем деревья выросли и успели засохнуть, поэтому встречавшиеся нам таблички оказывались на сухих лесинах высоко над землей.

С «боями» прорываемся к Язевой. Красивая таежная река, медленно и неспешно несущая свои воды среди заросших лесом берегов. А вот и крошечная площадка, где можно ставить палатки. Приотпываем высокую прибрежную траву. Вроде неплохо.

Как и рассчитывали, к этому месту возвращается наша разведка. Не дав даже «отдышаться» с дороги, просим рассказать, что они видели. Всех интересует один вопрос: пройдем или нет? От сказанного становится не по себе. Внутренне мы готовы ко всему, но звучит вердикт: «Не пройдем! Придется возвращаться домой и повторять попытку на следующий год, соответствующим образом подготовленными». Как же так? Столько прошли, преодолели «Генеральское болото», готовы переправляться через Язевую...

Требуем подробностей. Они таковы.

До Николаевского шлюза — шесть километров. Добраться туда можно, но уйдет дня три-четыре, включая строительство двух мостов (через Язевую и ручей возле самого шлюза). За ним начинается заросшая тропа. Там придется работать пилами и топорами — практически заново строить дорогу. Просматриваем видеосъемки. Да, предстоящая дорога впечатляет. Болота, болота и кустарник стеной.

Следующий день — дневка. Отдохнем, благо место располагает, а заодно проанализируем полученную информацию.

Вечер у костра. Рассказы-

вают Сухарев («Дядя Саша») и Васильич. Они дошли до Казанцевской заимки, расположенной на Касовском шлюзе. Это за Водораздельным озером, на рукотворном соединительном канале. Староверы встретили нашу разведку приветливо, накорми-



▲ Опять толкать ного...

ли и напоили. Женщины напекли для всей команды хлеб — душистый, вкусный, домашний. Уже неделю мы едим одни сухари, поэтому свежий хлеб — просто деликатес!

Про нашу экспедицию они уже знают. Надеются, что сможем дойти до них.

На заимке небольшое, но крепкое хозяйство. Помимо скотины есть техника: мотоциклы, бураны, лодочные моторы. Есть даже гусеничный трактор. Именно его мы видели на любительской видеозаписи с этих мест. Он нас и подвигнул на авантюру: раз сюда доехал трактор, значит мы на своих машинах проедем тем более!

На заимке есть и рация, по которой они поддерживают связь с ближайшей большой деревней единоверцев. Все нужное доставляют по реке, а в случае крайней необходимости — вертолетом. Хотя и живут они далеко от людей, оторванными от мира себя не чувствуют.

День отдыха мы посвящаем беззаботному времяпрепровождению. Кушаем, рыбачим. Язевая — речка неглубокая, вода в ней теплая, успевает прогреться за короткое лето. Название оправдывает себя полностью — клев отменный. Язь, щука, окунь. У рыбаков просто глаза горят: где еще можно увидеть такое — только приманка касается воды, как ее хватает рыба. Наловленной рыбы оставляем столько, сколько сможем съесть, остальную отпускаем.

Все отдыхают, а Игорь Куликов и Александр Сухарев просматривают карты и видеозаписи, высчитывают по показаниям GPS предстоящие болотистые участки. В наших маршрутных картах появляется хоть какая-то определенность. Итак, от нашей стоянки на Язевой до Николаевского шлюза — три километра. Дальше — заросшая кустарником тропа. До Казанцевской нас ждут 6 км разнообразных болот и 15 км сухой дороги; предстоит постро-



▲ Ведь строили руками! А мы чем хуже?

ить три моста и прорубить просеку длиной около 10 км. Успокаивает то, что болот, подобных Генеральскому, уже не ожидается. Теперь слово за командой. Дружно решаем — идти дальше!

Васильич возвращается ко второй группе сообщить о нашем решении пройти маршрут до конца.

Строим мост через Язевую. Руководят строительством бывшие выпускники железнодорожного института (факультет «Мосты и тоннели») — А. Сухарев и Е. Митрофанов. Все, как и положено на настоящих стройках, — схемы, чертежи и расчеты.

Валим большие лесины, растущие у самого берега. Стараемся, чтобы они легли поперек реки. Для опор нашего моста используем торчащие из воды остатки свай «Баронского тракта». В ход идут автомобильные лебедки — хорошие строительные механизмы. Скрепляем пролеты скобами и проволокой. Вроде бы надежно, но все равно волнуемся.

Торжественный момент прохождения первой машины. Как подобает в таких случаях — торжественные речи и перерезание красной ленточки. Первой идет Toyota. Мост под ней даже не шелохнулся. Построено если уж не на века, то года на три. По «проторенной дорожке» форсируют реку Isuzu и УАЗ. Еще немного, и зимник с мостовыми переходами к Николаевскому шлю-

зу, считай готов! Пора вносить поправки в автомобильные карты.

Через три дня ударных работ выходим к Николаевскому шлюзу и заимке. После стольких дней зыбкой болотистой почвы ощущаем под ногами твердую землю. Необыч-

но и приятно. Заросли шиповника и разнотравье в рост человека. Пьянящий цветочный аромат. Пахнет медом... Райский уголок среди тайги.

Три деревянные постройки. Дом, лабаз и недостроенный то ли сарай, то ли баня. Раньше здесь находился гидрост. В обязанности смотрителя входило ежедневно снимать показания приборов – градусников, барометров. Собранный за месяц информация пересылалась в гидрометеорологические центры. Пост закрыли в се-

получается. Сроки путешествия затягиваются, а от тяжелой физической работы у всех хороший аппетит. Выход один – сокращать дневной рацион. Будем стараться экономить консервы, питаясь свежей рыбой.

В домике у Васильича стоит мешок сахара. На Язевой он разрешил нам взять половину при условии, что мы доберемся до Николаевского. Спасибо, Васильич, за сладкую жизнь!

Рассказы о ярких моментах нашего приключения можно начинать со слов: «Как вдруг...».

На Николаевском шлюзе вдруг из леса вышел... человек. Здесь, в такой глуши, где до людей три недели (нам лично так казалось) на машине ехать! Оторопев, мы просто теряем дар речи. Выводит нас из этого состояния «Дядя Саша»:

– О, Илья! Ты к нам в гости? Проходи!

Теперь понятно. Это Илья с Казанцевской заимки приплыл на лодке нас попроведать. Ему около тридцати лет, но вполне возможно, что и меньше. Борода, неприменный атрибут староверов, добавляет года. Живые умные глаза. Разглядывает наши машины, удивляется:

– Чудные. И что на таких в наших болотах делать?

Хороший собеседник. Быстро находим с ним общий язык. обстоятельно и толково отвечает на наши вопросы, которыми мы его забрасываем – о таежной жизни, об охоте и рыбалке, о вере и так далее.

Он из «староверов». Часовенные. Три семьи живут в этих местах с 1976 года. Время у них свое. Жизнь размеренная и спокойная – «Направле-

ние по солнцу, время по железке». Работы много, круглый год в делах и заботах. «Лентяям в тайге не выжить – некому их здесь кормить». Приезжают к ним гости – сновитые и простые. Первые на вертолетах, вторые на моторках – места для рыбалки и охоты здесь отменные.

Некоторые слова Илья произносит с диалектом, ко-

рогу мы слышали о нем только самые хорошие отзывы как о справедливом, обязательном и очень внимательном человеке. Эти первые заочные знакомства разожгли в нас интерес.

Пока передаем Илье список самых необходимых продуктов, а он уже, связавшись по радию с Фомичем, передает ему нашу просьбу.



▲ Даже железные мостки гнутся как картон

торый интересно слушается – провянит, хватат, прикусыват... Рассказывает о медведях, которых в этих местах немало. Кругом медвежьи уголки. Много ягоды, поэтому «хозяевам тайги» здесь раздолье. Но в голодный год могут и в деревню зайти, в сарае покопаться. Но нам опасаться нечего. От визга бензопил медведи ушли километров за двадцать.

Так за разговорами пролетает полдня. От предложенной нами еды, чая отказался: вера не разрешает. Нашу просьбу сфотографироваться также отклонил – нельзя.

Уже прощаясь, спрашиваем его, можно ли заказать у них продуктов. «Почему нельзя... Фомич поможет. Он все может». Фомич – староста в деревне Безьямка. Всю до-

Остаток дня посвящаем подготовке к новому этапу. День жаркий. Ходим купаться. Ничто не предвещает неприятностей, но они не заставили себя долго ждать.

У тронувшегося с места УАЗика под днищем раздается сильный треск, и на землю выливается масло! Предчувствия недобрые. Стали разбиты. Разбит кожух раздаточной коробки. Снимаем коробку и обнаруживаем, что разлетелся двусторонний направляющий подшипник. Осколочки разбили кожух, а также попали в коробку скоростей, к счастью ничего не повредив. Поломка серьезная, поскольку запасного подшипника нет. Что делать? Без коробки машина ехать не сможет, а следовательно, ее надо или ремонтировать или оставлять здесь.

(продолжение следует)

При подготовке материала использовались научные статьи сотрудников Томского областного краеведческого музея.

Генеральный спонсор:
ООО «СОНИКО-Н»,
 тел. (3832) 77-37-66

Состроитель и генеральный информационный спонсор
Автожурнал «Турбо»
 тел. (3832) 23-07-68

ЗАО «Вестфалика»
 тел. (3832) 100-995

НПП «ЛОГОС»
 тел. (3832) 49-98-74

Телевидение в метро
 тел. (3832) 23-14-52

Выставочное общество «Сибирская ярмарка»
 тел. (3832) 160-290

Рекламная мастерская «АРГО»
 тел. (3832) 46-47-67

ИнтернетСервисПровайдер Rinet
 тел. (3832) 52-43-01

ООО «Спецтехвязь»
 тел./факс (3832) 47-84-04

редине восьмидесятых. Сейчас сюда изредка заходит егеря да забредают редкие путники.

Дом со всем, что в нем – топчаном, печкой, столом – после почти трехнедельной палаточной жизни кажется оплотом цивилизации.

Здесь хранится запас теплых вещей, есть охотничьи лыжи и даже... гитара.

Чтобы не расслабиться от «благ цивилизации», встаем лагерем рядом, на полянке, предварительно «зачистив» ее от сплошного ковра ягодобрусники.

Проводим ревизию оставшихся продуктов. Маловато



ОБЬ-ЕНИСЕЙСКИЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ

МАШИНЫ ВО ВРЕМЕНИ

Павел Мирошников,
фото автора

Часть третья: Лесные отшельники



Ситуация, в которой мы оказались, прямо скажем, неприятная. Что делать? Оставить попавший в беду УАЗик здесь, а зимой вернуться и пробовать вытянуть трактором? Потребуется дополнительные средства. Но самое главное: что делать с грузом, который везет УАЗ? Если разместить в двух других машинах, то они окажутся сильно перегруженными. На себе много не унесешь.

Просчитав возможные варианты и затраты, мы поняли, что проще сходить в Катайгу: на отечественную машину, к тому же столь популярную в сельской местности, можно найти любую деталь. Даже маленький подшипник.

От нашей стоянки до поселка около 50 километров. На переход «туда-обратно» уйдет дня четыре. Не теряя времени, собираем в дорогу Вадима Сиваракшу и Сергея Гриднева. Засветло они успеют дойти до егерской заимки у Нового стана и переночевать там. Завтра будут уже в Катайге. Поручаем им еще и докупить продуктов – сколько в состоянии унести. Команда ждать их не будет, а попытается пробиться вперед.

Однако весь следующий день проводим на Николаевском. С помощью походного сварочного аппарата завариваем разбитый кожух коробки. Получается: масло не бежит. Проводим разведку предстоящей дороги. С помощью пил и топоров зачищаем кустарники, разбираем завалы. Уходим примерно на четыре километра. Сюда же к вечеру следующего дня перегоняем две ма-



▲ Казанцевская заимка и шлюз Касовский рядом с границей Томской области и Красноярского края

шины.

Как гром среди «ясного» вечера – голос Сиваракши из радиации: «Болото, болото – это заимка! У нас все нормально, ремонтируемся!!!» Вот это да, так быстро! Все получилось как нельзя лучше. По счастливой случайности на заимке они встретили егеря Александра Васильевича, который остановился там на ночлег после обхода своего участка. Остальное – дело техники. По радиации он связался с Катайгой и попросил сына Ромку найти требуемую деталь и купить для нас продуктов. Все это он должен подвезти к речке Деревянной, где его ждут Сергей с Вадимом. Так все и вышло. Загруженные почти пятидесятикилограммовыми рюкзаками, ребята вернулись на Николаевский даже раньше срока.

УАЗик снова в строю. Рацион с этого дня увеличен. Еще приятная новость: Фомич наш заказ на продукты принял, и в ближайшие дни его постараются забросить на Казанцев-

снова догнав нашу экспедицию, посмеивается:

– Разве это ягода? Мелочь одна. Вот в Безымянке, там – ЯГОДА. Доберетесь – сами увидите.

На болотах растут морошка и клюква. Ягоды – словно бусинки на мшистом ковре. Дары природы хорошо утоляют жажду во время работы, а чай с брусникой и голубикой придает силы и бодрости на целый день.

С препятствиями, которые запечатлела видеокамера «разведки», теперь сталкиваемся воочию. Бревна тракта уходят в густые заросли кустарника. Целыми днями прорубаем просеки, закладываем клетки гати.

скую заимку. Таким образом, у нас появился стимул прорываться быстрее вперед, пока не вышел запас.



▲ Охотничья избушка на р. Лобаниха

Невозможно не рассказать о ягодных местах, через которые мы проезжаем. Поляны брусники, черники, голубики, клюквы. Внеплановые «витаминные» преграды сдерживают наше продвижение. Ягоды крупные, вкусные. Васильич,

По подготовленной «дороге» ведем машины. В день проходит только одна – и только на 300 метров.

Пройдя одну преграду, оказываемся перед новой. Стена из леса и кустарника. Про объезд нет и речи, и кажется, что уже вышли силы, – и моральные, и физические. Усталость.



▲ Заросший соединительный канал

Тучи комаров. Сырая одежда. Который день мы окружены плотной стеной леса. В душе поселяется тоска по простору, давит ощущение замкнутости. День за днем одна и та же картина, одни и те же лица, одна и та же монотонная и рутинная работа. Мостки, мостки, мостки...

День сурка; время для нас остановилось. Лагерь стараемся сделать уголком уюта и спокойствия. Горячий ужин, дружелюбное потрескивание костра, сладкий чай. Оказавшись в спальнике, моментально засыпаем, и снится один и тот же сон: мостки, мостки, мостки...

Утром ты опять полон сил. Препграда, которая еще вчера казалась непреодолимой, сегодня уже не так страшна. Одежда не успела за ночь просохнуть – пустышки, все равно через несколько минут она опять намокнет. Пьянящая утренняя прохлада соснового леса наполняется ароматами багульника и брусники. Чай с ягодкой, шутка к месту – и все просто отлично!

В один из дней пролетел вертолет. Завез для нас продукты на займку. Хорошо, а то наши запасы быстро иссякают. Нам показалось, что с вертолета нас не заметили, но мы ошиблись – пилоты видят все. Мы находились где-то рядом с рекой Лобанихой. «Рядом», – если смотреть с высоты, а на машинах – день пути.

Река Лобаниха – еще одна этапная точка нашего путешествия.

Удивительное, сказочное место. Огромные, просто великаны, деревья со стволами в два обхвата. Если перекинуть такой ствол через реку, можно пройти как по мостику, не боясь потерять равновесие. Вывернутые корни вековых кедров напоминают причудливые ажурные конструкции. Это – медвежий укромный уголок. То и дело заметны следы когтей и содранная кора на деревьях. Лобаниха – то ли речка, то ли ручей. Петля-

▼ Водораздельное озеро и место соединения с каналом



ет самым причудливым образом. В одном месте – небольшой ручей, бегущий между высокими берегами, в другом – большие омуты со спокойной, зеркальной водой. Где-то недалеко Водораздельное озеро. До староверов на Казанцевской – «рукой подать».

Нам предстоит строительство очередного моста. Под опоры используем остатки свай «Баронского моста». В отличие от первого моста конструкцию решаем упростить – используем лишь две лесины для пролетов и минимальное количество поперечин. Максимум аккуратности при проезде машин на противоположный берег – и все! Мы прошли самый тяжелый

участок! Теперь больше болот и гатей не будет! Осталось совсем немного. Большая часть пути позади!

За Лобанихой лежит светлый бор. Катись по нему хоть боком. Настроение отличное. Под колесами сухая твердая почва. Но даже здесь расслабиться не приходится. Несколько лет назад часть леса уничтожили сильные пожары. Сейчас здесь молодые ровные сосенки, в зарослях которых теряется наша тропа. Будем «идти по приборам». Достаем карту, компас, определяем азимут. Вперед! Напрямик! Неокрепшие двухметровые деревца легкогибаются под напором мощных автомобилей, вставая плотной стеной за нашими спинами.

Последнее болото – Мшистое. Такие мы уже не считаем за препраду. Знаем, как их преодолевать – рядом с гатью. На ровном месте ма-

Буквально через несколько минут выезжаем на насыпь соединительного канала. И насыпь, и сам канал сделаны руками человека. Огромный тяжелейший труд, проделанный с помощью лишь лопат да тачек. Ширина канала около десяти метров. Протяженность – чуть больше восьми километров. Он соединяет озеро Водораздельное Обской акватории и реку Малый Кас, которая гонит свои воды к Енисею.

За сто лет канал почти полностью зарос, берега обросли густым лесом и кустарником. Похож на таежную речку, заполняемую водой во время весеннего паводка. Выдает его «рукотворное» происхождение неестественная многокилометровая «прямолинейность».

Перед тем как отправиться на займку к староверам, решаем посмотреть Водораздельное озеро, которое оказалось чуть в стороне от нашего маршрута.

Второе название озера – Большое. Оно издавна играло особую роль для селькупов, живших в этих местах с незапамятных времен. Они его называли «рыбным» из-за огромного количества рыбы, которая водилась в нем. Хотя озеро сильно обмелело, по-прежнему идет сюда из таежных малых рек рыба на нерест. Нагуливает и набирает вес в водах озера молодь. Но не рыба стала причиной того, что мы решили заехать на Водораздельное, а уникальные места и события, которые разворачивались в здешних местах во времена строительства канала. По обе стороны кипела работа, плыли суда, стояли поселки. Сейчас все заброшено и забыто. Тайга берет свое, заливается и меллеет озеро.

Выезжаем на небольшую поляну. Дальше не проехать. Невозможно подойти и к самому озеру. Придется плыть на лодке. Берем лежащие на берегу канала лодки староверов. Приносим свою резиновую, надуваем и плывем. В резиновой лодке три человека, а в трех деревянных «обласках» – по одному.

Метров сто по каналу – и перед нами удивительная панорама озера. Открывшийся

шины могут где-то проскочить сами, где-то пособить себе лебедкой, в крайнем случае мы поможем мостками.

Все, мы почти у цели!!! Мы сделали это! Мы прошли самый сложный и трудный участок. В мыслях мы уже дома!

Впереди нас ждет, как мы считаем, хорошая дорога. Возможные препрады даже не берем в расчет. На этом болоте оставляем повидавшиеся всякого мостки, больше они нам не пригодятся...

Увы! Беспечная самоуверенность сыграла с нами позже злую шутку. Но это потом, а сейчас наш путь лежит на Казанцевскую займку у Касовского шлюза.

простор после долгого лесного «загочения» пугает своей бескрайностью. Впечатляют размеры озера – около пяти километров в длину и километра два в ширину. В душе – буря эмоций. Такую красоту невозможно пропустить. Проехав мимо, мы многое бы потеряли. Возможно, мы стали по-другому ценить и понимать простор.

Деревянные лодки выплывают на озерную гладь, а вот резиновая садится на мель: перегруз. Озеро и канал настолько заилены, что любые попытки еще немного продвинуться вперед бесплезны. Перемешиваем веслами ил, тшечно пытаюсь тронуться с места. Не достать и до дна – весло полностью уходит в вязкую густую массу. На помощь приходят «марафонские гондолеры», которые разумно воспользовались местными лодками. На том экскурсия и заканчивается.

Насладившись красотой и величием таежного озера, полные впечатлений едем на Казанцевскую заимку. Темнеет. Проезжаем пограничный щит – здесь лежит граница Томской области и Красноярского края. Мы на стороне Енисея.

Лучи фар выхватывают из темноты деревянные дома за высоким решетчатым забором. У ворот нас поджидают обитатели заимки. Илью мы уже знаем, знакомимся с Антоном и Афанасием. Просим извинения за поздний визит и идем отдыхать, откладывая знакомство на завтра.

На заимке стоят добротные деревянные дома, крытые шифером (!). Всего живет здесь двенадцать человек: пятеро взрослых и семеро ребятишек. С нами общаются взрослые. Детей не видно, лишь колышутся занавески, выдавая их присутствие. Ощущаем внимательные любопытные взгляды.

Заходим в один из домов. Изба-пятистенок. Из сеней можно пройти в две комнаты, но одна – для гостей, другая – для своих. Чужим туда заходить не положено. Хозяйка возится у печки в комнате

для гостей, печет хлеб. Светлая комната, два окна. Беленый потолок, стены обиты крашеным оргалитом. Пол из широких досок, тоже крашенный. Убранство комнаты скромное: две кровати, стол, табуретки. У входа – сундук и умывальник. На подоконнике громко тикает будильник. Механическая швейная машина и заготовки какого-то шитья. На стене – церковный календарь с изображением Богородицы с младенцем и шестью святыми.

Хозяина зовут Антон. Ему за пятьдесят. Много он повидал в своих краях. Рассказывает, как и что здесь было раньше. Постепенно переключаемся на другие темы: охота, рыбалка, жизнь вдали от людей, экономика и... политика. Несмотря на удаленность от «цивилизации», хозяин в курсе более или менее значительных событий в стране и мире. Дает им оценки по своему пониманию.

Гордится, что живут на водоразделе.

Водораздел – возвышенность, сто метров над уровнем моря. Из здешних болот берут начало несколько больших и малых рек. Одни текут в Обь, другие – в Енисей. Здесь свой климат, отличный от низменных мест. Зима и



▲ Старовер Деревни Безымянка – Зибзеев Петр

весна приходят раньше, лето дождливей, а зимы очень снежные.

Осмелев, пробегают ребятишки. Мальчики – в рубашках-косоворотках с поясками и широких брючках, девочки

– в длинных ситцевых платьях – точь-в-точь как на иллюстрациях в книгах про дореволюционную Россию. Кстати, грамоте ребятишек учат здесь же взрослые: читать, писать, считать. Три класса. Можно продолжить образо-

ров за озером, оно давно бы уже обмелело.

Пришло время отправляться в дорогу. Благодарим гостеприимных хозяев за теплый прием.



▲ Деревня Безымянка (Красноярский край). Любопытные ребятишки

вание в школе-интернате в соседнем поселке. Но тому ли их научат? В «таежной» жизни нужны знания, которых в обычной школе не дают.

Выходим на улицу. За домами – огороды. Здесь в суровых условиях растут все самые необходимые овощи. Причем в теплицах местные огородники умудряются вырастить не только огурцы и помидоры, но даже... арбузы и дыни! Держат по несколько коров и лошадей.

Один из сараев переоборудован под гараж и мастерскую. О технике мы уже знаем из рассказов Ильи. За всем надо следить и ремонтировать. Сами делают лодки, а само место называют верфью. Мы смотрим на их хозяйство и удивляемся: сколько же нужно знать и уметь, чтобы все работало и приносило пользу!

Кстати, староверы недавно почистили шлюз. Вырубили кусты, очистили от тины – стоит теперь «как новенький». А ведь еще до того, как они пришли сюда жить, от шлюза остались одни почерневшие стены. Чтобы регулировать уровень воды в канале и озере, мужики соорудили загородку из бревен, перегородив ею канал. Если бы не хозяйский присмотр старо-

Забираем продукты, которые закинул вертолет, и продолжаем свой путь. Следующий населенный пункт – Марына Грива. Афанасий провожает нас до начала зимника. Дальше мы уже сами. «Если трактор здесь прошел, то мы и по-давно», – так мы беспечно рассуждаем, не отдавая себе отчета в том, что зимник зимой и зимник летом, как говорят в Одессе – две большие разницы...

Зимник идет через лес. Пропиленное и вычищенное «направление». Сначала вроде бы складывается неплохо. Деревья валить не надо. Машины идут своим ходом.

Начинаются участки грязи. Дальше – больше. Приходится уже машины толкать, тянуть с помощью лебедок. Все делаем с неохотой, через силу: «До дома уже почти рукой подать, а тут сплошное недоразумение». Постепенно к нам возвращается ощущение реальности – мы в буквальном смысле «влипли» в

	ВАЗ	Ключей <small>АВТОЗАПЧАСТИ</small> ул. Кирова, 116 66-29-46 66-34-84
	круглосуточно	
	АВТОЗАПЧАСТИ, АВТОХИМИЯ	

густые торфяные болота.

Достаем случайно сохранившиеся мостки. Не хватает. Машины вязнут одна за другой. Мы понимаем, что совершили ошибку, оставив мостки в последнем болоте.

Пока встречаются сухие участки, прогоняем вперед одну машину – Toyota Surf; буксиром она вытягивает к себе две другие. Скоро твердых участков становится все меньше. Машины порой держатся только на плотно сплетенных корнях травы и кустарника. Опора очень ненадежна. Стоит нарушить хрупкое равновесие, и колеса плавно утопают в вязкой жиже. Вытянуть их труднее, чем «из болота тащить бегемота». Пытаемся откапывать лопатой, но налившаяся грязь делает ее неподъемной. Любое углубление тут же наполняется водой. Липкая вязкая грязь толстым слоем покрывает мостки, отчего они становятся тяжелыми и скользкими. Один из мостков, вывернувшись из-под колеса, едва ли не весь вертикально(!) вдавливается в торфяную жижу на всю свою длину – полтора метра.

Сказать, что мы расстроены, значит ничего не сказать: мы почти сломлены и подавлены. Пройдя одно испытание, оказываемся перед необходимостью пройти другое. Быстро справившись с минутной слабостью, берем себя и ситуацию в руки. Надо прорывать вперед – другого выхода нет. От былой беззаботности не остается и следа, мы снова собраны и сосредоточены, готовы работать и двигаться вперед, несмотря ни на что.

От места ночевки у Казанцевской заимки «отходим» на километр. До Марьиной Гривы еще шесть. Если двигаться такими темпами, то с мечтой о скором возвращении домой придется расстаться. Ночуем здесь же на торфяниках. По обе стороны «зимника» – высокие кочки, а самое ровное место – прямо на «проезжей части», где и ставим палатки. Водоёмов поблизости нет, а поэтому выкапываем небольшую лужу, которая тут же заполняется бурой жидкостью (не путать с нефтью). Фильтруем ее с помощью марли и травы.

Заваренный в такой воде чай приобретает иссиня-черный цвет, но пить его можно.

Почва зыбкая. Впечатление такое, что спим на «водяных матрасах»: стоит кому-нибудь пройти рядом с палаткой – все колеблется.

Новый день приносит очередную счастливую встречу. К нам, дружно преодолевая метр за метром болота, выходит сын старовера с Марьиной Гривы – Константин. Девятнадцатилетний парень всю жизнь провел в этих

лих машин, поднимают лай. Навстречу спешит хозяин. Как и положено – густая болота, рубашка-косоворотка подвязана пояском с кисточками. Ждал еще вчера, но мы задержались.

Приглашает в дом к столу. К нашему приезду готовился – наварил ухи, испек пироги с рыбой и ягодой. Загодя готовил «кислухи» – напиток наподобие браги из ягоды, но без дрожжей. Некрепкий, пьется легко, но последствия непредсказуемы.



Рухнул УАЗик

местах и знает все здесь, как свои пять пальцев. Увидев, как мы мучаемся и героически пытаемся двигаться вперед – за полдня 300 метров, – интересуется: «А почему вы не пошли вдоль реки, там вроде посуше будет?». Ну, не возвращаться же теперь назад: где мы, а где сейчас река?

Река оказывается в стороне, рядом с нами, метрах в шестидесяти. Выбираемся на берег – да, здесь намного лучше. Теперь мы просто «мчимся» вперед, подстраховывая машины на крутых склонах лощин и овражков. За остаток дня проходим три километра! На следующее утро прибываем в Марьину Гриву.

Аккуратные стожки на чисто выкошенной поляне. Несколько деревянных построек, окруженных с одной стороны лесом, с другой – речкой: Марьяна Грива. Ограда из жердей. Несколько собак на привязи (лайки). Услышав шум на-

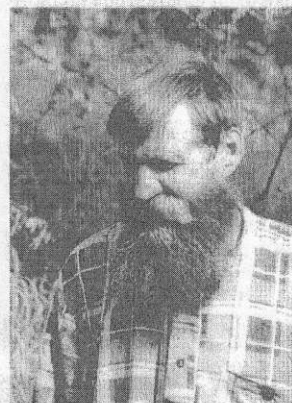
жело за хозяйством приглядывать – пришлось вернуться. В армию Костю не возьмут – три класса образования. Из соседней деревни так же вот призывали ребят, увезли в город, да через три месяца вернули по той же причине. Сейчас военкомат сюда не появляется.

Федор Андреевич пожаловался на сына: курит, хоть и прячется от отца. Ох, дети!..

Так за разговорами пролетает время. «Кислуха» в голове немного рассеялась, но ноги идут плохо.

Отъехав совсем немного от дома хлебосольного хозяина, практически на ровном месте... переворачиваем УАЗ. Все неожиданно и нелепо. Не замечаем в высокой траве опасную канавку. То, что она опасна (до нас здесь проехала Toyota), понимаем слишком поздно: центр тяжести УАЗика за счет багажника на крыше намного выше, чем у Toyota... Пытаясь вытянуть УАЗ с помощью буксира, добавляем ему крена. Все происходит как в замедленном кино. Машина кренится и ложится на бок.

Не сговариваясь, часть людей бросилась к перевернутой машине оказывать помощь водителю, другая – готовить подъезд второй машине, чтобы с ее помощью побыстрее поставить «переверты-



▲ Королев Федор Андреевич – старовер с заимки Марьяна Грива

ша» на колеса. На все про все уходит минуты две. С помощью лебедки на «Мухе» УАЗик вновь в нормальном положении. Водитель жив-здоров.

Осматриваем поврежденные. Серьезных нет, лишь помяты дверь и капот. С мотором все в порядке (правда, успел подтечь аккумулятор). Заправляем его кипяченой болотной водой – почти дистиллированная. Все, можно ехать. В оправдание водителей заявляем: «кислухи» они не пили.



▲ Староверы перед невиданной техникой (д. Безымянка)

рубаясь через «девственные» заросли черемухи, ивняка, штурмуя крутые склоны лощин и оврагов, пробираясь через поляны с травой в рост человека. Здесь нас изматывают уже не мостки, а топоры и пилы. Темп и нагрузки такие, что не выдерживают две пилы из трех. К счастью, они

деревянные дома, желтые стога, синее чистое небо – идиллия. Сейчас в деревне приблизительно сто восемьдесят жителей. Семьи у староверов большие – по шесть-семь ребятишек. В самой большой семье – 12 детей.

На обычную деревню Безымянка похожа только внешне. Отличительные особенности – в укладе жизни. Еще при подъезде удивило нас, что нет вдоль дороги огромных куч мусора, свалки – неизменных признаков современной деревни. Не видно больших огороженных площадок МТС со ржавеющими «скелетами» сельхозтехники. Над домами нет телевизионных антенн.

Зато есть почта, школа-трехлетка, магазин, где не продают водку и табак. Электричество от дизеля дают два часа в сутки (в выходные и праздничные дни – чуть дольше). Есть небольшой лесной аэродром, куда раз в две недели прилетает Ан-2 из Енисейска.

В Безымянке живет тот самый Фомич, который многое сделал для успешного завершения нашей экспедиции. Нас выходят встречать все жители: мужчины, женщины, ребятишки – от мала до велика. Очень большое событие для этих мест. Старожилы помнят, как в годы войны здесь перегоняли суда из Енисея в Обь. Это стало легендой, которую пересказывают детям и внукам. Может быть, о нас тоже будут вот так вспоминать...

Деревенские рассматривают машины, удивляются: как на таких машинах да по нашим болотам прошли?

Разговаривают уважительно, жмут руки. Расспрашивают о машинах, о трудностях путешествия. Разрешаем посидеть за рулем. Иномарок, да еще специально подготовленных внедорожников они не видели, тем более – не сидели за рулем.

Угощаем ребятишек конфетами – не берут, отказываются. А вот мы не отказались от предложенных творога, сметаны и молока. Пытаемся заснять жителей на видеокамеру и фотоаппарат – не хотят, прячутся: «Негоже в миру светиться», хотя некоторые приходят со своими фотоаппаратами, снимают друг друга на фоне машин. Несмотря на запрет, делаем несколько кадров для альбома о нашем путешествии.

Подъезжает Фомич. Он – староста в общине староверов, самый уважаемый человек. Должность выборная. Принимая решение, староста советуется с советом старейшин. Решения совета – закон для общины.

Фомич поздравляет с победой. Как и мы, он рад встрече. Здесь есть возможность связаться с Новосибирском и узнать последние новости. Рады, что дома все нормально: у многих уже закончился отпуск, нас с нетерпением ждут не только родные, но и коллеги по работе.

От Фомича узнаем еще одну приятную новость. В Ярцево нас ждет баржа, которая перевезет команду и машины в Енисейск. Это заслуга Виктора Селиванова и Сергея Бондаренко; после выезда с первой колонной из болот в Катайгу они отправились к берегам Енисея. Договорились в Енисейске с леспрохозом насчет баржи.

Покидаем Безымянку, увозя в сердце частичку душевного тепла от общения с открытыми, добрыми, сильными в вере людьми.

конструктивно одинаковые – из двух собираем одну.

Но теперь уже все позади. Шутили, что в карты автомобилистов надо вносить поправки – новую дорогу, на худой конец зимник. Все, последнее болото.

Безымянка – первая большая деревня на нашем пути. Раскинулась на пригорке вдоль речки Безымянная. Нежнозеленые берега, бревенчатый мост, лодки в камышах, аккурат-

Через день выходим к очередному болоту – самому последнему. За ним начинается «цивилизация» со всеми ее атрибутами – магазинами, машинами, дорогами. За 30 дней пройдено около 60 километров полного бездорожья, из них 20 километров болотистых участков и болот, построено четыре моста!

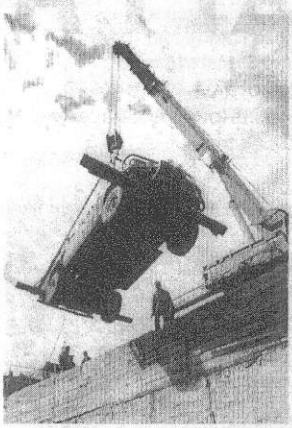
Второй участок пути (от Казанцевской заимки) шли вдоль реки Малый Кас, про-



▲ Команда «Сибирского марафона» на берегу Енисея. Снимок на память

Едем не спеша, успевая в полной мере наслаждаться природой, последними теплыми летними деньками.

Останавливаемся, чтобы поесть ягоды. Васильич прав – здесь просто море брусники. Ступить негде – всюду крупные сладкие ягоды. С



▲ Погрузка на баржу в поселке Ярцево, Красноярский край

двух кустиков набирается целая горсть. Сбор брусники в этих местах – целое событие. Готовятся к нему заранее и основательно. Ягода – средство к существованию. За сданную ягоду приобретают все необходимое – одежду, продукты, горючее. Воистину, день год кормит.

Останавливаемся на отдых у озера. Местные называют его Светлым. Место уникальное. Вода кристальной чистоты. Не зарастает ни тиной, ни водорослями. Песчаное дно отлично просматривается на любой глубине. Нам рассказывали, что где-то в одном из глубоких мест на дне лежит нераспечатанная бутылка водки. Ее видно из лодки, но донырнуть ни у кого не получается – глубоко и вода холодная.

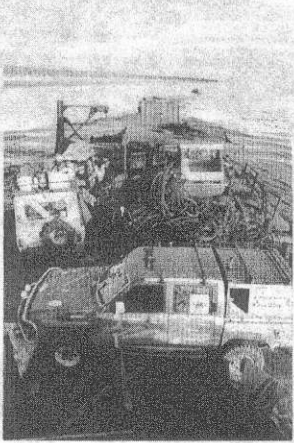
На мелких местах вода теплая, успевает прогреться.купаемся. Впечатление такое, что находишься в бассейне с песчаным дном – как бы глубоко ни зашел, видишь свои ноги. Рыбакам на озере поплавок не нужен – зачем, если и так хорошо видно, заглохла рыба приманку или нет!

Солнце садится за озеро. Впервые за много дней

любимся очаровательным закатом и утром позволяем себе никуда не спешить. До Енисея «рукой подать».

Сначала едем по широкой песчаной дороге, по обе стороны от которой – остатки лесоразработок. Дико видеть искореженные человеком боры. За песчанниками дорога идет по берегу Каса. Машины едут то по самой кромке воды, то поднимаются на крутые берега, продираются сквозь прибрежный лес. Встречаются участки с разбитой лесовозной дорогой, где машины вязнут в грязи, идут юзом, садятся на мосты. Повозиться просто в удовольствие.

Вдали показались сопки – там Енисей. Через несколько часов наши грязные машины, поднимая фонтаны брызг, влетают в воды великой сибирской реки. У Енисея хмурое настроение, у нас же – наоборот, радостное и восторженное. Кажется, оно передается и самой природе. Сквозь серые тяжелые облака пробиваются ласковые лучи солнца. Ничего не понимающие жители соседней деревни Фомка наблюдают за нами. Мы похожи на ненормальных, но нам все равно,



▲ На барже по Енисею

что думают сейчас о нас другие.

В тридцати километрах от Фомки – Ярцево. Крупный поселок: магазины, клуб, почта, связь, порт, аэродром, асфальт, японские машины и т. д. Ярцевские мужики, увидев неместные раскрашенные машины, интересуются – откуда

такие нарядные? Отвечаем: «Из Катайги». Наверное, они решили, что мы живем в Катайге и намереваемся добраться до дома через нехоженые места, и в один голос бросились нас отговаривать и запугивать, красноречиво описывая всевозможные преграды и ужасные болота тех мест. Мы это уже однажды слышали. Приходится объяснять, что мы приехали из Катайги и как раз через те места. Нам не верят. Рассказываем подробно, в деталях. Интересно наблюдать, как у слушающих «отваливаются челюсти» от услышанного. Да, мы произвели на них впечатление.

Грузим машины на баркас ЛЕ-82. Автокран опускает их с высокого причала на палубу. Сильно переживаем и волнуемся, когда, оторвавшись от земли, они повисают в воздухе. Лишь бы выдержали бруски и тросы, на которых качается машина. В болотах так сильно не волновались, как здесь. Затаив дыхание, наблюдаем за перелетом каждой из машин. Наконец все страхи позади – теперь начинается водная часть нашего путешествия.

Пять дней маленький буксирчик тянет груженные баржи вверх по Енисею, делая остановки на ночь. На одной из барж – мы и наши машины. Время вынужденного безделья и беззаботного времяпрепровождения. Успеем помыть и подремонтировать машины, постирать вещи, привести себя в порядок, отоспаться и бесчисленное количество раз посетить шкиперскую баню.

Вновь на суше. Не держиваясь ни на минуту в Енисейске, едем в Красноярск, а оттуда через Томск – в Новосибирск, привлекая к себе повышенное внимание местной прессы. Через три дня мы уже в Новосибирске.

Выехав в середине лета, возвращаемся в начале осени, продлив запланированные сроки почти на двадцать дней. Мы устали, но счастливы. Путешествие, которое удалось нам совершить, вряд

ли кто сможет повторить в ближайшее время. Но если такие и найдутся, они будут лишь вторыми. Нам повезло, удача улыбнулась нам во все тридцать два зуба!

*Костер, тропа, палатка,
друзья,
Честен и смел, небес синь.
Звезд блеск, тишины звон,
Болота – топь, гать и гать.
Рюкзак, мосток,
«Хай-джек» и пот.
Все это прошли, и в душе
восторг.*

2001 г.

*Команда «Сибирского марафона» выражает искреннюю благодарность всем, кто оказал помощь в проведении экспедиции.
Отдельное спасибо Виктору Журавлеву, главному лесничему Енисейского лесничества, Ярцевскому леспромохозу и экипажу баркаса ЛЕ-82.*

Генеральный спонсор:

ООО «СОНИКО-Н»,
тел. (3832) 77-37-66

**Соучредитель
и генеральный
информационный
спонсор:**

автожурнал «Турбо»,
тел. (3832) 23-07-68

ЗАО «Вестфалика»,
тел. (3832) 100-995

НПП «ЛОГОС»,
тел. (3832) 49-98-74

Телевидение в метро,
тел. (3832) 23-14-52

Выставочное общество
«Сибирская ярмарка»,
тел. (3832) 160-290

Рекламная мастерская
«АРГО»,
тел. (3832) 46-47-67

ИнтернетСервисПровайдер
Rinet,
тел. (3832) 52-43-01

ООО «Спецтехсвязь»,
тел/факс (3832) 47-84-04