



Античный театр — буквально рядом. Он отлично сохранился, хотя воздвигнут как раз в эпоху Мавсола



нут как раз в эпоху Мавсола. К тем же временам относится и городская стена Галикарнаса, частично тоже дошедшая до наших дней. Самая значительная ее деталь — ворота Миндос. Сохранились две башни этих ворот, через которые осенью 334 г. до н. э. Александр Македонский захотел войти в город с триумфом, но потерпел фиаско. И после этого сжег Галикарнас, который уже не смог обрести былое величие. Но Мавсол и его жена не видели этого позора, потому что умерли за несколько лет до этого. Сначала Мавсол, потом Артемисия.

Она, беззаветно любившая своего правителя, мужа и брата, пережила его всего на два года. Это была история великой любви, которой в качестве сюжета воспользовались древние драматурги. Затмивший для Артемисии солнце спал в погребальной камере на "дне" высоченного мавзолея, строительство которого пришлось завершать уже ей одной. По свидетельству некоторых древних историков, Артемисия после смерти Мавсола все время примешивала к вину, которое пила на ночь, прах любимого мужа, чтобы не расставаться. И из-за этого скоро отдала древним богам душу.

"Так проходит земная слава"... Но память о великой любви и об олицетворявшем ее мавзолее осталась. Мало того, затем все усыпальницы в мире повелось называть мавзолеями.

Ираида ФЕДОРОВА

Земля, ГДЕ НЕТ автомобилей

В закончившейся 8 марта самой длинной в мире зимней гонке-приключении "Экспедиция-Трофи" Мурманск — Владивосток члены новосибирского клуба "OFF ROAD MASTER" не принимали участия. Они следили за ходом трофи, оказали в Новосибирске оперативную помощь одному из экипажей, но сочли маршрут недостаточно экстремальным для себя.

И действительно, езда по федеральной трассе для сибиряков не есть экстрим. В 1999 году новосибирские джипперы прошли по заброшенному зимнику вдоль восточного берега Байкала, в 2000 году покорили уральское бездорожье, в 2001 одолели болота вдоль прорытого в позапрошлом веке Обь-Енисейского канала, в 2002 прошли на Колыму в места бывших сталинских концлагерей.



В 2004 году новосибирские джипперы прошли по руслу горных рек, через перевалы, впервые в истории летом смогли достигнуть Тофаларии — страны, где нет автомобилей. Мы публикуем отрывки из путевых заметок участника экспедиции Павла Мирошникова.

Так где же находится эта загадочная Тофалария? Совсем рядом (по сибирским масштабам) — в Иркутской области, Нижнеудинском районе, на границе с Красноярским краем и республикой Тува. В горах Восточного Саяна, отгороженная от всего мира неприступными скалами.

За непроходимыми скалистыми перевалами, в густых лесах полно диких

зверей — здесь живут медведь, изюбр, россомаха, кабарга. В кристальных горных реках и озерах изобилие сига и хариуса. С заснеженных горных склонов берут начало около 350 горных ручьев и речек. В этих местах проживает самая малочисленная народность России — тофы (тофалары), которых на сегодняшний день насчитывается около 600 человек. Живя обособленно от остально-

го мира на протяжении нескольких веков, они создали свою особую культуру. Свои обычаи и обряды, сказания и легенды.

Одна из них — легенда о духе озера Кастарма. На дне этого озера, считали тофы, сидит веселый мастер по имени Кастарма, который делает из глины фигурки проходящих мимо людей и животных и выбрасывает их на берег. Эти камешки — иматровые конкреции, образованные несколько тысяч лет назад на большой глубине из глины с очень сложным химическим составом, тофы использовали как обереги и талисманы. Кастарминские камешки очень ценились у тофов, и чужаков к местам выхода из земли этих удивительных фигурок старались не подпускать.

Летом проехать по этим местам на автомобиле до нас не удавалось никому.

Стать первыми решились автопутешественники клуба "OFF ROAD MASTER", организовав "Сибирский марафон-2004. Легенды Тофаларии". Целью путешествия был выбран поселок Верхняя Гутара.

Подготовка к путешествию длилась почти год.

Старт был дан в Новосибирске 26 июля 2004 года. Путешественники — 21 человек на 10 автомобилях.

В 77 километрах на юг от Нижнеудинска неприметный поворот... и начинается дорога, которую местные называют "направление".

То, что это не пустые слова, понимаем с первых метров. Большие валуны. Колея под "ураловские" колеса. Длинные глубокие лужи — ванны. Скорость, и без того низкая, резко падает. Теперь штурманам экипажей приходится идти рядом со своими машинами, "прокладывая" для них путь. Лезть в бесконечные лужи, чтобы узнать, насколько они глубоки, нет ли на их дне больших камней. Вода такая холодная, что сводит пальцы. Приходится терпеть. Сложности добавляют дожди, идущие с небольшими перерывами. Черда бродов. Ручьи, речки. Вода сверху, вода снизу. Через несколько минут все уже промокшие до нитки.

Первая ночевка на Малой Бирюсе отмечена морозом — 5 градусов. Холод застает врасплох, приходится срочно доставать теплые вещи и отогреться у костра. Ничего себе начало! Это только 1 августа. Короткое здесь лето. Путешествие обещает быть экстремальным. Машины идут вдоль Малой Бирюсы. Переезжают с

берега на берег. Река сильно петляет. Нескончаемые броды, которые сначала все пытаются считать, но в конце концов сбиваются. Все в азарте борьбы с достойным соперником — рекой Малая Бирюса. Чем выше по течению, тем характер реки становится суровей — камни больше, броды глубже, течение быстрее. В горах идут дожди. Погода не на нашей стороне. Участки суши как островки счастья. Проехать на машине 100-200 метров просто праздник, 500-1000 — рай! В этот день пройдено около 40 бродов!

Вязкая масса из корней и буро-го торфа буквально затягивает в себя колеса тяжелых груженых машин. Не помогают ни лебедки, ни мостки. Крепких деревь-

ев, способных выдержать большие нагрузки, в болоте практически нет. Лебедки приходится разматывать на всю "катушку", плюс удлинять их веревками, чтобы закрепиться за любое, пусть даже растущее вдаль, подходящее дерево. Пробуем двигаться по мху, рядом с дорогой. Проходит первая машина "Тойота Сурф". Получается быстрее, чем если бы она двигалась по дороге. Эта тактика берется на вооружение. "Загоняются" на мох остальные машины. Особо хорошо на моховой целине показывают себя "Тойоты": "Сурф" и "Крузеры".

Работа с утра до вечера. В день удается пройти около шести километров! Окончательно выбившись из сил, пробуем еще один вариант — движение



В 77 километрах на юг от Нижнеудинска неприметный поворот... и начинается дорога, которую местные называют "направление"





Сильное течение, глубокие места, ледяная вода. 14 бродов Мурхоя — серьезное испытание как для машин, так и для участников



по конной тропе, идущей по неширокой сухой полосе между болотом и крутым, порой обрывистым, склоном реки — надпойменной террасой. Двигаться приходится очень осторожно, лавируя между камнями и большими деревьями. Не всегда это получается "изящно", а как результат — борта автомобилей покрываются внушительными царапинами и вмятинами.

Пешая разведка до поселка показала, что еще предстоит преодолеть очень крутой подъем Писаный (назван так из-за зигзагообразной формы и состоит из нескольких ярусов), участок

верхового болота, лесной завал и топкий участок вдоль берега одного из живописнейших Гутарских озер. По итогам проведенной разведки команда приняла решение: вперед пойдут три машины. Выбирается "счастливая тройка", которой предстоит первой добраться до Верхней Гутары. Жребию выпадает на "Тойоту Крузер" Олега Булгакова, "Тойоту Прадо" Игоря Куликова и УАЗ Вадима Сиваракши. Команда сопровождения — шесть человек.

Машины по максимуму облегчаются. В лагере оставляется все, что не пригодится в эти дни, — продукты, личные

вещи, запчасти. Наибольшему "облегчению" подвергается УАЗ, с которого снимаются багажник, запаска, жесткая крыша, боковые стекла. Получается трофи-кабриолет! Лишенный веса, этот чудо-автомобиль показывает такую прыть, что все просто диву даются. По мху он не едет — летит. "Подкованные" цепями колеса дают "козлику" такую резвость, что японские собратья за ним еле поспевают. Вес имеет значение!

В половине восьмого вечера машины въезжают на противоположный от поселка Верхняя Гутара берег реки Гутары. Под приветственные возгласы встречающих местных жителей преодолевается последняя водная преграда. Машины въезжают в поселок! По отзывам местных жителей, для них появление машин в Верхней Гутаре — событие эпохальное. Всегда считалось, что сделать это невозможно.

Верхняя Гутара совершенно обычный поселок. Около 300 жителей. Удивляют большие окна в домах, но этому есть простое объяснение. В поселке нет постоянного электроснабжения, генератор запускается два раза в сутки — на два часа утром и три вечером.

Живут здесь изолированно от мира, но "комплекса оторванности от Большой земли", как нам показалось, нет. Самодостаточны. Тайга кормит. Профессиональные охотники, рыбаки. Другой работы попросту нет. Много детишек. Раньше было две школы — начальная и для старшекласников. Сейчас, после строительства новой школы, их объединили.

Удивляет отсутствие машин на улицах и во дворах. На всю Гутару несколько мотоциклов. Ездить некуда, кругом болота. Любимое и практичное средство передвижения — лошади. На лошадях до Катышного, по тропе, два дня пути.

Следующий день отводится катанию ребятишек на удивительных машинах и общению с местными жителями. День проходит быстро. Вечером, в восемь часов, отправляемся в обратный путь. В Верхней Гутаре пробыли ровно сутки.

Идем назад по уже подготовленным, расчищенным бродам и коридорам. Обратная дорога занимает в два раза меньше времени.

25 августа колонна машин трофи-экспедиции "Сибирский марафон-2004. Легенды Тофаларии" финишировала в Новосибирске.

Павел МИРОШНИКОВ
фото автора