

# ОБЬ-ЕНИСЕЙСКИЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ

## МАШИНЫ ВО ВРЕМЕНИ

Павел Мирошников,  
фото автора

Часть вторая: По "Баронскому тракту"



«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, чахлами 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 рвутся 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

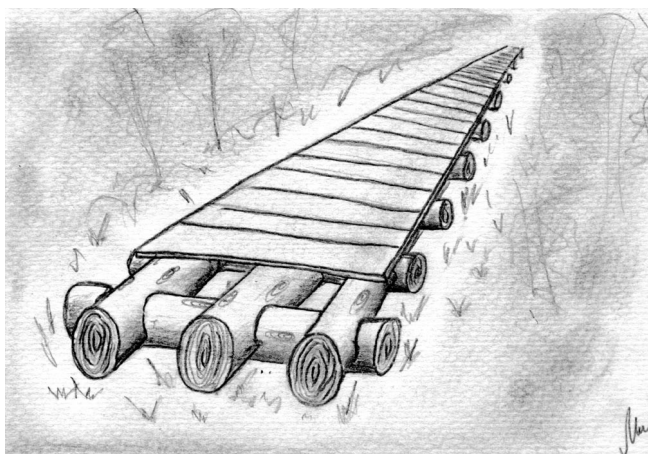
машины. Но выдержат ли бруски и мостки почти трехтонные автомобили? Надеемся, выдержат.

Егерь выделяет деланку, 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-



▲ «Баронский тракт». Реконструкция

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

Разведка болота показала, что глубина его приблизительно полметра (по колену). 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 – этакий 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

▼ Строим дорогу через «Генеральское» болото

чера бруски. Вторая идет на ту сторону – готовить выезд из болота. В середине, где плотный мох, надеемся, 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 участников марафона постоянно спрашивали: «Какие моменты были самыми интересными, самыми важными?». Отвечая на этот вопрос, многие вспоминали 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 шлюзу 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 «гати» – 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 чоновцев, буквально сжигали за собой пути отхода – деревянные гати. 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 – деревья, 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 удается 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 – машина 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. Страхаемся, подкладывая мостки поперек. Теперь не хватает мостков. Исправить создавшееся положение берется Сергей Гринев, 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. Возмись, 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 вхолостую – 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. Поведет туда егерь Василий – 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 заснят 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 сгорела лебедка. Довольно экспериментов, будем двигаться на мостках.

Спокойненько преодоле-

«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 Mu и УАЗ Вадима Сиваракши. В команду двенадцати входят экипажи отобранных машин: Toyota – Сухарев, Нагорнов; Isuzu Mu – Куликов, Вячеслав, Валентина; УАЗ – Сиваракша, Новицкий, Бут и волею судьбы «свободные путешественники» – Сергей Гринев, Евгений Митрофанов, Роман Букатин и Павел Мирошников.

Старшим в оставшейся группе назначаем многоопытного Виктора Селиванов-

<p><b>СТО</b> круглосуточно ТО и РЕМОНТ</p>	<p><b>3 ключей</b> АВТОЦЕНТР ул. Кирова, 116 66-29-46 66-34-84</p>
-----------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

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. Принарамливаемся к такому характеру – ведем очень аккуратно и осторожно.

На середине болота мелкий моросящий дождь сменяется на крупные капли. В разрывах серых туч показались лоскутки голубого неба, а вместе с ними – долгожданные 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.

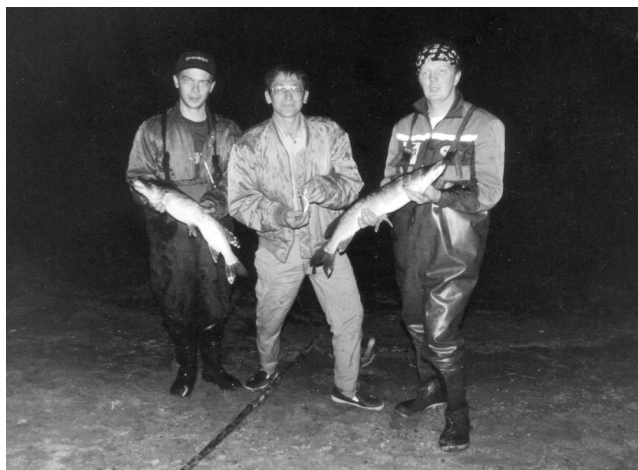
Машины перетаскиваем через топи практически на руках. Скорость движения на таких участках не превышает 300 метров в сутки. Попадают сложные участки с сохранившимися клетями тракта, которые приходится закладывать чурками. Уже поверх укладываем мостки. Стоит машине сорваться с мостков, как она оказывается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

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

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

\*\*\*

Донимают комары и мошки, которых здесь тучи. Спасаемся мазью. 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

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!

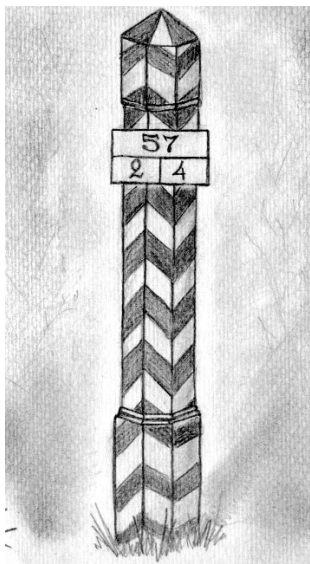
\*\*\*

Отодхнувшие 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.

\*\*\*

На одном из сухих участков нам попадает настоящий верстовой столб! К сожалению, он почти полностью сгнил. Но на сохранившихся частях отчетливо видны остатки чернотелых 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 цифрах – слева «два», справа «четыре». Это расстояние до ближайших шлюзов соответственно две версты – до «Генеральского» и четыре – до «Николаевского». Таб-

▼ Верстовой столб. Реконструкция



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. При топчываем 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 Василий. 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 надо...

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 пройдем 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. Купаемся, 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-

\*\*\*

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 Тойота. 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-



▲ 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!

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

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 гидропост. В обязанности смотрителя входило ежедневно снимать показания приборов – градусников, барометров. Собранная за месяц информация пересылалась в гидрометеоцентры. 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 Василия стоит мешок сахара. На Язевой он разрешил нам взять половину при условии, что мы доберемся до Николаевского. Спасибо, Василий, 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, неременный 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 желудку». Работы много, круглый год в делах и заботах. «Лентяям в тайге не выжить – некому их здесь кормить». Приезжают к ним гости – саваниты 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 добрые 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 радиации с Фомичем, передаст ему нашу просьбу.



▲ Даже железные мостки гнутся как картон

\*\*\*

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 разбираться. Разбит кожух раздаточной коробки. Снимаем коробку и обнаруживаем, что разлетелся двусторонний направляющий подшипник. Осколки 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 отремонтировать или оставить здесь.

(продолжение следует)

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

#### 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

редине восьмидесятых. Сейчас сюда изредка заходят 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 ягоды-брусники.

Проводим ревизию оставшихся продуктов. Маловато

