



Дороги судеб: БАМ - Колымский тракт

Павел Мирошников, фото автора (печать «Фотолэнд»)

39

В 700 км от Якутска и 1300 км до Магадана, на высоте 1277 м над уровнем моря, среди безлесной долины, окруженная множеством озер, стоит метеостанция «Восточная». Раньше по Колымскому тракту насчитывалось два метеопоста, руины первого мы видели в начале тракта. Обе станции образованы в военном 1942 году для наблюдения за метеоусловиями по маршруту авиамоста. В послевоенные годы над Оймяконом проходило несколько воздушных трасс – коротких путей на Колыму, Чукотку, Аляску. Сегодня «большая авиация» летает другими маршрутами. Из двух станций пришлось оставить одну.

Не заехать сюда мы не можем, тем более, знаем – здесь работает семья метеорологов из Новосибирска. Знакомимся. Дмитрий – новосибирец, а его жена Римма – с Алтая, но здесь, за тысячи километров от родных мест, мы – земляки. Дмитрий и Римма – выпускники Новосибирского метеоучилища. Несколько лет работали в Магадане и уже седьмой год здесь. Говорят, что такая жизнь и здешние места им нравятся. Главное – нет суесть цивилизации. Одинокими и оторванными от мира себя не считают. Раз в неделю, а то и чаще, заезжают в гости ставшие знакомыми водители. Навешают путешественники. Рады всем!

Летом здесь проходит практику студенты Якутского госуниверситета. Так что сезонами бывает даже многолюдно! Почему-то лицо Дмитрия кажется мне знакомым. Разговорились. Оказывается, мы с ним из одной школы и жили в соседних домах!

Кюбюме. Когда-то большой поселок. Здесь провел последние годы ссылки писатель Варлам Шаламов, отслуживший три года фельдшером в местном лазарете. Сегодня здесь почти никого не осталось, лишь несколько домов специалистов, обслуживающих линии связи. На участке тракта до Магаданской области три таких поселка. Поселки – сильно сказано! Обычно пара двухэтажных деревянных жилых домов, рядом с которыми расположено несколько технических сооружений: аппаратная, компрессорная, гараж и т. д. Местные связисты обслуживают линии «правительственной связи», кабели которой проложены вдоль дороги. За каждой станцией закреплен определенный участок трассы, а поэтому в любую погоду здесь можно встретить «Уралы» или КамАЗы связистов. Главное, дожидаться!

Перед Кюбюме развилка. Щит-указатель: «Усть-Нера – 265 км – прямо, Томтор – 154 км – направо». Дорога на Усть-Неру – зимник, летом несколько горных рек, самая большая из которых – Эльга, делают ее непроходимой. Идем на Томтор!

Томтор – самый известный в мире поселок на всем Колымском тракте. Его принято считать «Полюсом холода» Северного полушария!

Рядом с дорогой у въезда в поселок установлен монумент, отмечающий экстремальную точку. Он прост: из бетонного куба-основания устремлена вверх металлическая колонна. Завершает композицию глобус. На полюсе, окаймляющей столб, надпись: «Томтор. Полюс холода». На основании указана поражающая воображение температура, зафиксированная в здешних местах: – 71,2°C!

Наше «бесп проблемное» путешествие прерывается в километре от Томтора на берегу реки Куйдусун. Причина – полуразрушенный мост. Подломилась одна из опор, и два пролета просели. Мост для движения закрыт! Куйдусун – такая река, что не каждая большая машина вброд пройдет. Наглядный урок – полузатонувший у противоположного берега КамАЗ, который безуспешно пытаются вытянуть на берег «три богатыря» – «Кировец», Т-130 и грейдер!

Видя такое дело, решаем проскочить по мосту; в принципе возможно, встречались конструкции и похуже! Выкладываем мостки на разрушенных пролетах и уже готовы по ним ехать, но... дорогу нам перегораживает подбежавший милиционер. Настроен по-боевому. Для пущей убедительности тянется за пистолетом. Ситуация! Дорога федеральная, а моста нет. Нет объезда и переправ. Нет ни знаков, ни щитов с информацией о том, что проезда нет. Просто оказываешься перед фактом. Пытаемся договориться «полюбовно». Бесполезно. Много свидетелей. Действуем напором и требуем документ, на основании которого машины не пускают по мосту. Таковой имеется: «С 12 июля (за несколько дней до нашего прибытия) мост через ре-

ку Куйдусун, длиной 286 метров из-за просадки второй опоры просел на 1,3 метра, вследствие чего для движения закрыт». Печать. Подпись.

Все, трофи окончено? Не видать нам город-порт Магадан? Не слышать шума волн Охотского моря? Как легко разбивается мечта!

– Что делать? – судорожно бормочем мы.

Нас бросаются утешать. Обещают помочь, но сначала они должны вытащить КамАЗ. А пока просят не мешать и подождать до утра.

Становимся лагерем здесь же, у моста. Еще одна задержка оказалась как нельзя кстати. Надо признать, что в подобных дальних путешествиях, когда сильно поджимают сроки, есть большой минус – нехватка времени для общения с людьми, живущими в краях, по которым мы едем. А ведь они могут рассказать много интересного – про свою жизнь и про родные места, про загадочные явления или животных. А могут развеять легенду или дать отповедь «устоявшимся» мифам! На стоянке мы узнали правду о «чудовище», якобы обитающем в озере Лабынкыр!

Вечером к нам на огонек пришли гости – местные ребята Сергей и Николай. Отличные собеседники. Оба работают водителями. Заядлые рыбаки и охотники. Знают каждый уголок в здешних местах и рассказывают так, что мы эти края уже не то чтобы любим, а обожаем!

– Летом здесь красиво – зелень, цветы.

Осень – фейерверк красок. Грибы, ягоды – сразу за поселком. А дичи столько, что на озерах места не хватает для перелетных гусей и уток. Рыбалка здесь отменная и летом, и зимой! Зимой, так вообще у берега в реке вода промерзает до самого дна, и рыба отходит к середине. Ложиться на лед, – а вода и лед кристальной чистоты, – и смотришь, где рыба. Если за раз берем меньше двух мешков, то считаем, что рыбалка не удалась. Много рыбы в озерах. Дорог здесь не надо, на «Урале» можно ездить по болотам до самого июня; промерзший торф легко держит тяжелую машину – помогает вечная мерзлота.

Жалеют, что не успеваем побывать на озере Лабынкыр. Нам бы там понравилось. Находится озеро недалеко, в 60-80 километрах от поселка – совсем рядом, но добраться туда можно только на «гусеничном ходу».

Озеро Лабынкыр, зажатое в распадке между двумя горными грядками, насчитывает около 20 км в длину и 5 км в ширину. Светлое и очень красивое. Вода чистейшая! На глубине 10 метров видны камни, лежащие на дне. На середине озера – сплошная чернота, точно сказать, какая глубина, – сложно. Глубоко! В озеро впадает река, которая вытекает из другого озера, расположенного высоко в горах, на «водоразделе». Кстати, с одних горных ледников на склонах «водораздела» берут начало реки, впадающие в разные океаны – Северный Ледовитый и Тихий!



▲ Томтор. «Полюс холода»



Есть здесь ледник, с которого начинается ручей Дель-Кю. На одном из склонов он делится на два рукава: один «бежит» в Охотское море и Тихий океан, другой – в Ледовитый! На всем земном шаре только два таких места!

Спрашиваем у парней про «Лабинкырское чудовище»: что за зверь? Говорят, что все это выдумки! Сколько лет там рыбачат – ничего подобного не видели. Да и откуда ему взяться?

– Озеро зимой промерзает чуть ли не наполовину. Легенда про «чудовище» появилась с тех пор, как побывали здесь два журналиста, вроде из «Комсомолки». Тогда уже холодало, конец августа, а они не по сезону одеты – как студенты – в легких курточках, кепочках. Замерзли. Нелюдимые, все боялись чего-то. Мы грелись, а они от нас в сторонке держались.

На озере журналисты пробыли недолго. Мерили что-то эхолотом, но что за такое время обнаружили? Больше навывдумывали; никакого «чудовища» там нет! А вот рыба крупная водится. А может, за «чудовище» посчитали коряги, которые таскает по дну подводное течение? Даже школьники знают: после осенних дождей в озеро с гор стекает море воды, вот и таскает по дну разный «мусор». Что там еще может плавать?

Писали они и про съеденную «чудовищем» собаку, так она до сих пор по поселку бежит – жива-здоровая! Хозяин тогда уехал, а собака, пока ее кормили, крутилась с приезжими. Потом домой убежала.

Когда мы статью читали, хохотали до слез!

Догадываемся, кто им говорил: некто Алямс. Бывший зек, много отсидевший и оставшийся в этих местах. Жил он на озере в «балке». Выдумщик и рассказчик исключительный.

Причем рассказывал с таким серьезным видом, что все невольно ему верили. Мы про его «талант» знали и всегда просили что-нибудь рассказать. Слушали его байки с удовольствием – «все складно да ладно». Потом вместе смеялись, а вот другие, видимо, восприняли всерьез. Жаль, недавно Алямс умер.

Так что нет здесь никакого «чудовища», а легенда нужна совсем для других целей. На озере строится база отдыха, для привлечения «гостей» нужна интересная приманка. Возможно, сказка и сработает.

Хорошо это или плохо? С одной стороны, хорошо – появится работа, начнет действовать законсервированный аэропорт. С другой стороны, плохо – на озеро могут теперь уже не пустить.



◀ р.Куйдусун. Просевший мост. Со стороны даже красиво

День переправы через Куйдусун. Всем делом руководит начальник дорожного участка, который выделил нам «**Кировец**» и договорился с одним из местных жителей, чтобы тот дал свой бортовой «**Урал**».

Схема переправы проста: «**Кировец**» пойдет в сцепке с «**Уралом**», в кузове которого «поедет» одна из наших машин. Перевезя ее на другой берег, «тандем» вернется за следующей – и так до тех пор, пока последняя из наших машин не окажется за рекой.

Мы переживаем, уж больно ненадежным кажется план. Стоит ли рисковать? Может, ИХ «дожать», чтобы пустили нас по мосту? Но уже поздно – колесо переправы завертелось!

Первой в кузов «**Урала**» загоняем **Isuzu Ми** – самую короткую и самую легкую из наших машин. Она помещается почти вдоль кузова. Для страховки под колеса подкладываем доски, а в машину садится хозяин – будет держать педаль тормоза.

Машины пошли. С волнением наблюдаем за происходящим на реке. Кроме нас, еще полпоселка зрителей. Мало кому верится, что затея окончится успешно.

Посреди реки небольшой островок. Первая часть пути легкая. Вторая намного сложнее – здесь вчера сидел **КамАЗ**. Место глубокое, с сильным и быстрым течением.

Сцепка заходит в самое глубокое место. Колеса «**Урала**» полностью скрывает водой. Напор такой, что кажется, машины сейчас понесет. Вода уже захлестывает в кузов! Если произойдет худшее, то далеко вниз по течению найдем лишь груды железа.

Но вот самый глубокий участок позади. Машины выбираются на берег! Получилось!

Успех придает нам уверенность. Вторым и третьим номерами перевозятся **УАЗы**, в последнюю очередь – длинные и тяжелые **Toyota Surf**. В кузове они помещаются только поперек.

Зрители уже давно разошлись, а мы переживаем до тех пор, пока последняя машина не покидает борт «**Урала**».

Попутно с той стороны перевозят **Datsun 4x4**, который идет из Магадана. Ее владелец с сыном добрались сюда в одиночку, хотя выезжали с товарищем на двух машинах. Вторая машина в одной из глубоких луж получила гидроудар, и тому пришлось вернуться. **Datsun** здесь оказался во многом благодаря встречным по дороге связистам, которые помогали ему, перетягивая на буксире через «лужи». Теперь отважный экипаж пойдет на Сковородино, а оттуда – в Омск.

К ним в машину пересаживается Иван Игошин, «свою» он пропустил и готов уже был ехать с нами до Магадана. А здесь такая удача! Кстати, первая встреченная нами машина!

Переправа через Куйдусун заняла у нас около семи часов. Все устали и замерзли. Греемся у костра и посмеиваемся над своими страхами и переживаниями. Сидевшие за рулем жалуются: побаливают ноги – так сильно давили на педаль тормоза!

Считанные часы остаются до того момента, как мы пересечем границу Магаданской области! Особо не спешим. Гуляем по снежникам и ледникам, ловим хариусов в горной речке. Иными

◀ Переправа через р.Куйдусун. «Кировец» в сцепке с «Уралом», в кузове которого УАЗ

Магаданская область. Дорога местами уходит под воду

словами, получаем удовольствие от путешествия!

Погода улучшилась. Выглянуло солнце, и если только что термометр показывал около плюс 10, то сейчас все 30! Ну очень жарко! Хочется снять с себя все и загорать, но особенность высоких широт такова, что стоит только солнышку спрятаться (даже за небольшую тучку) – становится холодно. Теперь бы побыстрее одеться. Такие резкие перепады температуры – визитная карточка здешних мест. Дает о себе знать вечная мерзлота!

Вечернее солнце, даже склонившись к самому горизонту, не теряет яркости, светит как «сварка», отбрасывая длинные и ровные тени. Отворачиваем в сторону зеркала заднего вида; из-за ярких «зайчиков» в глазах не видно дороги.

Хотя днем жарко, ночами уже минусовая температура. Мокрая одежда после захода солнца «схватывается» морозцем и становится ломкой. Мы ходим в куртках и шапочках. По утрам все кругом покрыто инеем, но стоит показаться первым лучикам солнца – снова становится жарко. От мокрых вещей идет пар, так быстро они сохнут.

Вот и граница. Минуем «высокохудожественную» стелу – «ЯАССР. Оймяконский район». Украшающий ее силуэт скачущего оленя изречен выстрелами. Вымещают обиду за неудачную охоту?

О том, что здесь проходит граница, можно догадаться и без указателей – по дороге. Просевшее и полуразрушенное полотно, «лужи-ванны» одна за одной. Каждую такую лужу, прежде чем ехать, тщательно обследуем. Не надо нам «подарков» – камней и бревен на дне. Впечатление такое, что со времен строительства дорога не видела ремонта. На размытых местах на поверхность выступает «лежневка». Целых мостов здесь нет: старые – деревянные – от времени разрушились, а новые – бетонные – не достроены. Хорошо, что и больших рек нет тоже. На склонах сопки полотно дороги сильно размыто дождями; возможно, через год или два здесь уже не проехать.

Чем ближе к месту соединения Колымского тракта с Колымским шоссе, тем лучше дорога накатана – дело «рук» рыбаков и охотников.

Со склона одной из сопки мы видим белый город. Он как мираж, как оазис в пустыне! Через полтора часа с малоприметного свертка мы выезжаем на широкую дорогу. Ну, здравствуй, Колыма!

Кадыкчан – первый колымский город на нашем пути. Именно его мы видели со склона сопки. Издали он казался большим и многолюдным, но подъехали поближе, – и нас удивили пустота и безлюдность. Брошенные шахтные сооружения, заколоченные окна шахтоуправления. Разрушенная котельная... Все заросло бурьяном. Под порывами ветра тоскливо поскрипывают огромные ржавые буквы давно забытого словосочетания «СЛАВА ТРУДУ». Жуть. Недалеко от шахты торчат остатки сгоревших деревянных домов. На пепелищах – обгоревшие трубы. Разгромленные гаражи и сараи. Здесь прошел отряд карателей?

Бывший шахтерский город Кадыкчан



Мы повнимательней разглядываем город, и нас охватывает ужас – в больших домах повывиты стекла! Дома глядят на нас пустыми глазницами окон. Мертвый город?! Въезжать в него не решаемся. Успокаивает нас попавшийся навстречу водитель: это просто умирающий шахтерский город. Люди здесь живут, есть магазины и даже... кули-нария.

Не совсем верим, но решаемся заехать. По пыльным улицам «60 лет СССР» и «XXV съезда КПСС» бегают стаи собак. Вдоль домов скользят то ли люди, то ли тени. Впечатление такое, что видишь огромные декорации голливудского «ужасника».

Проехав чуть дальше, приходим в себя. Дома со стеклами, магазин, почта, нормальные общительные люди. Рассказывают, что в свое время Кадыкчан процветал как шахтерский городок. Попастъ сюда на работу считалось удачей – хорошая зарплата, жилье. В «золотые годы» здесь проживало до 7 тысяч человек. Работали кинотеатр, клуб, большая школа, крытые стадион и бассейн, два (!)... ресторана. Сегодня все в прошлом. Шахты закрылись. Люди уезжают. Самая большая здесь ценность – железнодорожный контейнер. В городе осталось около 700 человек. Ждут сертификаты на жилье на «материке». Но тут как лотерея.

Угля здесь еще много, но вахтовый метод выгодней. Уже сегодня вахтовые бригады шахтеров добывают «черное колымское золото», которое бригады вахтовых водителей возят в Усть-Омчуг. От десятков машин над дорогой висит плотная пыль.

Аркагалинский перевал. У дороги скромный обелиск из белого гранитного камня – «Узникам Колымы». Две строчки поэта А. Жигулина, прошедшего здесь годы заключения: «Здесь было много виноватых, но больше было без вины...». У подножия камня всегда живые цветы. Это Колыма!

За Аркагалинским перевалом дорога раздваивается: на «верхнюю» – Колымское шоссе, основную трассу Колымы, и на «нижнюю» – Тенькинскую трассу. Недалеко от Магадана они вновь соединяются, образуя «Золотое кольцо Колымы». Мы сворачиваем на Тенькинскую трассу, построенную позднее. Она намного красивее «верхней» и короче ее почти на 300 км. Сразу за развилкой выходим на красивейшие, захватывающие дух перевалы: Лашкалах, 1450 м и Гаврюшка, 1520 м. Дорога бесконечным серпантинном вьется по склонам сопки, забираясь на самые вершины, а потом скатывается вниз! С вершин открывается фантастический вид: до самого горизонта – сопки, сопки, сопки!





Описать увиденное не хватает слов – надо видеть!

*** ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА ***

Первоначально Колыма осваивалась по местам, где сегодня проходит Колымское шоссе. Там были основные золотые прииски. Позднее открыли богатые золотом, серебром и оловом месторождения на берегах реки Теньки. Ко вновь образованным приискам подвели автодорогу. Первоначально Тенькинская дорога была такая узкая и сложная, что называлась «автопролазом». Трасса по краям окружена перевалами, а в середине относительно ровная. Начинаясь она от поселка Палатка, недалеко от Магадана, и вела через горы к Золотой Теньке.

С прибытием в 1946 году этапов военнопленных трассу расширили. На трассе много мостов. Первые мосты строили бесконвойные заключенные, мастеровые. Все работы на трассе велись вручную.

На Колыме нет железных дорог, все грузы в поселки и на прииски доставляются автотранспортом. Труд водителей во все годы суров. Но особенно трудно приходилось шоферам в первые годы. Сколько мужества и терпения нужно для работы зимой на ЗиС-5, ЯГ-3, ЯГ-4! Кабины машин не обогревались. Морозо-

стойкой резины не знали. Камеры дробились на мелкие кусочки, а шины осыпались до самого корда. Водителям выдавали тулуп, ватный костюм, валенки, теплые рукавицы. Они сами соорудили в кабинах печурки и топили их дровами, прорезая трубы через крышу.

Имена большинства поселков в Магаданской области, ручьев, распадков – это названия золотодобывающих приисков. Везде – отвалы пустой породы, переметых песков. Золота за 70 лет намыто немало, но еще больше осталось, оно словно растет из-под земли. План области на 2002 год: 32 тонны!

Сегодня разрабатываются новые месторождения и заново «перемываются» старые. В отработанных, напоминающих шахтные терриконы отвалах лежат килограммовые самородки, не прошедшие через трафареты промывочных машин и выброшенные вместе с пустой породой. И моют, моют «драгметалл», оставляя за собой изуродованные, пустые, незаживающие пространства.

Поражает нищета поселков, где живут золотодобытчики. Не укладывается в голове вид трущоб, а о стоимости даже одного грамма металла, добываемого здесь, остается догадываться. Надежды на лучшее уже ни у кого не осталось. Люди покидают обжитые места и уезжают на «материк».



◀ Перевал Гаврюшка. 1500 м

Отъехав за Нелькобу, сворачиваем с трассы. Здесь располагался один из самых больших и страшных сталинских лагерей – рудник «Бутыгычаг». Он в одном ряду с «конвейерами смерти» – Серпантинка, Эльген, Дмитровский и т.д. Но если на лесоповалах, строительстве дороги, рудниках работа заключенных была каторжная, то на «Бутыгычаге» она была каторжная вдвойне – здесь добывали урановую руду.

Лагерь построен в небольшой узкой долине, зажатой между сопками. Когда-то сюда каждую весну пригоняли эвены свои стада перед рождением оленят. По-эвенкийски «Бутыгычаг» означает место появления новой жизни. В долину почти не заглядывает солнце и даже днем здесь сумеречно. Гнетущее состояние охватывает каждого попавшего сюда. От всего веет безысходностью...

На склонах окрестных сопкок пробиты ровные штреки-«террасы». «Норы» – штольни. Часть их заделана. Скорее всего, в глубине их урановая начинка. Остатки механизмов подъемников.

Первоначально здесь разрабатывали олово. Урановое месторождение открыли в 1937 году, а после войны началась его добыча. Ежегодно здесь работало более 4-5 тысяч человек на олове и 1,5-2 тысячи на уране. Условия работы и жизни были безумно тяжелыми. Многие заключенные слабели физически и не могли больше работать, иные просто умирали. Чтобы работа не останавливалась, постоянно поставлялась «свежая» рабочая сила. По неофициальным данным, через лагерь прошло более 50 тысяч человек.

Оставляем машины и дальше идем пешком.

Горы отвалов. Остатки строений. Стены выложены из камня, кирпича здесь не делали. Судя по всему, строений здесь было много, однако реально оценить всю картину сложно – все заросло кустарником. Чем дальше мы туда заходим, тем сильнее поражаемся размерам лагеря. Он как город! Кругом колючая проволока – какие-то проходы, оцепления. Остатки караульной вышки.

Полусгнившие могильные кресты. Деревянные памятники. Земля перерыта. Кто-то что-то искал? Небольшое кладбище охранников или вольнонаемных. Заключенных хоронили в отработанных штольнях или на площадке на вершине одной из сопкок.

Натыкаемся на врытое в землю строение. Вход. Зарешеченные окошки. Печь. Котлы. Похоже, здесь работала кухня для конвоиров. Кругом – огромное количество пустых консервных банок. На некоторых сохранились надписи. На одной читаем: «Свинина тушеная. 5 кг. Семипалатинский мясоконсервный комбинат им. М. Калинина. Р.С.Ф.С.Р. 1934 г.». Старые бутылки с полуставшими этикетками: «Витамином С. Изготовлено в Башкирии». Инструкция по применению. Заключенным такого явно не полагалось.

Здесь же находим латанный-перелатанный резиновый сапог. Кирку. Множество разной мелочевки.

В долине долго находиться невозможно, да и небезопасно. Но и того недолгого времени,

◀ Лагерь «Бутыгычаг». Здесь добывалась урановая руда

что мы здесь провели, хватило, чтобы получить представление о «сталинском лагере».

По старой заброшенной дороге забираемся на вершину одной из сопок. Перевал «Подумай». Такое название нам не кажется странным. Здесь, на высоте в голову приходят мысли – о суете, о цели и смысле жизни, и о том, что в любой момент по воле «вождей» она может измениться, обесценившись «ни в грош».

Раньше через перевал шла дорога в лагерь. Перевал как граница, как переход от одной жизни к другой – тебе уже не принадлежащей. Тысячи заключенных, идущие в лагерь, делали здесь привал. О чем думали в тот момент люди, лишенные свободы и понимающие, что дороги назад уже нет?

...Здесь было много виноватых, но больше было без вины...

На перевале решаем исследовать «старую дорогу», соединявшую раньше Бутыггычаг с Колымским шоссе. После того как построили Тенькинскую трассу, надобность в старой дороге отпала, а сегодня большая ее часть ушла под воды Колымского водохранилища. Поэтому, отправляясь по ней в путь, мы даже точно не знаем, где выйдем. Сверяем маршрут по карте. Теоретически мы должны выехать на дорогу, пересекающую Тенькинскую трассу, а практически?

Была не была! Спускаемся другой стороной урановых сопек. Здесь промышленная зона рудника. Проезжаем большой сохранившийся щит. Буквы полустерты, но прочитать можно: «Водитель! Впереди – перевал, высади пассажиров, проверь тормоза!». Чувствуется забота о людях!

Дорога идет под самой сопкой, вдоль огромных отвалов. Горы поломанных вагонов. Интересно, есть здесь радиация или нет? Она ведь без вкуса, без цвета, без запаха. Мы встревожены. Вдруг Валентина Куликова говорит, что у видеокамеры, на которую она снимает, ярко светится экран. Радиация? Надо срочно принимать... меры!

Выводим «радиацию» известным, традиционным средством. Нарушаем железное правило «за рулем ни-ни». Здесь его с удовольствием нарушают все! Уже потом мы заметили, что на камере кто-то случайно выкрутил яркость на «макс», но тогда нам было не до того... Сняв стресс и понизив уровень «радиации» в организмах, чувствуем себя лучше. Едем куда глаза..., куда ведет дорога.

Путешествие длиною в ночь стало одним из самых запоминающихся приключений на Колымском этапе. Мы не знали точно, куда ведет дорога и хватит ли нам горючего. Мы то теряли дорогу, то вновь ее находили. Она же вела нас по рекам и болотам, по камням и снежникам. Мы были полны отваги и решимости, мы двигались вперед на свой страх и риск! Мы чувствовали себя героями!

Через шесть часов пути выезжаем к реке Дебин. Долго ищем брод. Странно: дорога, по которой мы ехали, уходит под воду – и оттуда уже не появляется! Неужели так далеко ездят рыбаки?

Что машины здесь ходят, видим по множеству следов на берегу, который мы тщательно обследуем. Мерим глубину реки, ищем брод.

Магадан. У монумента «Маска скорби» архитектора Э. Неизвестного



Наше упорство вознаграждено! Оказывается, дорога выходит по руслу небольшой речки, впадающей в нашу. Преодолев большую реку и проехав метров триста по малой, выбираемся на дорогу, пересекающуюся с Тенькинской трассой в Усть-Омчуге!

Вечером мы уже в Магадане!

С первых минут нашего появления в столице Колымского края мы чувствуем к себе неподдельно искренний интерес. На площадке перед центральным переговорным пунктом, куда мы заехали буквально на минутку, чтобы позвонить в Новосибирск, нас окружает многочисленная толпа. Всех интересует, откуда мы, такие «красивые». Многие не верят, что не заграничные, а свои – сибирские. Считают, что дороги от Магадана на Якутск давно нет!

Появляются журналисты. В один момент группа «Сибирского марафона» превращается в команду «звезд»! В последующие дни мы становимся героями газетных и журнальных статей, новостных телесюжетов. Нас приглашают на прямые эфиры на радио и ТВ. Скажем, на телевидении 40-минутная(!) программа с нашим участием выходит в «прайм-тайм». Кто знает – оценит! Кажется, что нас в лицо узнаёт весь город. Повышенное внимание льстит, но и ко многому обязывает.

Самое же главное: с первых минут пребывания в городе мы знакомимся с ребятами из Магаданского клуба EXTREM, которые становятся нашими «ангелами-хранителями» на все дни пребывания трофи-экспедиции в Магадане!

*** ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА ***

Магадан – административный центр Магаданской области, один из самых удаленных (7110 км) от столицы России и самый молодой областной центр Дальнего Востока. Расположен на побережье Тавуйской губы в северной части Охотского моря на перешейке, соединяющем полуостров Старичьего с материком и выходящем в бухты Нагаева и Гертнера.

Город насчитывает несколько тысяч капитальных зданий, более 140 улиц и переулков. Население – почти 130 тыс. человек.

В 1928 году В.А. Царегородский, помощник начальника первой Колымской экспедиции Ю.А. Билибина, нанес на карту слово Магадан. В 1929 году на берегу бухты Нагаева началось строительство «Культбазы», в дальнейшем переросшей в город. Статус города Магадану присвоен в 1939 году. С 1954 года город – центр Магаданской области.





Каждый день нашего пребывания в Магадане насыщен встречами, экскурсиями и подготовкой к обратной дороге.

Магадан – город небольшой, можно объехать, наверное, за полчаса. Разъезжаясь по своим делам в разные районы города, свободно переговариваемся друг с другом по ради. Настроившись на нашу частоту, нас незримо сопровождают EXTREМовцы. Советуют, куда заехать или к кому обратиться.

Магаданцы – дружные ребята, войти в их клуб может любой: есть у него машина или нет, большого значения не имеет. Внедорожными «покатушками» их интересы не ограничиваются. Здесь есть любители акваланга, парашюта, снегоходов, мотоциклов! Но как-то исторически сложилось, что группа «off road» самая многочисленная. Кстати, талисман группы ... – ушастый «Запорожец»! На совместных «покатушках» к труднодоступному, но очень живописному месту на берегу Охотского моря впереди колонны «навороченных» джипов, порой намного отрываясь, шел «Запор»!

Нельзя не коснуться темы автобизнеса в Магадане. Автобизнес здесь, в портовом городе, развит слабо (если сравнивать с Владивос-

током). Машины везут из Японии, в основном под заказ. Покупают их свои, магаданцы. Перекупщиков-профессионалов нет; кому перепродавать? Небольшая автобарахолка с дешевыми корейскими и дорогими оригинальными японскими запчастями. Много авторазборов, где можно найти практически любую деталь. Авторезина б/у предлагается по смешным для Новосибирска ценам.

В самом Магадане действует «Специальная экономическая зона» (не путать со «свободной»); то есть, любой житель Магадана может приобрести в пользование иномарку без «драконовских» таможенных пошлин. Но и ездить он на ней может только в пределах 80-километровой городской черты. На растаможенные по такой схеме автомобили выдаются госномера с первой буквой «Т». По нашим наблюдениям, почти две трети иномарок ездят с такими номерами! Чтобы огранить область от незаконного пересечения границы этими машинами, на всех дорогах (а по сути одной-единственной) стоят таможенные посты.

Пять дней в Магадане пролетают быстро. Благодаря стараниям наших новых друзей живем на базе, за городом. Очень кстати;



◀ Скалистые берега Охотского моря. Мыс Островной

каждый день здесь идут дожди. Что поделаешь – морской климат. Днем ездим в город. В морской порт. Надеемся попасть на пароход, идущий во Владивосток. Но это оказывается не так просто. Шанс то появляется, то исчезает.

Как только все варианты исчерпаны, мы уезжаем!

Обратно идем по «верхней» дороге. Преодолеваем ее за один(!) день.

Дорога по качеству лучше «нижней», но совершенно не привлекательна. Около 700 км по обе стороны дороги – отвалы, отвалы, отвалы. Перекопанная, изуродованная земля. Прииски, прииски, прииски. И почти все пустые.

Пересекаем реку, давшую название краю, – Колыма. «Река слез». Самая большая и полноводная здесь река. Большой металлический мост, построенный еще в 30-е годы. Стратегический объект! Будка охраны и... светофор.

У поселка Ягодное нам на встречу попадается колонна забывшихся «по уши» грязью легковых машин. Три **Mitsubishi**: два **Space Gear** и рубленый короткобазный **Pajero**. Навороченные по полной программе OFF ROAD: широкая резина, лебедки, дуги, фонари, шноркели, ради. Иностранцы? Откуда?

Оказывается – свои, магаданцы! Возвращаются из отпуска. Ездили отдыхать на Черное море, в Бердянск. Стартовали из Магадана 26 марта. Сегодня уже третье августа – больше четырех месяцев в пути!!! Вот это круиз, настоящее путешествие! Будет что вспомнить зимой!

Наши радужные впечатления о Колыме и колымчанах чуть было не испортил небольшой инцидент, случившийся здесь же, в Ягодном. Пока мы общались с новыми знакомыми, к нам подкатил **УАЗик** с тонированными стеклами, госномер В 541 МВ.49. Несколько изрядно нетрезвых молодых людей, грязно ругаясь, потребовали наши документы. Сначала мы приняли их за обыкновенных «отмороженных» придурков. Оказалось же, что перед нами... сотрудники Ягоднинской милиции. Размахивая «корочками», они пытались изъять у нас паспорта и документы на машины. Назревал конфликт, но вмешались наши «коллеги». На невменяемых ягоднинцев отрезвляюще подействовала угроза доложить об их поведении начальнику областного КПО – контрольно-правового отдела МВД – Афанасьеву. Услышав фамилию, они словно растворились в воздухе.

Так что если окажетесь в Ягодном – будьте бдительны!

Неприятный случай заставил нас задуматься и натолкнул на мысль, которая, пока нам встречались добрые и отзывчивые люди, не приходила в голову. Так сложилось в истории Колымы, что за годы политических репрессий здесь оказались многие представители российской интеллигенции. Проведя в лагерях большие сроки, они не имели права выезжать за пределы Колымы. Оставались здесь на поселении. Обзаводились семьями. Расте-

▶ Трасса «Амур»

Поломанные, но не сломленные

ли и воспитывали детей в духе честности и порядочности.

В 60-е годы новая волна специалистов-романтиков «накрыла» колымский край и надолго определила его культурный фон. Уважение, взаимовыручка, дружба здесь не пустые слова.

Но ссылались сюда и изменники Родины, и стукачи, и уголовники. Приезжали позднее рвачи, охотники «за длинным рублем» – люди, лишенные нравственных ценностей. Что стало с их детьми? «Яблоко от яблони...». Теперь «вертухайское» племя лезет во власть, в милицию и т.д.

Грустные мысли...

Вечером замыкаем «Золотое кольцо Колымы». Сьезжаем на знакомый сверток Колымского тракта и ... все повторяется, только теперь в обратной последовательности.

За два дня добираемся до Хандыги. Еще три уходит на ожидание паромов и плавание, теперь уже 16-часовое(!) (вниз по течению) по Алдану до Усть-Татты. Два дня – чтобы от Усть-Татты, минуя Якутск, добраться до Сквородино.

По нашим маршрутным документам, от Сквородино должен начаться «третий» категоричный этап – по участку вдоль Транссиба, где дороги не существует. Так исторически сложилось, что между востоком и западом России сквозного автомобильного сообщения нет. В последнее время строительство федеральной трассы «Амур» ведется, но, зная российский менталитет и «успехи» в сооружении государственных объектов, рассчитываем на непростые, как минимум, 100 километров. Морально настраиваемся на встречу с бездорожьем и отгоняем мысли о скором возвращении домой. Даешь последний рывок!

Минуем станцию Тахтамыгда. До города Ерофей Павлович дорога «какая-никакая» есть, но после она (как мы думали) должна оборваться. Сворачиваем по указателю на «объезд» и... высккиваем на широченную – четыре полосы в одну и четыре в другую сторону – дорогу! Та самая, новая! Еще не готова – покрытие щебеночное, но и по ней мы разгоняемся до «сотни»! А что будет, когда закатают под асфальт!

Готовые участки сменяются строящимися, но мы-то настраивались совсем на другое. Сегодня трасса «Амур» – огромная государственная стройка! Здесь много рабочих и дорожной техники. Возводятся большие и малые мосты, гидротехнические сооружения. На отсыпке полотна задействованы огромные **БелАЗы** и **МоАЗы**. Новенькие «Уралы», **КамАЗы**, **КрАЗы**, **Volvo**, **Scania** и т.д. Дорога проляжет по максимуму прямой и ровной – взрывники пробивают трассу напрямик через сопки! Везде кипит работа. Мы просто поражены увиденным. Впечатление такое, что все два дня мы едем по огромной строительной площадке!

У встреченного нами на третий день водителя **УАЗа** интересуемся: что нас ждет впереди? Хорошая дорога! Все, ТРОФИЙ завершено!

Добраться до Новосибирска теперь – дело времени и... техники!

После каменистых дорог резина превращается просто в лохмотья



Удивительное получилось путешествие – настоящее приключение! Еще никогда в нашей практике трофи-экспедиции не проходили таких длительных по срокам (47 дней) и протяженности (15 тыс. км) маршрутов. Есть что анализировать и из чего делать выводы. Своего рода эксперимент; удался он или нет – покажет время, но приобретенный опыт ценен.

Трофи-экспедиция стала серьезным испытанием техники, поломкам мы потеряли счет. Резина стерлась в лоскуты (в Новосибирск приехали «кто на чем»), у «нового» **УАЗа** в довершение всего лопнула рама(!). Давать оценку машинам сложно, но по справедливости, на российских дорогах лучшими оказались не российские автомобили.

Участники «Сибирского марафона» в трудных условиях и в полной мере смогли испытать себя, свои умения и навыки, свою дружбу. Мы многое узнали и многое переосмыслили. Мы стали другими.

Кто-то скажет: красивые слова!

Вряд ли! За время пробега мы прикоснулись к героическим и трагическим судьбам людей и мест, через которые проходил маршрут. Путешествие не могло не отразиться на нас самих. «Мудр тот, кто много видел».

Станем ли мы мудрее и какие сделаем выводы из нашего опыта, зависит теперь только от нас. Но путешествие стало еще одной нашей маленькой победой, а победы, неважно, какие – большие или маленькие – добавляют силы!•

Клуб OFF ROAD MASTER выражает признательность спонсорам трофи-экспедиции «Сибирский марафон»:
ООО «СониКо-Н» (масла Ravenol), сети магазинов «Мир спорта», выставочному обществу «Сибирская ярмарка», интернет-провайдеру «Ринет», рекламной мастерской «Арбат-дизайн», компании «Фотолэнд», кафе-бару «Гараж».
Отдельная благодарность: Магаданскому клубу любителей внедорожников EXTREM, В.А. Чупанову (представитель Ravenol в Якутске), Павлу Балугеву (Якутский клуб внедорожников), А.А. Долженкову (начальник дорожного участка п.Куйдусун), а также всем, кто оказал помощь и поддержку при подготовке и проведении трофи-экспедиции «Сибирский марафон 2002».
Генеральный информационный спонсор - автомобильный журнал «Турбо»; информационная поддержка - «Авторадио-Новосибирск».

