

Благодаря безграничному гостеприимству Ольги, мы оставались в Абакане целую неделю, в течение этого времени мы хорошо отдохнули от дороги, впечатления от которой понемногу улеглись в наших головах. Всё это время я, в основном, потратил на изложение этих впечатлений на бумагу, так сказать, виртуального характера, а Полина съездила в Красноярск и отвезла туда сувениры и часть зимней одежды, чтобы не возить это всё далее на восток, а на обратном пути забрать. Представьте ли, что сейчас, девятого мая, в День Победы, мы сожалеем о многих тёплых вещах, находясь здесь, в якутском посёлке Саскылах, на семьдесят второй параллели. Здесь мы окружены сугробами высотой с одноэтажный дом, воет ветер в проводах, а порой начинает мети метель так, что невозможно увидеть свою вытянутую руку.

Ах, Абакан, Абакан, каким тёплым и весенним он нам казался!

Он был таким, как и месяц назад, уютный и солнечный, он порой удивлял обильным снегопадом, а иногда, напротив, пыльными бурями. Сами с таким явлением мы не сталкивались, однако нам рассказывали, что незакрытая форточка наносит значительный урон домашнему хозяйству.

Так настало воскресенье, четырнадцатое апреля, когда я, наконец, закончил работу над своим текстом, и мы с Полиной отправились в путь в далёкие, ещё не изведанные нами земли...

День был пасмурный, шёл снег, а в довершение всего, во всём городе пропал интернет, и вся тувинская поездка так и поехала со мною до Братска на дискете.

Как бы то ни показалось странным или, даже, крамольным, я почему-то в последнее время довольно охладел к автостопу по магистральным трассам, за мои девять лет стажа порядочно исчерпавшему себя. Сейчас я уже начал искать иные виды перемещений, скажем железнодорожный, хотя перемещение по зимникам на крайнем севере сохраняет для меня небывалый интерес, как отдельная категория автостопа.

Так, вместо трассы, мы с Полиной отправились на грузовую железнодорожную станцию Абакан, где и провели полдня с трёх часов до позднего вечера в ожидании поезда.

Довольно скоро, начиная немного подмерзать, мы постучались в домик к вагонникам, людям, осматривающим вагоны на предмет неисправностей. Они напоили нас чаем и посадили в поезд, к тому времени уже подошедший. Он весь представлял собой сто двадцать четыре однотипных полувагона из-под какой-то руды, порожняком шедших на восток. Путьцы помогли нам забраться в вагон, подав мне рюкзаки, после

Прощай, Железная Дорога!

Автор: Костя Савва
29.09.2002 17:28 -

того как я вскарабкался наверх и сидел верхом на борту вагона.

Вот раздался далёкий свисток локомотива, вагон с грохотом дёрнуло, и, таким образом, где-то в первом часу пополуночи мы покинули наш гостеприимный Абакан.

Было занятно мчаться по вечернему городу, сидя верхом на борту вагона, переезжать по мосту через реку Абакан, а затем и Енисей и при этом смотреть вниз, внутрь вагона на прыгающую Полину, которая тоже старалась забраться наверх, не удовлетворённая созерцанием только контактного провода и звёздного неба.

Промчавшись мимо небольшого полустанка, я приветливо помахал рукой дежурному по станции, который осветил фонариком мой автостопный комбинезон с отражающими полосами.

Вскоре показались два жёлтых сигнала светофора, предвещающие скорую остановку поезда, и я спрыгнул на пол, внутрь вагона.

Станция Минусинск. Прожектора. Тут в ночной тиши по громкой связи раздаётся фраза, весьма меня позабавившая:

— Отправляем чётный, нет там никого!

Я плакал... Представьте себе задачу обнаружить кого-то в одном из ста двадцати четырёх абсолютно идентичных вагонов, скажем, «где-то в середине состава», это при том,

что для этого надо забраться в вагон, чтобы проверить его содержимое. А простой вагонов

выливается станции в немалые деньги...

А беззаботные пассажиры ехали себе дальше по бескрайней тайге, подступавшей прямо к железнодорожному полотну, а верхушки деревьев заглядывали к ним через высокий борт вагона, выделяясь чёрными силуэтами на ночном небе.

На наше счастье, этой ночью слегка подморозило, и все остатки руды, днём размоченные растаявшим снегом, замёрзнув, не пачкались и не пылили при движении на большой скорости.

По словам абаканских железнодорожников, нам предстояло провести в этом поезде пятнадцать часов, по этому, чтобы устроиться здесь с максимальным комфортом и хорошо выспаться, я решаю поставить палатку прямо на металлическом дне вагона.

Двухместное купе в товарном вагоне. Да, понимаю, это круто.

К тому же я впервые обнаружил у своей палатки столь своеобразное свойство: ложишься спать в ней в одной местности, а просыпаешься уже в другой! Вот скажите, есть ли у кого-нибудь из ваших знакомых палатка с подобными волшебными качествами?

Я, конечно, понимаю, главное при этом не лечь вперёд ногами...

Кстати, говоря серьёзно, при постановке палатки следует быть предельно внимательными при обращении с алюминиевыми дугами каркаса: в собранном виде она как раз достаёт до контактного провода... Эта мысль вовремя посетила меня, когда я запрокинул голову, по привычке собирая дугу вертикально вверх.

Ветер почему-то хотел отобрать у меня палатку, и, даже когда мы засыпали под грохот колёс, он тряс и качал её под нами из стороны в сторону. Я, при этом, никак не мог

уснуть, лежа в полудрёме и удивляясь Полине, спящей, как ни в чём не бывало.

Вдруг, резко усилившийся гул окончательно согнал с меня сон. Я, сначала, было, подумал, что это мост, но через некоторое время он повторился снова, и, выглянув из палатки, я увидел над собой мелькающий круглый свод тоннеля, выхватываемый из тьмы

фонарями, расположенными где-то внизу. Тоннель резко оборвался, и в лицо мне ударила

снежная метель, и тут я заметил, что весь пол вагона был устлан пятисантиметровым слоем снега.

— Брр! — отпрянул я назад в палатку, а грохочущие тоннели появлялись на нашем пути снова и снова.

Я уже к ним как-то привык и не обращал на очередной тоннель особого внимания, как тут мы въехали в последний из них, седьмой по счёту, самый длинный тоннель. Как говорят, его длина что-то более трёх километров.

Поезд ехал и ехал по тоннелю, и я сквозь своё полусонное состояние подумал, уж не метро ли мне приснилось, как ко всему прочему, замедлив ход, мы остановились прямо под серым сводом тоннеля.

Здесь я уже не выдержал и, разбудив Полину, чтобы та не проспала такое событие, выбрался из палатки и запрыгнул на борт вагона.

Воспоминание об открывшейся мне картине до сих пор не изгладилось из моей памяти.

Состав стоял в бесконечном, уходящем в обе стороны «в точку» тоннеле с прямыми стенами, в которых виднелись расположенные на некотором расстоянии друг от друга ниши безопасности. Потолок представлял собой круглый свод, в двадцати сантиметрах под которым был подвешен контактный провод. Фонари в этом тоннеле уже почему-то не

просто горели, а вспыхивали попеременно то справа, то слева от поезда. Их свет не способен был достичь задних стен ниш безопасности, создавая иллюзию, что это – какие-

то тайные выходы подземного лабиринта. Всё это веяло сыростью и прохладой подземелья, и меня знобило, несмотря на то, что было теплее, чем снаружи.

Я почему-то вспомнил ту давнюю пору, когда я, бывало, катался в метро в кабине машиниста в середине поезда, предварительно открыв её ключом. Помню, как поезд также остановился в тоннеле на перегоне, и я, выглядывая из двери, смотрел вдаль на освещённую окнами поезда трубу тоннеля.

Тут раздался грохот трогаящегося поезда, усиленный эхом тоннеля, и я, как будто загипнотизированный психоделикой этого подземелья и своими воспоминаниями, ещё некоторое время ехал наверху, уставясь вниз, на проносящиеся мимо мигающие фонари.

Вскоре показался проём, освещённый станционными прожекторами, и я спрыгнул обратно, чтобы лишний раз не засветиться.

Склон горы, уходивший куда-то вверх, во тьму, выплюнул нас на волю, и мы едва успели разглядеть стилизованную как в метро букву «М», расположенную прямо над проёмом тоннеля. Мгновение спустя всё скрыла снежная мгла.

Через некоторое время после тоннеля наш поезд остановился на станции Саянская для разъезда со встречными составами, а мы в это время уже крепко спали.

Мне как-то впоследствии поведали, что где-то в этом месте мы пропустили ещё одну

достопримечательность этой дороги: так называемый Чёртов мост, перекинутый через горную расщелину на невообразимой высоте. Однако, так или иначе, чтобы увидеть под нами дно этой расщелины, потребовался бы ясный день, а не мглистая ночь.

Ура! Наконец-то мы едем при дневном свете, наконец можно смотреть по сторонам! Ой... Что же стало с нашей одеждой... с рюкзаками... Ой...

Впервые после моих походов в Америке, недавно отстиранный комбинезон опять принял своё «рабочее состояние».

Потеплело, и то, что ночью нам казалось удачным, днём обернулось другой стороной: замороженные в лёд остатки руды растаяли вместе с выпавшим снегом и превратились в болото.

Разумеется, что мы по этому поводу не расстроились, я помог Полине забраться наверх, и так, с ветерком, мы и проделали остаток пути, болтая ногами в воздухе, пока поезд мчался среди живописных озёр и причудливых скал. Мост через реку Бирюса возвестил о приближении к Тайшету, и мы стали готовиться к выгрузке, задаче, как вы понимаете, не из лёгких.

Поезд остановился, и я, выглянув, обнаружил, что мы стоим прямо напротив здания вокзала, и мы начинаем выгружаться внаглую, на виду у всех.

Тут подбежала милиция, и так далее...

Работники Тайшетского ЛОВД поначалу были преисполнены напускной суровости и даже обещали нам своеобразные «золотые горы». Они настолько усердно искали в наших рюкзаках наркотики, как будто бы в полной уверенности, что сами их там забыли.

Мы были просто счастливы разнообразить их серые будни нашими ответами типа «По кайфу!» и «Прикольно!» на их вопросы «Зачем?» и «Почему?».

Внезапно их отношение стало заботливо-дружелюбным, исчезли фразы вроде «Что вы, москвичи, жиру там беситесь, делать вам нечего на товарняках кататься!», вместо этого они нам стали говорить: «Ну, вы, ребят, здесь поосторожней с местными, у нас тут только два вида людей: освободившиеся заключённые и мы, те, которые их охраняют...»

Причины этой метаморфозы остались для меня не ясны, скорее, просто начальник отделения решил оставить нас в покое, но это, почему-то совпало с обнаружением у меня

сотового телефона, что сразу же вызвало повышенный интерес к сотовой связи. К тому же

забавно уже не в первый раз встречать недоумение в их стороны по поводу штампа в моём

паспорте «ДКС МИД России»...

— Ну, давайте, ребят, счастливо вам попутешествовать, поосторожней там... только вы на товарняках больше не ездите... по станции Тайшет.

Выполнить этот наказ милиционера, скажем, кому-нибудь, избравшему железные дороги своей стихией, будет весьма проблематично: станция Тайшет – единственная в России точка, объехать которую по железной дороге нельзя никак. Здесь сходятся железные дороги четырёх направлений, и случись здесь что-нибудь, восток окажется полностью отрезан от запада.

К слову сказать, Тайшет является ещё и нулевым километром Байкало-Амурской магистрали, по которой и рядом с которой нам предстояло ехать дальше до станции Вихоревка, а спустя несколько дней и в город Усть-Кут.

Отделавшись от навязчивого гостеприимства милиционеров, мы стали изучать расписание поездов, и тут я сделал одну ошибку.

Вообще, оказалось, что ошибочным была даже наша выгрузка из поезда в Тайшете, всё это потому, что я не мог быть уверен, куда поедет поезд, по Транссибу или по БАМу.

Надо было просто пойти и расспросить об этом железнодорожников, вместо этого, я, довольно-таки вымотанный дорогой, увидев в расписании пригородный электропоезд в нашу сторону, отправляющийся сию же минуту, пожелал как можно скорее убраться из этого города, даже вопреки Полининым отговорам.

Полагаю, что людям, уже пользовавшимся услугами электропоездов, не надо описывать все отрицательные стороны этого способа перемещений, самой ужасной из которых является наличие там, порой, тетушек-кондукторш, настойчиво пытающихся вас обилетить.

Стандартная ситуация – «гнилой базар». Тётушки удаляются с обещанием скоро вернуться.

Вы, наверное, недоумеваете, а почему бы не поехать стопом? Мне в этот момент тоже пришла такая хорошая мысль, и, увидев изредка мелькающие за деревьями машины,

мы вышли на платформе «24 км».

Тупиковая трасса Тайшет-Чунский вела в пункт назначения нашего электропоезда.

Не следует объяснять, что машин здесь почти не было, и мы так и стояли, вслушиваясь в тишину.

— О! Тише, что-то едет! И через минуту я с досадой стою и считаю вагоны проносащегося поезда, на котором мы ехали пару часов назад. Как бы мы с ветерком домчались на нём до Вихоревки, крупной станции, расположенной в сорока километрах от Братска!

У меня просто опускались руки. Однако, признаюсь вам, я фаталист, и к жизни, зачастую, отношусь как к широкоформатному кино. Я считаю, раз оно произошло именно

так, значит, в этом непременно заключается какой-то смысл, который иногда мы способны разглядеть лишь впоследствии.

— Всё, я падаю от усталости. Костик, пойдём, поставим палатку! — сказала Полина после нашего трёхчасового стояния на трассе.

— Обожди, вон что-то едет.

— А вы, часом, не бандиты? — поинтересовался грузный мужчина из окна подъехавшей «девятки», сидевший справа от водителя.

— Да, я специально надел яркий комбинезон, чтобы кого-нибудь убить или ограбить!

Меня всегда удивляли подобные вопросы, но здесь, в Иркутской области, можно было сделать скидку на «ужасную криминальную обстановку в регионе».

Оказалось, что сей любопытный пассажир только что прилетел из Москвы, а водитель, его хороший приятель, ездил встречать его в аэропорт города Тайшет.

Довольно

необычно было общаться с человеком, каких-то шесть-семь часов назад ещё ходившим по

улицам нашего родного города.

Автомобиль проехал через небольшой посёлок под названием Квиток, и водитель поведал нам, что таких посёлков в округе очень много, все они были образованы в связи со строительством БАМа и, в основном, носили названия «километров», с непременным сибирским изменённым ударением в слове. Так, по его словам, у многих людей место рождения в паспортах значилось, к примеру, как «18-й км».

В посёлок Чунский, а точнее на станцию Чуна мы прибыли где-то во втором часу ночи. Так на полпути от Тайшета до Братска кончается асфальт, и из-за весеннего бездорожья мы могли продолжить наше путешествие только по железной дороге.

К сожалению, здесь мы обнаружили, что все грузовые поезда проносились мимо этой станции, даже не сбавляя скорости.

А мы были на последней стадии изнеможения... Теоретически просматривалось три перспективы: либо мы идём ставим палатку и отдыхаем, либо мы через два часа едем наружной ездой на поезде, где-нибудь между локомотивом и первым вагоном, так как наши шансы впроситься вовнутрь поезда за две минуты стоянки стремились к нулю, либо мы в полвосьмого утра едем... о ужас!... на электричке.

Первый, пожалуй, самый мудрый из них, отпал из-за отсутствия в обозримом окружающем пространстве какой-нибудь лесополосы, а идти куда-нибудь с рюкзаками...

Ой, нет!

Второй тоже потребовал бы огромного выплеска энергии при посадке и езде, хотя ехать от Чуны до Вихоревки совсем недалеко. Хотя скорее тут сыграл другой фактор: поезд был через два часа, а такова уж особенность моего организма, когда я очень хочу

спать, я сплю, и пускай остальной мир подождёт.

Мы мерно посапывали в стоящей на запасном пути электричке.

В качестве отличительной особенности БАМа следует отметить тот факт, что вокзалы и электропоезда здесь всегда удивительно чистые и исправные. Нам ни разу не

довелось увидеть в вагоне разбитого окна, напротив, всегда выкрашенные в яркие оттенки голубого или зелёного, электропоезда представляли собой резкий контраст с московскими.

Поутру мы уже вслушивались в стук колёс и общались с тётушкой-билетёршей. Я бы заплатил весь тариф за двоих, лишь бы не общаться с ней вообще, но, предпочтя сэкономить на обед, я решил откупиться от неё половиной стоимости проезда.

Знаю, что многие ехидно отметят: «А! Он заплатил за электричку!». У меня на это лишь один аргумент: Я не люблю ни перед кем унижаться.

В Вихоревке, под действием стадного чувства, мы перебежали в другую электричку, через пять минут отправлявшуюся в Братск, но, поняв, где мы вдруг оказались, выскочили

оттуда как ошпаренные, вспомнив о том, что мы, в конце концов, автостопщики.

Спустя два часа, мы, пообедав в столовой, уже мчались в Братск на каком-то японском микроавтобусе. Так мы и достигли этого города, являющегося вторым по величине и чуть ли не первым по значению в Иркутской области.

Водитель решил подвезти нас прямо до места, и мы, поблагодарив его, выгрузились на улице Кирова, что в центральном районе Братска.

У Полины здесь оставались какие-то знакомые, со времени её прошлого пребывания в этом городе на пути в Ванавару в компании с Таней Яшниковой и Сергеем Березницким.

Это был один из центров неформального движения города, известный здесь как «Дурдом Солнышко», или просто «Дурка». Лена, её подруга Оксана и брат Алексей увлекались альтернативным роком, и, вероятно, название этого места появилось ещё давно, когда они здесь «музицировали». Сейчас у них для этого был то ли гараж, то ли подвал, и о прошлом свидетельствовала только «спецкомната», стены и потолок которой

были сплошь обклеены... картонными решётками из-под яиц!

За звукоизоляцию я, конечно, не ручаюсь, но слишком уж это напоминало...

Всем этим заведовала мама Лены и Алексея, женщина лет сорока, которая почему-то предпочитала, чтобы её называли Капитан; она работала поваром на небольшом круизном

теплоходе, и это прозвище было отчасти связано с её работой.

Принятые тепло и радушно, мы были завалены вопросами о нашем путешествии и дальнейших планах. О диагнозе умолчим...

Вообще, спланированный довольно своеобразно, этот город состоит из центрального района и трёх небольших микрорайонов, Падун, Энергетик и Гидростроитель, отделённых

друг от друга десятью-двадцатью километрами соснового бора. Вследствие этого, город

невероятно растянут вдоль берега реки Ангара, вернее, Братского водохранилища, оканчивающегося платиной Братской ГЭС.

Наши гостеприимные хозяева порекомендовали нам посетить местный музей-заповедник «Ангарская деревня», расположенный по дороге на Падун, в лесу, у берега водохранилища. Одна часть его выполнена в виде русского поселения, а другая — в виде

стойбища эвенков, коренного населения этих мест.

Времена освоения Сибири оказали огромное влияние на их культуру и быт. Именно благодаря русским купцам, выменивавшим соболиные шкурки на бисер, здесь появилось бисероплетение, являющееся основным направлением художественного промысла эвенков.

Вообще, как утверждали сотрудники краеведческого музея столицы Эвенкии — посёлка Тура, по площади, область расселения этой народности является самой большой в

мире и простирается далеко за пределами самой Эвенкии; от берегов Байкала до места впадения Нижней Тунгуски в Енисей и от верховьев Лены до моря Лаптевых.

К сожалению, из-за того, что в зимнее время музей закрывался раньше обычного, Ангарской деревней мы могли полюбоваться лишь издали, с берега необъятного

Братского «моря», всё ещё скованного льдами.

Мы смотрели на далёкие берега, на тянущиеся по льду человеческие следы, и тут нам ударила в голову идея тоже прогуляться по льду пешком. Обогнув мысок и увидев прямо перед собой микрорайон Энергетик, мы прикинули, что до него не больше двух или

трёх километров по прямой.

Никогда не верьте этому ложному впечатлению! Мы шли и шли по этой бесконечной горизонтальной плоскости, а город, как будто издевающийся над нами, казалось, совершенно не приближался.

Вдруг вдалеке я заметил движущуюся чёрную точку, это оказался, едущий по необъятной глади озера, легковой автомобиль, поравнявшийся с нами на расстоянии около километра и вскоре исчезнувший в противоположной стороне.

— Машина! Ты куда идёшь?!

В течение нескольких часов этого похода мы лицезрели дачные садовые участки, десятками гектаров раскинувшиеся на склонах противоположного берега. На удалении свыше пятнадцати километров они почему-то напоминали огромную кучу мусора.

Наконец-то город начал заметно приближаться, становился заметным край плотины Братской ГЭС. Раздался шум показавшейся электрички небесно-голубого цвета, весело застучавшей своими колёсами по плотине.

— Разрешите мне пожать Вашу мужественную руку! — сказал я, стоя на берегу, валяющейся с ног Полине, которая в этот момент преодолевала последние метры ледяного озера.

Не такая высокая, как Саяно-Шушенская, однако превосходящая её в длину, эта тоже является одной из самых больших ГЭС страны. Прямая бетонная плотина имеет на себе две полки: по верхней из них пролегает двухпутное железнодорожное полотно БАМа, а по

нижней — автодорога Тулун—Братск—Усть-Кут. Здесь же автотранспорт попадает и в микрорайон Гидростроитель, расположенный на противоположном берегу.

Обратно в город мы поехали, надо полагать, автостопом...

Этим же вечером я открыл способ за десять рублей просидеть в интернете целый час.

В компьютерном зале гостиницы «Братск» вы просто оплачиваете машинное время без

выхода в интернет, обычно, такой услугой пользуются дети, играющие гурьбой в сетевые

игры. Конечно же, отключать вам машину от интернета при этом никто не будет.

Для разнообразия, последнюю ночь в этом городе мы решили переночевать на другой квартире. Это был типичный хиповский флэт, известный под названием Багдад, где жила коммуна человек из десяти. Точно это число установить было нельзя, так как разные личности периодически появлялись и исчезали. В таких местах, как правило, при

желании, за один вечер можно завести целую записную книжку знакомств.

— По-моему, я тебя где-то видел, а вот где, не помню, — обратился к Полине один молодой человек по имени Рома Усов — послушай, ты случайно не была на рок-фестивале в Байкальске, году в девяносто восьмом — девяносто девятом? Там, вроде,

ты

была с кем-то вдвоём.

— Да, действительно, я была в Байкальске в девяносто девятом году, но приезжала я

туда одна, а там я тусовалась много с кем, вроде, даже с какой-то девушкой из Екатеринбурга, но хоть убей, тебя я не припоминаю.

— Ну как же, ты мне тогда ещё оставила свой московский телефон. Ах! У меня нет с собой моей записной книжки, но я уверен, что это ты!

— Кто знает, там было столько много народа...

— А что вы сейчас делаете, куда едете?

— Да в Якутию.

— Ничего себе, а зачем? Что вы там собираетесь делать?

— Да так, путешествуем.

Что ж, оставалось смириться с тем, что Якутия не представляет ни для кого, кроме нас, никакого интереса.

Поутру, попрощавшись с нашими новыми друзьями, мы вышли на улицу, и, решив не нести наши тяжёлые рюкзаки очень далеко, уехали прямо из центра города.

Оказавшись опять в микрорайоне Энергетик, мы стояли перед Братской ГЭС, в том самом

месте, куда за день до этого пришли пешком по льду озера.

Проехав по двухкилометровой плотине, водитель «Газели» показал нам микрорайон Гидростроитель, и, решив сделать крюк, отвёз нас обратно на трассу. Таким образом, потратив почти пол дня на проезд по городу, мы, наконец, стояли на выезде в сторону Усть-Кута.

Суббота. Выходной. Стояли мы долго... очень долго. Мимо нас туда и обратно проезжали уже те же самые машины. Дул холодный ветер...

— О! А мы вас вчера уже видели! Вы тогда стояли туда, в сторону города, — раздалось из подъехавшей чёрной «Ауди». Так два местных представителя, как бы это сказать... в общем, просто уважаемых человека начали постигать суть автостопа. Они, правда, никуда не ехали, им просто хотелось поболтать.

В итоге они вручили нам сто рублей за то, чтобы мы их сфотографировали и прислали им потом фотографии по почте. Что ж, пришлём.

Вскоре после них мы уже тряслись в КамАЗе-лесовозе по грунтовой дороге, который через сто километров свернул с дороги на лесную делянку, оставив нас посреди солнечной таёжной тишины.

— Самое время для обеда! — сказал я, доставая полный котелок сваренной заблаговременно картошки, с намерением поселиться на этом участке автотрассы.

Как это обычно случается в подобных ситуациях, не успели мы съесть и половины, как были подобраны японским микроавтобусом «непонятно-какой-марки» которых пруд пруди по всей Сибири. И за нами пыль коромыслом почти до станции Хребтовая!

А там лежит снег... Оп па! Север! Да не просто снег — сугробы!

На посту ГАИ, где дорога отходит на Железногорск-Илимский, вероятно, скучающий от отсутствия «работы» постовой со всей силы выдувает из своего свистка «Спартак — чемпион».

— Он бы ещё от нечего делать колёсиком на руках перекувырнулся! — сказал я, доедая картошку.

Н-да. А вот автостопщикам свистков не выдают, по этому оставалось лишь одно: здоровый, освежающий сон на сытый желудок. Здесь я в который раз оценил неоспоримые преимущества езды вдвоём и, назначив Полину дежурной по трассе, растянулся на пенке прямо на снегу.

Дабы у читателя не сложилось ложного впечатления, надо заметить, что мы иногда, все-таки менялись с Полиной местами.

Я постепенно приходил в себя под монотонный гул «Жигулей», уносивших нас в Усть-Кут. Водитель ехал из Иркутска в Нию, что дальше на БАМе, между Усть-Кутом и Северобайкальском.

По зиме этот путь преодолевается элементарно: через Усть-Ордынское, Жигалово и далее по зимнику по льду Лены до Усть-Кута.

В то время, когда мы проезжали, зимник уже «упал», и ему пришлось делать крюк в четырёхста километров, через Тулун и Братск.

Мы как-то поинтересовались о цели его поездки в такие далёкие от дома края, и он нам признался, что пилит там лес и продаёт его за границу. Он, даже, вкратце посвятил нас в особенности этого дела.

— На экспорт, в основном в Китай и Японию, идёт преимущественно кругляк, причём только нижние, самые толстые брёвна, — говорил наш водитель — а на Запад, в

Москву идут пиломатериалы из второго и, часто, третьего бревна. А из оставшихся хлыстов получают пиломатериалы низшего качества. Эти китайцы настолько дотошны, что проверяют чуть ли не каждое бревно при погрузке в вагон.

Здесь мне следует уточнить, что слово «Запад» в Сибири и на Дальнем Востоке ВСЕГДА означает Европейскую Россию, а не Западную Европу, как посчитали бы многие на «Западе».

Мысль о вырубке леса как-то омрачила наше впечатление от поездки с этим человеком, там более, что нам всё время, начиная с Чуны, стали попадаться лесозаготовительные хозяйства, где гектары земли были завалены кучами строевого леса.

К каждому такому морю из брёвен была подведена железнодорожная ветка, по которой

маневровые тепловозы толкали вагоны, с верхом гружёные аккуратно стянутым проволокой кругляком. Эти вагоны казались просто каплей в этом деревянном море, чаяниями неких людей стремившемся оказаться в Китае.

Быть может, я сейчас скажу что-нибудь, уже набившее оскомину, но, тем не менее, это так: было просто больно смотреть на то, как нещадно, миллионами кубометров вырубались вековые леса. Мне даже подумалось, что зря, наверное, построили БАМ, который резко снизил себестоимость вывозки леса; ведь не будь его, вырубка не была бы

такой катастрофической.

А ведь людям, простым рабочим, занятым в этой сфере деятельности, так же задерживают их скромную зарплату, как и всем остальным. Это при сверхприбылях и высокой оборотности капитала!

Выходит, что лес, с позволения сказать, наше достояние, вылетает просто «в трубу» на банковские счета отдельных лиц! И теперь, когда в новостях говорят о «стихии лесных

Прощай, Железная Дорога!

Автор: Костя Савва
29.09.2002 17:28 -

пожаров в Сибирской тайге», мне это уже не кажется таким страшным злом...

Мысли... Обожаю ездить в двойке: сидишь себе и молча «вентилируешь» что-нибудь в голове, глядя на мелькающие окрестности; как же хорошо, что есть, кому разговаривать с водителем!

А наш автомобиль уже долгое время ехал вдоль какой-то, покрытой льдом, речушки, которую летом, казалось, можно было бы перейти вброд: не ожидал я увидеть Лену такой узкой.

Так мы вечером, в предзакатные часы, въехали по левому берегу реки в Усть-Кут, растянувшийся вдоль неё на сорок, а то и пятьдесят километров. Город этот не кажется таким современным, как Братск, хотя и лежит на пересечении многих транспортных путей.

Человек, впервые попавший сюда железнодорожным или водным транспортом, непременно замечает путаницу в названиях: в Усть-Куте железнодорожная станция называется Лена, а речной порт — Осетрово. Летом, этот речпорт является воротами в

Якутию, через него все грузы доставляются в Ленск, центральную перевалочную базу всего региона.

Мы решили выехать из города вместе с нашим водителем, пусть, даже, и в неправильном направлении, лишь бы поставить палатку и поскорее лечь спать. Сразу за

мостом через Лену начинался лесок, где мы и вышли из машины. Это была одна из тех, ничем не примечательных ночёвок в палатке.

Утром мы на одной машине вернулись обратно, на левый берег, а на другой проехали ещё тридцать километров от центра до окраины города, посёлка Мостоотряд, где БАМ превращается в однопутный, пересекает Лену и уходит дальше, на восток.

Было воскресенье, двадцать первое апреля, мы в последний раз смотрели на железнодорожные пути, на маневровый тепловоз, таскающий по ним вагоны с лесом, а нас ждали небывалые приключения, впереди лежала Дорога, Которой Нет.