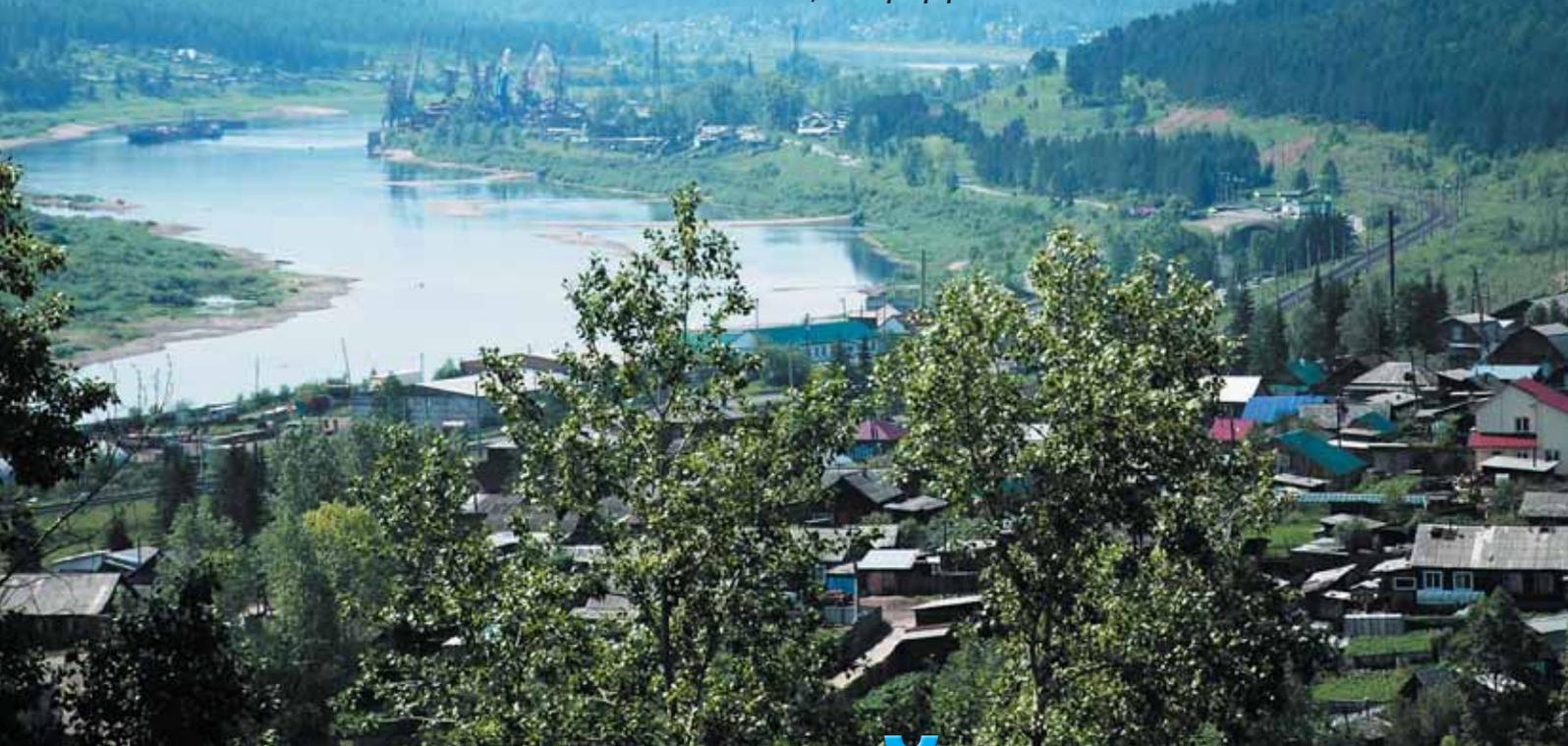


Как ни взглядывайся в облик Усть-Кута на его улицах, а лучшие виды на старый и новый город открываются только сверху, так сказать, в общем декоре природы



ОБЛАСТНОЙ ЦЕНТР

Если на карте Иркутской области провести диагонали от воображаемых «углов» периметра, то в точке их пересечения окажется... Усть-Кут! Давно хотелось здесь побывать. И не просто потому, что это самый что ни на есть географический центр нашей необъятной территории. Здесь пересеклось столько всего, что хватило бы и на статус «северной столицы» области.

ОТ ОСТРОГА И ДО «СТРОЕК ВЕКА»

У расположенного на слиянии Куты с Леной города своя богатая интересная история. **Началась с острога еще в 1631 году — на 30 лет раньше Иркутска.** С самого начала Усть-Куту предreshено быть важным связующим звеном в политической и экономической жизни не только региона, но и всей страны. Здесь располагались базы подготовки северных экспедиций Беринга, Лаптевых, Шелихова и других прославленных русских исследователей. В купеческой России работал крупный солеваренный завод, была перевалочная база

для золотопромышленников и охотников. Из ссыльных знаменитостей фигурировал сам товарищ Троцкий, который отсюда бежал при помощи местных крестьян, а в годы гражданской войны эта стратегическая точка стала зоной горячих боевых действий. Ходили по здешней тайге войска колчаковских генералов Перхурова и Каппеля, а воевал с ними легендарный красный командир Даниил Зверев.

В советское время Усть-Кут тоже стал важным транзитным узлом с крупнейшим речным портом и судовой верфью — через этот город осуществлялась большая часть северного завоза и «вывоза». Ну и знаменательный 1974 год, когда отсюда начался БАМ. А в наше время этот район должен стать частью новой «стройки века» — автодороги «Вилуй» с выходом на северные земли вплоть до Якутска. Ну, разве нет повода сюда съездить?

Но вот незадача — ехать на обычной легковушке в Усть-Кут по короткому пути через Жигалово небезопасно для машины, а о полной картине 1000-километрового маршрута через Тулун и Братск мало что было известно. Точнее так:

до Братска дорога изучена, по разным участкам БАМа мне тоже доводилось ездить, а вот 400-километровый отрезок от Братска до Усть-Кута оставался инкогнито. Круг близких знакомых либо ничего не знал о нем, либо знал смутно, мол, есть неважные участки, но без подробностей. Тем не менее, есть регулярный рейс «Иркутск-Усть-Кут», и ходит по нему не «Урал»-вахтовка, а обычный междугородный автобус, с нормативным временем следования 19 часов. А раз так, значит, можно и на обычной легковушке рвануть. На Ford Focus, например.

НЕ ПРОГУЛКА

Цели доехать максимально быстрее автобусом или поезда не ставилось. Можно сказать, ехал в туристическом режиме, с экономией топлива и прочих ресурсов. Получилось за 15 часов. До Тулуна сейчас езда — отдых, даже в некогда проблемной Тулушке теперь ровнехонький участок асфальта. В Куйтуне тоже проведена реконструкция. До Братска ветка неоднородная: местами асфальт хороший, местами дрянь, в том числе на участке с односторонним движением по



Подкрылки «Фокуса» оказались бессильны против грязи, особенно липкой глины усть-кутской трассы



Зато подрамник у машины достаточно крепкий, чтобы выдержать касательный удар о камень. Остались лишь царапина и легкая вмятинка. Откололись только куски от пластиковой защиты



Если на улице дождь, то машина будет по приезду напоминать глиняный кувшин



Дорога Тулун – Братск в 200 км хоть и с твердым покрытием, но только на оценку «удовлетворительно», потому что даже «продвинутый» участок с односторонним движением имеет волнистый и «кочкастый» профиль



Трасса в 400 км от Братска до Усть-Кута идет по однообразному таежному коридору, а ее треть составляют гравийные участки с глинистыми грунтами и далеко не образцовым содержанием. Для шасси легковушек нагрузки слишком большие



На гравийке (и особенно близ Усть-Кута) – не до красот местной природы: надо в оба смотреть под колеса, обруливать камни и находить наиболее ровные куски дороги



Илим. На дороге Братск – Усть-Кут это один из редких «выходов» на открытую местность

две полосы. Неплохо сохранилась бетонка, а большие выбоины по краям плит имеют следы ремонта и ничего страшного не представляют. Известный братский «хайвэй» тем более не вызывает критики, да и дороги через город имеют сносное покрытие и указатели.

И вот он! Вскоре за монументальной, как египетская пирамида, плотиной Братской ГЭС показался поблекший щит с надписью «Усть-Кут 382 км». Начинается абсолютно неведомый для меня участок с региональной трассой Р-419. Поначалу все идет хорошо, вполне гладкий асфальтик с различной разметкой. Но уже через пару десятков километров он превращается не в самую радостную гравийку, причем с красным оттенком от глинистых почв. Погода дождливая, колеса шлепают по липкой слякоти, машина потихоньку превращается в эдакий «кувшин» с характерной матовой «аэрографией», но главное — нагрузка на подвеску весьма приличная. На большом джипе здесь вольготно, а вот легковушке тяжело. Горка за горкой, поворот за поворотом, а каменисто-ребристому «тракту» не видно конца. Потом вновь асфальт, правда, частично «разбомбленный», да и он тоже ненадолго.

Стало понятно, что из тех 200 млрд. рублей, что требуется постройка 2800-километрового «Вилюя», на усть-кутский участок еще не выделено ни копейки и ничего пока этого не предвещает. Всего непокрытых кусков на этом пути три, общей протяженностью почти 130 км! А самый изнурительный 70-километровый пролегает уже ближе к Усть-Куту. Он и самый коварный для легковых автомобилей, поскольку именно здесь более всего проявляется такая местная природная аномалия, как «растущие камни». Дачники каждый год вместе с урожаем ведрами собирают на грядках камушки, которые сами «лезут»



Усть-Кут сам пережил масштабные военные действия времен Гражданской, и много потерял жителей в Великую Отечественную, чему посвящен мемориал с весьма крупным памятником – таких нет и в Иркутске

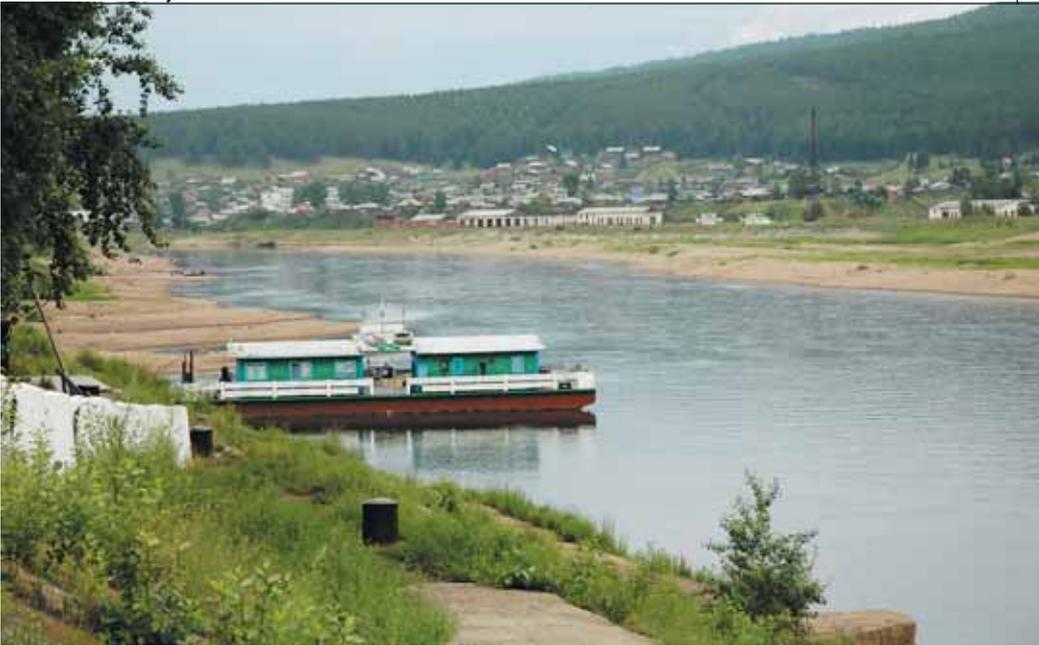
из-под земли, а крупные валуны портят и без того неважные дороги.

Вот с одним из таких «активных» валунчиков меня угораздило вступить в контакт. На том «слепом» перегибе его абсолютно не было видно, скорость около 40, и тут сильный металлический удар впереди под кузовом. «Все, поддон в хлам, масло из двигателя или коробки навывлет, или загнут рычаг подвески, что тоже не лучше» — от этих молниеносных мыслей за тысячу км от дилерского центра все внутри похолодело. Останавливаюсь, смотрю под днище — что-то капает, но масло или грязь (на улице дождь) — непонятно. Возле валуна с острым гребнем два куска от пластиковой защиты моторного отсека. Жду, пока загорится лампочка давления масла. Не загорается, трогаю дальше, до города еще километров сорок.

Хорошо, что по приезду в Усть-Кут сразу была возможность заехать на эстакаду и осмотреть днище. Мне повезло: камень приложился на под-



Если сухо, то на грунтовых участках надо опасаться грузовых машин – каждую сопровождает непроглядная стена пыли



Величавая Лена (от эвенкийского «елю эне» – большая река) в Сибири по своему значению что Волга для центральной России. При разливах может наделать много бед, но в маловодье ее оголенные берега выглядят жалостливо

рамник. У «Фокуса» он выглядит прочным, из сдвоенных слоев стали. Осталась только царапина и вмятинка, которая не может нарушить геометрию подвески. На подрамник в этом месте плотно заходит пластиковая защита, часть края которой от удара раскрошилась — вот и все потери.

Но даже без этого приключения дорога от Братска до Усть-Кута не может не запомниться. Ощущение отрыва от «большой земли» довольно сильное — места тут даже глуховатые. Основная часть маршрута идет по однообразному таежному коридору — без всяких там Vista point (смотровые площадки), кемпингов и прочих радостей дорожной инфраструктуры. Машин мало, кафешек раз-два и обчелся, да и с указательными знаками как на Луне, разве что таблички «Берегите лес» часто мелькают. Населенных пунктов тоже пересчитать по пальцам, и то часть из них в стороне от дороги. Сотовая связь «ловит» только в их непосредственной близости. Живописный «выход» на природу есть только на мосту через реку Илим, а потом пейзаж скрашивает тягости маршрута лишь ближе к цели, когда дорога начинает жаться к реке и соседствует с ж/д полотном.



В советские времена «Нива» здесь была самым почетным автомобилем. Сейчас потребности во внедорожниках решаются куда разнообразней



Объездная дорога. Ручей скатывается с горы прямо на обочину. Одним путникам это возможность пить чистой ключевой воды, а другим – помыть машину. Тут же свалка мусора... Эх, люди, люди!

ОСТАТКИ РОСКОШИ

Вот так, с двумя стихиями наперегонки — слева поезд, а справа мощная Кута — вкатываешься в город, который вольно вытянулся по красивой пойме двух величавых сибирских рек. Местность утопает в зелени лугов и окружена реликтовыми горными хребтами, покрытыми густой тайгой, с чередой замысловатых скальных останцев, похожих на развалины древних крепостей — природа здесь великолепна! Но сурова: в первый же вечер знаменитая мошара «ободрала» открытую кожу до вида большого оспой, так что пришлось применять меры. В то же время самые длинные дни в году подарили в этой широте такое романтическое явление как белые ночи — конечно, не светло как днем, но небо до конца не темнело.

Интересно, что в Усть-Куте есть своя объездная автодорога, с которой открыва-



Только так, по ручью и камням под ж/д эстакадой, можно пролезть к дачному поселку, а другая дорога к нему даже джипам не по плечу

ются великолепные виды на город с высоты птичьего полета. Местный хлеб пекут невкусный, зато очень хорош сувенирный «Усть-кутский пряник» (по типу тульского), выпекаемый по эксклюзивной рецептуре. Есть и свой знаменитый на всю Россию курорт: от дореволюционного солеваренного завода ничего не осталось, на его месте еще в 30-х годах возник грязелечебный санаторий, который успешно действует по сей день.

Из других рукотворных достопримечательностей — остатки некогда крупнейшего в СССР речного порта Осетровский, а также знаменитое речное училище, куда ехали парни со всей страны. Аэропорт находится на удалении 10 км от города, на горе, к нему ведет когда-то неплохой, а нынче с выбоинами асфальт. И, конечно, ж/д станция Лена, которая вошла в историю страны как стартовая площадка в 10-летней эпопее строительства Байкало-Амурской Магистрали.

Вообще-то БАМ придумали не в 70-х. Прокладывать рельсовые пути по северу Восточной Сибири и дальше собирались еще в царской России. Реальный прототип нынешнего БАМа существовал в первых пятилетках советской власти: в середине 30-х в



Некогда крупнейший в СССР речной порт Осетровский ныне в полуразваленном состоянии. Даже горы ценного металлолома, похоже, пока никому утилизировать



Заброшенный КП ГАИ как один из символов переходного периода, а надписи на стенах с оценкой местных дорог отражают действительность



Когда-то речное училище Усть-Кута славилось на всю страну. Сейчас выцветший торец его здания символизирует, что те времена прошли



Не надо в местных СТО искать эстетическое начало, главное, что основной спектр тех-сервиса здесь найти можно



Усть-кутский грязелечебный курорт известен далеко за пределами области. Возник он в 30-х годах на месте закрытого после революции солеваренного завода, и на данный момент успешно функционирует

регионе проводились изыскания и альтернативно Транссибу на востоке даже были построены сотни километров однопутной дороги с двумя десятками станций. Война помешала дальнейшему развитию, а рельсы и даже фермы мостов частично были демонтированы и отправлены под Сталинград. Новый, «брежневский» БАМ был спроектирован заново и с западной части пошел от Усть-Кута. До этого город для наземного транспорта был тупиковым: от Тайшета сюда подходила ж/д ветка, пущенная в начале 50-х как некий пролог БАМа, а дальше грузы и люди двигались по воде или по зимникам.

С 1974 года Усть-Кут становится «байконуром» всесоюзной стройки, в нем располагается штаб западного участка БАМа, который строили комсомольские отряды добровольцев, и в основном приезжие с западных и южных регионов страны. Например, сюда приехало много молодежи из Украины, часть из них так и осталась здесь жить. Людей покорила сильная природа, завязывались новые отношения, вырисовывались перспективы.

Одна из самых впечатляющих тем БАМа — это не имеющий аналогов контракт на поставку иностранной техники. Около 10000 грузовиков легендарной марки Magirus-Deutz, специально подготовленных немцами для российского Севера, по большей части «уходили на войну» именно через Усть-Кут. В свое время «Магирусы» служили армии Вермахта, а тут в условиях непроходимой тайги, трескучих морозов и полного бездорожья легион их потомков «пыхтел» на великой стройке непобежденного когда-то социализма. Причуды истории!

Советская пропаганда не афишировала сей факт, но оранжевый Magirus по сути стал одним из символов БАМа. Отправляясь в Усть-Кут, думал увидеть что-то типа памятника или другие следы их «подвигов». Но ничего такого не обнаружил. Хотя время от времени, и еще в бодром здравии, на дорогах здесь можно встретить самосвалы с характерным неповторимым гулом дизелей-воздушников. Вот и все напоминание о той эпохальной «мобилизации», а для Magirus-Deutz БАМ в какой-то мере стал «дембельским аккордом», потому как именно после этого контракта старинная немецкая фирма была «расформирована».

Сейчас Усть-Кут не назовешь процветающим: новостроек не видно, на всем печать длительного постсоветского выживания. Городская дорожная инфраструктура далеко не

в лучшем виде, а пригородные дороги и вовсе требуют автомобилей повышенной проходимости. Так, не успел я отойти от происшествия с «пробитым» днищем на трассе, как пришлось по камням форсировать ручей, чтобы попасть к друзьям на дачный участок. И эта была лучшая из дорог, поскольку другая в этот дачный кооператив была под силу только тракторной технике.

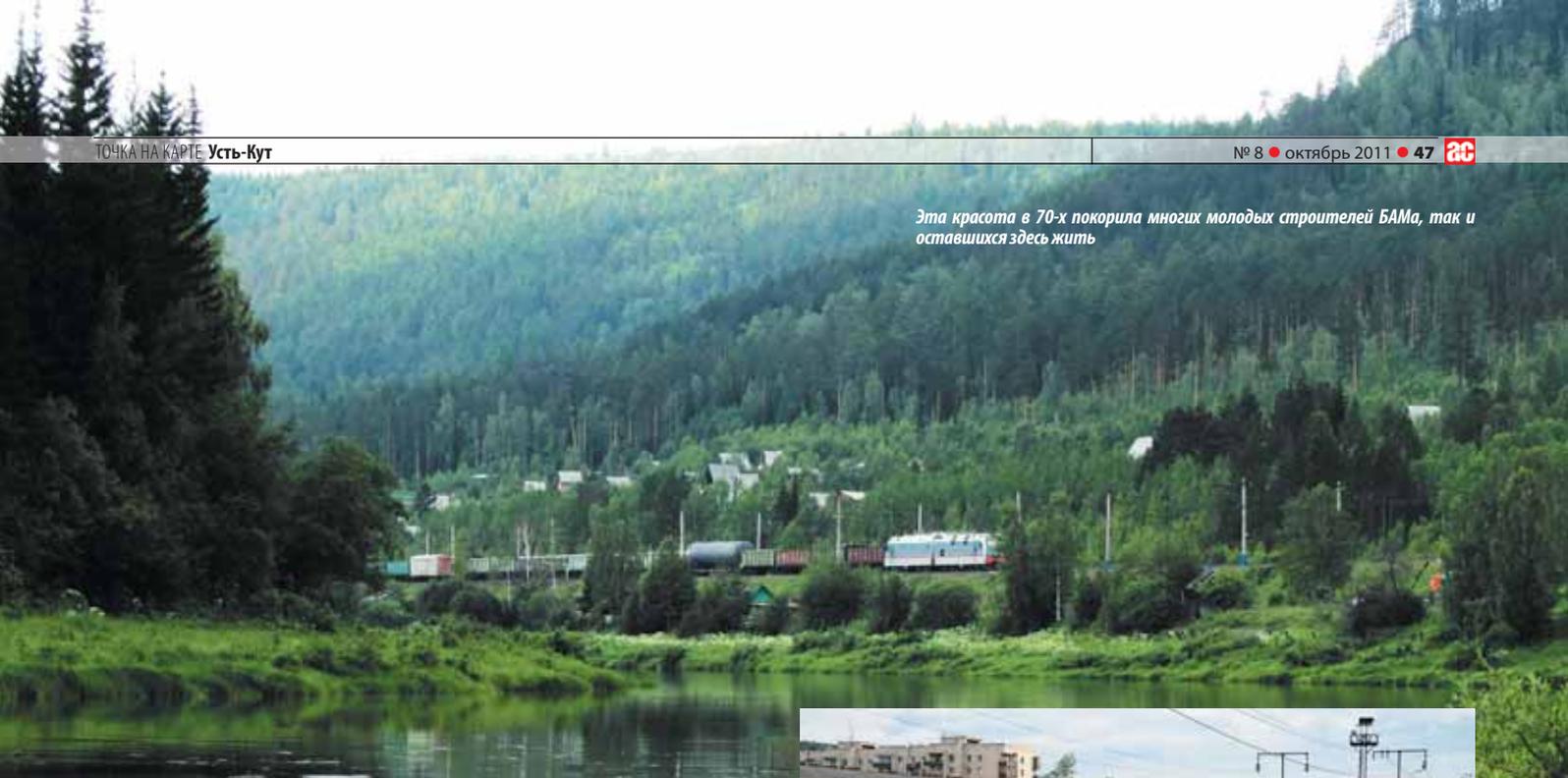
НЕТАЕЖНЫЙ ТУПИК

За весь период «нового времени» о городе в стране если и слышали, то в связи с катаклизмами. В 2001 году усть-кутяне пережили два бедствия: холод и сильнейшее наводнение. Из-за разморозившейся системы отопления люди в городских квартирах как в блокадном Ленинграде вынуждены были топить буржуйки. И только «звонок другу», когда мальчик в прямом эфире по ТВ обратился к Президенту, ситуацию ускоренно решили. Однако отсутствие горячей воды летом для большинства районов города по-прежнему обычное явление, и администрации до этого, похоже, нет никакого дела.

Речное хозяйство производит удручающее впечатление. Из нескольких крупных частей речпорта сегодня работает только один, в грузовых терминалах других видны горы ржавого металлолома. Да и сама Лена какая-то усохшая, обмелевшая, как будто в кризисе: работы по углублению судоходного русла явно приостановлены. Из многочисленных предприятий, в том числе из нескольких могущественных СМП (строительно-монтажные поезда), после сокращений, дикой приватизации и прочих социальных стихий на плаву остались единицы. Народ, особенно молодежь, по возможности разбегается.

Вместе с тем город не умирает. Эпоха отчуждения сменяется на что-то другое, призрачное пока, но все же перспективное. Часть предприятий функционирует, появляются и новые рабочие места, в том числе вахтовым методом на новых северных месторождениях. Кто-то находит здесь площадку и для развития частного бизнеса. Массовый отток населения (до 1500 человек ежегодно!) в последнее время вроде как сокращается, а такой признак благосостояния как автопарк — явно растет. В том числе за счет новых иномарок, покупаемых у иркутских, а чаще даже красноярских дилеров (здесь, кстати, вообще снабжение все больше «западное», нежели иркутское). Свои же дилеры есть только по российским маркам.

Эта красота в 70-х покорила многих молодых строителей БАМа, так и оставшихся здесь жить



Да, приверженность к отечественному автопрому и, в частности, к джипам, еще налично, что объяснимо. Былого и «вынужденного» на БАМе культа «Нивы» уже нет, суровая необходимость во внедорожниках решается куда разнообразней, однако основные продажи классических моделей ВАЗ приходится именно на здешние районы.

Все же повезло, что инфраструктуру автосервисов по личной необходимости изучать не пришлось. Ну разве что с неко-

по большей части перевертыши с серьезными последствиями. Видимо, зной оказывает свое влияние. Верю, что в Усть-Кут когда-то можно будет спокойно доехать целиком по асфальту. При строительстве БАМа считалось, что ж/д-сообщения будет достаточно на все случаи жизни. Сейчас очевидно, что без развития автодорог Северу тоже не жить.

Василий ЛАРИН
фото автора

Станция Лена с отреставрированным вокзалом. Отсюда и начал строиться западный участок БАМа. Когда делал фото, местные охранники чуть не арестовали – почему-то нельзя, стратегически важный объект!



Этот микроавтобус Honda Street на гусеничном ходу стал единственным экзотическим транспортным средством, повстречавшимся во время поездки – в Братске, у одной из шиномонтажек. Кстати, продавался

торым поиском по наводке воспользовался мойкой: отмыли глину неплохо, быстро, но и стоимость как в среднем по Иркутску — 200 рублей только за кузов. С обеспечением топливом хорошо, только подороже. Заправки разные, в том числе есть фирменные от крупных сетевиков, где все же рискнул залить высокооктановый.

Спрашиваю заправщика в лоб: «У вас 95-й сильно плохой?» Он сначала замаялся, но потом марку поддержал: «Да нет, нормальный, заливают же». Залил и я полный бак, и каких-то отклонений в работе двигателя потом не заметил. Возвращался уже по сухой жаркой погоде. Гравийные участки нещадно пылили, а солнце щедро жарило до +35. Обошлось без происшествий, хотя по дороге было много чужих ЧП, и

