

Мертвая дорога

1. FORTE

Российская империя потратила на строительство этой дороги многие миллионы царских рублей. Дорога была необходима как воздух. Соединившая все части великой империи Транссибирская магистраль прерывалась только в одном месте - на Байкале. Дорога выходила на берег Байкала и обрывалась - дальше на восток шли тридцать километров самой чистой в мире воды, на север и на юг простирались десятки километров неприступных скал, обрывававшихся в озеро.

Несколько лет после строительства Транссиба вагоны, грузы и людей перевозили с берега на берег на специальном пароме. Зимой, когда Байкал замерзал, дорогу парому расчищали специальные ледоколы. Одну зиму, когда лед был особенно толстый, рельсы проложили прямо по льду.

Однако не за горами была русско-японская война, и перевозка огромного количества войск на единственном пароме не удовлетворяла никаким требованиям. И тогда по южному берегу Байкала сделали дорогу. Ее выбили прямо в скалах. 90 километров узкой террасы с многочисленными тоннелями и мостами были построены за два года. В строительстве принимали участие китайцы, албанцы, немцы. Проект дороги делали итальянские инженеры: все тоннели и мосты разработаны в стиле древнеримских построек. Дорога представляла собой вершину строительного мастерства начала XX века, поэтому ее называли "золотой пряжкой на стальном поясе России".

Сказочная красота дороги прекрасно сочеталась с местным микроклиматом. Байкал, накопивший за лето большие запасы тепла, до января согревает окружающие сопки, а в начале марта под весенним солнцем уже можно загорать. Солнечное лето и теплая зима позволяют выращивать на этих берегах фантастические урожаи клубники и других садовых культур.

Уже в 1904 году по дороге, названной Кругобайкальской, пошли поезда. Сохранились фотографии того времени - вокзалы, водокачки, нарядные постройки в итальянском стиле, барышни, прогуливающиеся под руку с офицерами...

Были, конечно, и проблемы. Отвесные километровые скалы, нависающие над дорогой, и большое количество землетрясений в этом районе создавали серьезные трудности. В летописи зафиксировано несколько катастроф, связанных с обвалами и камнепадами.

Тем не менее дорога жила и развивалась. Октябрьские события практически не повлияли на жизнь дороги, только белые офицеры сменились на сотрудников НКВД - дорога была единственным связующим звеном между восточным и западным берегом Байкала, единственной дорогой на восток, к Японии, Китаю и принадлежавшей России КВЖД. Во время второй мировой войны вдоль дороги была распределена дивизия НКВД, занимавшаяся охраной дороги, и установлено несколько зенитных батарей, которыми управляли девушки. Многие из этих людей после войны остались здесь жить - благодатный климат и обилие рыбы и дичи в те голодные годы привлекали многих.

2. ADAGIO

После строительства Иркутской ГЭС и затопления водохранилища все закончилось. Часть дороги от Иркутска до Байкала была затоплена, в обход зоны затопления была построена новая дорога, и Кругобайкалка оказалось тупиковой веткой. Движение по дороге практически прекратилось - только раз в сутки проходит по ней тепловоз с несколькими вагонами, называемый местными жителями "матаня". Сдача рыболовства на Байкале в аренду Чехословакии подкосила все местные промыслы - населению, жившему в основном рыбалкой и обслуживанием железной дороги, стало попросту нечем заняться. И началось бегство...

Наверное, только по старым фотографиям и остаткам каменных фундаментов по долинам рек можно судить о том, как здесь жили люди раньше. Сейчас на дороге осталось несколько умирающих поселков, геофизическая база и детский лагерь железнодорожников. И еще - потрясающей красоты то ли дача, то ли база отдыха,

принадлежащая железной дороге. Все остальное просто умирает...

Вера Савина, жительница поселка Баклань (3 дома, 15 жителей):

"Чем занимаемся? Да ничем. Выживаем. Корова есть, кормит всю семью. Сена, правда, на нее не напасешься - одни горы вокруг. Пока муж был, бегал по горам-то... Так уж год как схоронила..."

Естественной смертью тут почти никто не умирает. Только по пьянке. Или в Байкале - тоже, как правило, по пьянке. Муж Веры в прошлом году пошел в гости к железнодорожникам, упал с лестницы второго этажа и свернул шею. Здесь это банальность.

Мы продолжаем разговаривать с Верой:

"Почему не уезжаем? Не знаю. Страшно. Приедешь в город, все назнакомое, да и денег нет. Здесь какое-никакое, да хозяйство. Деток вот только жалко... А вообще так-то здесь хорошо, спокойно. Только бичей все больше становится".

Бичей действительно хватает. В прошлом году два бича почти год жили под мостом около Баклани. Как выжили - непонятно. Климат климатом, а минус 25 ночью в январе бывает. Весной в крайнем доме умерли дед с бабкой - бичи переселились туда. Никаких документов, никакой собственности, никакой власти на дороге нет...

Николай Еремин, формально живет в поселке Маритуй, на самом деле - "где ночь застанет":

"Да ну, ты чего, паря, какая такая милиция... Кому на... надо сюда ехать. Вон около Баклани недавно девка загнулась, наша, местная. Восемнадцать лет, молодая совсем, не замужем еще. Отчего - не знаю, да и никто из наших не знает. Шли, смотрим - лежит у дороги, мертвая. Но не зверь, точно. И не с скалы упала. Может, помог кто, х.. его разберет, хотя вроде раньше такого баловства не было. Ну и чего, лежала неделю, ее всю крысы поели. Копать ее никто не хочет, отца нету, мать где-то в запое, нету ее. В район сообщили - никто не едет... Ну, потом прикопали мы ее сами, а из района до сих пор едут, месяц уже..."

Эти жуткие вещи Николай рассказывает, как какую-то обыденность. Но мы знаем, что он прав. Ежегодно со скал Кругобайкалки срываются туристы. И умирают - просто из-за отсутствия медицинской помощи. Умирают от пустяковых ран. До 1991 года на всю дорогу в 90 километров был один фельдшер. Сейчас нет и его...

Образ жизни на дороге незамысловатый. Курят все. С 4-5 лет. Это просто норма. Пьют тоже все. С любого возраста. Здесь это - не порок. Откуда деньги? От браконьерства. Ночью выходят вдвоем в море, ставят сети, утром вытаскивают. Один копченый омуль в Слюдянке - от 15 до 30 рублей. В одной сети может оказаться до сотни рыбин. Может - и две-три. А еще - если байкальский шторм застанет рыбаков в открытом море, вероятность выжить близка к нулю...

3. ALLEGRO

Лебединой песней Кругобайкалки был конец 80-х годов. Тогда областной комитет комсомола решил устроить здесь отдых по-европейски. Установили вагончики, устроили сервис, организовали экскурсии. По дороге забегали веселые голубые поезда. В казну потекли деньги - сначала небольшие и советские, потом более серьезные, зеленого цвета...

Кругобайкалка - рай для туристов. И российских, и иностранных. Другого такого места и по красоте природы, и по красоте архитектуры самой дороги, на земле нет. Однако туристам нужна инфраструктура - отели, ночевки, сервис. В 1991 году вместе с комсомолом кончился и организованный туризм. Остался дикий - рюкзак на плечи, на электричку, и куда глаза глядят. На свой страх и риск. Не вернешься - никто не найдет. Стукнет камнем по голове, укусит змея, подвернешь ногу - никто не поможет.

До 1991 года на дороге были базы альпинистов. Альпинизм был доступным спортом. На скалах Кругобайкалки оттачивали мастерство и новички, и асы. Теперь альпинизм - спорт для богатых. А богатых возят на вертолете. В Саяны. Три часа полета - и лезь куда хочешь.

4. FINALE

Мы возвращались с Кругобайкалке на "матане". Вагон пустой, грязный, вонючий. Никаких проводников. "Матаня" останавливается как такси - по поднятой руке. Сквозь никогда не мытое окно красоты не видны - только бесконечная скальная поверхность.

В Маритуме в вагон залезли две девчонки. По разговорам - девятый класс. Едут в школу, в райцентр Слюдянка. Раньше на дороге было три школы. Сейчас - ни одной.

Девчонки деловито достали бутылку портвейна, один стакан на двоих, и, не обращая на нас внимания, начали пить. Без закуски. И деловито обсуждать свои школьные дела и девчоночьи секреты...

(С) Вениамин Канцельсон, КБЖД - Иркутск, май 2002 г.

Автор: Артур Скальский © Babr24.com IT'S MY LIFE..., ИРКУТСК 👁 11063 05.06.2002, 00:00 📌 227
URL: <https://babr24.com/?ADE=2656> Bytes: 8078 / 7993 [Версия для печати](#)

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](https://t.me/bur24_link_bot)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)