

В нашей стране по-истине масса достопримечательностей, заслуживающих внимания любителей автотуризма - монастыри и храмы, города с вековой историей, природные заповедники. Но есть на карте России особое место, обладающее уникальной силой притяжения: Байкал - огромная чаша пресной воды в Восточной Сибири, зажата высочайшими горными хребтами. В нем сосредоточено более 20% запасов всей пресной воды на планете. Местные жители и многие в России традиционно и заслуженно называют Байкал морем.

Возраст: около 25 млн. лет

Длина озера - 636 км

Ширина: максимальная 81 км, минимальная 27 км

Длина береговой линии - около 2000 км

Глубина: максимальная 1637 м, средняя 730 м

Площадь - 31500 км² (что примерно равняется площади Дании, Бельгии или Нидерландов)

Высота над уровнем моря - 456 м

Количество островов - 30

Количество водостоков - более 500

Из озера Байкал вытекает одна река - Ангара

Самый крупный приток - р.Селенга

Площадь водосборного бассейна - 588000 км²

Температура воды в открытом озере летом: наивысшая 16 С, самая низкая 4,2 С

По прозрачности воды озеро Байкал не уступает Саргассову морю, которое считается эталоном.

В озере Байкал обитает 1550 видов и разновидностей животных и 1085 видов растительных организмов.

Но с именем Байкала неразрывно связано еще одно почти мистическое словосочетание – БАМ, Байкало-амурская магистраль, грандиознейшая легендарная стройка прошлого века, аналога которой нет, да и, пожалуй, уже не будет в современной истории. Место, где воедино сплелись природа и наша история, романтика и мужество нескольких поколений, забвение и экономическая бесперспективность девяностых...

Можно наоборот, дать сноску про БАМ:

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) — железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Длина пути — 4 324 км. БАМ проходит севернее трассы Транссибирской магистрали, ответвляясь от неё в Тайшете, пересекает Ангару в Братске, Лену близ Усть-Кута, проходит через Северобайкальск, огибая озеро Байкал, затем проходит через Тынду, пересекает Амур в Комсомольске-на-Амуре и заканчивается на берегу Тихого океана в Советской Гавани. Строительство основной части железной дороги, проходившее в сложных геологических и климатических условиях, заняло более 12 лет, с 72-го по 84 годы прошлого столетия, а один из самых сложных участков — Северо-Муйский тоннель — был введён в эксплуатацию только в 2003 году. Всего же на трассе дороги было пробито восемь тоннелей, среди них самый протяжённый в России — Северо-Муйский тоннель. Трасса дороги пересекает 11 крупных рек, всего на ней построено 2230 больших и малых мостов. Магистраль проходит более чем через 200 железнодорожных станций и развязов, более 60 городов и поселков.

Идея нашего маршрута заключалась в одновременном охвате этих легендарных мест за одну поездку. Братск – Усть-Кут – Северобайкальск – Баргузин – Улан-Удэ – Слюдянка – Иркутск. Таким образом, мы как бы огибали озеро по кругу, начав маршрут с севера, с трассы, идущей вдоль БАМа, и заканчивая его на юго-восточном берегу озера. Северная оконечность озера, зажата между Байкальским горным хребтом с запада и Баргузинским хребтом с востока, представляет собой места довольно глухие. Жизнь там протекает исключительно вдоль трассы

железной дороги, да в разрозненных бамовских поселках – станциях и разъездах. Восточный и юго-восточные берега Байкала, напротив, более обжитые. Бесчисленные бурятские деревушки, относительно развитая дорожная сеть. А Улан-Удэ и Иркутск и вовсе связаны между собой федеральной трассой М-55 «Байкал». Изюминкой же нашего маршрута, его экстремальной составляющей, должно было стать прохождение так называемого «110-го зимника». Дело в том, что если смотреть на карту, то дороги между БАМом на севере и долиной реки Баргузин на востоке в привычном понимании этого слова вы не найдете. Однако она там есть. И связана она с еще одной легендой БАМа. В ходе строительства БАМа, зима 1974-75 года выдалась необычайно теплой. В результате лед на Байкале не встал, БАМ оставался без снабжения, и строительство грозило вот-вот остановиться. Срочно была необходима наземная дорога, соединяющая "материк" и "стройку века". И всего за два с половиной месяца, в сложнейших горных условиях, невзирая на снег и морозы, по долинам рек, через горные серпантины и перевалы, непролазную тайгу дорога была пробита. И по 200-х километровой зимнику пошла техника, перевоза грузы. После окончания строительства БАМа дорогу, как водится, забросили. Она стала просто никому не нужна. Постепенно мосты рухнули, временное полотно дороги под давлением вечной мерзлоты сползло по склону в реку, дорога превратилась в направление...

Дорога от Москвы до Братска по большей своей части представляет собой асфальтированную трассу вполне приличного качества. Без асфальта остаются несколько десятков километров в районе Тайшета, да и они, скорее всего, будут закончены дорожниками в следующем году. После Братска асфальт начинает чередоваться с грейдером, и чем дальше, тем грунтовые участки становятся все длиннее, а асфальтовые короче. Тайга вплотную подступает к дороге. Однако трафик довольно плотный – тяжелые фуры вереницей движутся в сторону Усть-Кута. За окном только начало сентября, а склоны сопки вокруг уже начинают окрашиваться в красно-желтые тона. Моросащий дождь и температура не выше 10 градусов только усугубляют гнетущее впечатление: долгие годы Усть-Кут был центром каторги и политической ссылки в восточной Сибири. Сейчас это крупный портовый город – около 45 тысяч жителей – стоящий на великой русской реке Лене. Сюда всеми возможными способами доставляются грузы, которые в дальнейшем в короткую летнюю навигацию необходимо будет доставить на Север. До сих пор это практически единственный путь к отдаленным поселкам Якутии и Колымы. Далее уже до самого Северобайкальска вдоль дороги напрочь отсутствует какая-либо инфраструктура: нет заправок, сотовая связь работает лишь в поселках, с большими перебоями. Полагаться здесь ненакого – движение по дороге становится редким и нерегулярным. Зато можно наслаждаться красотой окружающей природы – с гор, вплотную подступивших к дороге, сбегает водопад. Наконец-то с перевала открывается панорама Байкала. Честно говоря, когда видишь Байкал в первый раз – захватывает дух! Пожалуй, ради именно таких мгновений и стоит оправляться в путь, терпеть неудобства и дискомфорт походной жизни.

В Северобайкальске мы первым делом отмечаемся в поисково-спасательной службе – шутить с Байкалом здесь не принято. Уговор простой – если через 7 дней мы не выйдем на связь – нас начинают искать. А еще заправляем топливом все свободные емкости и резервуары – здесь последняя известная нам заправка. Однако, забегая вперед, замечу, что в поселке Новый Уоян, в котором собственно и начинается дорога через горы, мы обнаружили целых две АЗС, одна из которых, к тому же, работала. Последний населенный пункт на нашем пути – поселок Кумора. Сегодня деревня с трудом выживает, ведя практически натуральное хозяйство, а ведь когда-то здесь был даже свой аэродром пожарной авиации. Неподалеку от деревни, на берегу озера Иркана есть термальные источники, местные жители обустроили здесь неплохую стоянку. Собственно отсюда и начинается «110-й зимник» - дорога от Нового Уояна, что стоит на трассе Северобайкальск – Северомуйск до поселка Улунхан в долине реки Баргузин... Свое название дорога получила по единственному сохранившемуся километровой столбику с цифрой 110, который стоит ровно посередине пути. Вот и все, следующие 200 километров мы предоставлены исключительно сами себе. Здесь нет сегодня ничего – ни людей, ни поселков. Рассчитывать можно только на себя.

Ключевое место на 110-м зимнике – река Срамная. Дорогу здесь попросту смыло. Среди беспорядочного нагромождения валунов, то и дело пересекая русло реки, а местами просто двигаясь по руслу, мы пытаемся ехать там, где и идти то непросто. Трудно. Напряжение усиливает непрекращающийся вторые сутки дождь. Основная опасность реки Срамная – огромная площадь водосбора в окружающих горах, которая в случае дождя, в считанные часы превращает тихую реку

в беснующийся горный поток. Огромные валуны размером с машину, вырванные с корнем дерева, валяющиеся тут и там по берегам реки – наилучшее подтверждение тому, что творится здесь в половодье. Весь подъем по реке Срамная составляет не более 20 километров, но мы тратим на него практически целый день. Однако скалы расступаются, и мы выезжаем на широкое плоское место. Высота 850 метров, здесь из болота Срамная берет свое начало. Больше она нам уже не страшна, но следующая река - Светлая – уже готовит нам иные препятствия. Сама река намного шире и сильнее Срамной. Здесь повсюду вечная мерзлота и склоны гор просто сбрасывают дорогу в реку. Оползни, промоины. Иногда крены автомобилей при движении достигают критических величин, и тогда штурманы вынуждены покинуть автомобиль и буквально висеть на подножках автомобилей, создавая антикрен. Мы на высоте порядка 1100 метров. Виды окружающих горных вершин завораживают. Теперь, когда можно уже не спешить, осматриваемся по сторонам – потрясающе красиво. В привычном и уже отлаженном ритме мы преодолеваем партию очередных препятствий, в том числе и знаменитые «Канары». Сейчас это просто брод через каменистое русло реки, но когда после долгих дождей здесь несется горный поток – люди были вынуждены «загорать» по нескольку дней в ожидании, когда спадет вода. Вот и широкое плоскогорье между долинами двух рек: Светлая и Сининда – зимовье Аэродромное. Когда-то здесь бурлила жизнь, а теперь остались одни развалины. Находим заветный столбик с цифрой 110 – теперь дорога должна стать легче. Перевал Волчий Клык – полторы тысячи метров. Выходим из машин и поднимаемся на невысокую скалу рядом с дорогой. Дерево рядом со скалой все увешено цветными ленточками, под деревом лежат сувениры и сигареты – это подарки Богу перевала. По бурятским обычаям Богов принято благодарить за успешный подъем на перевал, либо просить у них помощи при спуске. Мы тоже привязываем ленточку: правда - не правда, но с Богами в горах лучше не шутить. С перевала открывается прекрасный вид на Баргузин – большую и сильную реку, впадающую в Байкал. Нам предстоит две переправы через нее, и мы с настороженностью рассматриваем ее с перевала. Делаем пару фотографий на память и начинаем спуск вниз. Дорога проще, чем мы ожидали, но все равно требует повышенного внимания – ограждения нет и машина может запросто соскользнуть в пропасть. На одном из поворотов наблюдаем живое подтверждение тому – далеко внизу по склону лежит кунг и остов грузового автомобиля. За перевалом окружающая нас природа незаметно меняется. Стало меньше камней и больше крупных деревьев хвойных пород. Кедр, лиственница. Горы как бы отступили на второй план. Стало значительно теплее, но появилась мошка. Сейчас мы находимся в самой середине маршрута, одинаково удаленной от цивилизации в обе стороны. Здесь настоящая, нетронутая тайга, в которой много диких зверей: медведь, рысь, лось, олень, изюбрь. Сейчас мошка загоняет их выше в горы, где нет лесного покрова и ветер приносит зверю облегчение, но первые заморозки уже были, и пройдет еще буквально неделя и они спустятся сюда с окрестных гор. Но мы находимся на территории Баргузинского заповедника, да и поймать зверя в объектив фотоаппарата нам гораздо более интересно, чем в оружейный прицел. С утра разведываем брод в верховьях Баргузина – траектория движения получается сложная, двигаться по прямой нельзя – там глубокая яма. Штурман садится на капот автомобиля и указывает путь. Брод пройден, и можно двигаться дальше. Вдоль неглубокого заболоченного ручья Ловоктон довольно быстро добираемся до начала подъема на перевал Кристалл. Перевал не сложный, за бортом солнечно и мы стремительно катимся вниз. Удивительно – всего-то 200 км на юг, а природа здесь совершенно другая. Доезжаем до кордона лесников, идем в избушку, знакомимся. Второй брод через Баргузин значительно шире и сложнее. Баргузин в нижнем течении – это широкая и мощная река, распадающаяся здесь на несколько русел. Когда-то здесь был мост, и дорога жила своей полноценной жизнью. Но мост смыло, и сейчас лишь отдельные смельчаки рискуют бросить вызов горной реке. Люди на кордоне живут постоянно и прекрасно знают все превратности реки. Они подробно объясняют нам единственно правильную траекторию. При преодолении горной реки одинаково опасно налететь на незамеченный под водой камень или попросту всплыть. Когда колеса теряют сцепление с дном, река начинает стремительно нести неуправляемый автомобиль. Однако нам везет – вода в Баргузине рекордно низкая, и мы переправляемся практически без приключений. Маршрут окончен. Мы снова в цивилизации – телефон показывает уверенный прием, до ближайшего населенного пункта – села Улухан – всего несколько километров. Пять незабываемых дней осталось позади, а впереди... бесподобной красоты Баргузинская долина и восемь с половиной тысяч километров долгой дороги домой. Через реку Селенга построили новый мост, однако найти его почему-то совсем не просто, хотя дорога через него позволяет существенно сократить путь и исключить из маршрута заезд в Улан-Удэ. С трудом, но нам все-таки удастся найти дорогу к мосту – остается совершенно не ясно, почему такая удобная транспортная

составляющая держится в секрете. Выходим на асфальт и берем направление на Иркутск. И пока дорога петляет вдоль берега Байкала, можно подводить итоги. Мечта сбылась – мы своими глазами увидели БАМ, по которому несмотря ни на что идут поезда, увидели Байкал и даже смогли объехать его по кругу, прошли сложный, интересный маршрут. И в чем мы ни секунды не сомневаемся – в Забайкалье мы приехали не в последний раз.