

12+ Василий Киреев

# *На поклон к Седому Уралу*

Серия «Мои кольца. Встречь солнца».  
Книга вторая



**Василий Киреев**  
**На поклон к Седому Уралу.**  
**Серия «Мои кольца. Встречь**  
**солнца». Книга вторая**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=28951399](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=28951399)*

*ISBN 9785449026583*

**Аннотация**

«Несколько часов, и я буду там, где места равнодушию просто нет. Где каждая машина остановится спросить, почему мы мигаем аварийками. Где каждая лодка поинтересуется, все ли в норме. Где МЧСовец попросит записать его мобильник, просто так, на всякий такой. Где пенсионер сядет за рычаги вездехода и сожжет 600 литров своей кровной солярки и будет ждать нас трое суток на перевале, даже не зная фамилий». Дневник экспедиции по Сибиряковскому тракту через Урал, продолжение «Пёзского волока».

# Содержание

Послесловие вместо введения	6
Пролог – идея, подготовка, выход на старт	20
1. Идея («Куда так спешил Крузенштерн?»)	23
2. Подготовка	30
3. Выход на маршрут	36
Конец ознакомительного фрагмента.	41

# На поклон к Седому Уралу

## Серия «Мои кольца. Встречь солнца».

### Книга вторая

**Василий Киреев**

© Василий Киреев, 2024

ISBN 978-5-4490-2658-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

*– Александру Михайловичу Сибирякову; всем тем прошлым и будущим путешественникам, кто своим состоянием, своим образом жизни, своими помыслами, самой жизнью своей доказывал и доказал, что «стремление к перемещению в пространстве» – не пустая езда, не чудачества богатых бар, но именно то, что и составляет силу и гордость нашего Отечества с его невообразимыми пространствами и расстояниями. То, что, собственно, и соединяет это пространство в единое целое. Жаль только, что пустой болтовней об этом единстве мы убиваем истинную ценность достижений этих людей и, как следствие, топим их имена*

*в болотах неблагодарной безвестности.*

*« – Вряд ли ты найдешь оленщика, который  
согласится везти тебя за Урал.*

*Мы и зимой-то туда ездим к остякам  
иногда за рыбой, как за море...»*

*А. М. Сибиряков, «О путях сообщения Сибири...»*

# Послесловие вместо введения

*1 октября<sup>1</sup>, вторник.* Вездеходчик Валентин, выполнивший все работы по нашей доставке из точки окончания экспедиции в Саранпауль, сообщил, что и технику они уже добыли из тайги и привезли на базу. Умолчал, правда, что вездеход они таки засадили в болото и доставали его, подвязывая к гусеницам брёвна... Всё. Экспедиция «Сибиряковский тракт», стартовавшая в начале сентября из Вуктыла, таким образом, завершена без потерь в живой силе и технике. Димон заканчивает консервацию квадров на зиму, поскольку вернуть это всё в Москву возможно только по зимнику. Нет, можно и водой летом, но зимник, судя по идущему все эти дни в Саранпауле снегу, случится раньше. И Димону надо ещё отсюда выбраться. Потому как самолёт, на котором мы с Олежкой крайним субботним утром улетели, был с тех пор последним.

Утром *28 сентября*, в субботу, я стоял у окошка кассы провинциального аэропорта Саранпауль, обслуживающего травяную посадочную площадку «Аннушки», скачущей по деревням Берёзовского района ХМАО, да вертолётную площадку еженедельного рейса в Приобье, и смотрел на недоуменное лицо кассира. Это уже Сибирь, поэтому во-

---

<sup>1</sup> 2013 года. Здесь и далее – прим. автора, если не указано иное.

просы тут надо формулировать конкретно. Например, тут не нужно говорить, что вам в Берёзово, если Берёзово – не конечная ваша цель. Вам в Москву? Ну, так и говорите, что в Москву. Потому что любая точка, в которую вы можете долететь отсюда, к Москве будет ближе. Вот, например, через 20 минут будет самолёт из Берёзово через Саранпауль и Сосьву в Игрим.

– Полетите в Игрим?

– А зачем в Игрим?

– А затем, что из Игрима можно сесть на такси или автобус и проехать 40 км до пристани на Оби. А это – уже шанс ехать дальше.

– Но ведь вечером этот самолёт будет обратно, и на нем можно улететь в райцентр, в Берёзово, из которого есть рейс в Тюмень. А Тюмень – это почти уже Москва. Нет?

– Нет. Самолёт, который в Игрим, – он уже в воздухе. Значит, он будет. А обратный – когда он будет? Сегодня вечером он будет, или через неделю – это уже вопрос. Кстати, из Берёзово вы просто так не улетите – там запись на неделю вперед. Впрочем, я могу позвонить и узнать, есть ли места оттуда в Тюмень. Нет, не могу – у меня телефон не работает...

Ага, теперь понятно. Вчера, въехав в зону связи на вездеходе, я позвонил нашей «спасительнице», Любови Павловне из Саранпаульского музея. Только её контакт был у меня в Саранпауле, и, когда припёрло, её номер я и набрал с маршрута. Этого оказалось достаточно для организации

всего, что потом происходило по эту сторону Урала. Впрочем, наверное, это просто свойство здешних людей – откликаться на любую просьбу со всей серьезностью, ибо в этих местах просьбы не могут быть несерьезными просто по определению. Вот и вчера я набрал её номер и попросил помочь с вылетом. А сегодня утром меня разбудил её звонок: «Не могу до аэропорта дозвониться, там трубку не берут. Вы сходите туда, спросите...». Я набираю номер справочной Ютэйра с мобильного, и девушка в трубке бодро отвечает, что мест из Берёзово в Тюмень нет.

– Так полетите в Игрим?

– Да.

– Тогда давайте бегом. Вы у Вали остановились? Тут по прямой через лётное поле, бегите, не обходите, а то самолёт уже в воздухе. Да, паспорта пока оставьте, я билеты выпишу.

И через час мы летим уже на выдавшем виды (впрочем, с точки зрения знатока малой северной авиации Олежки, достаточно свежем) Ан-2 над замерзшими посёлком и лесом и одетыми в ледяные забереги речками Ляпин и Северная Сосьва. На юго-восток.



## Ляпин

На юго-восток, это значит, к Москве, потому что из Саранпауля лететь в любую сторону – значит лететь к Москве. Летим и гадаем. Если на Ляпине корка льда у берега, то как мы по Оби поплывем? Где-то между посадкой в самолёт и взлётом я успеваю позвонить и Любови Павловне, и мужчине по имени Елисей, извиниться перед обоими за то, что не удалось познакомиться с ними очно, поблагодарить за оказанную помощь и пообещать, что непременно мы сюда приедем ещё раз – технику забрать, да о Сибиряковке пого-

ворить. Ещё Валентину звоню...

Самолёт делает посадку в Сосьве, деревне на одноименной речке, на такой же, как и в Саранпауле, травяной площадке, только покрытой бесснежным тут (южнее же) инеем, и через 15 минут вновь взлетает, чтобы взять курс на Игрим.

Игрим – более серьёзное место, тут отсыпанная грунтовая полоса, на которую, бывает, и Ан-24 садится. Сегодня садился, утром.

– Где же вы с утра были? – спрашивает нас девушка в окошке с надписью «оформление грузов», – улетели бы в Тюмень (ой, или в Ханты? Забыл...)

– С утра мы летели к вам. А когда и что будет следующее, и куда?

– Сегодня вечером. Ваш же самолётик, обратно.

– А завтра?

– Завтра воскресенье, мы выходные... Ладно, вам такси-то вызвать? А то мне уйти надо.

Такси – низенькая праворулька с девушкой Леной за рулём.

– В Нарыкары (пристань на Оби, в отличие от Игрима, который на Северной Сосьве)? Молодые люди, куда вам конкретно?

– В Москву, – отвечаем мы, наученные Саранпаульским опытом.

– То есть на баржу в Приобье. Так, – говорит она и набирает номер, – Славик, бегом в гараж, клиентам в Нарыкары, –

и, обернувшись к нам, – у меня машина низкая, со Славкой поедете. – И снова в трубку: – Там кто у нас сегодня идёт, Игорь? По-моему, в три дня баржа. Позвони ему, уточни, пусть подождёт.

Через сто метров мы у барачной двухэтажки, из подъезда которой в гараж мимо невозможно красной рябины выскакивает Славик, крича мимоходом в трубку:



Невозможно красная рябина.

– Игорь, подождёшь меня? Я тебе двух клиентов везу. Не-

не, без машины. В каюте поселишь?

Через 40 минут подпрыгивания на неровностях грунтовок Игрим – Нарыкары мы на барже, призванной за 10 часов преодолеть 100 километров вверх по Оби.



Баржа на Оби

Был ли смысл в таком пути? Безусловно! То, что по Оби мы сможем добраться до Приобья, соединённого и автодорогой, и железкой, с Большой Землёй, не вызывало сомнений. Раз в день тут даже «Метеор» идет, правда, утром. Зато всего

4 часа ходу. Грешным делом, мы готовы были даже частника на моторке нанять, а тут целая баржа с каютой. Ну и пусть, что 10 часов, водки только купить, ибо не отапливается она. Зато и не продувается.

В магазине в Нарыкарах и банкомат, и терминал, а на полке – «Хеннеси». «Ну, мы ж не захолюстье какое». Я прошу коньяк, но меня активно отговаривают. Возьмите, говорят, лучше водки. К такого рода советам всегда лучше прислушаться.

Игорь – невозмутимый капитан буксира – не имеет ничего против того, чтобы мы заходили иногда на буксир погреться, вскипятить чайку, что, вкупе с теплом виртуальным и развёрнутыми в каюте спальниками, делает наше путешествие по Оби вполне сносным и даже в чём-то комфортным. Можно посмотреть на Обь – хоть и идёт баржа, в основном, протоками, но и в Большую Обь тоже иногда выходит. Да и погода начинает меняться в лучшую сторону.

Глоток виртуального тепла наводит на раздумья.

Свой первый переезд через Урал Сибиряков начал 8 сентября, как и мы (разве что по другому стилю) и *«более двух недель продолжался наш путь, ... когда мы достигли наконец самых больших болот находящихся вблизи Ляпина»*<sup>\*2</sup>. В тот раз Сибиряков начинал от Аранца, другой же год, стар-

---

<sup>2</sup> \*Здесь и далее цитаты, отмеченные одной \* приведены по книге А. М. Сибирякова «О путях сообщения Сибири и морских сношений ее с другими странами».

товав, как и мы, на Шугоре в конце августа, на весь путь затратил он 10 дней, посетовав, что *«на пути этом встречаются большие болота, особенно близ Ляпина; они-то и замедлили мой переезд, иначе бы я попал в Ляпин гораздо раньше»\**. Что тут скажешь? Нас Ляпинские (Саранпаульские, по-современному) болота остановили вовсе, и три недели пути до этого места мы вряд ли смогли бы сократить. Вообще говоря, Сибиряков обладал славой самого быстрого ездока тех времен, перемещаясь по придуманным им маршрутам с невероятной скоростью и неутомимостью: преодолев путь через Урал и оказавшись в Ляпине, он, как и мы, не застаёт уже тут навигации. *«В Ляпине я приобрел от зырян крытую лодку»\**.

В какой-то момент, ещё на «Пёзском Волоке», мне вдруг стало казаться, что, акцентируя свои силы и внимание на прохождении ключевых, «волоковых», «перевальных» участков, мы неизбежно теряем что-то важное, что находится на обычных, «подъездных» путях. Так, окончив прошлогодний маршрут<sup>3</sup> в Усть-Цильме, маршрут этого года мы начали в Вуктыле, отстоящем на 600 километров Печорской водной магистрали. С деревнями и пристанями, жители которых, собственно, и обеспечивали когда-то движение по тем участкам пути, что мы теперь считаем ключевыми. Я это к тому, что, приобретя крытую лодку у зырян в Саранпауле – Ляпине, Сибиряков двинулся вниз по Ляпину-реке,

---

<sup>3</sup> В. А. Киреев. «Пёзский волок».

150 вёрст, до впадения её в Северную Сосьву, в 15 километрах ниже которого стоит деревня Сосьва, на траву посадочной площадки которой и «присела» наша «Аннушка». Так что в этом пути в Москву через Игрим был особый смысл – он продолжал, в целом, совпадать с движением самого Сибирякова уже по окончании его перехода трактом. Разве что от Саранпауля Аннушкой до Сосьвы 90, а не 150, как от Ляпина-городка водой... *«По Сосьве много протоков, что делает путешествие по ней на лодке во время ветра особенно удобным... Она делает часто очень большие кривули и около Игрима совсем близко подходит к Оби. Зимой пользуются этим узким перешейком...»* \* Вот, – добавляем мы, – а теперь и круглый год, ибо тут теперь полноценный всесезонный грейдер.

А судно наше уже отчаливает от пристани Нарыкары, что на Оби, и идёт вверх, давая нам вдоволь полюбоваться обскими пейзажами и закатами.



## Обь

Движение по Оби присутствует – живёт река. Да и при Сибирякове жила – в то своё путешествие он направлялся на лодке вверх, чтобы попасть в Тобольск. *«Теперь мы должны были скоро прибыть в Шаркалы»\**, – пишет он, а мы останавливаемся ввиду пристани Шеркалы уже в кромешной тьме. Игорь должен причалить в Шеркалах, там у него промежуточная точка погрузки – выгрузки машин с баржи. Но наши попутчики идут в Приобье, баржа наша замедляет ход, подходит ближе к берегу и, не увидев очереди жаждающих на паром, снова берёт курс вверх по течению, чтобы через час войти из Большой Оби в протоку, ещё час движе-

ния по которой приведёт в Приобье. Тут наши пути с Сибиряковым слегка разойдутся, но всё же сохранят параллельность – он пойдёт дальше по Оби водой до устья Иртыша, где в местечке Самарово пересядет на почтовый пароход в Тобольск. А мы в Самарово, ставшее теперь чудесным городом Ханты-Мансийском, приедем из Приобья на такси, 350 километров, по отличной автодороге за примерно 4 часа и 5 тысяч рублей, с заездом в незнакомый Сибирякову и тоже очень уютный городок Нягань, в котором с центрального проспекта исчезли к приезду Первого Лица все лежащие полицейские... ещё мы с таксистом похочем на тему парочек в форме и без формы, выставленных в местах исчезновения с проспекта лежащих препятствий и, несмотря на наличие формы, жезла и свистка у каждого второго, напрочь лишённых права останавливать нарушителей. Наш визави даже рассказал, как провёл эксперимент, проезжая по проспекту каждый раз со все более возрастающей скоростью. Эксперимент он окончил на скорости 150, остановился у ларька купить сигарет и перевести дух, и только тогда к нему подошёл ближайший страж и потребовал немедленно убраться с проспекта с максимально возможной скоростью.

И в 5 утра мы будем в Ханты-Мансийске, чтобы в семь сесть на самолёт в Москву, а в 9 сойти на землю московской «Внучки». Поставив точку в этом предложении, я отвечаю на телефонный звонок, в котором Димон сообщит, что билет на вертолёт, вылетающий прямиком из Саранпауля в Прио-

бье, у него в кармане. И что у него голубое небо над головой, а, значит, он сегодня полетит. И у нас уже не так пасмурно и промозгло; так, слегка, как и три недели назад, когда...

...Три недели назад, субботним днём, я вышел на улицу. Сборы были окончены, вечером у меня вылет в Сыктывкар, всё закуплено и уехало уже на экспедиционнике, разве что в аптеке надо кой-чего подкупить. Вот я и шел в аптеку. На тротуаре, у трамвайной остановки, лежал бомж, головой на бордюрном камне, не подавая никаких признаков интереса к этой жизни. Уже пройдя мимо и чертыхнувшись, я почувствовал, что меня словно кто-то одёрнул.

«И тебя засосала эта текучка? Что, так и пройдёшь мимо?»

«Бомж, пьяный. Тьфу».

«А уверен, что живой?»

Я нехотя вернулся на несколько шагов назад. Преодолев безгливость, потряс за плечо. Сквозь смрад и перегар на меня посмотрело что-то и пробурчало нечто несвязное. И я пошёл дальше. Но уже с другим чувством – всё, путешествие началось. Матрица, заполняющая равнодушием или даже бездушием, пофигизмом, инфантильностью эти городские улицы, накрывая было и меня, отпустила. Всё. Ещё несколько часов, и я буду там, где места равнодушию просто нет. Где каждая машина на дороге обязательно остановится спросить, почему мы мигаем аварийками, и чем нам помочь. Где каждая проходящая лодка, завидев нас на берегу, на ко-

тором нет дороги, подойдет и поинтересуется, всё ли в норме. Где МЧС-овец на лодке подойдет и попросит записать его мобильник, просто так, на всякий такой. Где егерь, знающий, что карты врут, от руки на них нарисует правильные пути, а потом будет настойчиво, весь маршрут дозваниваться до нас, пока не убедится, что всё в порядке. Где женщина – методист из музея возьмёт трубку и, услышав, что в тайге у нас кончается бензин, организует связь, найдет человека, который станет координатором «заправочных» работ. Где пенсионер сядет за рычаги вездехода и сожжёт 600 литров своей кровной солярки даже не представляя, для кого и не попросив ни предоплат, ни гарантий. И будет ждать нас троё суток на перевале, даже не зная фамилий.

Где на нас, амбициозных и самоуверенных, выльется ушат холодной воды: «Умеее всё? Ничего не боитесь? Ко всему готовы? Россию, в конце концов, знаете? Эээ. Сходите-ка сначала на поклон к Батюшке Седому Уралу. Он вам всё сам о вас и расскажет».

# Пролог – идея, подготовка, выход на старт

*«Каждая поездка моя в Печорский край убеждала меня всё более и более в том, что при занятиях в той стране нельзя составлять себе заранее известный, строго определённый план, нельзя задавать себе урок, а нужно довольствоваться тем, что удалось завоевать».*

*«Путешествия П. И. Крузенштерна по Северному Уралу в 1874 – 1876 годах»*

Может быть Вы, дорогой читатель, не помните уже этого момента, всё же год прошёл, да и событие физически ощутимым было только для нас, его участников... Тогда, 1 сентября прошлого, 2012 года нас, участников экспедиции «Пёзский волок», обуял восторг – мы вышли в точку начала Волока. Вся его тысячелетняя история промелькнула тогда перед нами, вызвав такой прилив адреналина, что мы просто почувствовали присутствие рядом с нами прошедших волоком когда-то знаменитых путешественников. Воевода Ушатый и Князь Голицын, Александр Шренк и Павел Крузенштерн... Крузенштерн, правда, в моём рассказе около нас не остановился: «...*Вот, торопится он только вечно, на ходу всегда кивает, – я про себя хмыкнул: из-за меня торопит-*

ся-то; притормозил бы тут и Павел Иванович, остановился бы поговорить, найди я его дневники к тому моменту в архивах РГО»<sup>4</sup>. А вот дневники и выводы из его дальнейших путешествий есть уже, поскольку изданы в виде книги «Путешествия П. И. Крузенштерна по Северному Уралу в 1874 – 1876 годах», а потому доступны.

Открыв эту книгу уже по возвращении из экспедиции, я обомлел. Насколько же нам, жителям просвещённого и цивилизованного 21 века, не чуждым длительных экспедиций, знакомым с героическим прошлым путешествий в дикие места, а порой и трагическим прошлым, всегда связанным с просчётами достартового периода, было опрометчиво и самонадеянно игнорировать предупреждения о необходимости скрупулёзной, особо качественной подготовки? А предупреждения просто сыпались отовсюду.

В более концентрированном виде посыл Крузенштерна, вынесенный в эпиграф, сопровождал или даже спасал поморов: собираясь в семидневное путешествие на Грумант – Шпицберген, они готовы были, в случае непогоды, задержаться на целый год, зазимовать, имея к тому всё необходимое. Впрочем, там, на Волоке, думалось о другом. О том, что перейти в Печору – не самоцель и даже совсем не цель. Перейти в Печору – ровно половина цели, половина, если не меньше, от задуманного. Так полагали и Шренк, и Голицын, и Крузенштерн. Да что там – более ранние «воло-

---

<sup>4</sup> В.А.Киреев. «Пёзский волок»

коходчики» (однажды мне на полном серьёзе предложили использовать другой синоним – «сволочи» – полагая «волоки» однокоренным словом), такие, как князь Симеон Курбский, воеводы Пётр Ушатый и Василий Заболоцкий-Бражник, приведшие рать на Печору один Пёзским, другой Вымским, а третий – Чердынским волоками в конце 15 века, не смогли остановиться на Печоре, даже срубив в её низовьях Пустозерский Острог.

# 1. Идея («Куда так спешил Крузенштерн?»)

То, что после Пёзы и Цильмы мы пойдём дальше на Восток, мы знали. Даже название придумали – «Путь в Мангазею». Главная цель – перейти через Урал и попасть в сказочную Югру, Западную Сибирь, богатейшую своими мехами, пушниной, а впоследствии золотом, камнями, металлом – сказочную своим богатством...

*«В сей год Иоанн утвердил власть свою над северо-западною Сибирью, которая издревле платила дань Новгороду. ещё в 1465 году – по известию одного летописца – Устюжанин, именем Василий Скряба, с толпою вольницы ходил за Уральские горы воевать Югру и привел в Москву двух тамошних Князей, Калпака и Течика... подчинив себе Новгород, Иоанн (в Мае 1483 года) должен был отрядить Воевод, Князя Федора Курбского Черного и Салтыка-Травина, с полками Устюжскими и Пермскими на Вогуличей и Югру. Близ устья реки Пельни разбив Князя Вогульского, Юмиана, Воеводы Московские шли вниз по реке Тавде мимо Тюменя до Сибири, оттуда же берегом Иртыша до великой Оби в землю Югорскую, пленили ее Князя Молдана и с богатою добычею возвратились чрез пять месяцев в Устюг».*<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Карамзин Н. М., «История Государства Российского»

И если путь «туда» у Карамзина описан и понятен, то самое время прояснить путь «обратно». Из Ляпина-городка по Сертынье – через Урал – Волоковкой в Щугор и Печору. Нам навстречу. Ну а Печорой – понятно. В Ижму – Ухту – через «Переволок» – в Шомвукву – Вымь и Вычегдой в Двину. Так ведь, Николай Михайлович? Потому так решительно и повёл потом свои дружины за Урал Симеон Курбский, что отец его, Федор, уже прошёл этим маршрутом по пути из-за Урала.

*«... Но конечное покорение сих отдаленных земель совершилось уже в 1499 году: Князя Симеон Курбский, Петр Ушатов и Заболоцкий-Бражник, предводительствуя пятью тысячами Устюжан, Двинян, Вятчан, плыли разными реками до Печоры, заложили на ее берегу крепость и 21 ноября отправились на лыжах к Каменному Поясу. Сражаясь с усилием ветров и засыпаемые снегом, странствующие полки Великокняжеские с неописанным трудом всходили на сии, во многих местах неприступные горы, где и в летние месяцы не является глазам ничего, кроме ужасных пустынь, голых утесов, стремнин, печальных кедров и хищных белых кречетов, но где, под мишистыми гранитами, скрываются богатые жилы металлов и цветные камни драгоценные. Там... достигнув городка Ляпина (ныне Вогульского местечка в Березовском уезде), исчислили, что они прошли уже 4650 верст... и благополучно возвратились в Москву к Пасхе. Сподвижники их рассказывали любопытным о трудах, ими*

перенесенных, о высоте Уральских гор, коих хребты скрываются в облаках и которые, по мнению Географов, назывались в древности Рифейскими, или Гиперборейскими; о зверях и птицах, неизвестных в нашем климате; о виде и странных обыкновениях жителей Сибирских: сии рассказы, повторяемые с прибавлением, служили источником баснословия о чудовищах и немых людях, будто бы обитающих на северо-востоке; о других, которые по смерти снова оживают, и проч. – С того времени Государи наши всегда именовались Князьями Югорскими, а в Европе разнесся слух, что мы завоевали древнее отечество Угров или Венгерцев: сами Россияне хвалились тем, основываясь на сходстве имен и на предании, что единоплеменник Аттилин, славный Маджарский Воевода Альм, вышел из глубины Азии Северной, или Скифши, где много соболей и драгоценных металлов: Югория же, как известно, доставляла издревле серебро и соболей Новугороду. Даже и новейшие ученые хотели доказывать истину сего мнения сходством между языком Вогуличей и Маджарским, или Венгерским». <sup>6</sup> Ещё как сходным, – добавим мы. Одно современное название Ляпина городка – Саранпауль – чего стоит. «Саран» – почти как «зырян». А «пауль» – так и есть, посёлок, город. На вогульском. Зырянский посёлок в Стране Вогулов.

Вот ведь: Пройдя Пёзский Волок, Ушатый с Курбским не смогли остановиться на Печоре в веке 15-м, Шренк с Го-

---

<sup>6</sup> Карамзин Н. М., «История Государства Российского»

лицыным – в 19-м, в котором знаменитый Крузенштерн посвящает 35 лет поиску возможностей устройства водного пути в Обь: *«Ваше Императорское Высочество! Просвещённому и благосклонному содействию Вашему обязан я, что мысль, занимавшая меня 35 лет, соединить Сибирь с Европою посредством реки Печоры, наконец осуществилась»*.<sup>7</sup> А Сибиряков, не найдя надежного морского пути, устраивает сухопутный?

*«Грандиозная цель соединения богатой Сибири с остальным миром, можно сказать, осуществлена. Сибиряков, оказавший свое щедрое и энергическое содействие успеху великого дела, имеет все права на признательность своих соотечественников»*.<sup>8</sup>

Куда уж нам противиться велению Великой Печоры? Лишь остается двигаться дальше, «ЧерезКамень», в Обь. ещё путь можно выбрать.

Самый главный путь – морской Мангазейский ход – пока оставим. А основной речной путь (ход!) вёл из Усы – Печорского притока – Ельцом, затем через семь перевальных озёр через Камень, и Собью в Обь. Это и был тот самый Черезкаменный Волок, самый важный, самый простой и самый северный, известный под именем Елецкого (или Собского, это с какой стороны смотреть) прохода, ведущий через заставу Катравожь прямиком в *Лукоморье* (знали, да?) – Обскую

---

<sup>7</sup> «Путешествия П. И. Крузенштерна по Северному Уралу в 1874 – 1876 годах».

<sup>8</sup> И. С. Левитов «Сибиряковский тракт на Север»

губу, а, значит, в Мангазею. Но нам он не подходил никак – по нему легко и просто можно проехать теперь в скором поезде Москва – Лабытнанги. Крузенштерну этот путь тоже не подходил – ему нужен был путь, позволяющий построить на водоразделе систему шлюзов для прохода больших судов, чему в его время препятствовали каменистые грунты Собско – Елецкого прохода. Потому взгляд Крузенштерна повёл его выше по Усе, а наш взгляд обратился выше по Печоре – к правому, одному из самых полноводных притоков Печоры, – Щугору, тому самому, по которому суровой зимой 1499 года перешли через Камень дружины Курбского и Ушатого. Потом Курбский описал этот путь в «Дорожнике» – «Указателе пути в Печору, Югру и к реке Оби», целиком вошедшем в «Записки о делах Московитских» Сигизмунда Герберштейна. Впрочем, авторство Курбского в «Дорожнике» – хоть и весьма вероятная, но всё же легенда, наподобие той, что и написал он этот дорожник пером из крыла югорского лебедя. Тем не менее, Герберштейн указывает путь Щугором наравне с путем Черезкаменным, Елецким, упоминая даже, что *«те, кто писал этот дорожник, говорили, что они отдыхали между устьями рек Щугора и Подчерема (Potscheriema) и сложили привезенные с собой из Руси припасы в соседней крепости Strupili, которая расположена у русских берегов на горах справа»*.<sup>9</sup> Герберштейн дальше предположил продолжить этот путь – Обью и Иртышом –

---

<sup>9</sup> «Записки о делах Московитских», Сигизмунд Герберштейн.

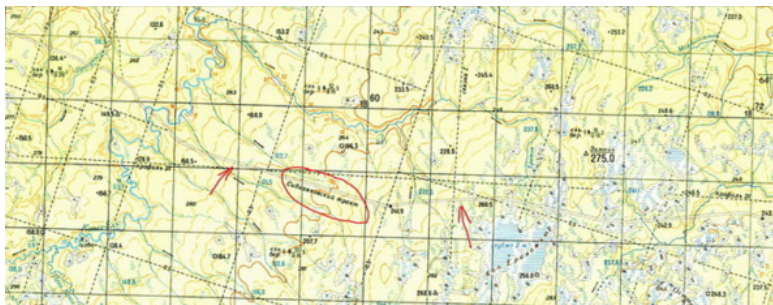
в загадочную страну Китай. А Курбский положил начало ещё одной, на этот раз печальной, традиции путей из Московских владений в Обь Печорой – заканчивать свою жизнь в опале и безвестности.

*«Симеон Фёдорович, от Курбы, своего поместья, человек старьй и сильно изнурённый необыкновенно воздержною и суровою жизнью, которую он вёл с молодых лет»,* как сказал о нем Герберштейн, *«положивший начало пути, завершённого в 1639 году не менее забытым казаком Иваном Москвитиньым, вышедшим в тот год на берег Охотского моря»,* – добавим мы и умолчим об Аляске и Калифорнии, о Баранове и о Резанове вовсе; человек, воевавший Новгород и Казань, Шведов и Литву, основавший Васильсурск, окончил свою жизнь в 1527 году, в полной безвестности и опале, а, может, и темнице. Как потом, четыре столетия спустя, в нищете и безвестности окончит свою жизнь вдали от Родины Александр Михайлович Сибиряков, прошедший вдоль Щугорского древнего пути через Урал знаменитый Сибиряковский тракт, спрямивший «выкрутасы», или, лучше языком самого Сибирякова, *«кривули»* быстрого Щугора прямой (особенно в нижней его части) 180 – километровой Сибиряковской дорогой, от амбаров Усть-Щугора до зырянского городка Ляпина-Саранпауля, пристани на реке Сыгва (Ляпин), притоке Северной Сосьвы Обской системы. Кстати, вот интересно – ни у Курбского, ни потом у Сибирякова, не было детей.

Мы просто не могли, после Пёзского Волока, Курбского и Сибирякова, не пройти именно этой дорогой.

## 2. Подготовка

Знаете, что сыграло с нами злую шутку? Карты. Генштабовские километровки, имевшиеся в полном нашем распоряжении, как Коми, так и ХМАО. Всё дело в том, что Сибиряковский тракт на них обозначен – где-то точками по типу «граница леса», а где-то как лесная или полевая дорога. Обозначен и подписан.



Сибиряковский тракт на карте.

Дальнейшее движение по нему покажет, что это единственное, что точно обозначено на этих картах. Видно, Сибиряков был последним, кто отнёсся к нанесению объектов на карты со всей ответственностью. Даже интересно, кто для Генштаба их составлял и рисовал на них всё остальное? Если и географы, то вряд ли те, что написаны у Карамзина

с большой буквы. Вообще, непонятно, кто и как по ним соби-  
рался воевать? Мне иногда возражают, что, мол, генштабов-  
ки зачастую специально искажали, секретности для, и воен-  
ные имели к картам специальные поправки. Вот только как  
в эту теорию укладывается абсолютная точность привязки  
тракта? С точностью до десятков метров, то есть с погреш-  
ностью самого GPS? Хотя, кто и с кем мог собираться вое-  
вать на Урале? А во времена составления этих карт, навер-  
ное, за само предположение о возможности воевать на Ура-  
ле можно было бы угодить в профессиональные картографы,  
которые, по рассказам местных, и составляли эти карты. Да,  
простите, увлёкся.

Так вот. «Пёзский Волок» мы реально искали. Нет, мы  
знали, что он начинается «у трёх старых осин, которые ни  
с чем не перепутать», что осины эти находятся «на противо-  
положном от южной оконечности Олина озера берегу Рочу-  
ги»... Поэтому мы встретились с побывавшими там людьми  
и снарядили авиаразведку, в ходе которой и место начала Во-  
лока зафиксировали, и путь по болоту – совершенно отчет-  
ливый – проследили, так что у нас были эти точки. А за-  
одно и состояние болот и речек оценили. Ещё мы реально  
искали с воздуха Цилемские рудники. Не найдя их сверху,  
мы не смогли их найти и с проводником на земле. И даже  
наделали выводов, что их нет и вовсе. И только последую-  
щий душевный разговор со знатоком этих мест, Андреем  
Николаевым в Нарьян-Маре, поставил всё на свои места –

«не там искали!» А «Сибиряковка» была нарисована. Поэтому её не надо было искать. Поэтому мы не полетели в авиаразведку и, как следствие, не увидели ни сплошных ветровалов на одних участках, ни поменявших уже за сто с лишним лет свои русла ручьёв и речушек, бегущих теперь по самому тракту, по самому его центру, на других, ни зарослей чапльжника на третьих. Мы бы увидели отсутствие следов тракта на подходе к перевалу по эту, западную сторону Урала и окна топких Щекурьинских (Ляпинских) болот по ту, восточную. Впрочем, это повлияло бы только на одно – на то, что в эти болота надо идти с открытыми (а не запорошенными первым снегом) глазами. То есть, на пару недель раньше. Поэтому мы не искали и не находили ни проводников, ни местного, «Уральского Николаева».

Нет, потом мы, конечно, стали спрашивать местных жителей, которые нам рассказали и о ветровалах, и о болотах, и о чапльжнике. Но это уже потом. И проводников потом нашли.

Слава Богу, Димон со всей серьёзностью подошел к своей части работы, что позволило технику подготовить достаточно качественно, и поломок на маршруте избежать нам удалось. Одна «сцепка» квадрант – прицеп – плот<sup>10</sup> стояла к началу нашего маршрута уже в Ухте, поскольку была по зимнику эвакуирована туда из Усть-Цильмы, обслужена и законсервирована. Квадрант для второй связки был обслужен ещё в се-

---

<sup>10</sup> О технике см. в первой книге – «Пёзский волок»

редине лета, при получении, и оставалось только соорудить для него прицеп, учтя опыт конструирования предыдущего, а именно высоко расположенный центр тяжести. К слову сказать, вторая конструкция оказалась настолько удачной, что мы ни разу не перевернули этот второй, новый прицеп, в отличие от первого, скакавшего на неровностях «Сибиряковки», как мячик, и приземлявшегося с равной вероятностью на все четыре его основные стороны.

Ещё одно дело было сделано загодя. Написано письмо в парк. Большая часть западной, европейской половины тракта проходит теперь по территории национального парка «Югид Ва». Одного из самых молодых национальных парков России и самого обширного по территории (уж в Европе – так точно). Письмо туда я отправил ещё в конце мая, получил в ответ: «не поняли, что за маршрут вы хотите пройти». Мы отправили сканы километровок с нарисованным на них трактом, уточнили, что «да, прямо по Сибиряковке», и получили окончательный вердикт: «Подавайте заявку». И вновь успокоились – на рассмотрение заявки парк берёт две недели, время есть... Нет, заявку я послал в самом конце августа. И ответ получил не через две недели, а через два дня. «Вынуждены Вам отказать».

Это был первый ушат холодной воды. «Всё надо делать вовремя», – вспомнились слова батюшки при крещении нашего ребенка, отчаянно прооравшего когда-то весь обряд от начала и до конца, и я бросился навёрстывать упущенное. По-

звонить в Парк. Услышать отказ вновь, уже устно. Причём в таком аргументированном и корректном виде, что поначалу даже и возразить-то не получалось. Связаться со всеми знакомыми в Коми. Лихорадочно начать прорабатывать возможные, альтернативные и компромиссные пути. Снова связаться с Парком и попробовать объяснить, чем мы лучше, и в процессе этого объяснения самим понять, что ничем. И в таком вот состоянии выйти из дома в субботу,

7 сентября, мимо бомжа и аптеки, в аэропорт Внуково для вылета в Сыктывкар. Экспедиционер с прицепом, предоставленный нам замечательным завсегдаем и организатором джиперских тусовок и детских квадроциклов с ником Комбат, со всем оборудованием, квадрами, с двумя членами экипажа – Димом и Гиви – уже подъезжал к Ухте, я уже летел в Сыктывкар, Олежка ещё лихорадочно сдавал очередной проект на основной (с точки зрения занятости; в душе-то основная-то работа – экспедиции) работе... И в этот момент мы ещё не знали ни точного маршрута, ни точек выхода на тракт, ни даже места старта к тракту; мы не имели разрешений от Парка на прохождение по его территории; мы даже свой состав – и то точно не знали. Гиви должен быть у себя на работе не позже 18-го сентября. Ну, хорошо, 19-го. Или даже двадцатого.

– Василий, мы будем в точке финиша 18 – 19 – 20?

– Гиви... Я *надеюсь*, быть там 22-го... но выходов с маршрута нет – либо до конца, либо назад, «по пути подъёма».

– Тогда решим на старте, – и Гиви таки едет на экспедиционнике к точке старта.

А я лечу в Сыктывкар. Познакомившись заочно с рядом сотрудников дирекции парка, что в Вуктыле, включая его директора, мы обнаружили, что зам. директора по науке Национального Парка «Югд Ва» Елена Шубницина обитает в самом Сыктывкаре. Каждый, кого я попросил о возможности «повлиять» на ситуацию с разрешениями и знакомый с Парком, задавал мне вопрос: «А с Еленой-то Вы говорили?»

*8 сентября.* Многочасовой разговор с Еленой происходит под знаком всё той же, брошенной когда-то в сердцах бабушкой, фразы. «Всё надо делать вовремя». Нет, в разговоре всплывают имена, телефоны и адреса возможных проводников (но вот получится ли ими воспользоваться?) и схемы альтернативных выходов на Сибиряковку, переписываются гигабайты материалов о путешествиях и экспедициях в этих местах... Гофман и Стражевский переключиваются на мой компьютер, в обмен на Левитова и самого Сибирякова. Эх, где мы были на месяц раньше?

### 3. Выход на маршрут

Вечером прилетает Олег, чтобы уже на следующее утро, *9 сентября*, мы на маленьком самолетике Л-410 Комиавиатранса вылетели из Сыктывкара напрямиком в Вуктыл.

Вообще, этот вылет – одно из немногих отрядных изменений последних времён в жизни глубинки. Республиканское правительство Коми отремонтировало оставшиеся с советских времён полосы в нескольких городах республики и запустило туда регулярные рейсы из республиканской столицы. Для этого были закуплены новенькие Л-410 (помните такие чешские самолетики, летавшие там, где нужна была воздушная «маршрутка», а ВПП была с твердым покрытием?) Вот и мы, помня те ещё времена, когда Л-ки служили верой и правдой наряду с «внедорожными» Аннушками, с удивлением обнаружили на шильдике этого самолёта год производства – 2013-й. А вообще, это здорово, что хоть где-то дошли руки до реанимации этих аэродромчиков, хранимых зачистую энтузиастами – пенсионерами. А после Ижмы<sup>11</sup> – вообще сам Бог велел обратить внимание на эту уникальную особенность, сохранность аэродромов силами стариков – аэродромных пенсионеров прошлых времён, несущих свою вахту в надежде на то, что наступят лучшие времена. Вот, в Коми они наступили, и мы летим напрямиком из Сыктывкара

---

<sup>11</sup> Аварийная посадка Ту-154 «Алроса» в Ижме 7 сентября 2010 года.

в Вуктыл, оставляя под крылом и столицу, и топи непроходимых коричневых болот, пересекаемых лишь газопроводом «Сияние Севера» и технологической дорогой вдоль него.



«Сияние Севера»

Пока не садимся на полосу Вуктыльского аэродрома. Вуктыл – небольшой достаточно новый (ровесник газопровода) городок газовиков, и аэродром – скорее, всё же, газпромовская вертолётная площадка.

Рейс из столицы тут – в новинку, поэтому встречать его

приезжает специальный городской автобус. Поскольку всех остальных пассажиров разобрали встречающие, в автобусе мы одни, и водитель спрашивает адрес, куда нас напрямик доставить, с удовольствием беря за это 15-рублёвую плату за проезд.

Вуктыл построен по принципу сот – дома расположены квадратами, образующими внутренние дворики, полностью закрытые от внешних ветров, одной стороной прилегающие к городским улицам. В одном из таких дворики, на 5-м этаже пятиэтажки, и располагается дирекция национального парка «Югыд Ва». Туда мы и направляемся.

Димон, Гиви и провожающие приезжают в Вуктыл накануне вечером, ставят лагерь на берегу Печоры в виду деревни Подчерье и занимаются подготовкой техники к походу.



## Стартовый лагерь на Печоре.

Мы же этот день проводим в беседах с директором, в результате которых, с перерывом на обед, совмещённым с прогулкой по Вуктылу, и рождается компромисс, приемлемый для обеих сторон. Параллельно обнаруживаем, что осеннее тепло не убило ещё всякий мошко-гнус, докупаем репелленты и всякую мелочь в магазинах Вуктыла и на такси приезжаем к месту стоянки на Печоре. Неужели начинается?

Ничего подобного. В лагере нас встречает только Димон у обездвиженного Рэнджа (экспедиционника, доставившего сюда технику). Оказывается, ребята уже распрощались, Рэндж завёлся, увозя провожающих и примкнувшего к ним

Гиви (мы таки приняли к тому моменту решение идти втро-  
ём<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Димон – Дмитрий Кутало, Олежка – Олег Кажарский, и я. Подробнее об участниках см. книгу «Пёзский волок»

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.