

# РАССКАЗАТЬ ПРО САХАЛИН?

**Анастасия Макарова**  
**Фотографии автора**

*Сахалин удивляет. И это состояние благоговейного изумления не проходит. Он не похож ни на один регион, который мне довелось повидать. Своенравный, просторный, мощный, невероятно красивый.*

**П**огода здесь не знает полутонов. Если солнце, то жарит так, что сгораешь за пару часов. Если ветер, то сбивающий с ног. Если дождь, так уж стеной и на весь день. Туман прилетает со скоростью шторма, вмиг одевая высокую гору, а тебе остается только удивленно наблюдать эту картину.

Сахалину нет дела, что ты вышел из зоны комфорта. Хочешь хороший кофе? Бери термос. Дом? Один на 200 км. Дорога? Плохая, в дождь не проехать. Лодкой? 14 часов, если не изменится ветер.

Сахалинцы не знают, как отвечать на вопросы конкретно. Поначалу это раздражает, а потом начинаешь понимать, что по-другому здесь никак: ты во власти природы. И никто не предскажет, какой финт она выкинет. Потому приходится принять это и жить здесь и сейчас, с тем, что тебе даровано: с жарой, туманом, ветром и дождем.

На Сахалине нет привычных дорог. Всего одно заасфальтированное шоссе. И это на огромном острове. Все остальное — грунтовки. Местные гоняют на японских праворуких «деликах» со скоростью 80 км/ч; трясет знатно, но иначе не доехать.

В дождь дороги размокают и становятся скользкими даже для внедорожников. В штормовой день мы видели пару машин в кювете. К счастью, тогда обошлось без последствий. Просто скользко. И... «ну, выпил человек, ну, мы ж на Сахалине, здесь ГИБДД нет». И правда, никто в здравом уме не будет торчать на одной из этих грунтовок, поджидая нарушителей. Того и гляди медведь с соседней сопки спустится или погода испортится. Потому и асфальт можно класть только в населенных пунктах, километра два-три — и хватит.

Трясешься по этим дорогам весь день, расстояния огромные, но, черт возьми, как же невероятно красиво вокруг! И чувствуешь себя исследователем, испытываешь

себя на прочность, вставляешь спички в глаза, чтобы только не пропустить за поворотом новый пейзаж. Чтобы прожить и прочувствовать каждый момент.

### Через континент

Мы летели из Москвы девять часов. Ни разу в жизни я не летала так далеко. Первый вдох на выходе из самолета — влажный, густой воздух с привкусом соли. Как будто прилетели куда-нибудь на курорт Хорватии. Есть непонятно откуда взявшийся стереотип, что Дальний Восток — это холодный суровый климат. Тем более осенью. Оказалось, это совсем не так. Сентябрь здесь мягкий и теплый.

В аэропорту нас встретили. Мы заехали в супермаркет, накупили продуктов на три дня и, минуя столицу края, уехали сразу на берег Охотского моря. Хозяина гостевых домиков не было, и всем заведовал смешной узбек по имени Юлдаш, говоривший по-русски с таким

акцентом, что больше половины слов оставалось загадкой. Он кормил нас вкусным шашлыком и пловом, вытаскивал из морозилки, словно фокусник, банки с замороженной красной икрой, настойчиво уговаривал поесть сырой мороженой рыбы.

Мы погуляли по берегу моря, наблюдали за местными рыбаками в гидрокостюмах, которые ловко таскали из сетей горбушу. Вода в Охотском море холодная, только ноги помочить. Глядя на живописный закат, словно размытый акварельными брызгами и легким туманом, я все ждала, когда же осознаю, что нахожусь на другом краю Земли. Но мозг отказывался воспринимать эту информацию всерьез.

### Мыс Свободный

Выспавшись, мы отправились с местными ребятами на м. Свободный, к маяку Тонин. Нас везли по отливной полосе на трех джипах, двумя из которых управляли

12

девчонки. Водитель нашей машины, покуривая сигарету и залихватски крутя руль одной рукой, рассказывала о том, как ночью пряталась здесь в штормовом море от медведя.

Маяк Тонин построили японцы, когда юг Сахалина был губернаторством Карафутто (1905–1945). Он стоит здесь с 1935 года и раньше назывался Айро Мисаки. Японцы заботились о безопасности зрителей. Весь комплекс зданий маячного городка соединен бетонными коридорами, чтобы и в снег, которого здесь может наметиться несколько метров, и в тайфун попасть в любое помещение, не выходя на улицу. Очень предусмотрительно.

Маяк еще крепкий, хотя ремонта не было давно. Сам городок выглядит так, словно вышел из-под кисти Хаяо Миядзаки. Этаким «Летающий замок Лапута». Сквозь старые сооружения и постройки пробиваются трава и цветы. Все понемногу осыпается и разрушается. Но что-то неуловимо японское во всем этом, безусловно, осталось. Еще я оценила раздвижные двери. Весьма логичное решение для здешних мест: ветром не вырвет из рук и не сорвет с петель дверь.

Маяк Тонин. Мыс Свободный



## Мыс Крильон

Вторую ночь никто не мог уснуть. За приоткрытым окном шумел ночной прилив, но спать никак не получалось: сказывалась резкая смена часовых поясов. Встали в три, собрали вещи и поехали в порт Первая Падь, что возле Корсакова. В предрассветной темноте с трудом отыскивали нужный причал и наш катер.

Пожалуй, это был самый тяжелый день из всех. Нам предстояло дойти морем до м. Крильон на юго-западной оконечности Сахалина. Отчалили затемно. Первый час пролетел незаметно. Мы проплывали мимо больших кораблей, над морем разгорелся рассвет, по правую руку раскинулись изумрудные сопки в утренней дымке. И мы, такие отважные мореплаватели, идем покорять неведомые просторы! Однако первая эйфория прошла уже к концу второго часа. Мы замерзли на палубе, внутри моментально начинало укачивать, хотелось спать, а до мыса было еще часов пять пути... Через некоторое время стали попадаться морские жители: косатка мелькнула вдали черно-белым боком, пару раз видели дельфинов. Наконец в районе обеда дошли до мыса.

Здесь медленно тянется жизнь. Военная часть, метеостанция, маяк, пара обелисков. До ближайшей цивилизации добраться можно только морем или на внедорожниках. Но второй способ весьма сомнителен, так как велика вероятность застрять где-нибудь: дороги, по сути, нет — одно название. Потому местные жители и сейчас живут здесь отшельниками.

В целом место показалось мне каким-то неудобным несмотря на красивое французское название (мыс назван Ж. Лаперузом в честь генерала Л. Крильона в 1787 г.). То ли день был серый, то ли сказалась усталость. Отвернешься от построек — красота, повернешься обратно — и как-то тягуче тоскливо становится.

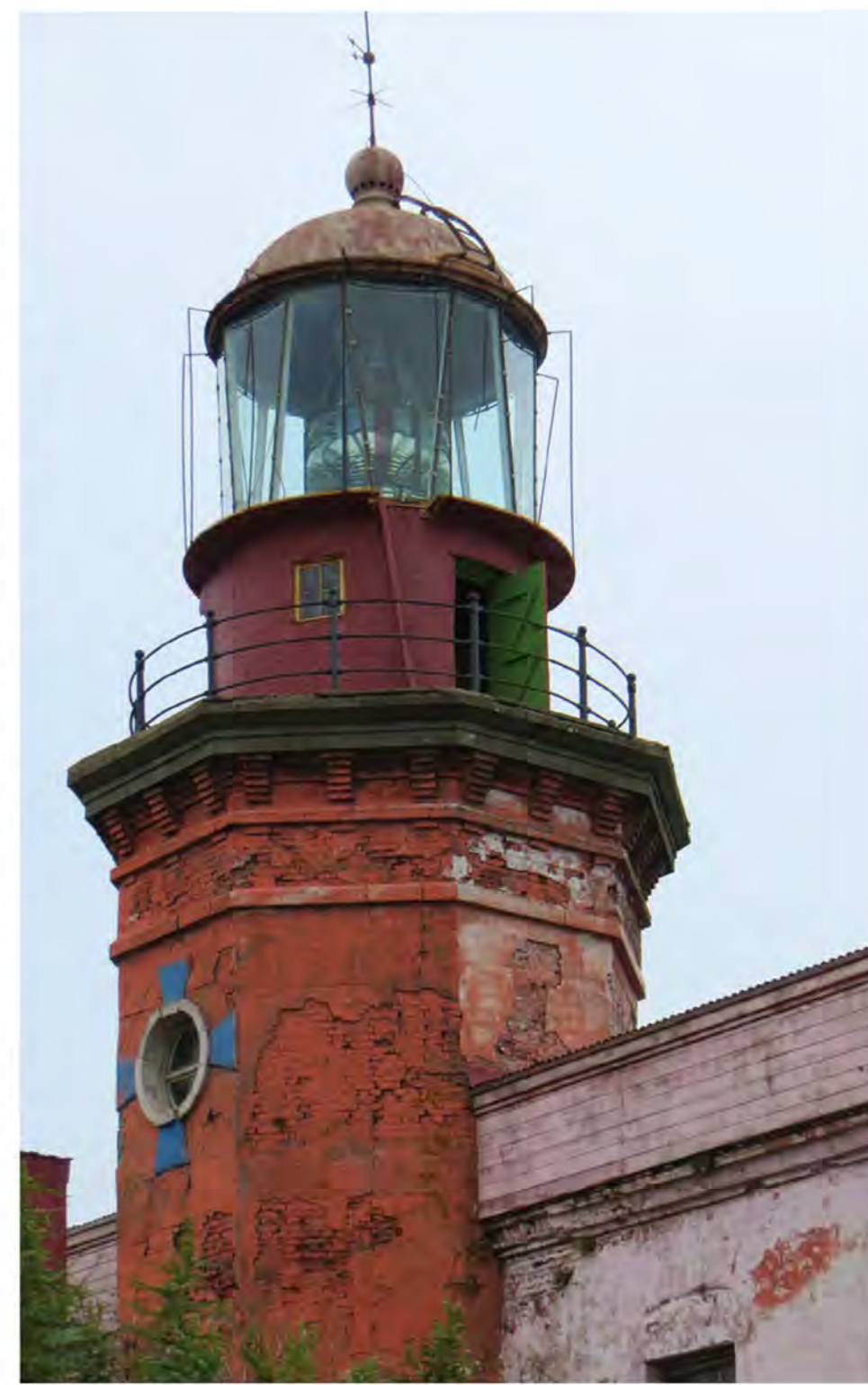
Маяк Крильон — один из первых на Сахалине. Необходимость его очевидна. Здесь стрелка двух морей: Японского и Охотского. А еще дальше — пролив Лаперуза и Япония всего в сорока километрах. Мореплавание в этих водах осложняют и сильные холодные течения, и мели, и так называемый Камень опасности — риф в семи милях от мыса, который японцы называли «скала в два татами».

Один из первых на Сахалине — маяк Крильон

13

Потому уже в 1883 г. на Крильоне руками каторжан построили деревянный маяк. Не прошло и пяти лет, как эта башня и другие постройки пришли в негодность из-за сырости. Однако каменный маяк и дом для зрителей возвели лишь в 1894–1897 гг. С тех пор башня не перестраивалась, только несколько раз ремонтировалась.

Мы застали маяк свежеекрашенным. Правда, выбранные цвета показались мне несколько аляповатыми. Территория огорожена, вход строго запрещен, но маяк хорошо видно со всех сторон. Мы немного погуляли





Фонарь маяка — сам по себе произведение искусства

по мысу, дошли до самой южной точки, издали на Хоккайдо. Пора было возвращаться.

Обратный семичасовой путь дался еще сложнее. Снова укачивало, снова мучительно хотелось спать. Когда стемнело, я, пытаюсь найти место, где было бы хоть немного комфортнее, легла на носу катера и включила музыку в наушниках. И всё вдруг встало на свои места. Наконец я перестала сопротивляться качке. Только чувствовала спиной, как работает мотор, и катер то нырял под волну, то летел вверх. Воздух был прохладным, но не холодным, чистым, соленым. А над головой — огромная ночь и звезды в легкой дымке. И весь обращаешься в чувство. И чувствуешь, что хорошо. Просто движешься сквозь пространство, словно комета в космосе. Кажется, что волны, ночь и ветер никогда не кончатся. Так и будешь плыть в темноте под звуки фортепиано. И в огромной темной ночи есть только одно живое существо, кроме тебя: ярко вспыхивает прямо по курсу Корсаковский маяк...

В Южно-Сахалинск добрались уже за полночь и рухнули спать в отеле.

## Маяк Анива

Этот шедевр японского инженерного искусства можно увидеть на Сахалине буквально везде: на магнетиках, открытках, фасадах зданий, граффити... Оказалось, это одна из главных достопримечательностей Сахалина в принципе. Потому народу туда ездит несметное количество, от пяти до десяти лодок дважды в день. Но до места отправления лодки — села Новиково — из Южно-Сахалинска нужно еще добраться. Турфирм, предлагающих такую поездку, довольно много.

Максим, наш водитель и капитан, отправил нас туда вместе с общественной группой на стареньком битком набитом автобусе. Сам он вез лодку и поехал вперед. Асфальт довольно быстро кончился, пошла грунтовка, однако водитель скорости не сбросил. Через час туристы, привыкшие, судя по всему, к турецким курортам, начали возмущаться, мол, не дрова везешь. Мне же повезло занять место рядом с водителем, где-то между сумками и креслом, потому во все пыльное ветровое стекло у меня два часа была прекрасная сахалинская природа.

Добравшись до Новиково, мы впервые увиделись с Максимом. Он готовил лодку к отплытию.

На Аниву ходят на скоростных открытых катерах со скамеечками, помещается в них 8–9 человек. Ходу около часа. Лодка летит практически вдоль берега, пейзажи невероятные! Тут и горы, и водопады, и дикие пляжи. И прямо глазам не веришь, как красиво! Нам очень повезло с погодой: штиль и солнце. Но катер все равно подпрыгивал на волнах так, что я ежеминутно боялась уронить фотоаппарат. В погоду посвежее, вероятно, то еще приключение.

И вдруг из-за скалы, словно исконная часть природы, вынырнул маяк Анива, поначалу крошечный, едва различимый рядом с гигантской острой скалой. Полное ощущение, что он родился по мановению волшебной палочки прямо из этой каменной громадины. Удивительно органичный, миниатюрный, изящный. Действительно шедевр. Дальше взгляд был прикован только к нему.

Скалу Сивучью, на которой построен Анива, отделяет от сахалинского берега узкий пролив с крутым течением. Максим обогнул на лодке весь островок, открывая нам башню с разных сторон. На снимках маяк всегда кажется монументальным, громоздким, но в реальности он совсем не такой: его высота не превышает 30 м, и это делает его каким-то уязвимым, хрупким. Как он выдерживает напор открытого океана столько лет? Просто фантастика.

Туристы с других катеров уже по-муравьиному карабкались на башню и по помещениям. В их глазах так и светило мальчишеское «иду исследовать заброшку».



Маяк Анива

Я же смотрела на маяк со смесью благоговейного восхищения и пронзительной горечи.

Внутри полное запустение и разруха. Маяк давно выведен из эксплуатации. Он был построен в 1939 г. японским инженером Миура Синобу. Назывался тогда Нака Сиретоко Мисаки — маяк мыса Сиретоко. Когда башня была готова, ее макет преподнесли в дар японскому императору как выдающееся достижение инженерии.

После 1945 г. маяк стал российским. До 1990 г. здесь постоянно проживали смотрители, хотя жизнь на Аниве была весьма и весьма непростой, а порой и опасной. Например, в 1972 г. жестокий шторм выдавил стекла иллюминаторов, повредил баки с пресной водой, часть оборудования, сорвал дымовую трубу с котельной. И это далеко не единственный случай. Затем маяк оснастили радиоизотопной энергоустановкой РИТЭГ и перевели в автоматический режим. В таком виде он проработал до 2006 г., пока не истек срок годности РИТЭГа. А после был просто выключен и заброшен.

Однако меня удивила сохранность стен и материал, из которого построена башня. Это бетон какого-то

уникального состава, так как при всей сырости, при всех погодных нагрузках стены внутри абсолютно сухие, практически без трещин. А ведь прошло уже почти сто лет! В последние годы все двери нараспашку, большая часть окон разбита. Зимой климат и ветра здесь экстремальные. Но маяку хоть бы что: ни плесени, ни серьезных повреждений.

Вид из каждого окна — произведение искусства. В комнатах — руины былой жизни. Сквозь каменную кладку пробивается трава. Чайки вьют гнезда в шкафах и подсобках. Почти целое фонарное помещение с советской линзой. Кто-то заботливо вкрутил туда лампочку, правда, не попав в фокус. Видно, что неравнодушные люди пытаются навести здесь некое подобие порядка, за что им большое спасибо, но это все равно не может заглушить горечь впечатления. Больно видеть, как умирает шедевр. Сезон закончится, туристы уедут, а ветра и волны будут методично делать свое дело, отбирая по камушку творение Миура Синобу. Другой его маяк — на Курилах, на о. Сигнальный — уже рухнул под напором стихии.



Маяк Слепиковского. Фото Константина Дементьева

## Западный берег

На следующий день мы отправились в большое путешествие по западному берегу острова. Максим и его друг посадили нас в два внедорожника и повезли живописными серпантинами в город Невельск, к маяку Лопатина. Здесь, кстати — о чудо! — асфальтированная дорога.

На м. Лопатина были к полудню. Место очень красивое, на обрывистом берегу стоит черно-белый маяк, свежеекрашенный, ухоженный. Вокруг поля и горы, внизу раскинулось Японское море. Простор и благодать. Маяк был построен японцами в 1918 г., назывался тогда по имени мыса — Кеннуси — и обеспечивал безопасный подход к основанному пару лет назад незамерзающему порту Хонто (Невельск).

Покрутившись вокруг около часа, мы поехали в сам город. Впечатление осталось неплохое: цветастый, вытянутый вдоль берега портовый городок. Погуляли

по центральной набережной, нашли хороший кофе и даже увидели лежбище сивучей вдали!

Потом отправились в Холмск. Изначально здесь было поселение Маука, где жили айны, затем русский военный пост, позже более крупное поселение, где рыбачили и добывали морскую капусту. В период Карафутто порт назывался Маока. Теперь это, пожалуй, один из самых оживленных городов на Сахалине. Может, потому, что именно отсюда ходят паромы на материк. Есть здесь и свой маяк советской постройки, и старый, 1924 г., японский навигационный знак в порту. И столовая, где мы пообедали вкусной горячей пищей, а не бутербродами, впервые за несколько дней. Погулять по городу времени не было — сразу поехали дальше, чтобы увидеть маяк Слепиковского.

Дорога по западному берегу потрясающе живописна. У кромки прибоя вьется старая железнодорожная ветка,

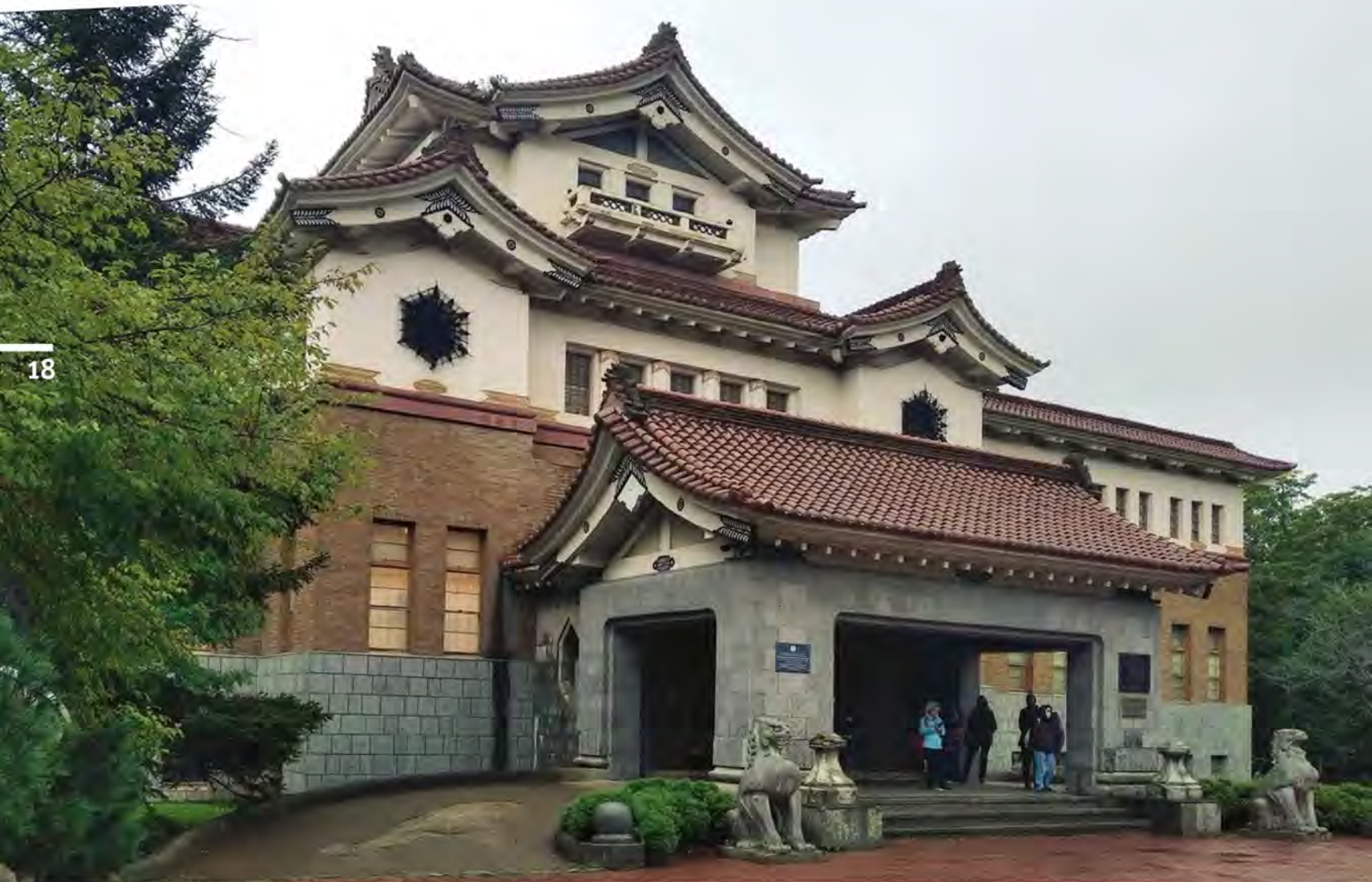
электричка по которой ходит дай бог раз в день. Изумрудные сопки вокруг такие плюшевые, облака над ними такие пухлые и белые, а море такое широкое и синее, что кажется, будто находишься в японском мультфильме, а не в реальности. До маяка Слепиковского часть пути надо ехать по самой кромке воды, по полосе отлива. Для этого наши водители спустили колеса и показали нам класс. Ехать по буквально накачивающим волнам немного страшно, но весело.

Сам маяк стоит на просторном песчаном мысе с 1943 г. (по «Атласу маяков России» — с 1938 г.). Это один из последних маяков, построенных японцами в период Карафутто. Тогда он назывался Оторо Мисаки. Здесь тоже все здания соединены коридорами. Башня стройная, 23 м в высоту, имеет бледно-розовую окраску, хотя «Атлас маяков России» утверждает, что она красная. Вероятно, просто выцвела. На много километров вокруг



Маяк Лопатина

нет ничего, кроме степи, моря и неба, однако маяк по сей день обслуживают смотрители. Я им даже позавидовала, потому что окружающие пейзажи заставляют неметь от восторга. То ли вечерний свет делал зелень гор такой мягкой и уютной, а море таким ласковым, то ли место и вправду волшебное. Кстати, Японское море гораздо теплее Охотского. Искупаться было бы вполне приятно, но солнце клонилось к закату, следовало собираться к месту ночевки, в горы. А до него еще была добрая сотня километров и очень плохая дорога. Даже наши парни на внедорожниках ехали как черепахи, а мне поминутно казалось, что вот уж из этой ямы мы точно не выберемся, останемся ночевать в лесу. И каково же было наше удивление, когда мы наконец добрались! Тут тебе и добротные дома с кучей комнат, и купель. Нас ждали с горячим пловом и чаем. И так это было странно — понимать, что на несколько сотен



*Музей в Южно-Сахалинске. Самое старое здание японской постройки в городе*

километров вокруг нет никакой цивилизации вообще, а тут электричество, тепло, уют, горячая еда... Этаким ретрит по-сахалински.

## Шторм

За ночь погода испортилась. Надвигался мощный циклон с Тихого океана. Встал вопрос: ехать ли дальше на север к маяку Ламанон или вернуться в Южно-Сахалинск? Пока спускались с гор, случилась неприятность: один из двух внедорожников пробил какой-то шланг на брюхе и закипел. Стеной лил дождь, ветер рвал одежду, стоило лишь высунуться из машины. Решили ехать в город. Но и туда было километров четырехста.

По пути сделали остановку в поселке со звучным названием Томари, чтобы перекусить и попытаться починить машину. Но все оказалось закрыто. Под проливным дождем приехали на центральную площадь и... обнаружили там Дворец культуры и стоящие рядом палатки с едой. Из одной вкусно пахло шашлыком. Стоило войти в двери ДК, как навстречу радостно бросилась милая женщина с криком: «Ну вот и артисты приехали!». Оказалось, здесь сегодня День города. Узнав, что мы не артисты, а всего лишь проездом и сломалась

машина, женщина бодро сообщила, что если мы совсем сломались, то в городе есть гостиница, а мероприятие у них начинается в семь вечера. Несгибаемый сахалинский оптимизм. Но мы ограничились шашлыком, потом заглянули посмотреть на останки японского синтоистского храма, подцепили сломавшийся джип на трос и отправились дальше.

Пересекли Сахалин в самой узкой части с запада на восток и оказались на побережье Охотского моря. Тут шторм поднял такие волны, что стоило нам выехать из-под тяжелой тучи под проблески солнца, как мы попросили остановиться, чтобы полюбоваться мощью разбушевавшейся стихии. Пожалуй, одно из самых сильных впечатлений за всю поездку. Таких волн у нас на Балтике не увидишь...

Последние два дня мы провели в Южно-Сахалинске. Уютный город между сопками, отличный краеведческий музей в старом японском здании 1937 г., горнолыжный курорт, обилие ресторанчиков с азиатской кухней. А дальше — снова мучительный 9-часовой перелет. И вот обнаруживаешь себя дома и пытаешься осознать, что прекрасный зеленый остров Сахалин тебе не приснился...

