

Валерий КИМ

## ДОРОГА НА ТАФУИН

Записки  
фотографа-любителя  
(Отрывок из книги)

Мой поезд отходил от маленькой станции Топки, расположенной недалеко от Кемерово, вечером 21 июня.

Устроившись на своё место на нижней полке купе, я достал роман Александра Дюма «Сорок пять» и попробовал почитать. Но меня одолело сонное состояние, и я, даже не раздевшись, уснул под стук мерно бегущих по железному пути колёс...

Когда утром проснулся, мы были уже где-то за Мариинском. Мимо проплывала тайга, то и дело сменявшаяся полями, отдельными домиками и берёзовыми рощицами. Это был обычный пейзаж на границе между Западной и Восточной Сибирью. Его я наблюдал десятки раз в те годы, когда занимался в аспирантуре политехнического института научно-исследовательской работой. Мне часто приходилось ездить на золотые рудники Хакасии и Красноярского края, расположенные в Кузнецком Алатау и Восточном Саяне. Именно под влиянием этих поездок я серьёзно увлёкся фототворчеством и стал посещать кемеровский фотоклуб «Томь». Мои несовершенные фотопейзажи и жанровые фотографии того времени не произвели никакого впечатления на членов клуба, среди которых было много профессиональных фотожурналистов. Но это не ослабило мой интерес к фотографии. Даже подстегнуло желание добиться в фототворчестве таких же успехов, как у Николая Карева, Валерия Фоминского или Дмитрия Коробейникова... Но... успех в то время ко мне так и не пришёл. Не мог я соревноваться с мэтрами кузбасской и сибирской фотографии, имея лишь один фотоаппарат «Зенит-В» и один «Киев-4м». К тому же всё нарастал дефицит фотоплёнки и фотобумаги в стране, в результате чего мне приходилось снимать на первых попавшихся фотоматериалах. Так что в аналоговой чёрно-белой фотографии я не добился высоких результатов, но зато многому научился, общаясь на семинарах и творческих встречах с известными сибирскими фотографами. Таким образом, фотоклуб «Томь» заложил в моей душе прочный фундамент, позволивший мне выжить в очень трудные годы конца XX века.

...Подъезжая уже к Красноярску, мои попутчики немного разговорились и стали знакомиться друг с другом. Как я помню, напротив меня ехала женщина домой в Иркутск, а на боковых местах – пожилая семейная пара. Женщина немного походила на бурятку и была немногословной, углубившись в чтение своей книги. С семейной же парой я разговорился, узнав, что они недавно переехали из Читинской области в Кузбасс. Оказалось, что много лет они прожили в шахтёрском городе Краснокаменске, близ которого добывали урановую руду. С этим городом были связаны и мои воспоминания молодости. Мои коллеги в Сибирском филиале института геомеханики ВНИМИ ездили туда в командировки и в качестве сувениров привозили с уранового рудника красивые камни – нефрит и чароит. Некоторые из этих камней, которые я выменял у своих коллег, до сих пор лежат в моём домашнем книжном шкафу.

Бывшие краснокаменцы рассказали мне, как они трудно выживали в своём городе в 1990-е годы. Как город, закрытый для посторонних в советское время, в перестройку открыли для всех, и в него буквально хлынул поток авантюристов и преступников со всей страны. Дело было в том, что через этот приграничный город Читинской области везли по железной дороге промышленные грузы и товары из Китая. В результате этого многие поезда просто-напросто разграблялись приезжими и местными «флибустьерами» и романтиками с большой дороги. Убийства в то время совершались в Краснокаменске почти ежедневно. До тех пор, пока многочисленных бандитов не стали отстреливать десятками с помощью армейских подразделений... Но городу это уже не помогло. Жители его стали продавать свои квартиры за бесценок и уезжать в западные, более спокойные районы страны...

Так спокойно, почти в домашней обстановке мы доехали до самого Иркутска. И здесь многие пассажиры покинули поезд, а на их место вошли другие – молодые и шумные. В основном – сильные и накачанные парни. У них почти не было вещей, но зато было много водки.

Таким был и мой новый попутчик с верхней полки. Когда он устроился на своём месте, первым делом достал из дорожной сумки пакет с едой и бутылку водки, предложив мне вместе распить её. Я вежливо отказался, пить в поезде с незнакомыми попутчиками за всю свою жизнь так и не научился. Тогда парень пригласил к своему «столу» молодого буряты из соседнего купе. Как помню, у того на майке сзади была надпись «МЧС».

Выпив всю водку, мой сосед достал из сумки книгу, по обложке которой было видно, что это кровавый боевик, залез на свою полку и... захрапел. Бурят же, которому захотелось выпить ещё, пошёл искать себе новых собутыльников. Он быстро на-

шёл их и дошёл до такой кондиции, что не мог уже связать двух слов...

Часа через два после отъезда из Иркутска за окнами вагона появился седой Байкал. Он и в самом деле выглядел седым под свинцовыми тучами. Я достал свой цифровой фотоаппарат и стал снимать озеро через оконное стекло. Но качество снимков было плохим из-за грязи и пыли на стекле, которое не мыли несколько месяцев. Тогда я пошёл в тамбур, в котором был расположен туалет, опустил раму окна и так снимал.

Над байкальской серой водой летали редкие чайки и утки; одинокие рыбаки сидели в лодках с удочками или спиннингами в руках; на пустынных галечных пляжах не было ни души... Лишь в некоторых местах берега можно было увидеть прогуливающих людей, туристов с рюкзаками и рыбаков. Чахлые берёзки, лиственницы и ёлки украшали байкальский пейзаж...

Потом пошли бурятские степи с синими горами на горизонте, появилась Селенга, впадающая в Байкал множеством рукавов и притоков, и поезд стал петлять вдоль реки, постепенно приближаясь к столице Республики Бурятия Улан-Удэ...

Город этот оказался весьма своеобразным. Он не походил ни на один другой город Восточной и Западной России. Скорее всего, он мне напомнил... монгольский Улан-Батор, виденный когда-то в кино, это большой караван-сарай, хаотично застроенный вперемежку частными и многоэтажными домами. Одним словом, бурятская столица меня несколько не впечатлила. Но зато на вокзале в одном из продуктовых магазинчиков продавался свежekoпчёный и солёный омуль – самая знаменитая байкальская рыба. Чтобы не соблазнять себя желанием выпить за седой Байкал и закупить водку омулю, я не стал покупать его, решив отложить это до своего возвращения с Дальнего Востока. Вести же омуля в Приморский край тоже было неприличным, так как вкус тихоокеанской красной рыбы всем хорошо известен, а потому сравнивать омуля с кетой или горбушей просто глупо.

Проснувшийся сосед с верхней полки пошёл похмеляться в соседнее купе, а я, почтавав о приключениях при французском дворе времён Людовика XI и Маргариты Наваррской, принялся смотреть в окно, карауля красивый пейзаж за окном, достойный моей фотокамеры...

К вечеру, когда освещение стало более художественным, облака на небе – более живописными, а лесной пейзаж – более необычным, я принялся за фотосъёмку через открытое окно туалетного тамбура. Возможно, соседи по вагону принимали меня за старого придурка или иностранного шпиона, снимающего стратегические железнодорожные объекты Транссиба. Но я к этому давно привык и не обращал внимания на косые взгляды...

Забайкальские пейзажи были если не великолепны, то уж достоины того, чтобы их снимать. Мимо нашего поезда проплывала суровая горная страна, покрытая лиственничной тайгой вперемежку с тонкими и низкорослыми берёзками. Редкие грунтовые дороги с проезжающими по ним машинами скрашивали суровый бурятский пейзаж. Что же касается человеческого жилья, да и самих людей за окном, то у меня сложилось впечатление, что наш поезд шёл по пустынным и почти диким краям, в которых человека можно встретить, проехав не менее ста километров. А потом опять тайга, лиственницы, горы на горизонте много-много часов подряд...

Наснимавши вволю облака с заходящим солнцем, я поужинал лапшой «Доширак», выпил зелёного чая с вафлями, почитал французский роман и опять погрузился в сон...

Что мне приснилось, я не помнил.

Глубокой ночью мы прибыли в Читу – столицу Забайкальского края. Сквозь сон я видел, как одни пассажиры вышли на этой станции, а на их местах появились другие. В наше купе вошли двое мужчин богатырской наружности и расположились напротив меня...

Когда я рано утром проснулся и пошёл в тамбур, меня ждал большой сюрприз. Посмотрев в открытое окно, я увидел такой необычный утренний пейзаж, что просто рот открыл от удивления! Наш поезд шёл вдоль государственной границы, которая была проложена по берегу неширокой реки. Это была Куэнга. С одной стороны вагонов над нами нависали красные гранитные скалы, а с другой – тянулись ограда с колючей проволокой и неглубокий ров, вырытый вдоль границы. За этим же ровом текла река Шилка, а на другом её берегу был уже Китай. Туман стелился над водой, китайским берегом реки и берёзовым редколесьем... Над горами-сопками всходило солнце... Как зачарованный, я стоял в туалете, смотря через открытое окно на этот необычный пейзаж. Хотел было пойти за фотоаппаратом в купе, но потом передумал, испугавшись того, что меня действительно примут за китайского шпиона, фотографирующего пограничную линию...

Когда настал день и соседи по купе наконец-то проснулись, я стал разглядывать их из-под раскрытой книги. Это были настоящие мордвороты – немногословные и хмурые. Неужели они тоже ехали на Дальний Восток?! Ну и соседи мне попались. Один пьёт беспробудно, двое других вообще не вызывают никакого доверия. Вот это компания!..

И что мне оставалось делать?

Мой сосед из Иркутска продолжал пить и играть в карты с парнями из соседнего купе. Двое мордворотов из Читы постоянно спали. Других попутчиков я плохо помню. Были еще мамы с малолетними

102

детьми, которые бегали по всему вагону или качались, ухватившись за металлические поручни, в проходе. Но детей с мамами было гораздо меньше, чем в поездах, следовавших из Сибири на Чёрное море. Здесь же большая часть пассажиров состояла из крепких молодых парней, не обременённых багажом и детьми. Сначала я никак не мог понять, зачем они едут на Дальний Восток. Может, это вахтовики с Сахалина или Курил? Отдохнули дома, а сейчас возвращаются на свои нефтяные платформы и трубопроводы? Не отдохнуть же они едут?!

И только в самом конце пути, когда мы подъезжали уже к приморскому Уссурийску, из разговора своих попутчиков я узнал, что все они едут за японскими машинами, собираясь их купить на приморских рынках, а потом своим ходом сразу же поехать домой... Их не волновало, что машины эти подержанные и праворульные. Главное, чтобы были дешевле, чем в автосалонах их городов.

С покупателями японских машин мне ещё не раз предстояло встретиться в дальнейшем, но я об этом даже не подозревал. Я по-прежнему стоял у раскрытого окна в тамбуре туалета и щёлкал затвором фотоаппарата. Фотосъёмка проплывающих мимо забайкальских пейзажей оставалась главным моим развлечением в этой дальней дороге, длившейся более четырёх суток. Наш поезд после Читы шёл рядом с Шилкой, петляя, словно гигантская змея, вдоль её извилистого русла. Ведь царь Николай Второй тоже сэкономил деньги на строительстве Транссиба. Вместо того чтобы прокладывать по возможности прямой железнодорожный путь на Дальний Восток и строить для этого многочисленные тоннели и мосты, он дал указание руководителям строительства дороги использовать особенности здешнего рельефа при прокладке магистрали. А рельеф за Байкалом был таков, что представлял собой гигантское плоскогорье из сопок, покрытых лиственничной тайгой. На деле это означало, что единственной возможностью построить в начале XX века железную дорогу на Дальний Восток было прокладывать путь вдоль вьющейся змеей Шилки. Это очень сильно удлинняло весь путь, но было гораздо дешевле, чем спрямлять дорогу ради экономии времени будущим поездам, идущим к Японскому морю. И только в Амурской области, в которой сопки и тайга сменяются равниной, появилась возможность спрямить путь и тем самым значительно сократить по времени движение поездов от одной станции до другой.

Ещё одной особенностью Транссиба в Забайкалье было большое количество колючей проволоки вдоль мостов и станций с охранными вышками. Они остались в этих местах с тех времён, когда Китай из лучшего друга Советского Союза превратился в его злейшего врага. После военного конфликта на

острове Даманчок и реке Уссури на Дальнем Востоке сосредоточили огромную военную группировку, растянутую вдоль всей советско-китайской границы. Руководители СССР страшно боялись войны с бывшим союзником. Ведь он отлично знал все особенности советской военной системы, а потому представлял большую угрозу.

В начале XX века Николай Второй для сокращения железнодорожного сообщения с Владивостоком решил параллельно с Транссибом построить ещё один путь, ведущий из Читы по китайской территории в более удобных географических условиях. Так была построена Восточно-Китайская железная дорога, прошедшая на Дальний Восток через северо-восточные китайские провинции и государство Маньчжурию. В то время это можно было сделать, сыграв на противостоянии двух соседних азиатских стран, нуждавшихся в экономической помощи со стороны России и стран Запада. Но после Второй мировой войны Маньчжурия перестала существовать, так как была поглощена Китаем, а потому китайское руководство попросило СССР (то есть потребовало в мягкой форме) передать всю Восточно-Китайскую железную дорогу их стране. И Хрущёв по глупости своей и широте русской души согласился на это. А когда понял, какую ошибку совершил, было уже поздно. Ему оставалось только потрясать в воздухе кулаками и стучать об трибуну ООН знаменитой своей туфлей. Эта туфля относилась не только к Америке, но и к Китаю, которому дали понять, что хитрит и юлит с Советским Союзом очень опасно. Но Китай продолжал гнуть свою лицемерную линию, готовясь окончательно порвать со своим «старшим братом». Ведь китайцы, как более опытные в тысячелетней своей дипломатии, сразу поняли, что линия советского руководства на развенчание культа Сталина смерти подобна. Так оно и оказалось. «Младший брат» оказался умнее «старшего» и под видом культурной революции стал изгонять всех сторонников нового советского курса со всех руководящих и идеологических постов. И это ему удалось осуществить довольно быстро.

Что касается автомобильных дорог в Забайкалье и Амурской области, то в основном я видел из окна своего вагона, как по пыльной грунтовой дороге проезжают редкие одиночные машины. Даже так называемая федеральная трасса Чита – Хабаровск была хоть и асфальтированной, но всего в две встречных полосы. Местные жители, ехавшие в нашем вагоне, утверждали, что федеральная трасса до сих пор полностью не построена и на ней есть участки, покрытые только гравием. А потому даже президенту страны, когда он приехал в Читу торжественно открывать эту федеральную трассу, показали только небольшой участок дороги, специально подготовленный к его приезду...

После города Белогорска, расположенного вблизи небольшой реки под названием Томь, скромной тёзки нашей красавицы Томи, больших станций с длительными стоянками значительно прибавилось. Поезд уже не останавливался на две-три минуты, чтобы потом снова мчаться вперёд. На таких станциях, как Чернышевск-Забайкальский, Облучье, Ульякам, Ерофей Павлович, Биробиджан, поезд стоял по двадцать-тридцать минут, а потому его пассажиры могли выйти на перрон, чтобы подышать свежим воздухом, закупить продукты в станционных ларьках и пройтись вдоль стоящих вагонов. Ну, а я эти остановки использовал для того, чтобы поснимать привокзальные пейзажи и жанровые фотографии на тему «Станционный зритель».

Что мне приглянулось для фотосъёмки?

Конечно, все памятники советского времени, установленные на станциях. Ведь они были не только и не столько произведениями монументального искусства, сколько яркими символами ушедшей эпохи. В Белогорске это был Владимир Ильич с протянутой в сторону поездов рукой. В Чернышевске-Забайкальском – пламенный демократ и философ-утопист в распахнутом пальто и с очень задумчивым видом. На станции Облучье – опять Ленин, но только маленький и скромно расположенный рядом с вокзалом в небольшом скверике. А вот на станции со звучным названием Ерофей Павлович знаменитого казака и первопроходца Дальнего Востока Хабарова почему-то не оказалось. Вместо него у вокзала были установлены две стилизованные на современный лад ладьи, на которых казаки Хабарова плыли по Амуру в поисках пути до Тихого океана. На фоне красивого вечернего неба с заходящим солнцем эти ладьи смотрелись весьма эффектно, и я с азартом принялся фотографировать их в разных ракурсах и с разных сторон.

Что ещё можно сказать об увиденных станциях Забайкальской железной дороги? Нет, они не походили на станцию из красивого фильма «Безымянная звезда», снятого сорок лет назад Михаилом Козаковым. На них не сбегались все жители пристанционных посёлков, чтобы посмотреть на пассажиров проходящих мимо поездов. Лишь флегматичные коровы, одинокие бабы, торгующие ягодой и овощами со своего огорода, нищие попрошайки да подростки на великах с мопедами встречали изнурённых жарой и духотой пассажиров. Такое было ощущение, что местным жителям глубоко наплевать на то, кто ехал в проходящих поездах на Дальний Восток, а кто возвращался оттуда... Тем более что вид у пассажиров с остановившегося поезда был отнюдь не аристократический. Скорее наоборот, почти маргинальный. Мужчины – с голыми животами, в одних шортах-трусах; женщины – в таких же шортах и майках с иностранными надписями

на груди; дети – в одних трусах или плавках... Какая там столичная аристократия!.. Какая ещё романтическая любовь!.. Какие такие наряды от парижских домов моды!.. Это же вам Россия, а не Европа!..

Одним словом, снимать на забайкальских станциях было почти нечего. Возможно, я не такой уж большой фотограф, который даже в туалет ходит только с фотокамерой. Конечно, можно и туалеты станционные снимать так, что они станут настоящими фотокартинками, но у меня, сколько я ни снимал эти самые станционные туалеты, ничего интересно-го из этого не вышло.

Лучше всего у меня получались на снимках голодные собаки, которые на каждой станции обязательно встречали останавливающеися поезда. Нет, их не интересовали пассажиры с фирменного поезда Москва – Пекин. Они не сгорали от любопытства, разглядывая наряды дам бальзаковского возраста, вышедших подышать на перрон вокзала. Они не обращали никакого внимания на сладкие парочки влюблённых, целующихся у всех на виду. Они были голодные, а потому с вожделием смотрели на пассажиров с мороженым в руках. Да так жалобно и пронзительно-умно, что у большинства пассажиров их взгляд вызывал умильные слёзы и пробуждал уснувшую в поезде совесть. Но я к таким пассажирам не относился, а потому все собаки обходили меня стороной...

Так пролетело четверо суток.

К вечеру четвёртого дня показался великий, могучий и, как оказалось в последствии, ужасный батюшка-Амур.

Он действительно был широким, но не настолько, как наша Обь в её северном устье. По нему плыли грузовые баржи, а по мосту мимо нас проносились составы, шедшие порожняком из Находки и Владивостока...

Хабаровский вокзал был красив своей старинной и современной евроотделкой. Ради любопытства я вышел с фотоаппаратом на привокзальную площадь. К удивлению, она мне напомнила такую же площадь в Кемерове. На ней стояли такие же стандартные девятиэтажки советского времени, а вокруг них были расположены магазины и магазинчики с большими рекламными баннерами. Площадь была полна народа...

Сам же город я почти и не увидел.

Как-то так получилось, что после стоянки в Хабаровске наш поезд очень быстро миновал этот дальневосточный город в обрамлении светящихся на тёмном небе заводских труб. Я так и не увидел его красивые улицы и площади, его памятники и парки, его горожан, в конце концов...

Впереди меня ждал Владивосток.

Я заранее приготовился ко встрече с долгожданным городом на берегу бухты Золотой Рог. За-

105

рядил аккумулятор фотоаппарата, сложил в рюкзак вещи и рано лёг спать, решив встретить восход солнца вместе с Приморским краем. За четыре дня путешествия по Транссибу я уже приспособился к смене часовых поясов по пути следования поезда. Разница во времени между Владивостоком и Кемерово в четыре часа была для меня несущественной. Я мысленно уже стоял на берегу Японского моря и смотрел на проплывающие мимо меня большие корабли. Я видел недавно построенный Золотой мост, связавший Владивосток с островом Русский. Я уже вдыхал полной грудью крепкий солёный воздух, насыщенный ароматом морских водорослей и лесов, покрывающих приморские сопки. Я... незаметно для себя заснул...

...И когда внезапно проснулся от толчка останавливающегося поезда, тут же бросился к окну, пытаюсь разглядеть в утренних сумерках название железнодорожной станции. Слава Богу, это был не Владивосток, а какой-то маленький полустанок, в котором поезд только замедлил ход и даже не остановился. Я схватил фотоаппарат и побежал к окну тамбура, приготовившись фотографировать начинавшееся приморское утро. Наконец поезд снова набрал ход, и я стал снимать, щёлкая затвором камеры со скоростью заправского репортёра...

Пейзаж за окном действительно был необычным. На горизонте расстились низкие горы-сопки, окрашенные в тёмно-синий цвет, а перед ними проплывала равнина с редкими деревьями и кустарником. Деревья были похожи и одновременно не похожи на наши сибирские берёзы. Ствол и листья у них были такими же, но росли они не раскидистой кроной, а... зонтиками, словно в африканской саванне. Столь необычных берёз я никогда ещё не видел! Впечатление от них было таким, будто мы подъезжали не к российскому Владивостоку, а к южноафриканскому Кейптауну...

Наконец над далёкими сопками стал розоветь небосвод, и я приготовился к съёмке восходящего солнца. Но прошло ещё некоторое время, прежде

чем из-за гор появился краешек красного диска. И тут уж фотокамера моя стала снимать без остановок... Я не замечал ни проезжавших мимо грузовых составов, ни мелькавших станционных строений, ни столбов линий электропередачи... **Я снимал восход солнца над всей Россией!**

Потом появился Уссурийск, и мои попутчики-мордовороты, сменив шорты и майки на грязные и мятые штаны и чёрные ветровки, пошли на выход из вагона. Сосед-иркутянин преспокойно продолжал спать на верхней полке. Я же присел на своём месте к окну и стал смотреть на город. Вернее, на отдельные дома, высившиеся в разных местах среди деревьев и кустарников. Уссурийск меня явно не впечатлил. Быть может, он остался где-то в стороне от станции, а потому я и не мог его толком увидеть?..

Через час показались пригороды Владивостока.

Наш поезд шёл вдоль Амурского залива, и мимо проплывал прибрежный морской пейзаж. Море было отнюдь не таким жизнерадостным и ярким, как Чёрное. Мелкие серые волны лизали песчаный берег, на котором не было ни души. Лишь при подходе к самому городу на береговых пляжах показались домики баз отдыха и дачные коттеджи. Появились рыбаки с удочками в руках. Они ловили рыбу с берега или с резиновых лодок. Потом я увидел высотные дома, построенные у подножия сопки или прямо на них. Затем появились старые кирпичные здания начала XX века, тянувшиеся почти до самого вокзала. Наконец мы прибыли в столицу Приморского края.

Я спросил иркутянина, куда он пойдёт с вокзала. Тот ответил, что поедет прямо на таможду для покупки машины, а потом своим ходом сразу же домой. Мне стало ясно по такому ответу, что путь этот иркутянину хорошо известен. Видно, он приезжал за машинами во Владик не в первый раз. Даже не попрощавшись со мной, иркутянин скрылся в толпе встречающих и пассажиров.

Я тоже направился к зданию вокзала с рюкзаком за спиной и большой дорожной сумкой в руках...

105

