



# Сахалин

Часть первая.

АЛЕКСАНДР ПОПОВ, ФОТОГРАФ

На Сахалин я отправился после поездки в Хабаровск и Владивосток. Поскольку основным результатом моих поездок является получение интересных фотографий, а это требует поиска необходимых точек для съёмки, ожидания благоприятного освещения, то покупать какие-либо туры (с экскурсоводом, автобусом) бессмысленно. Поэтому путешествую я один, и приходится самому для себя становиться экскурсоводом: выбирать интересные объекты, узнавать их особенности, способы проезда и прочее.

С Сахалином в этом смысле были проблемы: ни путешественника, ни каких-либо других книг («Остров Сахалин» А.П. Чехова — не в счёт) найти в книжных магазинах не удалось. Смог лишь купить карту острова в масштабе 1:500 000, что для пеших походов — вариант далеко не лучший. Пришлось погрузиться в Интернет, и вот что удалось выяснить.

В одном из отчётов речь шла о поездке на север острова на автомашине вдоль красивого западного берега. Ещё в трёх — о пеших походах к мы-

самого большого острова страны. Интересна история его возникновения и развития. Вкратце она такова.

В 1882 году на тракте, связывающем Корсаков с северными районами Сахалина, было основано поселение, жителями которого стали ссыльно-каторжные, высланные туда для «домообзаводства». Наличие плодородных земель, богатых лугов и строительного леса способствовало быстрому росту поселения, получившего наименование Владимировка. И уже в 1897 году во Вла-



Вид на город Южно-Сахалинск.

тивным центром Южного Сахалина.

Разработанный план города имел чёткую прямоугольную структуру, с расположением улиц вдоль железной дороги и перпендикулярно к ней. Жилой фонд состоял в основном из лёгких одноэтажных построек, с внутренними перегородками из фанеры и картона, и часто — с земляными полами.

Когда в августе 1945 года в город вошли советские войска, деревянные дома горели. Дома, которые качались при ударе ногой, без кирпичных печей, оказались совершенно непригодны для наших людей, и началось строительство устойчивых к землетрясениям каменных жилых зданий, а прямоугольная планировка улиц сохранилась до настоящего времени. В июне 1946 года город был переименован в Южно-Сахалинск.

У меня есть традиция: когда оказываюсь в городе впервые, стараюсь, если есть такая возможность, подняться на самую высокую точку, чтобы осмотреть город сверху. В Южно-Сахалинске такое место есть, там находится горнолыжный комплекс «Горный воздух». Но попасть туда с первого раза не удалось — оказалось, что доро-

На второй день решил таки воспользоваться подъёмником. С промежуточной станции канатной дороги открывается прекрасный вид на город. Отчётливо видна прямоугольная структура кварталов, выстроившихся параллельно железной дороге.

А вот что касается использования подъёмника по его основному назначению — подъёму горнолыжников к началу трассы, местные жители рассказывают, что в разгар горнолыжного сезона в очереди на подъёмник можно стоять от 40 минут до часа. Правда, совсем недавно принято решение о строительстве современной горнолыжной базы — с четырьмя трассами длиной по 2700 метров каждая и четырьмя подъёмниками.

В городе сильное впечатление производит краеведческий музей, у которого довольно любопытная история. Построенное японцами в 1937 году здание (архитектор Ёсио Кайдзюки) изначально было предназначено для размещения в нём музейных коллекций — по этнографии коренных жителей Южного Сахалина, по палеонтологии, зоологии и др. После освобождения Южного Сахалина в здании был открыт Областной краеведческий музей. Здесь оставалась часть японских коллекций, и до репатриации японских граждан японские и советские музейщики работали вместе.

Понравилась экспозиция музея, мне она показалась более интересной, чем в краеведческом музее Хабаровска. Перед музеем — фрагмент японской школы, старинные боевые орудия, японский танк. И, конечно, сакура.

Несколько достопримечательностей города посвящены А.П. Чехову. Есть музей, полное название которого «Южно-Сахалинский литературно-художественный музей книги А.П. Чехова «Остров Сахалин». В музее находятся издания

книги на многих языках, современные книги о Сахалине, личные вещи писателя.

Установленный в городе памятник Чехову первоначально был предложен для участия в конкурсе на лучший проект памятника писателю в Москве, однако так и не был уста-



Краеведческий музей.

су Крильон (крайняя юго-западная оконечность острова). Это были многодневные походы с рюкзаками, заполненными палаткой, едой, другими вещами. Наконец, поход туристов местного клуба к маяку Анива — вначале, из Корсакова, на внедорожниках, а затем — на моторных лодках, которые они везли с собой. Все эти варианты перемещения для меня были нереализуемы, и я остановился на трёх пунктах (кроме Южно-Сахалинска, где я забронировал жильё): Холмск, Корсаков и расположенный неподалеку от него завод СПГ (по сжижению добываемого на сахалинском шельфе природного газа) и участок построенной японцами железной дороги Холмск — Южно-Сахалинск (точнее — того, что от неё осталось). По этим трём пунктам информации было достаточно, и места эти вполне доступны. Что касается других возможных маршрутов, то с ними предстояло разобраться уже на месте.

## Владимировка — Тойохара — Южно-Сахалинск

Областной центр Южно-Сахалинск — первый по размерам и численности населения город

Владимировке было 150 жилых и хозяйственных построек (административным центром Сахалина в ту пору был Александровск).

В 1905 году по результатам Русско-японской войны был подписан мирный договор, по которому часть Сахалина южнее 50-й широты отошла Япо-



Японский паровоз D51.

нии. В 1906 году японцы построили железную дорогу из Корсакова во Владимировку, а в 1908 году переименовали её в Тойохару, что означает «Долина плодородия». С этого момента город стал администра-

га, которую я выбрал, идёт не в нужную мне сторону, а вокруг горы. Впрочем, прогулка не разочаровала: прекрасные виды окрестных гор, источники родниковой воды, начавший желтеть папоротник вдоль дороги.



Чеховские персонажи.

новлен. Через некоторое время памятник был востребован на Сахалине и, проделав тот же путь, что и А.П. Чехов, оказался в Южно-Сахалинске. А в одном из скверов города установлены выполненные в бронзе персонажи его произведений.

Есть в городе музей, аналогов которому нет не только в России, но, возможно, и в мире. Это музей железнодорожной техники Сахалинской железной дороги. Его уникальность состоит в том, что вся представленная техника использовалась на узкоколейной дороге, отличной от других железных дорог страны. В музее, в частности, можно увидеть вагон дизель-поезда, курсировавшего по дороге Южно-Сахалинск — Холмск, японский паровоз модели D51, другие японские и отечественные транспортные средства. Сюда приходит много японских туристов, чьи родственники когда-то жили на Южном Сахалине.

(Продолжение следует)

Фото автора