ДОРОГА ЖИЗНИ

Практические уроки географии и демографии

от русской дороги и японского «сурфа»

Российским расстояниям соразмерны самолётные, если не космические скорости. Правда, самолёт, прекрасный как средство быстрого перемещения на большие дистанции, практически бесполезен в качестве средства познания страны. Здесь он проигрывает такому транспорту, как ноги.

Однако пешком Россию обойти трудно. Остаётся автомобиль – вот чем можно ощутить гигантское тело нашей страны физически.

Речь, понятно, идёт лишь о тех местах, где проложены дороги. А их не так много, как кажется городским людям. Для остальных территорий остаются всё-таки ноги, вездеходы, снегоходы и вертолёты.

Так думали мы с товарищем, перегоняя две японские праворульные машины из Владивостока в Красноярск.

Владивосток – Хабаровск: первые 760 км

Под ногой – упругая педаль газа заслуженного боевого «сурфа» в сто восемьдесят пятом кузове. Руки – на руле, направление – строго на север.

На дороге – мельканье номеров 27 и 28: это приамурцы едут в Приморье отдыхать или возвращаются домой.

В решётку радиатора гроздьями набиваются крупные мясистые чёрные бабочки, которых здесь называют без разбора «махаонами».

Дорога – так себе. «Антисонный» асфальт трассы М-60 «Уссури» пёстр и неровен. Покрыт жирными зигзагообразными росчерками тормозных следов, усеян обрывками грузовых покрышек с торчащими проволочками корда. То и дело – участки ремонта: грунтовка, перегретая пыль. Вдоль дороги продают увесистые спасские арбузы – местная гордость. От жары, особенно после овердрайвово-адреналиновых обгонов, когда пробивает пот, спасает кондишка.

С первыми сотнями километров отвыкаешь от городского мельтешения и входишь в ритм трассы, где и машина, и сама дорога ведут себя по-другому, нежели в городе. Нога прирастает к педали – уже непонятно, где кончаешься ты и начинается машина.

Где-то под Дальнереченском телефон впервые ловит через близкую границу сеть China Unicom. От Китая нас отделяет здесь только река Уссури, как раз в этих местах в 1969-м случились кровавые «даманские события».

Но вот радиоприёмник напрочь утихает, и слышен только ровный хрипловатый баритон бензинового сердца «сурфа». Скоро – «Хабара», с ударением на последний слог.

Хабаровск – Чита: ещё 2100

Едем по грандиозному мосту через Амур. Хабаровск, где мы ночевали, пройден.

В окрестностях Биробиджана магнитола напрочь отказывается ловить любое радио, кроме китайского – «Джунго-FM», что ли. Еду под бодрые пекинские гимны.

Ещё вчера был суетливый город, всеобщее мелькание и мельтешение, – а сегодня как будто провал: никого нет. Цивилизация закончилась. Она на Дальнем Востоке существует малыми островками: Владивосток, Хабаровск… И – снова пустыня, огромные просторы, которые в наших краях принято измерять европейскими странами, какими-нибудь Португалиями или Бельгиями. Мы словно вышли в открытый космос, покинув знакомую околоземную орбиту, изобилующую спутниками, ракетами и космонавтами.

Под покрышками – трасса «Амур», связывающая Хабаровск и Читу. Ещё недавно – самый глухой и гиблый участок, пользовавшийся у автоперегонщиков дурной славой. Сколько здесь оставили разорванных в лоскуты покрышек, разбитых машин, а то и потерянных жизней – не счесть. Трасса была слабо приспособлена для движения. На ней легко можно было заблудиться, заправок не хватало, бензин был палёный, и к тому же сновали туда-сюда суровые разводбригады с лозунгом: «У нас дороги платные!» Многие «перегоны» брали с собой стволы – травматические, охотничьи, какие были. Или же друга-силовика в форме и опять же со стволом.

Потом началась – с большой помпой – реконструкция этой трассы. Путин торжественно открывал (кажется, даже не раз) новую дорогу между Хабаровском и Читой и лихо проехался по ней на канареечного цвета «Калине», когда хорошего асфальта здесь было ещё совсем чуть-чуть. Мы все тогда мы смеялись над показушностью. Кое-кто даже предполагал, что на деле никакой дороги вообще не стро-
ится – лишь одна фикция. Смех над властью – дело приятное и обычное, но теперь могу ответственно заявить: обновлённая дорога между Хабаровском и Читой – пожалуй, лучший участок всей зауральской России.

Дорога здесь неширокая – по одной полосе в каждом направлении, зато сделана по уму: леера, разметка, знаки, указатели… Не заблудишься, навигаторы не нужны. Всё – в асфальте, и только дикие пейзажи вокруг диссонируют с этой образцово-показательной трассой, напоминающей европейские автобаны.

Трасса похожа на взлётную полосу. Она теряется за горизонтом, неслышной лентой убегает под капот. Ровная, прямая, позволяет без напряжения держать 140–160 км/час и даже больше. По-2 – знаменитые фронтовые трудяги-«кукурузники», ночные бомбардировщики – летали тише (до 150). А кто-то ещё говорил, что «сурф» с 2,7-литровым мотором «не едет»; едет ещё как. Не морщась, глотает русские километры и русский же бензин любого качества.

Да, трасса то и дело «плывет», проваливается, вспучивается – то ли из-за просчётов, то ли из-за неизбежных «распилов», то ли в силу самих особенностей рельефа и климата (здесь ведь уже вечная мерзлота). Но её постоянно ремонтируют, кладя в забайкальские пустыни все новые тонны дымящегося асфальта, а каждый неровный участок снабжают особым знаком. На обочинах даже стоят бочки для мусора –
вот она где, настоящая Европа. И по всей трассе – отличная телефонная связь (а вот в Чите и в Улан-Удэ мой телефон, подключённый к одному из федеральных операторов «большой тройки», вдруг наглухо замолчал).

Констатирую: теперь Дальний Восток накрепко привязан к туловищу России не только Транссибом, но и отличной, без дураков, автодорогой. Две тысячи сто километров между Хабаровском и Читой – лучшая дорога, которую я видел. Да, вероятно, в Японии или США дороги не хуже. Но только там они не проложены по необжитым местам, где в буквальном смысле «кругом пятьсот», как пел Высоцкий; по такой вот глуши, где нет ни людей, ни других дорог, а есть только тайга и вечная мерзлота.

Здесь это не просто «ещё одна дорога» – единственная дорога жизни, хрупкий хребет, кровеносная артерия.

Худший участок превращён в лучший. Но такими, как трасса «Амур», должны быть все дороги. В самой большой стране мира «приоритетным нацпроектом» следует делать именно дороги, и ещё –
свободу передвижения вплоть до развития пассажирского морского и речного судоходства и дотаций на внутренние авиарейсы, особенно в тех краях, где особенной альтернативы вертолёту или небольшому самолёту нет. Мы должны иметь возможность просто и недорого перемещаться в пределах России (заграница – это уже всё-таки роскошь), чтобы ощущать страну, в которой живём, не только умозрительно, а всеми органами чувств сразу: видеть её, слышать, осязать…

Дорога – национальная идея России и важная составляющая нашей коллективной ДНК. Русская дорога – текст, до которого далеко западным легкомысленным «травелогам». Русские травелоги – это Радищев, душа которого «страданиями человечества уязвлена стала», едва он отъехал от столицы, и отчаянно стремившийся на каторжный Сахалин и на русско-японскую войну Чехов.

Даже если взять легкомысленную подмосковную электричку – и то выйдет экзистенциальный кошмар ерофеевских «Петушков».

\* \* \*

Амурская область. Ряды ЛЭП, уходящих за горизонт – наверное, в Китай. Отсюда гонят на экспорт электричество, причём китайцам его продают по меньшей цене, чем жителям самой Амурской области. Вот настоящая «жёлтая опасность»: она не в Пекине – в Москве. А та «жёлтая опасность», о которой мы привыкли слышать от столичных аналитиков, – всего лишь миф.

В тайге – лиственницы: примета более северной, сибирской природы. В лесу – ковёр из поспевающей брусники. Можно остановиться, прогуляться, собрать горсть ягод и положить их в рот.

Раньше на сопках ставили кресты, храмы, пикеты, маяки… Теперь «господствующие высоты» сплошь заняты ретрансляторами сотовой связи. Наверное, это нормально. Вот только ушёл навсегда Большой Стиль других времён, и это немного печально.

На ветровом стекле – разноцветные шлепки насекомых самоубийц. Такими же чёрно-жёлто-красными узорами густо покрываются бампер, решётка радиатора, скос капота…

Обгоны – стремительные и рискованные, как лобовые атаки. Иногда дальнобойщики подмаргивают правым поворотником, когда можно обгонять, и левым, когда обгонять опасно, – старая школа водительского общения и дорожной этики. Когда-то это был настоящий невербальный язык.

…Фура с цистерной лежит на склоне. Водитель жив. Говорит, что ночью заснул и улетел с трассы, своротив леера. Ждёт помощи. Оставили ему воды.

Заправка. Глухой забор, из-под него торчит морда собаки. На заборе – корявая надпись на листке: «ДТ» и телефон.

\* \* \*

Ночуем где-то за Шимановском, заметив заезжку – современную «яму» или «станок», где можно заправиться, поесть, переночевать, попросить помощи, отдохнуть.

Заезжка не спит даже ночью – шуршит шинами, тарахтит дизелями, мигает электрическим светом, переговаривается вполголоса. Она – как маяк. Или как погранзастава.

Знакомимся с Женей – водителем автовоза из Тольятти. Он везёт в столицу российского автопрома японские праворукие тачки.

Золотой век правого руля и большого перегона вместе с 90-ми и незрелыми «нулевыми» остался позади, но хоронить всю эту зауральскую субкультуру, право слово, рано. На трассе по-прежнему встречается множество «перегонов». Одни по старинке везут по две машины на сцепке, причем «морда» задней машины защищена от камней и насекомых фанерой, а «морда» передней обклеена особой бумагой. Другие перевозят японский секонд-хенд в автовозах. Неред-
ко везут даже откровенно старые машины. Автоматически отмечаю: вот «ипсум» первого поколения, вот «краун» какого-то лохматого года – видимо, под заказ, «под полную пошлину», не «распилом». Красавец «марк» в 90-м кузове, шильдик «tourer V» на багажнике –
тут всё понятно, это турбовый, есть фанаты именно таких машин, пусть им уже 20 лет.

На восток автовозы чаще идут пустыми – за новой партией драгоценного праворульного металла.

В крупных дальневосточных городах (относительно, конечно, ибо по-настоящему крупных городов здесь нет, 600-тысячный Владивосток – первый по численности живущих на Дальнем Востоке), где немало состоятельных и следящих за «трендами» людей, становится всё больше новых леворульных машин. Это относится и к Владивостоку, и к Хабаровску… Зато консервативная сельская глубинка, когда-то упрямо не спешившая отказываться от ветхих «жигулей», сегодня не спешит расставаться с правым рулём и бережёт свои потрёпанные, залатанные «короллки» и «литайсы», как раскольники – старую веру.

Ни европейские иномарки на Западе, ни японские тачки в самой Японии не стали для их владельцев тем, чем они стали здесь для нас. Там они были всего лишь средством передвижения – здесь стали важной частью зауральского российского мира, прочно вросли в суровый таёжно-урбанистический пейзаж, где маньчжурские сопки подпирают серые «гостинки». Они формировали в последнюю четверть века самих нас, дальневосточников, – нашу эстетику и психологию. Поэтому «наезды» на правый руль со стороны столицы воспринимаются нами как покушение на нашу идентичность, как религиозные гонения. Мы не делаем этих машин – но мы создаём им добавленную культурную стоимость, обогащая и сами машины, и наши ландшафты новыми смыслами.

Так, как чувствуем эти машины мы, их не почувствует ни москвич, ни японец. Наша оптика создана нашей историей и нашими пространствами, поэтому она не может и не должна быть всеобщей.

Это не означает, что японец или москвич не смогут нас понять. Понять можно – если только хотеть понять.

…Повсюду – до боли родные лица японских машин, разве что меняются вместе с климатическими и часовыми поясами их номера – с 25 на 27, потом на 28, 14, 75, 03, 38… Везде – те же простоватые «адэшки», прокачанные «марки», разрисованные «легаси»… Эстетские капоты японских легковушек торчат прямо из тайги – на них расставлены на продажу банки с мёдом. Они давно обрусели, стали своими на пространствах Зауралья (как когда-то стали своими мы, придя в Сибирь из той, корневой России), они здесь – всерьёз и надолго. Они сшивают легкомысленно разорванные нами пространства России, как японские военнопленные, помогавшие отстраивать разрушенную страну после войны. «Тойоты» и «ниссаны» – новые легионеры, работающие не против Российского государства, как может показаться, а на государство, подобно Берингам, Беллинсгаузенам и прочим шведам. Такова диалектика правого руля и диалектика большой страны, обращающей себе на пользу всё – от бунтов до войн.

\* \* \*

Утром на всякий случай проверяю уровень масла, хотя в его жоре «сурф» не замечен. Машина в таких местах воспринимается не как средство комфортной доставки себя на работу или куда-то ещё. Это и «конь», и дом, и – порой – сама жизнь. Здесь вообще иначе ценишь простые вещи – кружку чая, нож, канистру бензина…

Невер: отворот на Тынду и Якутск. Эта дорога идёт на север, а потом на восток – на Магадан.

Большая «заезжка» – тут и АЗС, и СТО, и даже детская площадка. Весёлые местные кавказцы на сотом «марке» газуют на месте, проворачивая колёса. Резина оставляет на асфальте жирные чёрные следы.

Посёлок Ерофей Павлович. Наряд ДПС из трёх человек стоит у обочины и лениво помахивает палочками, как коровы, отмахивающиеся от оводов хвостами. Вагон, стоящий у кого-то прямо в огороде. Строящийся храм – причём строят его китайцы. И не потому, что дёшево.

– Китайцы уже давно – не дешёвая рабочая сила. Они теперь ценятся куда выше узбеков и даже корейцев, – говорит нам настоятель.

С заправками не везде так хорошо, как с асфальтом. Самый глухой участок – граница Амурской области и Забайкальского края: Сковородино, Амазар, Могоча («Бог создал Сочи, а черт – Могочу»)… В этом самом Ерофее решаем на всякий случай залиться «под жвак» на сомнительной заправке с допотопными колонками. «Сурф» безропотно переваривает здешний 92-й, а вот вторая машина – сотый Land Cruiser – тут же выдает «чек энджин». Видимо, накрылся лямбда-зонд, на палёном бензине это обычное дело.

Самый дорогой бензин оказался в Забайкальском крае, тогда как дальше, в соседней Бурятии, – рублей на пять с литра дешевле. Чем дальше на запад – тем ниже цены на топливо, да и на жизнь в целом.

А пока пересекаем границу между Дальним Востоком и Сибирью. Амурская область позади, под покрышками – уже Забайкальский край. Безжизненные пространства вскоре заканчиваются, появляются признаки спокойной размеренной жизни в виде коров на дорогах, например. Неторопливых местных жителей то и дело обгоняют стремительные «перегоны», не ездящие медленнее 150. Дальнобойщики, отпускники со скарбом на крышах, чьи машины напоминают цыганские кибитки, хипповатые автостоперы, байкеры, магаданцы, сибиряки, уральцы, даже иностранцы…

Очередная ночёвка – в районе Сбеги, под крики изюбря с одной стороны и сдержанный шум трассы – с другой.

Дорога – по-прежнему прекрасная, но в этом её коварство. Здесь я понял, как люди засыпают за рулём: от многочасовой плавной монотонности начинают слипаться глаза и выключаться мозг. Раньше не понимал, как это бывает. Казалось, дорога не даёт уснуть, взбадривает.

Вдоль всей дороги – венки на обочинах. Им не повезло – а нам пока везёт, постучим по дереву.

Время за рулём проносится, как фура по встречной. Можно даже не есть до вечера – как-то не до того. В день, проверено опытным путём, спокойно проезжается по 1000 км, можно и больше, но мы же не особенно спешим.

Мы как будто в какой-то сказочной стране, если судить по названиям: магическим, чарующим, русским и одновременно нерусским. Они словно залетели сюда из других историй и географий – кавказской, французской, японской, греческой? Большие реки – Бурея и Зея. Маленькие речки – Уркан и Урка. Аур (место с аурой?), Икура (так японцы называют красную икру, позаимствовав это слово у нас), Лондоко (то ли лондонское, то ли французское), Кульдур (там, кажется, добывают породу «брусит»), Архара (от архаров или архаровцев?). Лагар-Аул. Белогорск и Свободный – отсюда родом артист Валерий Приёмыхов, учившийся во Владивостоке. Аксёново-Зиловское – кто-то считал, что фамилию «Зилов» байкалец Вампилов выдумал, а он просто взял её из окружающей действительности, подобрал подходящую для героя своей «Утиной охоты». Углегорск – тут строят космодром «Восточный». Селёдочный Селеткан, сивые Сиваки, ушуистско-шаманский Ушумун, разухабистые Магдагачи, Нюкжа, Невер (неверие?), тарахтящая Тахтамыгда, Улятка-улитка, Ерофей Павлович (действительно, почему бы посёлкам не иметь отчеств), amazing[[1]](#footnote-1) Амазар, Сбега (туда сбегали, должно быть, староверы?), угрюмый Урюм, джеклондоновская Джелонда, Жирекен, Новый Олов, Шилка и Нерчинск из песни, Урульга, Итака… Откуда здесь Итака? Да из «Одиссеи», конечно, только тут это не старик Гомер, а старый Хонда-сан со своим Honda Odyssey…

Вы бывали в Таиланде или, может быть, ездили на арендованном автомобиле по Европе? Вы не были в России. Такой дороги, как здесь, больше нет нигде.

Чита – Иркутск – Красноярск: и ещё 2150 км

Покидаем Читу. Старые деревянные дома, на одном написано, что в нём жил Фрунзе. Огромное здание бывшего правительства Дальневосточной республики (столица этого фантомного буферного государства, существовавшего в 1920–1922 гг., кочевала из Верхнеудинска, ныне Улан-Удэ, в Читу). Степи, горы, русские и бурятские лица. Ленточки на деревьях – здесь край буддистов. Лаконичное объявление в степи: «Юрты». Грандиозная гора Спящий Лев, широкие плёсы Селенги. Улан-Удэ: салон «Бурят Моторс», Богатырский мост, машина с монгольским номером… Объявление на обочине: «Японский мотор в ваш УАЗ, ВАЗ, ГАЗель». Эти места – тоже владения нашей праворульной империи, столица которой – Владивосток.

Трасса «Байкал», идущая от Читы к Улан-Удэ и далее к Иркутску, хуже качеством, чем «Амур». Асфальт напоминает стиральную доску. Качество покрытия даже хуже, чем на трассе «Уссури» между Владивостоком и Хабаровском, которую никак не доведут до ума.

После Улан-Удэ дорога становится получше, но и оживленнее – толком не разгонишься.

На границе Иркутской области, у стелы с бабром (фирменный иркутский зверь, фантастический гибрид, родившийся от реального тигра и бюрократической неразберихи и потому напоминающий одновременно бобра и булгаковского кота Бегемота с соболем в зубах), телефон мой, молчавший с Читы, наконец ожил.

В стороне грохочет Транссиб. Глаз выхватывает знакомые каждому тихоокеанцу контейнеры FESCO и Hyundai.

Километровый столб с цифрами 5360 – расстояние от Москвы. Вот она, настоящая Центральная Россия – в математическом, географическом, а может, и ещё каком-то смысле. В самом деле, если Сахалин – это Дальний Восток, то Москву справедливо отнести к Дальнему Западу.

Какое-то время трасса идёт вдоль Байкала, прямо по берегу, параллельно железной дороге. Вдали видны трубы остановленного целлюлозно-бумажного комбината – того самого, скандального.

В Култуке, как полагается, покупаем омуля – копчёного и слабосолёного. Последний, на мой вкус, лучше всего (прости меня, родная морская тихоокеанская рыба!).

Огибаем Байкал, промахиваем Иркутск.

Промелькивает в окне Кутулик – родина Вампилова: разбросанный одноэтажный посёлок, широко растянувшийся вдоль трассы слева.

Ночью добираемся до Нижнеудинска.

А на следующий день были Канск и наконец – Красноярск. Добрались. На одометре прибавилось пять с лишним тысяч километров. Пожелание «ни жезла, ни гвоздя» сбылось.

\* \* \*

Расстояния, видится мне, относительны. Или же сибирский и дальневосточный километр имеют иную длину, нежели европейский. «Аршином общим не измерить».

Для условного москвича и Новосибирск, и Владивосток – где-то «там», за Уралом, вроде бы почти рядом. На деле «Нск», как ни странно, ближе к Москве, чем к «Владу» – и по километражу, и по часовым поясам: со столицей разница – три часа, с Приморьем – четыре.

Но этот наш условный москвич на самом деле прав, потому что дело не в географическом расстоянии, а в ментальном. Сибирь и Дальний Восток – это фантастически огромное, слабозаселённое, почти бездорожное пространство – цельно, едино, накрепко сцементировано, причём не очень понятно чем. Его люди и города непостижимо схожи между собой. Все мы, «восточные русские», – одной крови. Мы, дальневосточники, в Сибири можем бывать реже, чем в той же Москве или, скажем, в Пекине, а родственники у нас могут быть вообще на Украине, – но в любой точке Зауралья мы поймём друг друга с полуслова, как не поймут нас жители столиц. Вот главное открытие, которое я делаю всякий раз, попадая в какой-нибудь наш город (то есть по эту, восточную сторону Урала; другие для меня – потусторонние). Тут ты – дома, среди своих. Ты и в Москве среди своих, но Москва всё-таки – другой мир, а может, другое измерение. А здесь – дом. Петропавловск-Камчатский, Магадан, Южно-Сахалинск, Владивосток, Хабаровск, Благовещенск, Чита, Иркутск, Красноярск, Новосибирск… Как всё это правильнее определить – «Большая Сибирь»? «Русское Зауралье»? Я ещё не был в Томске, Омске и Кемерове, но не сомневаюсь, что и там – точно так же. А вот дальше на Запад – чуть по-другому. По ту сторону Урала у соотечественников неуловимо меняются взгляд, мимика, манера речи. Условная граница между Европой и Азией когда-то была проведена по «Камню» вовсе не случайно.

Только не надо извлекать из моих летучих, трудноуловимых, но чётких ощущений далеко идущих выводов о «дальневосточном сепаратизме». Это такой же миф, как «жёлтая угроза». Все мы в России куда более схожи между собой, чем схожи между собой немцы с разных краёв Германии или тем более китайцы из разных пределов Поднебесной.

И всё-таки между нами есть отличия. Неясные, неформулируемые, но безошибочно фиксируемые каким-то шестым или седьмым органом чувств.

\* \* \*

…Проехав эти пять тысяч километров, думаю вот что: Россия – не Красная площадь и не красная икра.

Россия – это огромное пустое пространство, на котором кое-где мерцают редкие огоньки человеческих поселений. Связаны эти островки между собой лишь тонкой ниточкой дороги, узким фарватером жизни, от которого нельзя сделать шаг ни вправо, ни влево.

И это ещё – юг (по нашим меркам; по мировым – едва ли не Заполярье), относительно развитый и местами даже довольно плотно заселённый.

Дальше, на необъятном русском Севере, и этого нет. Вообще ничего нет. Одна география – почти без демографии, где численность живущих не превышает статистической погрешности: то ли есть они, то ли нет их вовсе… И всё равно ты чувствуешь всю эту территорию. Причём чувствуешь её именно как свою, не знаю уж каким органом.

Рукотворный хребет России – стальной Транссиб, продублированный для прочности асфальтовой лентой. С Уралом или, скорее, с Енисеем эта сдвоенная дорога образует тот самый русский крест. Вот она, наша декартова система координат с нулевой точкой отсчёта в Сибири, от которой нам никуда не деться.

Владивосток – Красноярск – Владивосток

1. Изумительный, поразительный, невероятный (*англ*.). [↑](#footnote-ref-1)