

ДМИТРИЙ  
ДАНИЛОВ

ПУСТЫЕ  
ПОЕЗДА  
2022 ГОДА



РЕДАКЦИЯ  
ЕЛЕНЬ ШУБИНОЙ

Издательство АСТ  
Москва

УДК 821.161.1-32  
ББК 84(2Рос=Рус)6-44  
Д18

Оформление переплёта — *Василий Половцев*

Иллюстрации *Елены Авиновой*

**Данилов, Дмитрий Алексеевич.**

Д18 Пустые поезда 2022 года / Дмитрий Данилов. — Москва : Издательство АСТ : Редакция Елены Шубиной, 2023. — 187, [5] с. — (Классное чтение).

ISBN 978-5-17-158170-1

Дмитрий Данилов — драматург («Серёжа очень тупой»), прозаик («Горизонтальное положение»), поэт. Лауреат «Ясной Поляны» и «Московской Арт Премии» (роман «Саша, привет!»), а также «Золотой Маски» (пьеса «Человек из Подольска»).

«Пустые поезда 2022 года» — цикл очерков о путешествиях по железной дороге, в которых рассуждения о российской повседневности перемежаются с портретами попутчиков и рассказами писателя о себе. Неспешное рассмотрение привычных вещей в попытке увидеть за ними что-то большее — это и есть квинтэссенция стиля Данилова.

УДК 821.161.1-31  
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

© Данилов Д.А.  
© Авинова Е.А., иллюстрации  
© ООО «Издательство АСТ»

ISBN 978-5-17-158170-1

# СОДЕРЖАНИЕ

БОЛОГОЕ — ОСТАШКОВ — БОЛОГОЕ .....	7
ПСКОВ — ДНО .....	23
ПСКОВ — ЛУГА — ПСКОВ .....	35
ПЕТЕРБУРГ — ВЫБОРГ — ПРИМОРСК — ПЕТЕРБУРГ ...	41
МОСКВА — КРИВАНДИНО — РЯЗАНОВКА — КРИВАНДИНО — МОСКВА .....	51
АДЛЕР — СУХУМ — АДЛЕР .....	61
ТУЛА — АЛЕКСИН — ТУЛА .....	77
ПОДОЛЬСК — НАХАБИНО — КУРСКИЙ ВОКЗАЛ .....	85
ВЛАДИМИР — ТУМСКАЯ .....	99
КИСЛОВОДСК — ТИХОРЕЦКАЯ .....	113
МОСКВА — САВЁЛОВО — УГЛИЧ — САВЁЛОВО — МОСКВА .....	125

МОСКВА — АЛЕКСАНДРОВ — ИВАНОВО — КИНЕШМА —	
ИВАНОВО — ТЕЙКОВО — ИВАНОВО — МОСКВА ...	143
МОСКВА — ЧЕРУСТИ — ВЕКОВКА — МУРОМ —	
КОВРОВ .....	155
БОЛОГОЕ — ОСТАШКОВ — БОЛОГОЕ .....	175

*Памяти моей мамы  
Галины Ивановны Власовой  
(20.03.1942–29.01.2022)*



## БОЛОГОЕ — ОСТАШКОВ — БОЛОГОЕ

Встал в четыре тридцать утра, вызвал такси, доехал до Ленинградского вокзала, сел в поезд «Сапсан», поехали. За окном темно, но, поскольку по этой дороге приходилось ездить миллион (ну, или несколько миллионов) раз, темнота не мешает понимать, что проносится мимо поезда «Сапсан». Наверное, корректнее было бы сказать (написать) «мимо чего проносится поезд “Сапсан”», но, с другой стороны, всё в мире относительно, всё проносится мимо всего, поэтому можно сказать и так и этак.

Сначала мимо долго проносится Москва, потом проносятся Химки с невидимым в темноте стадионом «Арена Химки», потом проносится сияющий огнями Зеленоград, потом проносится огромное скопление дремлющих рядом со станцией Алабушево поездов «Ласточка», потом проносятся

Солнечногорск и Клин, потом проносится Московское море, потом сначала некоторое время проносится, потом на минуту перестаёт проноситься (стоянка одна минута), а потом снова проносится Тверь, потом проносится Волга, потом проносится Тверца, потом проносится ещё некоторое количество станций и населённых пунктов, и вот уже Бологое сначала проносится, а потом перестаёт проноситься и стоит неподвижно.

Вышел на боковую, правую по ходу движения в сторону Петербурга, платформу. На одном из ближних путей, среди снега и зимы, стоит паровоз и выпускает пар. Прошёл по подземному переходу, поднялся на поверхность. Вот он, паровоз серии Л середины прошлого века, чёрный, с красными колёсами. Он стоит и выпускает пар, среди снега и зимы. К паровозу прицеплены два новеньких зелёных пассажирских вагона.

Этот поезд ежедневно следует по маршруту Бологое — Осташков и обратно. Шесть дней в неделю локомотивом поезда служит обычный современный тепловоз. А по субботам эти два вагона прицепляют к паровозу, и получается так называемый ретропоезд. Паровозы на российских железных дорогах были окончательно вытеснены тепловозами и электровозами ещё в семидесятые годы. У парового двигателя КПД гораздо ниже, чем у электриче-

ского или двигателя внутреннего сгорания. Поэтому паровозы невыгодны. Тем не менее они есть, их довольно много осталось с тех давних времён, некоторые из них в работоспособном (ремонтно-пригодном) состоянии. И вот РЖД устроили ретропоезд, чтобы люди могли развлечься путём езды в поезде, который тащит паровоз. Поезд пользуется большой популярностью — это оказалось хорошей маркетинговой идеей.

Он уже года три ходит, и все эти три года хотелось на нём проехать, но всё никак, никак, и вот вдруг — получилось. Осуществляются мечты. Или можно ещё сказать, сбываются. Мечты становятся реальностью. Надо не бояться мечтать. Надо разрешить себе мечтать. Надо, надо мечтать, и тогда однажды.

И тогда однажды приедешь на «Сапсане» в Бологое, сядешь в поезд из двух вагонов и поедешь в Осташков.

Перед тем как поехать в Осташков, надо осмотреть паровоз вблизи. Постоял, походил рядом с паровозом. Паровоз стоит и дышит, вздыхает, пыхтит, постанывает. Хочется написать, что паровоз живой. А почему бы и не написать. Назвать этот объект неживым просто язык не поворачивается. Тем более что граница между живым и неживым довольно условна и проницаема.

Сел во второй вагон (проводница сказала, что там меньше народу, чем в первом). Да, ретропоезд обслуживают симпатичные улыбчивые проводницы в нарядной ретроформе.

Билеты туда и обратно были заранее куплены в интернете и распечатаны на принтере. Выглядит довольно странно: на листе А4 узенький пригородный билет, точно такой же, как выдают в пригородных кассах и билетных автоматах.

Вагоны совсем новые, их специально сделали на Тверском вагоностроительном заводе для этого ретропоезда. Но внутри они оборудованы в олд-скульном стиле, как старые советские сидячие вагоны (их ещё называли «межобластные»), — по два сиденья самолётного типа по сторонам от прохода. Зато — совершенно новый вакуумный туалет. Вагоны украшены разными новогодними фишками — ёлочными ветками, изображениями так называемых Деда Мороза и Снегурочки, ёлочных шариков. Потому что как бы, что ли, в некотором смысле ещё продолжается Новый год.

Удалось найти два свободных кресла у окна, правда, против хода движения, но это ничего, ничего. Сел у окна, поставил рядом рюкзак. Удалось проехать до самого Осташкова, не убирая рюкзак с соседнего кресла.

До отправления поезда ещё десять минут. Звонок в больницу (ковидный госпиталь) с целью

узнать о состоянии здоровья мамы. Сотрудница кол-центра говорит, что данные о состоянии здоровья пациентов ещё не поступили.

Это плохо. Дальше до Осташкова нормальной связи, говорят, не будет.

Паровоз издаёт специфический крик, заставляющий вспомнить произведения выдающегося русского писателя Андрея Платонова, и поезд начинает движение по направлению к Осташкову.

Паровоз тянет поезд не плавно, а небольшими рывками. Наверное, кто-то из пассажиров испытывает дискомфорт, но вообще это даже как-то странно приятно.

За окном светает, и выясняется, что окно грязное. Фотографировать через окно не получится. Сначала возникло некое консюмеристское возмущение — типа, не могли, что ли, помыть вагончики. Потом возникло понимание, что паровоз исторгает из себя не только пар, но и копоть (продукты сгорания угля), и эта копоть по ходу движения летит вдоль поезда и оседает на окнах, и, в общем, не намоешься.

Поезд сначала некоторое время движется вдоль основных путей направления Москва — Петербург, в сторону Москвы. Потом постепенно отклоняется в сторону юго-запада. И начинается Бологое-Полоцкая железная дорога.

Эту железную дорогу построили в самом начале прошлого века с целью подвоза неодоушевлён-

ных предметов и живых существ поближе к фронту предполагаемой войны с Германией. Финансовую помощь оказывала союзная России Франция. Война очень скоро действительно состоялась. К сожалению, ничего хорошего для России из этой войны не вышло.

Сейчас это так называемая малодетальная железная дорога. Изредка ходят пригородные поезда, один пассажирский поезд дальнего следования, кажется, раз в неделю, какое-то количество небольших грузовых поездов. Вокруг — Тверская область, самая глухая её часть.

Если говорить кратко, это путь среди пустоты. Закопчённое оконное стекло. Снег, деревья, серое небо.

На этой малодетальной дороге сохранилось много старых вокзальных и других служебных железнодорожных зданий. Деревянных, красивых. Модерн. Поэтому дорогу не закрыли, а, наоборот, объявили чем-то вроде железнодорожного заповедника и пустили по ней ретропоезд.

Это очень хорошее решение.

Первая остановка — Бологое-Полоцкое. Просто безлюдное место. Здесь есть красивое вокзальное здание, но его что-то не видно. Видно только, что от главного пути ответвился ещё один путь, пустой и заснеженный.

И всё.

Поезд постоял полминуты и поехал дальше, кряхтя и посвистывая. Потом была ещё какая-то остановка. А потом поезд прибыл на станцию Куженкино. Это единственная длинная стоянка поезда на всём пути из Бологого до Осташкова, полчаса. Здесь паровоз заправляется водой (ему надо регулярно пить воду, каждые примерно 100 километров или даже чаще), а пассажирам предлагается экскурсия по старинному вокзалу, где воспроизведена обстановка более чем столетней давности (зал ожидания, буфет, кабинет дежурного и так далее).

К этому времени с погодой произошло изменение, которое обычно обозначается словом «распогодилось»: небо перестало быть серым и стало голубым, и восторжествовал жанр «мороз и солнце».

Белый (абсолютно белый) снег, голубое небо, солнце, красивое вокзальное здание, серенькая пятиэтажка, водонапорная башня. Это было прекрасно.

Поезд проехал немного вперёд, к водяной колонке. Пассажиры в большинстве своём отправились на экскурсию в красивое модернистское здание вокзала. Не пошёл на экскурсию — и из-за в целом нелюбви к экскурсиям, и из-за необходи-

мости звонить в ковидный госпиталь и узнавать о состоянии здоровья мамы.

Занято. Занято.

Раньше никогда такого не было, максимум секунд через десять освобождался кто-то из сотрудников кол-центра. А сейчас всё время занято.

Пассажиры уже употребили экскурсию и потянулись к поезду.

Занято. Занято. Занято. Занято. Занято. Занято. Занято. Занято. Занято. Занято.

Обе руки уже дико замёрзли. Что же это такое.

Занято. Занято. Занято. Занято. Занято. Занято. Занято. Занято. Занято. Занято. Занято. Занято.

Зашёл в вагон. В вагоне сигнал мобильной связи вообще не ловится.

Ладно.

Теперь только из Осташкова получится позвонить.

Паровоз снова издал платоновский крик и медленно поехал в сторону Осташкова. Да, движение было либо медленным, либо очень медленным. Наверное, по Бологое-Полоцкой железной дороге нельзя ездить быстро из-за общей хлипкости верхнего строения пути (кажется, это так называется).

Поезд время от времени останавливался среди снегов и деревьев (единственный более или менее крупный населённый пункт — Фирово, там стояли не полминуты и не минуту, а целых три). Очень быстро стало понятно, что проехать по этому пути хотя бы один раз стоит не ради того, чтобы посмотреть на что-то «интересное», что-то увидеть, а ради погружения в особое неподвижное состояние. Сидишь в тёплом вагоне, медленно едешь с постоянными небольшими рывками, смотришь в окно или не смотришь, глаза открыты или закрыты — это неважно, просто ты пребываешь в странном неподвижном нирваническом состоянии, и тебе постепенно становится всё всё равно, и даже перестаёшь думать о том, что не дозвонился до ковидного госпиталя, не дозвонился, и ладно, потом, потом, а сейчас просто ехать, медленно ехать, дремать, смотреть в закопчённое окно или не смотреть, ехать, ехать, Горовастица, Чёрный Дор, 104 км, Осташков.

Нирваническое полусозерцание, полудрёма заканчивается — приехали в Осташков. Ехали ровно три часа.

В Осташкове выяснилось, что этот поезд имеет сложную структуру. Это не просто поезд Бологое — Осташков — Бологое. Всё не так просто. На станции Осташков два вагона отцепляют от паровоза, паро-