

|||||

Введение.....	7
Глава 1	
Душевность в подстанниках.....	19
Глава 2	
Савеловская глухомань.....	49
Глава 3	
Самый медленный поезд РЖД.....	83
Глава 4	
Алапаевская узкоколейка.....	105
Глава 5	
Монза.....	139
Глава 6	
Апшеронская узкоколейка.....	159
Глава 7	
Кругобайкалка.....	173
Глава 8	
Авнюгская узкоколейка.....	205
Заключение.....	237
Эпилог. Сон.....	243
Благодарности.....	245

Введение



Уравнение железнодорожной романтики

В одном из рассказов Чехова молодая пара приходит в весенних сумерках на дачную платформу встречать поезд. Ироническое начало очерчивает ключевые элементы притягательности железной дороги: окруженный цветущими сиренями деревянный полустанок, «солидные, молчаливые телеграфные столбы», вереница сигнальных огней... Стоит открыть «Повесть о жизни» ценителя железных дорог Константина Паустовского, как тут же погружаешься в целую россыпь ассоциаций, передающих красоту околопоездной атмосферы: «поэзия путешествий», «свистящая струя стремительного пара», «чай с кондукторами» и еще много-много подобных микросюжетов. А у Куприна в рассказе «На разъезде», где Шахов и Люба останавливаются на случайном полустанке, железная дорога описана максимально романтично: «Стоят два поезда. Встретились они и разойдутся, а из окон два человека друг на друга смотрят и глазами провожают, пока не скроются из виду. А может быть... эти два человека... такое бы счастье дали друг другу... такое счастье...»

Я очень хорошо понимаю это настроение, и мне всегда было важно открыть поездную романтику другим людям, чем я и занимался в своем проекте «Заповедные железные дороги» (или ЗЖД). Для многих участников он переоткрыл сам опыт путешествий на поездах.

Сколько раз доводилось слышать, как люди признаются, что не путешествовали на поездах годами: «В последний раз я на них студентом ездил», «Для меня плацкарта осталась детским кошмаром» и т.д. Я и сам с волнительным ужасом вспоминаю сутки в поезде Оренбург — Новосибирск в компании с плачущим ребенком в отсеке у туалета. О, что это за опыт! Замызганные десятилетиями деревянные рамы окон, разжиженное хозяйственное мыло в лоточке над чугунным сортиром, пронос свежесваренного доширака через препятствия из выпирающих ног... И, конечно, симфония хлопающей двери у туалета — кажется, в эти хлопки вкладывались все жизненные страдания пассажиров.

А как передать ту гамму чувств, что испытываешь, когда, открывая дверь купе в надежде отжаться уединенной дреме под романтическое покачивание, тебя заставляет отшатнуться ударившая в нос смесь запахов разлитого дешевого пива, обглоданной копченой рыбки и ехавших сутки носков? И все это приправлено задушевым храпом по-ангельски спящих соседей. У каждого за пазухой найдется пяток историй, после которых любое упоминание о поездах будет максимум шуткой в салоне самолета.

Тем не менее в последние годы железная дорога росла и менялась вместе с нами. Буквально за несколько десятилетий то, что казалось неизбежным низкопробным сервисом от постсоветской монополии, трансформировалось в явление, на ходу подхватывающее тренды из сферы услуг. А многое из того, в чем мы варились в детстве, стало быстро становиться если не редкостью, то переходящей в разряд

ностальгического прошлого ускользающей реальностью. Как будто вахтовых мужиков в носках помыли, причесали, заменили баклажки «Жигулевского» на свежесваренный эспрессо, да еще и тапочки фирменные вручили. И вдруг ты уже просыпаешься в той реальности, где путешествие на поезде — будто поход в торговый центр с мультиплексом. Но опять же... Где в этой реальности место для романтики поездов? Откуда тут взяться ренессансу железнодорожных путешествий как способу эту романтику познать — и как вообще не усомниться в ее существовании?

Источником заветного авантюрного счастья и стали для меня заповедные железные дороги — спрятанные в периферии малые линии, хранящие созвездие аутентичных деталей и, что самое важное, особую культуру передвижения в пространстве. Неторопливого, наполненного местным колоритом, созерцанием и общением. Чтобы попасть на такие линии и ходящие по ним поезда, часто нужно преодолеть многочасовое, а то и многодневное путешествие из крупного города. Оно напоминает сюжеты фильмов, в которых герои оказываются на далеких полустанках в поисках балабановского счастья. Заповедные железные дороги выступают «проводниками» между нашим и потусторонним миром, и этот кинематографический прием во многом вдохновлен их несколько магической атмосферой. Как и природные резерваты, такие железные дороги сохраняют исчезающую натуру — раритетные поезда или старинные вокзалы — в отдаленных от прогресса местах. Вот только никакого официального статуса они не имеют и потому исчезают, унося с собой артефакты времен железнодорожного бума. Чтобы защитить заповедные линии от исчезновения, я и создал проект «Заповедные железные дороги». Но тому предшествовал долгий путь...

Детство в заповедной Москве

В огромной и еле подъемной для десятилетнего парня энциклопедии была вкусно пахнущая дорогой полиграфией страница с ночными фотографиями Европы из космоса. Хитросплетение ярких гирлянд обжитых мест завораживало, но по-настоящему манили большие темные пятна между ними. Конечно, самые масштабные «черные дыры» зияли в России, километрах в двухстах и дальше от моего деревянного, но все же московского дома в самом сердце одной из гирлянд. В том возрасте я вообще с трудом представлял, что находится за границами светящихся на снимке территорий — разве что небольшой остров на Дальнем Востоке, о котором рассказывал папа, или бабушкина дача, сразу же за которой начинался густой хвойный лес, манящий своей безграничностью (когда ты еще малого роста, то любые масштабы разрастаются в разы).

Но даже родной север города хранил немало потаенных и дышащих историей мест, к которым мы с папой не раз снаряжали велоэкспедиции. Самый любимый маршрут пролегал через хорошо знакомые просеки Тимирязевского леса (на входе в который и стоял наш старый академический дом), затем выходил к последней сохранившейся избе бывшей деревни Старая Ипатовка и через тихие улочки вел к сортировочной станции Подмосковная. Какой-то добрый человек проложил над самым широким и интересным местом станции длиннющий пешеходный мост, на который мы с папой затаскивали велосипеды и пропадали на долгие часы. Ведь внизу то и дело проезжали зеленые рижские электрички, чуть дальше шла кипучая работа по сортировке грузовых вагонов, а за ними собирались на вечерний отдых в старинное депо локомотивы.

Фактурные кирпичные и деревянные постройки охристого цвета отдавали таким благолепием, что хотелось их

завернуть в кулечек и поставить у себя в комнате. Их гармонично дополняла лишенная суеты пасторальная обстановка: раскидистая яблоня и клен, осыпавшие по осени промасленный путь желтизной и урожаем; крылечко с вечно распахнутой дверью, откуда то и дело вываливались покурить хранившие секрет железнодорожной душевности работники депо. Наконец, на крайних путях то и дело катались туда-сюда серые вагоны рефрижераторного депо, одно название которого приводило в грамматический восторг. Вся эта хитросплетенная станционная жизнь происходила на фоне до боли знакомого городского пейзажа: вот наш лес, вот телебашня, а над ними уже зажигаются первые звезды. Так уютно после такого путешествия вернуться в родной дом!

Через несколько лет сказочная лесная жизнь свернулась, и я стал делить судьбу девяносто девяти целых и девяти десятых процента москвичей – жить в квартире панельного дома. Больше не строились амбициозные железнодорожные магистрали к вершинам песчаных куч во дворе и не собирались центнеры яблок для варки варенья в широком медном тазу. Зато я стал открывать для себя новые душевные уголки родного района. Одним из таких стала двуликая трамвайная остановка, состоявшая из чугунного подола и деревянного верха. Как оказалось, ее судьба напоминала в миниатюре судьбу всей страны: была с любовью сооружена на дачной трамвайной линии, ссылалась туда-сюда, горела, обживалась бомжами, но каким-то чудом достояла до наших дней полузабытым наследием, проглядывавшим из-за дешевых отделочных материалов пивной палатки.

Перипетии старинной остановки напомнили мне эпизод из биографии Константина Паустовского, работавшего кондуктором на линиях московского трамвая (в те времена загруженного аки метро в наши дни). Тогда наш

27-й маршрут был дачной железной дорогой с паровичком — маленьким паровозом и открытыми вагонами, которые курсировали среди лесных чащ и многочисленных деревянных дач. Обычные пассажиры паровичка — студенты, профессора да обитатели окрестных домов — проезжали местечко Пышкин огород, северного облика деревянный храм авторства Федора Шехтеля, болотистые истоки речки Жабенки и наконец прибывали к монументальному ансамблю Тимирязевской академии. Здесь усталый паровозик разворачивался на поворотном кругу и отдыхал перед обратным рейсом.

Для Паустовского работа на дачной линии была настоящей отдушиной после загруженных маршрутов в центре. Именно здесь, в пору золотой осени и засыпающего дачного сезона, писатель уловил настроение по-настоящему заповедной железной дороги: покачивающиеся на однопутной линии вагончики проветривались воздухом, наполненным запахами прелой листвы Петровской лесной дачи, останавливались с пытением у деревянных платформ и изящных остановок и всячески перечили городскому ритму жизни и его многовариантности: здесь всего одна просека, одна колея через лес и один пункт назначения — Академия.

Да, тогда, в 1920-е годы, паровичок еще не был чем-то архаичным, но, даже не имея накопленной исторической ценности в глазах современников, он обладал духом железнодорожной заповедности, о котором и рассказывает эта книга. Кажется, этот дух считывал не только Паустовский, но и многие обитатели Петровской академии. Например, на одной из фотографий ученый К. А. Тимирязев, давший впоследствии новое имя для академии, станции метро и всего района, созерцательно сидит на бровке выемки пролежавшей неподалеку Николаевской железной дороги. Здесь же и дамы в шляпах и платьях так же наблюдают за паровозами. Обычный досуг просвещенной интеллигенции?

Академический паровичок был лишь прелюдией к более глубокому погружению Паустовского в мир неспешных и пасторальных железных дорог. Дальнейший опыт писателя можно описать одним словом: Мещера. Целый мир, который Паустовский, по легенде, открыл для себя с карты региона, в которую была завернута буханка хлеба. Центральной нитью наполненного сосновыми лесами да болотами пространства между Рязанью и Владимиром была Мещерская магистраль — узкоколейка, связавшая никуда не спешившими поездами жителей местных городков, ватные фабрики и лесные дачи. Многочасовые путешествия Паустовского в ставшую почти родной Солотчу вдохновили его на заметки про косматого деда, запах дикой гвоздики в вагонах и смолистые бревна на станциях. Классик русской литературы стал еще и одним из первых ценителей душевности заповедных железных дорог.

Там же, в Мещере, началось и мое знакомство с обаянием малых железнодорожных линий. Игрушечный вид и индустриальная эстетика торфозонной узкоколейки вдохновили меня на следующие путешествия, в которых я испытывал абсолютно новые переживания. Сегодня настало время бума искусственного интеллекта: почти каждый шаг мы планируем с помощью интернета, геолокации и умных рекомендаций. И как же непросто стало описывать те эмоции, которые я испытывал в айда-поездках, часто без представления о точном маршруте... но я попробую, ведь это было всего лет десять назад.



Каждого из нас Бог одарил возможностью тащиться от жизни. В одной из студенческих экспедиций я остро почувствовал это: вырыл метровый почвенный разрез в степи и склонился туда с головой. В тенистой прохладной яме вдруг эхом раздался стук сердца, потом снова и снова.

Меня распирало от простого ощущения ситуации наяву: как от ее физического воплощения, так и от неожиданной эмоциональной окраски. С тех пор я ловил себя на похожих приливах счастья в самых разных ситуациях, многие из которых случались в путешествиях по заповедным железным дорогам.

Кто-то испытывает подобную экзальтацию на тусовках до утра, кто-то в угаре трудоголизма, кто-то в острых ощущениях, но романтика малых линий многим совершенно безразлична. Когда я сопровождал туристов одной из крупных турфирм в поездке по Монзенской железной дороге, ни гротескный вид мотовоза, ни бесконечная глубина таежного пейзажа не занимали большинство участников дольше первых десяти минут. Затем в ход шли заранее заготовленные бутерброды и коньячок, и в этом торжестве согревающей запасливости тоже была своя гармония.

Я же находил ее на полке плацкартного вагона Алапавеской узкоколейки или в плацкартном вагоне, уходящем в снежное утро с пустынного тверского вокзала до Васильевского Мха, — и даже сама мысль о таких топонимах вызывала волну удовольствия. Это были приливы счастья без контекста, без прошлого и будущего, без осознания себя и глубокой культурной подоплеки. Я добирался до очередного маленького заповедного мира и отдавался ему без оглядки, чтобы раз за разом находить себя в локальном вакууме личной радости. Опыт, чем-то похожий на бурную ночь, когда наутро куришь где-то с видом на рассвет. Только вместо хипстерских городских задворков я мог обнаружить себя в какой-нибудь деревне Колодяссы с купленным в местном сельпо пивом и буханкой черного хлеба. Несколько мгновений назад нас высадила здесь безумная «Волга», донесшая лихими поворотами от душевной станции Теребень, где мы проводили ушедший в небытие

местный поезд на границе областей. Вскоре после путешествия поезд отменили, а линию разобрали.

Рязанский трамвай, узкоколейки Подмосковья, Васильевский Мох, Мещерская магистраль, Семигородная, Владимирский Тупик, Ранцево — список едва известных топонимов, распрощавшихся с железнодорожным наследием на нашем веку, будет длинным. Каждое заповедное место в отдельности как будто мало что значило. Да и в конце концов — куда устаревшим торфопредприятиям тягаться с «Газпромом», а невесть где курсирующим автомотрисам — с кредитным «Рено-Логаном»? Но в масштабе страны мы теряли (и теряем) удивительный культурный пласт, наполненный мало с чем сравнимой романтикой, который часто определял мироустройство окрестных поселений.

Взять, например, рынок у бывшего переезда Семигородной узкоколейки через трассу «Холмогоры», куда жители лесных поселков привозили грибы и ягоды на самодельных дрезинах. Напрашивается параллель с амстердамскими баржами, с которых когда-то продавали овощи, крупы и даже цветы прямо посреди каналов. Давно уже такой картины нет в городе, как нет и узкоколейного рынка на архангельской трассе. Но такие локальные культурные артефакты редко попадают в поле зрения общественности, а уж тем более заслуживают каких-то мер по сохранению. Они тихо исчезают с карты страны: иногда своей смертью, вместе с последними стариками, а чаще — с бригадами по сбору металлолома.

Что же тогда делать с заповедными железными дорогами? Кажется, все повернулось против них: экономически они приносят убытки, а их удаленность от крупных городов сводит на нет инвестиционную привлекательность для туризма. Более того, мало кто и слышал про такой феномен; люди привыкли к старинным домам, музеям с мотыгами, может, какому паровозу с прицепленным

к нему обычным вагоном. Но хтонические железяки в медвежьих углах находят отклик разве что у больших ценителей запаха шпалопропитки и ламповых флюгарок. Правда, если ты крутишься среди такой публики, может возникнуть ощущение, что целые толпы посещают если не все, то уж точно с десятков самых известных узкоколеек. Так благодаря интернету я растерял ощущение первооткрывателя, но увидел масштабы потерь и решил действовать.

Идея заключалась в создании и продвижении энциклопедии заповедных железных дорог для неискушенных ценителей разнообразного культурного наследия. Я запустил краудфандинг и благодаря поддержке близких людей и громкому эху в географическом сообществе собрал бюджет на запуск сайта. Довольно скоро стало ясно, что энциклопедическим кротом ограничиться не выйдет, и на свет родился гид Михаил Кончиц – ваш проводник в мир заповедных железных дорог. Поначалу это были скорее дружбанские прогулки по московским промышленным веткам, но затем я освоил магию соцсетей и вдруг был завален десятками, а потом и сотнями желающих посетить какую-нибудь Апшеронскую узкоколейку.

Я наступал на все возможные грабли: ставил низкие цены и уходил в убыток, набирал слишком большие группы, бронировал откровенно плохие отели, криво составлял график поездок, сталкивался с ломающейся в последний момент техникой и автобусом без места для гида (то есть меня). Но проект ЗЖД рос и стал официальным туроператором; сложилась удивительно душевная команда и не менее душевное сообщество туристов, готовых и к изыаному космосу на берегу Сойги, и к винному гедонизму в Весьегонске.

Моей основной идеей было продвижение железнодорожного наследия через камерные туры и вовлечение местного сообщества. С вовлечением получилось разве



Станция Подмосковная

что на Авнюгской узкоколейке, зато удалось добиться признания памятниками архитектуры нескольких старинных вокзалов, выделения бюджета на ремонт той же Авнюгской узкоколейки и постепенного восстановления стильной советской автомотрисы, вытянутой с керженских болот. Самой заветной идеей стало создание небольшого музея Мещерской магистрали — воспетой Паустовским железной дороги, тянущейся от Владимира до Рязани, последний участок которой был закрыт уже в наши дни. Наклеивалась надежда взять в аренду землю под бывшим разъездом и здание вокзала, в котором и открыть музей, а потом — кто знает? — восстановить и саму станцию с флюгарками и другими атрибутами душевности. Возможно, когда-нибудь эта мечта воплотится в жизнь.

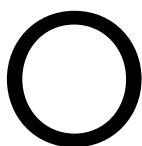
Без преувеличения каждое путешествие по заповедным железным дорогам оказывалось для меня подобно квесту

с неизвестным продолжением и развязкой. Да и должна ли быть развязка? У Йоса Стеллинга в фильме «Стрелочник» на фоне туманной атмосферы ночного полустанка разыгрывается макабрическая любовная история о загадочной даме, случайно сошедшей с поезда на неизвестной остановке. Открытый финал с подступающей зимой как будто закольцовывает время вокруг зачарованной станции. Мои поездки по заповедным станциям приносили новые знакомства, вдохновение, толику тоски, очарование и массу эмоций. И... тоже всегда имели открытый финал. Каждое путешествие как небольшой приключенческий роман. И эти романы собраны в путеводитель. Но сначала давайте разберемся, из чего складывается заповедность железнодорожного наследия.

Глава 1



Душевность в подстаканниках



Одним из самых частых эпитетов по отношению к заповедным железным дорогам стало слово «душевный». Слово, которое редко когда всплывает в повседневной жизни. По Далю, это нечто, относящееся к душе, нечто искреннее и сердечное. И если я что-то описываю как душевное — оно, с одной стороны, цепляет за душу, вызывает всплеск подлинных эмоций, а с другой — в нем есть нечто настоящее, то есть искреннее, без искусственных прикрас, несущее в себе какой-то первоначальный порядок вещей.

Душевность заповедных железных дорог парадоксальным образом задается относительной суровостью той среды, в которой существуют такие места и их обитатели. Нет, здесь не будет ссылки на классическое стихотворение Некрасова. Но пассажир какого-нибудь поезда Екатеринбург — Приобье наверняка не раз ловил себя на мысли о том, как некстати было бы оказаться за окном вагона в глухом лесу, зимой и в темноте. И если вдруг стена леса уступает место небольшому полустанку со станционным домиком с огоньками в окнах — невольно пропитываешься особой любовью к этому оазису тепла и жизни.

Подобный оазис описал Франц Кафка в небольшом рассказе «Воспоминание о дороге на Кальду». Все действие заключено в станционном домике, удаленном от любых поселений на несколько часов езды. Небогатый на события микрокосм предполагает нескончаемое противостояние

с самой природой, словно вытесняющей тех, кто пытается наладить минимальный быт. Темнота, холод, крысы органично дополняются задержками в жаловании и скудными запасами керосина. Венчает эту картину хроническая обреченность железной дороги на угасание из-за ее убыточности.

Но на кажущемся беспросветным фоне даже болезненная натура Кафки находит ту самую суть полустанка как очага душевности. В этом очаге задерживаются пассажиры, и несколько часов до прихода поезда проходят в разговорах под чай; приезжающий раз в месяц контролер сперва напускает атмосферу придирчивого канцеляризма, но после необходимых обрядов (конечно, не обошлось без бутылки водки) визит начальства оборачивается душевной попойкой и многочасовым валянием на топчане. Даже возня крыс становится темой для любопытства и определенного художественно-научного интереса. А чистка путей оказывается настолько увлекательной, что герой уходит на пять километров только для того, чтобы потом с радостью вернуться в обжитой дом. Так и пассажир приобского поезда заварит чай в подстаканнике и будет попивать его под стук колес и разговоры с попутчиками, наблюдая за сереющей далью за окном. Кто не испытывал этого чувства хоть раз в жизни?

Дичь как ценность

Подстаканники, проплывающие за окном леса и приводящие в легкий экзистенциальный восторг названия вроде «ОПЭ две тысячи тридцать второй километр» защиты в культурный код представителей постсоветского пространства. Даже если лично вы никогда не ездили на электричке на дачу и не садились в седьмой вагон поезда

Москва – Казань, то почти наверняка подобные сюжеты всплывали в разговорах с родственниками и друзьями. Мы пропитаны поездной культурой и чувством потерянного понимания границ пространства. Более того, страны бывшего СССР ненавязчиво предлагают разные уровни погружения в удаленные места методом железнодорожных путешествий. Ненавязчиво, потому что душевность и аутентичность подобных погружений не были намеренно задуманы при сооружении железных дорог, но органично сформировались и сохранились в условиях оторванности от имперского центра, стесненных бюджетов и редющего населения за счет естественного хода жизни в тех краях, куда обычно направляются поезда по малым железным дорогам.

Но характер путешествий по железной дороге меняется. Не хотелось бы показаться консервативным занудой, но без этого, увы, не обойтись. Прогресс общества и его транспорта, выраженный в погоне за скоростью и комфортом, неизбежно оборачивается утратой душевности и подлинности, которые прежде были неотъемлемой частью железной дороги. На пике своего развития железнодорожные магистрали создавались усилиями могущественных концессионеров и министров путей сообщения: они возводили богато украшенные декором архитектурные ансамбли и полустанки с домиками, где жили железнодорожники в начищенной форме, а вагоны электричек снабжали лакированными деревянными лавками с благодатным теплом под сиденьем. Но с тех пор железная дорога во всем мире прошла через жесточайший кризис конкуренции (во многом проигранной) с новыми видами транспорта и была вынуждена распрощаться со многими атрибутами душевности, превратившимися в строчки убытков. Сегодняшний идеал поезда – тихая и быстрая труба с бездушным освещением и розеткой, место для погружения в телефон, распития

подостывшего капучино из пластикового стаканчика или, на худой конец, ненавязчивой болтовни с попутчиками. Конечно, по сравнению с вагоном третьего класса поезда Сухиничи – Козельск, в котором совершал одно из последних своих путешествий Лев Толстой, такой идеал найдет немало поклонников. Хоть Лев Николаевич и обнаружил в том вагоне добрую дозу сермяжной душевности – гармонь, споры о мироустройстве и богобоязненных крестьян, но там же он, увы, подхватил и болезнь, ставшую для него роковой. В той невыносимой прокуренной духоте, тесноте и многочасовой езде спасение было только одно – на продуваемой открытой площадке. Постойте-ка, да ведь это же прообраз электрички Москва – Петушки утром в субботний летний день! (И немедленно выпил.)

Но давайте не будем погружаться в эти воспоминания о поездках на дачу в душных переполненных вагонах; лучше представим старинный деревянный вокзал с оригинальным декором и аккуратной песчаной платформой за палисадником. Здесь останавливается редкий поезд из двух вагонов, прозванный когда-то в народе «кукушкой» за характерный свист паровоза. Проводница с флажком встречается улыбкой с дежурной по станции. Пусть это будет станция с каким-нибудь мелодичным именем – например, Углежжение, Элисенваара или мое любимое Остолопово. Допустим, на дворе май, и палисадник покрыт ковром из цветущих одуванчиков. В вагоне же едут тетушки с рассадой, пара дедов с удочками да, так уж и быть, два пацана в шапках поверх ушей. Под протяжный гудок тепловоза все это пространство медленно набирает ход и начинает звонко стучать по стыкам: тух-тух, ту-дух – забытый уже во многом звук, правда? Если повезет, то в вагоне в титановом баке окажется кипяток и, стало быть, чай в кружке не заставит себя ждать. Наконец перемежающиеся мохнатые ели и цветущие сережками березы будут



В ожидании электрички. Урал

сменять полноводные болота с коричневатым зеркалом воды да редкими колеями, теряющимися в этой гуще околомагистральной природы.

И обтекаемые экспрессы с вайфаем, и окликающие лесные пни эхом стука колес «кукушки» — две сосуществующие на постсоветском пространстве реальности, две грани жизни на колесах. И это не только про белых воротничков в «Сапсане» до Петербурга и старушек в стоящем на соседнем пути вагоне поезда Окуловка — Неболчи. Ту же картину можно встретить и в Узбекистане, и в Грузии, и в Латвии. И каким бы спорным ни казался социокультурный и экономический разрыв между центром и периферией, сочетание утилитарных и душевно-размеренных (и, конечно, хронически дотационных) транспортных связей остается настоящей жемчужиной просторов между Вислой и Тихим океаном.

При этом оба этих вида транспортного сообщения честно выполняют свою задачу: «Сапсаны» наводят между мегаполисами что-то вроде передвижного торгового центра, а затерянные пригородные поезда довозят пятнадцать тетушек до магазинов и грядок. Возможно, тетушки были бы и не прочь домчаться до грядок на скоростной кофемашине — но тогда особое сингулярное пространство, в котором они существуют, уступит место однообразному моллу на колесах. И это, увы, происходит под натиском неоспоримой парадигмы благого прогресса, что стремится проникнуть в каждый уголок планеты. Но так ли хорош этот прогресс, если он разрушает хрупкую гармонию аутентичности и космополитизма, сложившуюся где-то между платформами станции Бологое-Московское, откуда отправляются и «Сапсаны», и неспешные пригородные поезда?



Однажды в глубоком сентябре или намечавшемся октябре мы с другом Алексеем отправились из Москвы в вятскую деревню, где родился мой дедушка-писатель и сохранился его деревенский дом. Ранним утром полупустой плацкартный вагон пригородного поезда из Кирова на север области открывал за окном хмурые лесные полустанки, укрытые за усиливавшейся метелью — первой ласточкой приближавшегося периода белоснежного покоя. На следующий день мы уже были пассажирами не обозначенного нигде поезда на местной узкоколейке, увозившей вглубь потрепанной рубками тайги очередную вахту лесорубов. Первый снег ложился бархатным слоем на еще не опавшую листву, так что лес превращался в шедевр импрессионизма, где желтые мазки уступали место свежим белым вкраплениям. Под звонкий стук колес и северный говор крепких мужиков пился дешевый коньяк и велись

взаимные расспросы о лесном деле и родной деревне. В какой-то момент на очередном стыке путей выдавшая виды оконная рама вывалилась прямо на всю компанию; лихая метель стала рьяно засыпать вагон свежими снежинками. Но окно — а вместе с ним и салонный уют — быстро вернули на место.

Еще через день перипетии офисной жизни и отсутствие связи в деревенской избе заставили Алексея искать удачи в преодолении пространственно-культурных барьеров за рекордные сроки: нужно было успеть на встречу в Москве к следующему полудню. Выглядело это так: с первым утренним светом (а светает в октябре уже не то чтобы рано) два человека в сапогах вышли на сырую песчаную дорогу, обставленную с двух сторон крепкими рублеными избами с крашенными в белый цвет маленькими окнами. По небу мчались разные фракции облаков, перебирая тысячи серых нот. Дорога эта идет в две другие деревни с суммарным населением в человек тридцать, и проезжающая мимо машина может стать единственным событием за день. Но дальше началась череда чудес: вдруг возникла попутная «буханка», довезшая счастливца до ближайшего (в 20 километрах) рейсового автобуса типа ПАЗ. Тот отходил через несколько мгновений, а прибывал на станцию за час до поезда до Нижнего Новгорода, на который удивительным образом в продаже нашлись билеты. Следующим утром «Сапсан» до Москвы, смена сапог на ботинки, свитера на пиджак — и вместо северного оканья снова офисный жаргон.

За четыре дня в один круговорот смешались московские такси, фирменные и не очень поезда, узкоколейка с лесорубами, скачущий на бетонных плитах пазик и мнущая песчаные колеи «буханка» из небытия. Не раз от поездок по России оставалось подобное ощущение: неужели это все существует в одном пространстве и времени? Многим это понимание широчайшего диапазона социокультурных

реальностей дано с детства благодаря связи с живущими в деревнях бабушками и дедушками. Они превратились в атлантов, держащих на себе истоки заложенного в нас культурного кода и вложенной в него душевности. Эти истоки теряются, как та дорога к крайним таежным деревням. Но пока еще по ней нет-нет да и проедет полная чудес «буханка».

Станционный запах угля, скрип половиц в бабушкином доме, застольное пение на именинах, догорающая махорка, молодая огородная картошка с осенними опятами да сметаной, паром «Евгений» через полноводную реку и еще бесконечное множество примет и делают ту самую периферийную дичь такой ценной и притягательной. Заповедной, но живой и досягаемой. В этой среде и зарождается душевность железных дорог и романтика поездов.



На более практическом уровне романтику поездов стоит искать там, где плоды основательного железнодорожного строительства прошли зенит своего развития и вместе с окружающими территориями были поглощены стагнацией смыслов и начищенных перронов. Добрая половина железнодорожной душевности была заложена еще на этапе создания сети железных дорог, когда в сооружение новых линий вбухивались невиданные средства. Причем отвечавшие за строительство магнаты могли экономить на шпалах и после открытия достраивать сопутствующую инфраструктуру годами (этим грешили многие знаменитые концессионеры), но архитектурному оформлению и эксплуатационному обустройству уделялось самое пристальное внимание.

Даже на второстепенных тупиковых однокорейках, появившихся на свет благодаря инициативным заводладельцам, возникали вокзалы, которые в наши дни

считаются шедеврами региональной архитектуры. Да что там фабриканты и фабрикантки! Предприимчивый лиходей из Боровичей Николай Суздальцев, буквально спонсировавший прокладку железной дороги в свой город несуществующими деньгами и несбыточными обещаниями, подарил нам один из самых красивых и атмосферных деревянных вокзалов в России. А вдохновитель витиеватой узкоколейной линии Кротовка — Сергиевск, знаменитый инженер и писатель Гарин-Михайловский, стремился создать в своих владениях этакий строительный проектоукостер (правда, не вполне успешно). Но и на этой суперэкономной ветке возникли уютнейшие избыные вокзалы с легкой пропильной резьбой и обязательными буфетными и дамскими комнатами.

Дело было не только в хрестоматийных парадных вокзалах, но и в создании многокилометровых ансамблей, выполненных в едином стиле, который охватывал буквально все постройки на магистрали. Характерный пример — железная дорога от Вологды до Архангельска. Можно было найти характерные вальмовые крыши и на вологодском вокзале, и на ретираде лесного полустанка на бесконечном болотно-таежном пути к мамонтовской Русской Норвегии*.

Хочется сказать Савве Ивановичу Мамонтову большое спасибо, потому что спустя уже почти полтора века путешествие на поезде Москва — Архангельск дарит незабываемые впечатления. Эта железная дорога пережила и бесславный конец своего создателя, и драму интервенции, и перешивку на широкую колею, и период освоения космоса инженерами и тайги заключенными... Но целые сутки можно созерцать, как бесконечная тайга нет-нет да и расступится, чтобы показать ряд крепких северных

* Исследователи наследия С. И. Мамонтова часто называют норвежские поездки источником вдохновения для ансамбля Северной железной дороги.