

|||||

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 свеже сваренный 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

Конец ознакомительного фрагмента.

Приобрести книгу можно

в интернет-магазине

«Электронный универс»

e-Univers.ru