

ДМИТРИЙ
ДАНИЛОВ



ПУСТЫЕ
ПОЕЗДА
2022 ГОДА

ВЗГЛЯД ИЗ ОКНА ВАГОНА

Дмитрий Алексеевич Данилов

Пустые поезда 2022 года

Серия «Классное чтение»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69581329

Д. А. Данилов. Пустые поезда 2022 года: ООО «Издательство АСТ»;

Москва; 2023

ISBN 978-5-17-158170-1

Аннотация

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 рассматривание привычных вещей в попытке увидеть за ними что-то большее – это и есть квинтэссенция стиля Данилова.

Содержание

Бологое – Осташков – Бологое	5
Псков – Дно	19
Псков – Луга – Псков	30
Петербург – Выборг – Приморск – Петербург	37
Москва – Кривандино – Рязановка –	47
Кривандино – Москва	
Конец ознакомительного фрагмента.	53

Дмитрий Данилов

Пустые поезда 2022 года

© Данилов Д. А.

© Авинова Е. А., иллюстрации

© ООО «Издательство АСТ»

* * *

*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 испускает пар. Прошёл по под-

земному 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 электрического 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 (ремонтпригодном) 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 олдскульном 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 неодушевлённых 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 малодеятельная 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 малодеятельной 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.

то. 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.

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, паровоз уезжает куда-то далеко вперёд, наверное, снова заправляется водой, а может, и углём или просто отдыхает от своей работы. Далее вагоны прицепляются к обычному современному серо-красному тепловозу и продолжают движение в сторону Великих Лук, уже в качестве не ретро-, а обычного пригородного поезда. Где-то через час на станцию Осташков прибывает поезд из Великих Лук – такие же два зелёных вагона, ведомых тепловозом. Тепловоз отцепляется, вместо него на вахту снова заступает паровоз, чтобы ехать обратно до Бологого в качестве ретро-

поезда. Такая непростая схема.

По приезде в Осташков сразу дозвонился до ковидного госпиталя. Состояние такое же, как и было, – средней тяжести. Сейчас выходные дни, врачей в больнице мало, ничего не происходит. Что будет дальше, непонятно. Ковида у мамы уже нет, но есть инсульт, и её надо переводить в неврологию, но неврологии разных больниц не принимают больных из ковидного госпиталя, все боятся вспышки ковида у себя в неврологических отделениях. Закончатся праздники, появятся врачи и вроде бы есть надежда, что всё как-то наладится. Прямо сейчас ничего сделать нельзя. В госпиталь нельзя приехать, надо просто звонить, узнавать о ситуации, и ждать, и надеяться на милость Божию.

Разговор с мамой, который оставляет довольно гнетущее впечатление. Зато ковида нет, это очень хорошо, глядишь, и всё остальное наладится.

Осташков расположен на берегу озера Селигер, в нём есть на что посмотреть – это крупный туристический центр. Но сейчас зима, не хочется никуда уезжать со станции, нет смысла, да и в целом, как уже было сказано, эта поездка не предназначена для того, чтобы увидеть что-то интересное, – эта поездка нужна для погружения в состояние неподвижности и тишины, которое трудно описать, но в которое стоит хотя бы один раз погрузиться. Трудно сказать, для чего именно.

Рядом со станцией – автостанция. Кафе (так это называется). Можно (и нужно) пообедать. Солянка, мясо (кажется,

бефстроганов), картошка, чёрный хлеб. Еда.

Паровоз, трудолюбиво пыхтя, медленно, задним ходом подходит к двум зелёным вагонам, прибывшим из Великих Лук, слышен тихий грохот, и происходит сцепка.

Да, забыл сказать: в поезде приехало много туристов, которые истово фотографируют и снимают на видео паровоз. И обратно собирается ехать очень много туристов.

Поймал себя на мысли, что хорошо бы туристов было поменьше, потом поймал себя на осознании глубокой эгоистичности этой мысли.

Два вагона быстро заполнились. Удалось найти два свободных кресла, опять против хода поезда, с очень неудобным обзором. Почему-то в обратном направлении едет гораздо больше пассажиров, чем ехало туда.

Паровоз крикнул, поезд поехал. Медленный ход, лёгкие рывки.

Уже давно исчезли мороз и солнце – вернее, мороз остался, а солнце исчезло, стало серо и темновато: четвёртый час, быстро темнеет. В закопчённое окно можно постоянно наблюдать настоящий флаг России, с тремя горизонтальными полосами – серой, чёрной и белой. Небо, деревья и снег – больше ничего.

Совсем стемнело, вагон до отказа наполнился пассажирами (как ни удивительно, на остановках всё время кто-то подсаживался), на соседнем кресле разместился какой-то паренёк, а его вроде бы мать, или не мать, разместились наиско-

сок через проход, они всё время переговаривались, остальные пассажиры тоже всё время говорили, ели, тихонько выпивали, и нирваническая атмосфера этого странного путешествия быстро рассеялась. Теперь надо просто доехать до Бологого и вернуться домой.

Бологое-Полоцкое, платоновский крик паровоза – поехали, справа по ходу движения уже видны пути главного хода Москва – Петербург, огни, огни, вагоны, локомотивы, поезда, Бологое-Московское. Собственно, это всё.

Постоял ещё немного у паровоза. От него отцепили вагоны, он подышал, перевёл дух, крикнул на прощание и, пыхтя и постанывая, медленно уехал куда-то в сторону Петербурга.

Как там мама. Как она там. Как там мама.

Фирменный поезд «Полярный экспресс» Апатиты – Москва сияет великолепием. Новый полупустой купейный вагон, идеальные попутчики – молодая мама и дочь-подросток. Всё время читают и иногда переговариваются шёпотом. Чтение книги Майи Кучерской о Николае Лескове. Николай Лесков – великий писатель, надо это признать. За окном проносятся Вышний Волочёк, Волга, Тверь, Московское море, Клин, Солнечногорск, депо Алабушево со спящими поездами «Ласточка», Зеленоград, Химки (стадион «Арена Химки» не виден в темноте), дальше начинает проноситься и долго проносится Москва.

Москва.

Такси, Третье транспортное кольцо, шоссе Энтузиастов, Северо-Восточная хорда, Кожухово, полвторого ночи.

Дома.

Для чего-то надо было это сделать, надо было совершить это путешествие по малодейственной Бологое-Полоцкой железной дороге, проехать в поезде, ведомом чёрным паровозом с красными колёсами. Для чего-то это было нужно. Трудно сказать, для чего именно.

Псков – Дно



Оказался во Пскове (во Пскове говорят именно так – «во Пскове», а не «в Пскове») по некоторым делам. И предстоял свободный вечер. Состоялся такой диалог с худруком и директором Псковского драмтеатра Дмитрием:

– А давай я съезжу на поезде в Дно и обратно?

– Просто так?

– Просто так.

– Давай.

И сказал, что даже организует машину для быстрой доставки обратно из Дно во Псков.

Да, здесь говорят так: «во Пскове» и «из Дно». А не «в Пскове» и «из Дна» или «со Дна».

Дима, спасибо.

При покупке билета в пригородной кассе сказал правильно: «Пожалуйста, один до Дно». А не «до Дна» и не «на Дно». Надо говорить правильно, учитывая региональные особенности.

Поезд Псков – Дно состоит из одного тепловоза и двух вагонов. И тот, и другие – на вид новые, современные. Вагоны сидячие, с сиденьями типа авиационных.

Ранний солнечный вечер. Весна. Для середины марта – очень тепло, градусов десять.

Поезд отправляется в 17:41. Идеальное время – большую

часть пути будет светло, а потом стемнеет, и в Дно (не «в Дне» и не «на Дне») будет уже темно, последняя четверть пути пройдёт в темноте, что всегда создаёт особый поездной уют.

На том же пути, что и поезд Псков – Дно, стоял поезд Псков – Луга, такой же маленький. Они стояли на некотором (небольшом) расстоянии друг от друга. Ехать им было в одну сторону, но по разным линиям. Сначала отправился один, в Лугу, а минут через десять – другой. Никогда такого не видел – вот этого совместного стояния двух разных поездов друг рядом с другом на одном пути.

Поезд свистнул (хотел было написать «поезд крикнул, дёрнулась бровь», но не надо, не надо) и пополз по южной окраине Пскова. В окно была видна так называемая полоса отчуждения – территория, непосредственно прилегающая к железнодорожным путям, к линии железной дороги, и, как и всякая полоса отчуждения во всяком русском городе, она была уставлена странными, кособокими сооружениями, кривенькими домиками, устройствами непонятного назначения, сваленными в кучи строительными материалами, просто отдельными трудноопознаваемыми предметами – это такой особый слой реальности, который бывает только в полосе отчуждения железной дороги в России, это довольно трудно описать словами, да и не надо описывать, все это видели раз сто или тысячу, единственные слова, которые реалистично описывают эту реальность, – «непонятно, что это

такое». Вот, так и тут, так и тут.

Изучение «Яндекс Карт» показало, что где-то рядом, справа по ходу движения, протекает река Ремонтка. А за рекой Ремонткой находится улица Временная.

Потом окраины закончились, пути перестали ветвиться, и началась просто железная дорога, просто однопутная линия, её раньше называли Бологое-Псковская железная дорога (по аналогии с Бологое-Полоцкой). Бологое-Псковскую железную дорогу построили в девяностых годах XIX века.

Поезд медленно идёт по болотистой местности посреди унылого смешанного леса – это очень характерный для северо-запада России пейзаж. Поезд по-прежнему идёт очень медленно, можно сказать, ползёт.

В вагоне – человек семь или десять. Тишину нарушают голоса мамы и дочки. Их нельзя рассмотреть, они где-то там, за спиной. И нельзя точно определить их возраст. Кажется, дочке лет пятнадцать, а маме, соответственно, лет тридцать пять или сорок. Хотя почему «соответственно». Маме вполне может быть и лет восемьдесят. Кто знает. Да и возраст дочки неочевиден. Может быть, ей уже под полтинник, а мамой она называет, например, свою племянницу двенадцати лет по каким-то их личным, семейным причинам. Может, такое прозвище или, как раньше говорили, домашнее имя – Мама. Кто знает. Трудно сказать.

Дочка всё время предъявляет маме какие-то претензии, что-то требует («открой окно» или типа этого), и у неё тре-

бовательная и одновременно смешливая интонация, наседает, напирает и при этом хихикает.

Напротив, через проход, сидит немолодой дядька в шапке-кепке: такая цилиндрическая, довольно высокая шапка из кожи и меха, и к ней приделан козырёк, получается вот именно шапка-кепка.

Ещё какие-то дядьки (кажется, их двое) вполголоса бубнят что-то где-то за спиной.

Других пассажиров не видно, да и не слышно, хотя они вроде бы существуют.

Проводница – приветливая полная женщина. Трудно сказать, в чём заключается её приветливость, она молча проходит то и дело туда-сюда по вагону, просто у неё какое-то приятное доброе лицо.

Поезд медленно ползёт (ну, уже не то чтобы ползёт, просто медленно едет) посреди унылого северо-западного пейзажа. И иногда останавливается на полминуты у неприметных полустаночков. Это даже нельзя назвать платформами – просто такие площадки утоптанного снега вдоль пути, табличка с названием «платформы» и крошечный жестяной остановочный павильончик со скамейкой внутри.

648 км. 644 км. Кеб (да, такое название). Дядька в шапке-кепке вышел, мама с дочкой вышли. После ухода мамы с дочкой (или дочки с мамой) в вагоне стало совсем тихо. Остался только фоновый бубнёж двух невидимых дядек.

Вспомнилась январская поездка из Бологого в Осташков и обратно. Тогда всё время пытался дозвониться до больницы, узнать, как мама, долго не мог дозвониться, а потом, когда дозвонился, выяснилось, что там всё не очень хорошо. А сейчас уже не надо звонить в больницу. Не надо волноваться и заботиться. Не надо переживать, что всё плохо. Теперь не плохо и не хорошо. Теперь всё. Можно просто ехать, ехать себе, и не звонить, и не беспокоиться.

Платформу Гудок почему-то проехали без остановки. Хорошее название. Наверное, в честь одноимённой газеты железнодорожников. Кстати, интересная газета, когда-то в юности её покупал в киосках «Союзпечать», и даже сейчас иногда случается заходить на её сайт.

Остановились у ещё одной крошечной, еле заметной платформы. Немолодая женщина вышла из вагона, подошла к заваленной снегом лестнице, ведущей вниз, от железнодорожного пути к лесной тропинке. Женщина стоит в нерешительности перед этой идущей вниз скользкой опасной лестницей, и медлит, и боится на неё ступить, и не знает, что ей делать. И ей ничем нельзя помочь.

Наступило блаженное состояние, ради которого (в том числе) стоит ездить на вот таких поездах по вот таким малодетальным железным дорогам. Состояние, когда тебе на какое-то время становится всё равно. Когда так называемая реальная жизнь ослабляет свою мёртвую хватку, когда тебе

становятся безразличными «новости» и «события», когда ты понимаешь, что «всё ничего» и что все заботы не стоят чрезмерных забот.

И ещё понимаешь, что вот в этих местах, которые ты сейчас проезжаешь, никогда ничего не изменится. Что бы ни случилось там, в Большом Мире, здесь, на станции Карамышево, на платформе 626 км, на станции Вешки всё всегда будет так, как сейчас, не изменится и не произойдёт ничего. И понимание этого простого и одновременно чудесного факта «наполняет наши сердца неизъяснимым блаженством», если воспользоваться словами мудреца Пелевина-старшего.

На станции Вешки произошло так называемое скрещение поездов. Поезд Псков – Дно постоял несколько минут, а с другой стороны к станции Вешки подъехал другой поезд, тоже пассажирский, но подлиннее, и остановился, а поезд Псков – Дно поехал дальше.

Дядьки где-то там, за спиной, продолжают бубнить. В вагоне почти никого.

Темнеет. Скоро станция Порхов. Это древний город, основан в XIII веке. Казалось, что проезжание мимо такого древнего города подарит какие-то Интересные Впечатления. Но, к счастью, ничего необычного не увидел – только скопление маленьких дачных домиков и неширокую реку Шелонь. Вспомнилось древнее новгородское слово «шелонник», которое обозначало юго-западный ветер. Это потому, что Шелонь впадает в Ильмень с юго-западной стороны.

Ничего интересного, только домики, скука и пустота.

В Порхове (моряки сказали бы «на траверзе Порхова», потому что железная дорога проходит не через город, а чуть в стороне) стало уже совсем темно, за окном ничего не видно, в вагоне тусклый свет, остались только бубнящие мужики и ещё, может быть, пара пассажиров. Хотя их и в самом начале было примерно столько же. Ну, неважно.

Наконец Дно. Достигли Дна. Хотя правильно будет «достигли Дно».

Раньше не раз приходилось слышать и читать, что на станции Дно Николай II отрёкся от престола. Но это не так. Его поезд стоял на станции Дно (на Дне), потом доехал до Пскова, и уже там было подписано отречение от престола и, в общем, всё погибло. Но можно сказать, что и в Дно (на Дне) уже всё равно всё, по сути, погибло.

Почему-то всегда хотелось побывать в этом месте. Ну вот, побывал. Получилось даже проехать тем же маршрутом, что и Николай II когда-то, только в обратную сторону. Кстати, можно предположить, что погода тогда была почти или совсем такая же – тоже лежал снег, в окно императорского вагона тоже был виден унылый северо-западный смешанный лес, и, может быть, даже на одном из мельчайших полустанков какая-нибудь женщина не знала, как ей спуститься по обледенелой лестнице, и, может быть, Император Всероссийский увидел её и вяло подумал что-нибудь типа: «Эх, бедная».

Всё то же самое.

В общем, Дно. Крупная узловая станция, красивый вокзал в сталинском стиле с высоким шпилем. Вокзал островной, как это называют железнодорожники. То есть он располагается между двумя железнодорожными линиями – с северной стороны проходит Бологое-Псковская линия, а с южной – Санкт-Петербург-Витебская.

Вокзал большой и практически пустой. Присутствует только небольшая стайка полицейских. Они ходят туда-сюда, патрулируют.

Купил кофе в автомате. Посидел в совершенно пустом ярко освещённом зале ожидания. Хотелось сидеть здесь и сидеть в неподвижности и оцепенении. Но позвонил водитель Илья. Долго выясняли с ним, с какой стороны он ждёт. В конце концов Илья сказал: «Видите одинокий пассажирский вагон? Вот я с этой стороны». Действительно, на одном из путей Санкт-Петербург-Витебской линии стоял совершенно одинокий, какой-то жалкий, потерянный серо-красный пассажирский вагон. Рядом – переход через пути и что-то типа выхода в город.

Ну вот, собственно, и всё. Быстро домчались с Ильёй до Пскова, за час с небольшим, а поезд шёл три часа.

Жаль всё-таки Николая II. Наверное, неправильно так говорить. Всё-таки он святой, царственный мученик. А всё равно жаль. Сидел в своём императорском поезде на этом

Дне (в Дно), у северной стороны вокзала, ждал Родзянко, смотрел в вагонное окно на голые деревья. Потом поехал во Псков по вот этому самому маршруту, по которому сейчас ходит поезд, состоящий из красного тепловоза и двух серо-красных вагонов. Императорский поезд медленно полз по южной окраине Пскова мимо речки Ремонтка (она, наверное, как-то по-другому тогда называлась или так же), мимо бесформенных предметов полосы отчуждения.

А потом всё кончилось. Жаль, очень жаль.

Псков – Луга – Псков



Очень жарко. Лейтмотивом этой поездки будет: «очень жарко».

Более того, это, по сути, единственное содержание этой поездки: «жарко».

Жарко, жарко, дико жарко. Не сразу нашёл поезд Псков – Луга. Номер пути был какой-то дикий. Оказалось, это тупиковый путь в некотором отдалении от вокзала. Пошёл, дошёл. Дизель-поезд, переделанный из обычной электрички. Называется ДТ1. Три вагона. Внешние наблюдения подсказали, что меньше всего людей в первом вагоне. Взошёл (это действительно трудно) в первый вагон. Много пассажиров. Протиснулся на место у окна, и даже по ходу движения. Удача. Рядом и напротив сидят тётеньки дачного вида.

Страшная жара. Может быть, когда этот переделанный из электрички дизель-поезд поедет, станет легче. Будем надеяться.

Добавилось ещё какое-то количество пассажиров (в другие отсеки), и поезд начал движение.

Сначала поезд ехал в том же направлении, что и поезд Псков – Дно, в том числе вдоль уже упомянутой речки Ремонтка. Но потом поезд отклонился севернее и поехал прямо вдоль этой самой речки Ремонтка: она тянулась (текла) вдоль пути, по которому ехал поезд, речка буквально повторяла маршрут его движения. В какой-то момент её даже стало видно – ну, такое русло, шириной метра два, наверное.

Потом речка Ремонтка ушла резко вправо. Стало как-то

не за чем наблюдать.

Дальше совсем ничего не происходило. Вернее, происходило, конечно. Ну так, по мелочи. Например, пожилая женщина, сидевшая сзади (её не было видно) очень долго говорила по телефону о хосписах. Как там, в этих хосписах, можно жить, какие условия, как люди там умирают. Это длилось довольно долго, минут тридцать.

«Мemento мори». Если можно так выразиться.

Потом женщина, говорившая о хосписах, вышла, и женщина, сидевшая рядом, тоже вышла, и женщина, сидевшая напротив, тоже вышла и пожелала при этом «счастливого пути». Как-то так, очень отчётливо.

Отсек освободился. Можно сидеть как угодно. Это очень отратно.

И началось блаженное ничто. Ради чего и следует отправляться в такие путешествия.

Последовательность совсем крошечных станций, мобильная связь не ловит – нельзя подключить VPN, зайти в фейсбук и прочитать, что в наше время <...> безнравственно, а <...> нравственно. И надо делать и говорить <...>, а <...> говорить и делать нельзя, запрещено, неэтично. Хорошо не видеть, не знать этого.

Хорошо понимать, что единственное и лучшее, что ты можешь сделать прямо сейчас, – это сесть в поезд Псков – Луга и ехать, ехать в нём без какого-то смысла, без какой-либо цели.

Ехать желательно до бесконечности.

Унылая природа северо-запада, унылые маленькие станции, монотонный вой дизель-поезда – больше ничего.

Хорошо бы так было всегда.

Но нет. Ближе к Луге подсаживаются пассажиры. Например, подсели какие-то тётки с собаками. А чуть позже прямо вот в мой отсек сели женщина и мужчина. У женщины на голове шерстяная шапочка с надписью Сапое 01 (шерстяная, да, шерстяная). Мужичок одет в плотный шерстяной пиджак.

Жара, жара, страшная жара.

Из разговора новых пассажиров и контролёра следует, что поезд приедет в Лугу, постоит немного да и отправится дальше, в Петербург. Собственно, что меняет это знание? Ничего.

На станции Струги Красные тётенька в шапочке Сапое 01 и мужичок в плотном, тёплом пиджаке отсели в другой отсек, и снова стало просторно. По-прежнему жара, жара.

А каково в плотном пиджаке? Каково в шерстяной шапочке Сапое 01? Неизвестно. Людям трудно понять друг друга (извините).

Станция Луга. Путешествие закончилось. Или, можно сказать, подошло к концу. Правда, надо ещё доехать обратно, до Пскова.

Вышел из поезда, вышел на привокзальную площадь (она абсолютно пуста), вызвал «Яндекс. Такси» до магазина

«Ароматный мир» (во Пскове нет, а в Луге есть), купил бутылку виски, доехал на такси обратно до станции Луга.

Некоторое время сидел на платформе (есть удобные скамейки). Летний вечер, тихо, сине-жёлто. Прогрохотал грузовой поезд, состоящий из цистерн. Жёлтое здание вокзала станции Луга. Рельсы, уходящие туда и туда. Тихие и скромные железнодорожные светофоры, выражающие смирение и покорность бытию.

Потом объявили, что прибывает поезд «Ласточка» Петербург – Псков.

И он прибыл.

На станции Луга с поездом «Ласточка» Петербург – Псков происходит интересная метаморфоза. К поезду «Ласточка» прицепляют обычный, можно даже сказать, банальный тепловоз, и этот тепловоз тянет поезд «Ласточка» по неэлектрифицированному участку Луга – Псков.

Интересно наблюдать за этим процессом (как подцепляют тепловоз). Или неинтересно.

Тепловоз подцепили, пора уже садиться. Поезд «Ласточка» наполнен пассажирами. Протиснулся к месту у окна. Рядом – молодой человек с крайне свирепой внешностью. На станции Струги Красные молодой человек с крайне свирепой внешностью вышел, и... и... и, в общем, ничего не изменилось.

Поезд «Ласточка», влекомый тепловозом <забыл уточнить марку>, прибыл на станцию Псков.

Хорошо было, когда большинство пассажиров разошлись, когда были безымянные станции и безлюдность. Хорошо было, когда пассажирка напротив сказала вдруг «счастливого пути». Да и всё остальное тоже, если вдуматься, было хорошо.

Хорошо.

**Петербург – Выборг –
Приморск – Петербург**



На Финляндском вокзале (некоторые называют его Финбан) сел в поезд «Ласточка» и поехал в Выборг. Ранний вечер, вагон полон, трудно найти место у окна. Трудно, но можно.

На соседнем ряду заметил дядьку с очень неприятным, злым, каким-то диковатым лицом. Ладно.

Поезд «Ласточка» едет в направлении Выборга очень быстро, по прямой.

На первой станции Удельная вышло неожиданно много народу, чуть ли не половина поезда. Это очень странный способ использования поезда «Ласточка». Можно и на метро доехать.

Недалеко от станции Удельная располагается тренировочная база футбольного клуба «Зенит» (Санкт-Петербург). Футбольный клуб «Зенит» (Санкт-Петербург) недавно стал в четвёртый раз подряд чемпионом России по футболу, и его чемпионство всем (вернее, многим) уже несколько надоело.

Озерки, Шувалово, Парголово, Левашово. Проваливание в неглубокий сон. Ещё какие-то станции в полусне. Наконец, поезд «Ласточка» медленно вползает на станцию Выборг.

На соседнем тупиковом пути стоит коротенький поезд (три вагона), очень отдалённо напоминающий поезд «Ласточка», но рангом сильно пониже. Это так называемый рельсовый автобус РА2. Аббревиатура РА означает рельсовый автобус.

Это, в общем, такой, как бы сказали раньше, дизель-поезд.

Рельсовый автобус РА2 скоро отправится обратно в Петербург, но не по прямой, как поезд «Ласточка», а по окольному извилистому пути вдоль побережья сначала Выборгского, а потом Финского заливов, через единственный на этом пути небольшой портовый город Приморск.

Участок Зеленогорск – Приморск был построен Российской империей накануне и во время Первой мировой войны, чтобы была возможность в случае чего ударить по врагу. Чуть позже участок достался независимой Финляндии. Участок Приморск – Лазаревка был построен независимой Финляндией в период между двумя мировыми войнами, чтобы была возможность ударить по врагу (другому) в другом направлении. Ну и так, чтобы можно было что-нибудь возить. Несколько позже независимая Финляндия утратила оба этих участка, и они достались сначала СССР, а потом Российской Федерации, в распоряжении которой они и находятся по сей день. Теперь по этим двум участкам, которые составляют линию Зеленогорск – Приморск – Лазаревка, ходит небольшой трёхвагонный рельсовый автобус РА2.

В рельсовом автобусе РА2 обнаружился тот самый дядька с неприятным, злым лицом, который сидел на соседнем ряду в поезде «Ласточка». Теперь смог рассмотреть его чуть более внимательно, и лицо у него оказалось приятным и добрым. Возможно, на выражении лица дядьки сказалось пере-

мещение из поезда «Ласточка» в рельсовый автобус РА2.

Ещё в вагоне сидела девушка с очень интеллигентным лицом. Больше в вагоне никого не было.

На всякий случай уточнил у дядьки с теперь уже приятным и добрым лицом, действительно ли рельсовый автобус РА2 следует в Приморск. Дядька подтвердил. Девушка всполошилась: как в Приморск, разве не в Петербург? Объяснил девушке, что да, в Петербург, но это не лучший способ добраться до Петербурга, потому что рельсовый автобус РА2 пойдёт длинным путём через Приморск и будет идти четыре часа, и что ей надо сейчас перейти на другой путь и сесть в поезд «Ласточка», который домчит её до Петербурга за час с небольшим. Девушка бурно поблагодарила и, оставив на столике у окна свой пригородный билет, убежала искать поезд «Ласточка», потом прибежала обратно, взяла забытый билет и снова убежала.

Девушке следует поработать над внимательностью.

Чуть позже в вагоне появились заскорузлая немолодая женщина и паренёк подчёркнуто деревенского вида в худи с принтом Кандинского (картина Кандинского и надпись Vasily Kandinsky). Ещё через некоторое время через вагон прошли контролёры, купил у них билет до Петербурга (контролёры удивились). Больше в вагоне никого не было.

Рельсовый автобус РА2 издал гудяще-свистящий звук и отправился в свой извилистый путь.

Медленное продвижение рельсового автобуса РА2 среди

окраин Выборга (это очень красивый город, но вот прямо здесь это совершенно не ощущается). Доползание до станции Лазаревка.

Это уже не город, это уже просто Карелия. Город отступает, природа Карелии наступает.

Рельсовый автобус РА2 свистнул, поехал, проехал ещё совсем чуть-чуть по основной магистрали Выборг – Петербург и отклонился вправо, ушёл на линию до Приморска.

Началась пустота. Ради которой (в значительной степени) и была предпринята эта поездка.

Ещё немного железнодорожных реалий: рельсовый автобус РА2 долгое время следует по двухпутной электрифицированной дороге, что вызывает некоторое удивление (кажется, она уже давно, с самого момента отделения от основной магистрали Выборг – Петербург, должна была стать однопутной и неэлектрифицированной, но вот оно так).

Вокруг земля, деревья и гранитные валуны. Очень много гранитных валунов. Они либо просто лежат на поверхности земли, либо их части (или это просто части скального основания местной земли? трудно сказать) выпирают из земли.

На станции Соколинское среди природы возникают признаки человеческой деятельности. Обращает на себя внимание новенькая, аккуратненькая дачка, стоящая среди страшно замусоренного, захламлённого участка.

Поехали дальше, и снова природа без признаков человеческой жизнедеятельности, больше ничего.

После станции Попово (на самой станции ничего нет) от основной трассы отходит вправо электрифицированная ветка на Высоцк – это такой порт, там есть нефтяные хранилища и военная база, там жизнь, поэтому нужна электрификация. А там, куда едет дальше рельсовый поезд РА2, жизни особо нет, электрификация и двухпутность там не нужны.

В вагоне по-прежнему практически никого нет, кроме дядьки с лицом, из неприятного превратившимся в приятное, немолодой женщины и паренька с Кандинским.

После станции Советская рельсовый автобус РА2 начал петь. Поезда вообще иногда поют. Любят петь электрички. Вот и рельсовый автобус РА2 тоже запел. Это, наверное, какой-то эффект трения колёсных пар о рельсы на поворотах или ещё что-то такое. Или просто подвижному составу в какой-то момент его унылого существования захотелось спеть, запеть. И вот он поёт.

Ещё какие-то крошечные станции. Заметил, что рядом с некоторыми крошечными станциями на земле валяются новые красно-белые вышки связи. Наверное, они предназначены для установки в вертикальное положение и дальнейшего служения людям в качестве вышек связи.

В вагоне по-прежнему практически никого нет. И вот рельсовый автобус подъезжает к главной станции этого странного маршрута – Приморск. Вагон моментально наполнился людьми. Их было очень мало, а стало очень много. В частности, в отсеке напротив, через проход, разместил-

лась группа интеллигентных дачников. На протяжении всего остального пути, до самого Петербурга, они говорили о чём-то, и их было хорошо слышно. Они произносили вполне внятные, понятные фразы типа: «Петя сказал, что он не будет», «да надо, конечно, заняться, да», «ну был я у него, да» – что-то вот в таком роде, и из их разговора совершенно невозможно было хоть что-нибудь понять.

Рельсовый автобус свистнул-гуднул, поехал, и на этом месте поездка в значительной степени утратила своё очарование безлюдия и отсутствия всего. Люди заполнили собой всё.

По-прежнему рядом с крошечными, едва существующими станциями на земле валяются новенькие красно-белые вышки связи.

Группа коров столпилась вокруг какого-то предмета. За их тощими спинами не видно, вокруг чего они столпились. Возможно, это какой-нибудь неодушевлённый объект, продукт питания или, наоборот, живое существо, привлёкшее внимание группы коров.

Всё это время сиденье напротив оставалось свободным. Но на станции Тарасовское его заняли два мужичка средних лет, то есть в диапазоне от двадцати до семидесяти. Точный их возраст трудно определить.

В Тарасовском сел ещё один парень, сильно пьяный. Контролёры пытались узнать у него, куда он едет. Ручьи – моя станция, мычал-говорил парень. Ручьи – не наша станция,

говорили контролёры. Так они говорили и говорили, обменивались этими единицами информации и потом всё же пришли к какому-то совместному решению, сейчас уже трудно вспомнить, к какому именно.

Один из мужичков напротив одет в чёрную футболку с надписью «За Русь святую».

На станции Приветненская новый красно-белый столб связи уже не лежит на земле, а бодренько стоит и, наверное, уже выполняет свои высокие функции столба связи.

После Приморска поездка в значительной степени утратила своё, если можно так выразиться, очарование. Неподвижная каменность оказалась вытеснена человеческой суетой.

Мужички напротив уткнулись в свои бюджетные смартфоны, играют в какую-то игру. Реплики мужичков: «у меня ещё природа не установилась», «свинья – лучший таможенник», «ты всех животных открыл?».

Теперь уже просто скорей бы приехать обратно, в Петербург. А потом – не сегодня, а потом – в Москву.

Мужички напротив обсуждают будущую закупку пива. «На полтораху не хватит, можно литруху взять».

В Зеленогорске рельсовый автобус РА2 довольно долго стоял у платформы. Это место, где Приморская линия примыкает к основной магистрали. Рельсовый автобус пропустил несколько поездов, а потом и сам понёсся с неожиданной для него скоростью в сторону Петербурга. Единственная остановка, кажется, – Удельная. И потом Финляндский вок-

зал, конечная.

Рельсовый автобус РА2 на Финляндском вокзале кажется немного чужим. Он прибывает в отдельный скромный тупичок, немного в стороне от обычных электричек.

Спасибо тебе, рельсовый автобус РА2. Спасибо за карельскую пустоту, сосны, валуны, вагонное безмолвие, отсутствие людей. После Приморска всё это исчезло, и оставалось только терпеть неудобство пластикового сиденья, но ничего, ничего. Ничего.

**Москва – Кривандино – Рязановка
– Кривандино – Москва**



Это знаменитая линия. О ней знают и по ней ездили все российские фанаты железных дорог. Или по крайней мере те, кто живёт в Москве или недалеко от неё. Сама эта ветка пролегает по Московской области. Хотя и далековато от Москвы, но доступно одним днём.

Много лет собирался проехать по этой линии. Собственно, это совсем рядом. От Выхино или Люберец – меньше двух часов на электричке. И всё время было опасение, что линию (вернее, движение по ней) скоро закроют. Или сделают не три пары поездов в сутки, как сейчас (невиданная роскошь для такой пустынной ветки), а, например, две пары в неделю.

Успел, не закрыли.

Люберцы-I. Еле нашёл свободное место, а ведь, казалось бы, будний день, первая его половина. Напротив – девушка (играет в игру на смартфоне), рядом тётенька (ничего не делает), напротив наискосок – мальчик (лет пять или, может, десять, играет в игру на смартфоне) и тётенька (сопровождает мальчика, комментирует его игру).

Люберцы-II. Крошечная станция, это уже Казанское направление, которое только что отделилось от Рязанского. Вскоре после крошечной станции Люберцы-II Казанское направление превратилось из левостороннего в нормальное, как везде, правостороннее (произошло переплетение линий). Как известно, на российских железных дорогах при-

нято правостороннее движение, но есть одно исключение – линия Москва – Рязань. Дорогу проектировали англичане и сделали как у себя. А направление Люберцы – Черусти (и дальше на Казань, и потом ещё дальше) проектировали не англичане, и движение там нормальное, правостороннее. А может, и это направление тоже проектировали англичане, но им заранее сказали: ребят, вы, это, сделайте, в общем, по-нормальному. И они (англичане или не англичане) сделали по-нормальному.

Маленькие станции, мельчайшие населённые пункты (например, Гжель, где делают гжель). Первая крупная станция и, соответственно, населённый пункт – Куровская, большой железнодорожный узел. Многие вышли. Шатура – довольно большой город, здесь вышли практически все, кроме населения одного отсека, которое не потеряло ни одного человека. Девушка играет в игру на смартфоне, тётенька рядом ничего не делает, просто перемещается в пространстве, мальчик неопределённого возраста (можно сказать, без возраста) напротив наискосок играет в игру на смартфоне, тётенька сопровождает мальчика и консультирует его по игровым вопросам.

Пересел в другой отсек, свободный.

Кривандино. Край Подмосковья. Серое станционное здание (кажется, оно закрыто для пассажиров), серая будочка-касса. Как дурак купил в кассе билет до Рязановки и обратно (можно было не покупать, и вряд ли кто-то ещё поку-

пает). На одном из боковых путей стоит рельсовый автобус РА1 – уныловатый, угловатых форм пассажирский вагончик с дизельным двигателем внутри. Именно он и поедет до Рязановки, а потом обратно до Кривандина.

В рельсовом автобусе РА1 пусто. Только в кабине сидит машинист – причём в кабине, противоположной направлению будущего движения. Машинист сидит, дверь в кабину открыта, и видно, что машинист ничего не делает, просто сидит и смотрит вперёд, в направлении Москвы.

После десяти минут неподвижного сидения и смотрения в сторону Москвы машинист вышел из кабины и перешёл в другую кабину, которая обращена в направлении будущего движения. Потом появился ещё один машинист и тоже занял место в кабине, рядом с первым машинистом. Не факт, что они оба машинисты. Возможно, машинист – только один из них, а другой – помощник машиниста. А может быть, они оба помощники машиниста, а собственно машиниста-то и нету, и вот поездом (рельсовым автобусом РА1) будут управлять два помощника машиниста (отсутствующего) и подстраховывать друг друга. Если один по неопытности совершит ошибку, то другой его выручит.

Или нет.

Или вообще всё как-то совсем по-другому, может быть, они вообще не машинисты и не помощники, а просто какие-то сотрудники РЖД других специальностей, которых просто попросили временно поуправлять рельсовым автобусом.

сом РА1 – дело-то нехитрое, тут любой диспетчер, или экономист, или начальник станции справится, чего там управлять-то, а, может, они сами попросились в порядке освоения смежных специальностей.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.