

КЛУБ ТРАНСПОР ТНЫХ ПУТЕ ШЕСТВЕН НИКОВ



ПОЕЗДКИ ПО РОССИИ
УДИВИТЕЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ
НЕОБЫЧНАЯ ТЕХНИКА
ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ

КТП КЛУБ ТРАНСПОРТНЫХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

22 УЗ		АСК «ЭКСПРЕС» АСУ «ЭКСПРЕСС»		ПРОЇЗНИЙ ДОКУМЕНТ ПРОЕЗДНОЙ ДОКУМЕНТ			ОН № 708	
ПОЕЗД ПОЕЗД		ВСПРАВЛЕННЯ ОТПРАВЛЕННЯ		ВАГОН ВАГОН		ЦЕНА, грн. ЦЕНА, грн.		ВИД ДОКУМЕН ВИД ДОКУМЕН
№	швиф швиф	№	швиф швиф	№	тип тип	квиток билет	плашкарта плашкарта	
658 КД 12.07 14.47		14 П 00246.66		00040.42		01		ПОЛНЫЯ
ЧЕРНИГОВ-МОСКВА КИВ (2200600-2000007) СКОРЫЯ		МЕСТА 040 Ч ₂ Ю-3		ОН 700939 ВЗУ Е1 2323331 100709 1000 КК15К21 /22-1146/20-2357		ТІН: 04713		
Н-340.61ГРН=ТАР.207.00+СУ.12.50+НДО.26.72+СТР.4.31+КСБ.10.00		УП С ВЕЛЬЕМ ПРИВЬТИЕ ПОЕЗДОМ 042* 13.07 В 05.33		СТР.0Т Н/С 3000НЕОБЛ.МИН.ЗАО СК"ГАРИТЕТ"КИЕВ П.МИРНОГО.28А Т2234				

авторы-составители

Дмитрий Крюков

Всеволод Назимкин

Александр Фетисов

литературный редактор

Антон Снятковский

макет

Сергей Андриевич

верстка

Сергей Андриевич

Дмитрий Бирюков

Лариса Липкина

цветокоррекция

Сергей Туровцев

За помощь при подготовке этой книги хочется сказать спасибо всем участникам поездок КТП, прошлых и будущих, их родным и близким – за то, что отпускали их и ездили с ними, а также отдельно Дмитрию Абушкину, Богдану Кравцову, Всеволоду Назимкину, Антону Снятковскому и Алексею Чарыкову. Спасибо также всем, кто помогал нам договариваться о поездках.

авторы фотографий

Александр Фетисов

Дмитрий Крюков

Всеволод Назимкин

Владимир Песня

Максим Сидоров

Евгений Стерлин

Евгений Баскаков

Валерий Тихонов

Александр Балашов

Виталий Громов

Михаил Музычук

Алексей Гусев

Сергей Кройтор

Алим Аджиев

Андрей Мудрик

Борис Широколов

В фотоотчетах про массовые поездки не всегда возможно установить конкретного автора той или иной фотографии, поэтому, если мы кого-то забыли, мы приносим свои извинения и исправим это в дальнейших публикациях.

Если вы хотите связаться с КТП – пишите нам.

e-mail: mityan@yandex.ru

КТП

КЛУБ ТРАНСПОРТНЫХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

ПОЕЗДКИ ПО РОССИИ
УДИВИТЕЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ
НЕОБЫЧНАЯ ТЕХНИКА
ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ



МОСКВА 2014



КЛУБ ТРАНСПОР ТНЫХ ПУТЕ ШЕСТВЕН НИКОВ

1.	ВСТУПЛЕНИЕ	6
2.	ПРИМЕЧАНИЕ ЛИТРЕДАКТОРА	11
3.	РАННИЕ ОТЧЕТЫ 2001 — 2002 — 2003 — 2004 — 2005	12
4.	МАССОВЫЕ ПОЕЗДКИ НОЯБРЬСКИЕ СЛЕТЫ — НОВОГОДНИЕ ПОЕЗДКИ — ВОЗДУШНЫЕ ПОДУШКИ — МОНЗА — ЧЕЛНОВАЯ — «ГАВРЮША» — ДЕСЯТИЛЕТИЕ КТП	140
5.	НОВЫЕ ОТЧЕТЫ КРУИЗ НА ВОСТОК — ДО КАМЫ И ОБРАТНО — В ПЯТЬ КОНЕЧНЫХ ПУНКТОВ — ЗАМЫСЛОВАТЫ ХИНЫ — АРХАНГЕЛЬСКИЙ ЛЕСНОЙ ТРАМВАЙ — В МЕЗЕНЬ ПО ВОДЕ — МАЛАЯ АВИАЦИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ — ТРАНСПОРТНЫЕ ФАТАЛИСТЫ, Ч. 1: ЗИМОЙ В НАРЬЯН-МАР — ТРАНСПОРТНЫЕ ФАТАЛИСТЫ, Ч. 2: ПОЛНЫЙ ПЕЛЕДУЙ — 2013: ДОПОКОРЕНИЕ ЛЕНЫ — ЛЮДИ ПРОТИВ БОЛОТ	186
6.	ПРОЕКТЫ КТП ДРЕЗИНА-«ПИОНЕРКА» — БАМ И ТУАПСИНКА — «ТРАНСПОРТАЦИЯ» И «БЕГУЩИЙ ГОРОД» — «ЗАРЯ» — «НИКОЛАЙ ЯКОВЛЕВ» — «ВСЕ ЭЛЕКТРИЧКИ РОССИИ» И ALL-TRANSPORT.INFO — ЯНДЕКС.РАСПИСАНИЯ	390
7.	И ТАКОЕ БЫЛО ФОТОГРАФИИ ИЗ ИСТОРИИ КТП	426
8.	УЧАСТНИКИ	450

ВСТУПЛЕНИЕ

Совсем недавно я увидел футболку, на которой было написано «In my free time I hunt Russian ghost ships» («В свободное время я охочусь за русскими кораблями-призраками»), – и подумал, что в какой-то степени этой фразой можно описать деятельность Клуба транспортных путешественников. Попытки запечатлеть исчезающее или придумать совсем новое – вот то, чем мы занимались и занимаемся.

Вообще, вы держите в руках необычную книгу. По мере работы над ней я как редактор-составитель понимал, что основной ее смысл – рассказать о том, как небольшая группа людей прошла путь от странных, иногда даже маргинальных поездок до реальной работы в сфере транспорта и географии, связанной с решением зачастую очень важных и сложных задач. Показать читателям, что если долго тратить время и деньги на свое странное хобби, то оно при хорошем раскладе может отплатить вам сторицей.

С другой стороны, я бы не хотел ударяться в морализаторство. Все-таки первыми и основными читателями этой книжки станут сами участники поездок, а им наверняка будет приятнее вспомнить былые странствия, отчеты о которых, не будь этой книги, могли бы затеряться на просторах интернета.

Клуб транспортных путешественников, или сокращенно КТП, наверное, мог появиться только в то время, в которое он появился.

На дворе стоял конец 1990-х, интернет уже был – по крайней мере писать электронные письма друг другу было можно, но никаких других серьезных удобств еще не появилось – ни цифровой фотографии, ни подробных карт, ни Википедии, ни расписаний, ни большого количества оцифрованных отчетов.

Именно в такой ситуации люди, которые любили транспорт и путешествия (как следует из названия), могли встретиться и за несколько лет поучаствовать во множестве интересных поездок. В силу отсутствия информации любая поездка за пределы ближнего Подмосковья становилась приключением. Можно было писать интересные отчеты и – что особенно важно – находить для них читателей. Можно было чувствовать себя первопроходцами, даже не закончив географический факультет и не пройдя несколько экспедиций.

Началось все, пожалуй, с сайта московского транспорта mostrans.newmail.ru Павла Яблокова. Именно там, на форуме одного из первых транспортных сайтов рунета, собралась компания, которой в дальнейшем было суждено оказать заметное влияние на то, что происходило и происходит в данной отрасли России до сего дня. И, надеюсь, будет происходить в будущем – ведь на момент написания этих строк большинству их героев лишь чуть больше тридцати.

Сам отец-основатель mostrans.newmail.ru Павел Яблоков никогда активно в деятельности КТП не участвовал, однако всегда был рядом и уже более 15 лет трудится на самых разных постах, пытаюсь

облагородить российский транспорт. Основная его заслуга в рамках описываемой нами темы в том, что он создал такое пространство в виртуальном мире, в которое было интересно прийти самым разным людям. Вскоре модераторами форума московского транспорта стали аспирант-астроном Александр Галактионов и я, начинающий (в ту пору) журналист.

Параллельно Дмитрий Абушкин с несколькими друзьями создал сайт «Транспортная мозаика» (tm.vov.ru), где собирал все доступные материалы по разным видам транспорта (тогда это было непросто). Сейчас уже сложно установить, но, кажется, именно там впервые Всеволод Назимкин, он же Сева Путник, употребил словосочетание «Клуб транспортных путешественников», и вскоре был создан форум. На таком маленьком пятячке пространства участники двух близких по духу сайтов не могли не пересечься.

Самую первую поездку КТП установить практически невозможно. Первый сохранившийся отчет – поездка Артура Гвоздодерова на ветку Панки – Дзержинский 11 февраля 2001, но очевидно, что отдельные вылазки были и раньше. Если говорить о более-менее современном составе, то первая моя личная встреча со Всеволодом состоялась 21 июля 2001 года на Казанском вокзале, и, наверное, именно с этой ночной вылазки в Рязань можно вести «современную» историю КТП.

После этого путешествия пошли одно за другим, вслед за ними – отчеты. Достаточно массовые выезды начались в сентябре 2001 года. Вероятно, первым совсем крупным мероприятием по меркам КТП стала поездка 31 мая – 1 июня 2002 года в Сонково – Весьегонск – Ярославль. В будущем количество людей в поездках КТП достигало 70.

Нельзя не сказать слова благодарности в адрес друзей и коллег из Академии вольных путешествий (АВП). Они чуть раньше нас стали массово ездить по России – в основном автостопом – и оказали нам заметную помощь в плане отчетов, расписаний и тому подобного. Значение «Вольной энциклопедии» для всех путешественников того времени невозможно переоценить.

При всей взаимной дружбе и уважении организационно сообщества пошли разными путями. В АВП пришлось вводить дисциплину – иногда более жесткую, иногда менее – и понятную иерархию. КТП всегда оставался организацией открытой, от засилья непонятных людей он оборонялся тем, что никак себя не афишировал. Координатором сообщества стал автор этих строк, но вся координация заключалась в организации крупных общих поездок и собирании отчетов.

Можно спорить, хорошо это или плохо сказалось на судьбе КТП. Возможно, именно в этом составе КТП мог оказать большее влияние на окружающую жизнь, чем он оказал. Статьями, изданными книгами, организацией туристических поездок. В чем-то мы, конечно, недоработали – не оказалось, говоря современным языком, «менеджера по развитию бизнеса».

С другой стороны, понятно было, что с ростом количества работы у участников клуба, а также изменившейся ситуацией в интернете невозможно будет постоянно существовать в том же формате, в котором КТП стартовал. И, возможно, гибкая структура как раз позволила клубу дожить до настоящего времени, продолжать общаться на форуме и совершать периодические крупные поездки.

Сложно сказать, где лучше, да и непонятно, нужно ли вообще. Вернемся непосредственно к истории. Где-то с 2007 года формат существования КТП изменился. Мы с радостью набросились на параллельные проекты – в частности, All-Transport.info, первый справочник расписаний всех видов транспорта в рунете. Важным фактором стало и то, что к этому времени все ближайшие окрестности Москвы и Петербурга были уже объезжены, а в интернете появились сотни отчетов и десятки тысяч фотографий других путешественников.

Рост благосостояния начал позволять летать в дальние края, а туда большими компаниями не так-то просто собраться. Таким образом, примерно с описываемого времени количество массовых поездок в год сократилось до 2–3, еще несколько совершалось «мобильными группами» (созвонился-поехал), а чаще всего путешественники стали просто делиться отчетами о своих странствиях на форуме КТП.

К 2009 году расклад усугубился тем, что те, кто хотел и мог, нашли серьезные работы в сфере транспорта и много сил стали вкладывать в них. Но зато появился новый тип поездок – в связи с исчезновением во многих местах рейсового транспорта проще стало транспорт арендовать, что позволило побывать в ряде мест, где обычному пассажиру уже, увы, не проехать. Традиции ежегодных поездок сохраняются до сих пор и, мы надеемся, не исчезнут и дальше.

На данный момент я, оставаясь координатором КТП, возглавляю группу транспортных сервисов Яндекса, включающую крупнейший транспортный сервис России Яндекс.Расписания. Посещаемость всех проектов группы составляет 500 000 человек в день, и без «школы» КТП этого бы не случилось. Вместе со мной в Яндексе работают как другие активные члены КТП, так и дружественные клубу люди: Александр Фетисов, Игорь Лапшов, Марина Лапшова, Игорь Горобец, Юрий Аралов, Александр Малянов, Евгений Баскаков, Мария Лауфер, Владимир Кондратьев и другие.

Александр Галактионов стал одним из крупнейших в России специалистов в сфере организации железнодорожного туризма. Юрий Аралов много лет отвечал за работу сайта одного из крупнейших автобусных перевозчиков страны – Мострансавто. Многие работали и продолжают работать в Минтрансе, Мосгортрансе, Департаменте транспорта Москвы.

Однако не все участники КТП связали свою работу с транспортом – в рядах клуба есть химики, журналисты, программисты, учителя и представители многих других профессий.

КТП сделал много всего, чем стоит гордиться. При нашем участии выходили книги, десятки статей, несколько телепередач, мы писали стратегии транспортного развития в регионах, строили дрезины, помогали реставрировать церкви – и многое, многое другое.

Ряд путешествий можно смело занести в золотой фонд – хотя бы потому, что некоторые уже невозможно повторить. Это и поездка на дрезинах в Кубринск, и многочисленные слеты КТП на узкоколейках, и проход до конца легендарной Монзенской железной дороги, и один из последних на данный момент рейсов ногинского трамвая, и юбилейная поездка на десятилетие КТП по Неману и Августовскому каналу – список можно продолжать долго. Если уж добавить индивидуальные поездки участников КТП, так там вообще легенды слагать можно – от первого в истории попадания в Норильск с Большой земли на автомобиле до первого за тридцать лет речного пассажирского рейса в Сыктывкар.

И мы надеемся, что все это продолжится. Сейчас не самое простое для транспорта России время, но мы верим в лучшее. История может вернуться как угодно, КТП может снова понадобится – и снова триумфально вернуться.

Дмитрий Крюков,

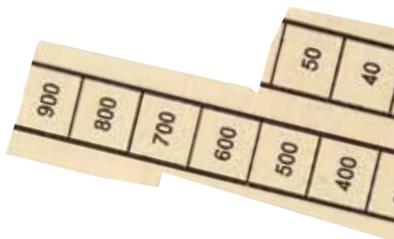
координатор КТП,

24.06.2013

Книга, которую вы держите в руках, состоит из четырех разделов. В первом содержатся многие из самых ранних отчетов КТП. Если вы ждете захватывающих историй – пожалуй, первый раздел не для вас, однако он имеет историческую ценность, а нам будет приятно вспомнить те дни. Второй раздел посвящен массовым поездкам клуба. Третий – самым интересным из поздних путешествий. Четвертый раздел расскажет о побочных проектах КТП – и в нем будет больше всего рассуждений о судьбах российского транспорта.

За помощь при подготовке этой книги хочется сказать спасибо всем участникам поездок КТП – прошлых и будущих, их родным и близким – за то, что отпускали и ездили с ними, а также отдельно Дмитрию Абушкину, Сергею Андриевичу, Богдану Кравцову, Всеволоду Назимкину, Антону Снятковскому и Алексею Чарыкову. Спасибо также всем, кто помогал звонить и договариваться о поездках.

Если мы что-то где-то забыли, потеряли или не указали авторство – не обессудьте, мы не со зла. Во втором издании, если таковое будет, мы это исправим.



ПРИМЕЧАНИЕ ЛИТРЕДАКТОРА

В этой книге упоминается множество характерных топонимов среднего рода: Пирогово, Кривандино, Бирюлево... В своих отчетах некоторые путешественники склоняли подобные слова, а некоторые нет. По правилам современного русского языка оба варианта допустимы, но в рамках книги должно царить единообразие. Мы с Дмитрием Крюковым долго советовались, какой из них предпочесть, и в силу тематической специфики выбрали «несклоняемый».

С точки зрения филолога предпочтителен «склоняемый» вариант, однако так большинству читателей будет понятнее, как же называется тот или иной населенный пункт. Собственно, по всей вероятности, «несклоняемый» вариант и появился в языке благодаря документации (в первую очередь военной), требовавшей исключить возможность неоднозначного понимания.

Вообще, где это возможно, я старался сохранить авторский стиль, оставляя за писателем право на собственный язык и чувство прекрасного.

Антон Снятковский



РАННИЕ ОТЧЕТЫ



2001

- >> ОЙ ЛИ МНЕ... ТАМ, ГДЕ Я НЕ БЫЛ: РЫБНОЕ – РЯЗАНЬ – ПАВЕЛЕЦ
- >> ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЕТКА В КАРЬЕРЕ СЫЧЕВО
- >> ОРЕХОВО-ЗУЕВО – КРАТОВО – ВОСКРЕСЕНСК
- >> ЕФРЕМОВ – НОВОМОСКОВСК
- >> РЕШЕТНИКОВО – ВЫСОКОВСК
- >> ИЗ ПЕТРОЗАВОДСКА В КОНАКОВО ЧЕРЕЗ ВЕСЬЕГОНСК
- >> ПИРОГОВО. «ТО, ЧТО УЖЕ НЕ БУДЕТ»
- >> РЯЗАНОВКА
- >> ТУЛА-2001 – В ПОГОНЕ ЗА ДУОБУСАМИ
- >> КАЛУГА – ВЯЗЬМА ЧЕРЕЗ ТЕМКИНО
- >> КАЛЯЗИН
- >> В СМОЛЕНСК ЗА ТРАМВАЯМИ
- >> КОЛОМНА

ОЙ ЛИ МНЕ... ТАМ, ГДЕ Я НЕ БЫЛ: РЫБНОЕ – РЯЗАНЬ – ПАВЕЛЕЦ

Авторы: Всеволод С. Путник, Митян Крюков

Участники: Всеволод С. Путник, Митян Крюков

Куда: с Казанского вокзала Москвы по Рязанскому направлению

Дата: 21 июля 2001

Для меня, пожалуй, это был идеальный дебют, надолго определивший дальнейшее течение моей жизни. Вспоминаю – лето, замечательная погода, последняя полупустая электричка на Рязань, голова в окне... Тогда же я впервые взял у друга цифровой фотоаппарат (спасибо, Андрей), который тоже с тех пор стал неотъемлемой частью моей жизни, – и первая серия фотографий размытых полустанков в ночи до сих пор остается одной из моих любимых. Год спустя я хотел повторить поездку, но увы – этому помешали непредвиденные обстоятельства. Последнюю электричку на Рязань зачем-то грохнули, хотя заполнялась она прилично и криминала в ней никакого не наблюдалось. Но тот вечер я не забуду никогда.

Митян, 2003

ВСЕВОЛОД С. ПУТНИК:

Запланировал я поездку на 21 июля, но точной уверенности в свободном времени не было, поэтому на форуме афишировать не стал, чтобы никого не обломать. А тут Дмитрий Крюков письмо прислал, мол, куда собираешься или нет? Ну я описал поездку. Ему понравилась идея... Я ехал сразу с дачи, благо последняя электричка на Рязань уходила в 21.49 с Казанского вокзала. Иду через турникеты, уже к хвосту электрички подошел (в голове мысли о путешествии предстоящем крутятся), вдруг меня окликнул какой-то человек (Дмитрия я тогда никогда не видел, как и он меня, да и никакой гарантии, что он поедет, тоже не было). Меня? Или нет? Реакции

не произошло, и я пошел дальше, решив, что наверняка ослышался. Хотя обернулся – молодой человек в руках держал... служебное расписание ПДС Казанского вокзала Москвы! Меня подмывало подойти и спросить: куда, мил человек, путь держишь? Но я решил, что это будет нехорошо, и двинул в первый вагон электрички – занимать хорошее место. Сел в конце, с правой стороны по движению. И тут смотрю, этот человек к моему вагону подошел, потом в вагон зашел и ко мне. «Ты Всеволод?» – «Ну я, верно». – «А я Дмитрий Крюков». Ну дела, вот и познакомился. Оказывается, он мне письмо прислал, что точно поедет, но только до Рязани, но я доступа в интернет тогда не имел и письмо прочитал спустя 3 дня после поездки.

Так вот, ему в воскресенье надо было к 11 утра на работу, но он очень хотел куда-нибудь поехать и решил со мной до Рязани, а потом назад в Рыбное и оттуда через Узуново в Москву. Ну я обрадовался неожиданному попутчику. Сели-поехали-поболтали. Выяснилось, что нам еще и музыка схожая нравится. Короче, собеседник, приятный во всех отношениях.

Он стрельнул у приятеля цифровой фотоаппарат, и по пути мы с ним в темноту в форточку немного поснимали. Я впервые цифровик живьем увидел и потрогал. Круто: сфотографировал – и через несколько секунд видишь результат.

В пути наша электричка, не доходя до Воскресенска, стала ползти, и образовалось опоздание минут на 50, которое она не смогла сократить и до Рязани. Я еще прикидывал, может, в Рязани пересесть на 182-й поезд и до Кустаревки поехать, а оттуда утром электричками в Москву, но он нас обогнал.

Ну ладно, тогда я решил перебраться на Рязань-2 (мы на Рязань-1 приезжали) и оттуда утренней электричкой в Богоявленск. Так мы около двух часов ночи при-



были, сфотографировали ночную станцию с моста, я посадил в электричку на Москву Дмитрия (он думал, что в 4 утра никого не увидит, а я сразу сказал, что народ будет, так и оказалось), он уехал, а я переселся на Рязань-2 пешком. Поторчал немного в здании и пошел к электричке. Уже начинало светать.

У электрички ЭР9П были закрыты двери, но народ стоял и ждал у дверей (немного, но вдоль всего состава). Было видно, что внутри несколько человек спали (видимо, пробрались внутрь по прибытии ее из Мичуринска еще ночью). За полчаса до отхода открыли двери и все сели. Рассветало. Поехали. В середине пути контра пришла – несколько человек оштрафовали. В Ряжске остановка, а перед ней по вагонам милиция прошла. Несколько человек увели в отделение, меня не тронули. Я пошел расписание переписывать, благо стоянка была около часа. Переписал, съел мороженое, побродил в районе вокзала – и назад. Едем дальше. Еще контра прошла, но уже женщины (в первый раз были мужики).

Выхожу в Богоявленске (какое красивое название!). Переписал расписание, через 30 минут пришла единственная в сутки электричка на Павелец. Перед приходом ее по громкой связи сообщали: «Пассажиры! Покупайте билеты на пригородные поезда! В электричках работают контроль и видеокамеры! Безбилетников снимают и потом показывают по телевизору!» Ну дела, такого я еще не встречал! Пришла ЭД9Т-0008. Народу немного...

Поехали. Пришла кондукторша, спросила билет, ушла. Никаких камер. Едем. Вот и Раненбург. Какое красивое здание вокзала! Просто сказка! На выезде со станции паровоз увидел, памятник, покрашен каким-то радикальным желто-черным цветом. В Троекурово у вокзала Ленин стоит. Сфотографировал, благо народа минимум (хотя я думал, много будет, все же единственная в сутки). Приехали в Павелец. Погулял. Подали ЧС4Т с 5 общими вагонами до Узуново. Сели-поехали. Народ садится. Было жарко, несмотря на то что я у открытого окна место занял. Заснул.



Ехали долго, народ набивался. Приехали в Узуново. Народ кинулся к палаткам, скупив там почти все запасы мороженого и лимонада... Пришла ЭР2, я занял местечко у окна и крепко заснул. Долго тянулась дорога, и вот мы в Москве. На Коломенском я покинул электричку и пересел на метро. Так и прошла поездка.

А что же Дмитрий? Выяснилось позже, что он приехал в Рыбное, да не смог найти электричку на Узуново (местный народ не знал, с какой платформы она пойдет, и кассирша не знала). Так он и проторчал там, плюнул и на следующей электричке вернулся в Москву.

МИТЯН КРЮКОВ:

А со мной все не так весело было. Я приехал в Рыбное, народу там – три человека на платформе. Спрашиваю, откуда пойдет электричка на Узуново. Они говорят: «Не знаем, но, видать, отсюда, откуда же еще». Лишь один посоветовал в кассу сходить, но там по дороге какая-то местная пьяная компания была, и я не пошел.

В чем и оказался не прав. Там по третьему пути каждые пять минут уходили электрички из депо, но на них никто внимания не обращал. Когда электричка уже минут пять как должна была уйти, я пошел в кассу и спросил: «Простите, а откуда на Узуново?»

Кассирша посмотрела на меня так, как будто я первый, кто спросил об этом за все время существования ветки, и сказала:

- Не знаю, но точно не с платформы.
- Зашибись, – сказал я, – а откуда?
- Не знаю.

Вот она, нехватка опыта-то. Был бы Сева, мы на нее попали бы. Я понял, что дело дрянь, и ушел ждать очередную электричку на Москву. Первые контролеры взяли с меня 10 рублей, а вторые оштрафовали. :))

А электричка забавная была. Останавливалась ровно на станцию раньше, чем было бы логично ожидать. Воскресенск вместо 88 км, Конобеево вместо Виноградово, 47-й вместо Раменской и Фабричного...

>>

ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЕТКА В КАРЬЕРЕ СЫЧЕВО

Автор: Олег Скрябин

Участники: Олег Скрябин, Всеволод С. Путник, Андрей Оболенский

Куда: из Москвы по Рижскому направлению

Дата: 29 апреля 2001

МОСКВА

Рано утром 29 апреля 2001 года мы, как и договорились, встретились в 6-м вагоне электропоезда, следовавшего отправлением в 6.23 от Москвы-Рижской. Я ехал от вокзала, на Дмитровской ко мне подсел Андрей, а на Ленинградской – Всеволод. Именно в таком составе мы доехали до станции Волоколамск (по дороге к нам больше никто не присоединился). Народу в электричке было много, так как 29 апреля оказалось первым днем майских праздников и все поехали на дачи.

ВОЛОКОЛАМСК

Линия от Москвы до Волоколамска – двухпутная электрифицированная, от Волоколамска до Шаховской – однопутная электрифицированная, за Шаховской – однопутная неэлектрифицированная. Станция Волоколамск интересна тем, что на ней у всех поездов, следующих дальше Шаховской, меняют электровоз на тепловоз. Связано это, видимо, с тем, что все хозяйство находится на станции Волоколамск, да и станция Шаховская гораздо меньше станции Волоколамск. Для нас же смена локомотивов на Волоколамске – очень кстати, так как можно увидеть не только электровозы, но и тепловозы. Сойдя с электрички в Волоколамске, Всеволод пошел фотографировать стоящие здесь же на станции тепловозы, а мы с Андреем отправились дальше по железнодорожному пути в сторону Шаховской (~1,5 км), чтобы сфотографировать проходящие мимо поезда.

Там очень удобное место для фотосъемки – линия железной дороги идет в вы-

емке, а сразу после нее поворачивает направо. Таким образом, виден практически весь поезд. Сначала прошел товарный поезд с тепловозом из Шаховской к Волоколамску, затем пошли товарный, электричка, пригородный из Ржева (вроде в таком порядке, если ничего не напутал). Затем направление поменяли, и пошел пригородный на Ржев (тот же самый, что и из Ржева).

Так как времени до отправления электрички на Чисмену оставалось немного, то мы, оперативно перекусив, отправились на станцию Волоколамск, на этот раз не по путям, а обычной тропинкой, и, засняв еще 2 тепловоза на станции Волоколамск, поехали в Чисмену. По пути (у платформы Дубосеково) мы увидели любопытный монумент и решили, если получится, на обратном пути заехать его посмотреть – так оно и вышло (но обо всем по порядку).

ЧИСМЕНА

Чисмена – это станция Рижского направления МЖД с примыканием от Сычевского горно-обогатительного комбината (сокращенно ГОК). Около станции есть небольшой поселок.

По прибытии в Чисмену мы дождались встречного поезда из Москвы, но на нем к назначенному времени (11.53) никто не приехал, и, подождав на всякий случай до 12.00, мы двинулись в путь к карьере Сычево. Шли мы по железнодорожной линии Чисмена – Сычево. Линия имеет широкую колею, виден хороший накат. Входной светофор на станции Чисмена работает, на Сычево – нет.

Люди по этой ветке практически не ходят, поэтому удобной тропинки нет. По дороге мы встретили мужчину средних лет и парня, который спросил нас, далеко ли до Чисмены. Также около дач, расположенных в непосредственной близости от железной дороги, сидели девуш-

ки – возможно, у них там было назначено свидание.

Шпалы на этой дороге уложены бетонные, на стыках вставлены отдельные куски рельса для плотного стыка (максимальное количество вставок, которое мы насчитали, равно семи!). Путь мало заросший, посредине – «дорожка» от конденсата, капающего из тепловоза.

Около путепровода с автодорогой Москва – Рига навстречу нам попался тепловоз «Машка», следовавший из Сычево в Чисмену, мы его сфотографировали. Он был очень рад этому и приветственно посвистел нам. Тепловоз поехал на Чисмену, а наш путь на Сычево продолжался. Не доходя ~1,5 км до Сычево, мы обнаружили новую врезанную стрелку – видимо, отворот на новый карьер (разработки).

Пройдя еще немного, мы обнаружили неработающий предвходной прожекторный светофор на Сычево, а пройдя еще немного вперед – и неработающий входной светофор на Сычево, после которого начался сам карьер Сычево.

КАРЬЕР СЫЧЕВО

В настоящее время карьер занимается добычей песка и гравия, а также их погрузкой в вагоны. Стрелки здесь ручные с фонарями (не работают, так как нет ламп). Также есть бункеры для загрузки вагонов – частично недействующие. Карьер работает, даже несмотря на выходной день. Мы прошли весь карьер и, дойдя до тупика железнодорожной линии, перекусили.

Затем мы в темпе отправились в обратный путь на станцию Чисмена, так как решили еще съездить в Дубосеково. По пути, на выходе из карьера Сычево, нам навстречу попался знакомый тепловоз, приехавший, видимо, за новой партией груза. Дойдя до Чисмены и прождав 15 минут опаздывавшую элек-

тричку на Шаховскую, мы благополучно добрались до Дубосеково (три остановки от Чисмены).

РАЗЪЕЗД ДУБОСЕКОВО

Сойдя с электрички, мы пошли к мемориалу, посвященному воинам 316-й стрелковой дивизии, героически сражавшимся под командованием генерал-майора Панфилова («панфиловцам»). Сфотографировав мемориал отдельно и себя на его фоне, мы пошли к электричке, по пути засняв еще и два указателя, стоявшие рядом: «Рзд Дубосеково» и «Охрана с переезда снята» – пройти мимо них мы не смогли. Вернувшись на платформу, мы сели в электричку, на которой и поехали в Москву: Сева – до пл. Ленинградская, Андрей – до пл. Дмитровская, а я – до Москвы-Рижской.

>>

ОРЕХОВО-ЗУЕВО – КРАТОВО – ВОСКРЕСЕНСК

Автор: Олег Скрябин

Участники: Олег Скрябин, Всеволод С. Путник, Валерий Тихонов

Куда: с Курского вокзала Москвы по Горьковскому направлению, далее по Большому кольцу МЖД до станции Воскресенск Рязанского направления и назад в Москву

Дата: 24 июня 2001

МОСКВА-КУРСКАЯ – ОРЕХОВО-ЗУЕВО

Придя к пригородным кассам Горьковского направления МЖД на Курском вокзале и не встретив там никого из транспортных путешественников, я непосредственно перед отправлением сел в последний вагон электрички на Петушки (на случай, если вдруг кто-то будет опаздывать и бежать в последний вагон). Когда электричка отправилась, я прошел на всякий случай по вагонам до головы поезда – вдруг кто-то пропустил, но и здесь никого не обнаружил, поэтому пришлось ехать до Орехово-Зуево одному.

ОРЕХОВО-ЗУЕВО

Станция Орехово-Зуево является узловой, к ней подходит 4 направления: на Владимир, на Москву, на Александров и на Куровскую. Станция имеет три платформы: 1 – на Москву, 2 – на Петушки и Владимир, 3 – поезда БК (Большое Кольцо) МЖД (на Александров, Дулево, Куровскую).

Приехав на ст. Орехово-Зуево, я сфотографировал вокзал со второй платформы, а затем пошел на первую и далее на вокзал – посмотреть расписание. Из расписания я выяснил, что после моей электрички будет еще одна из Москвы, следовательно, на ней может кто-то приехать.

Я вышел в город, осмотрел привокзальную площадь и, обогнув вокзал, пошел на пешеходный мост через пути. С него я стал наблюдать за электричкой, пришедшей

на Александров (видимо, с Дулево), и тут боковым зрением увидел, что за мной кто-то стоит. Это был Валерий Тихонов, ехавший той же электричкой, что и я, но не встретившийся со мной. Мы постояли на мосту в ожидании электрички из Москвы, а когда она пришла, то увидели Всеволода, поднимающегося на пешеходный мост. Вот мы и встретились. Сева, как всегда, попытался купить мороженого, но ему это не удалось. Когда он вернулся, мы спустились на платформу 3, с которой отправляются поезда Большого кольца, и стали ждать нашу электричку на Куровскую.

ОРЕХОВО-ЗУЕВО – ДАВЫДОВО

В электричке народу было мало, кондукторов не было. Посмотрев график, мы выяснили, что наша электричка опаздывает, и решили, чтобы не рисковать опоздать на пересадку в Куровской, выйти на остановку раньше – в Давыдово, так как нужная нам электричка Куровская – Воскресенск шла из Куровской с заездом в Давыдово, где меняла направление и шла на Воскресенск.

ДАВЫДОВО – ВОСКРЕСЕНСК

От Давыдово до Воскресенска в электричке народу было мало, кондукторов не было. На данном участке довольно большие перегоны, так как дорога идет по заболоченной местности. По пути мы поснимали вокзалы станций.

ВОСКРЕСЕНСК – ШИФЕРНАЯ

Вот и знакомые места – станция Воскресенск, где мы были недавно, когда ездили на Жилево. Приехав, кстати, на тот же путь, с которого уезжали на Жилево, мы сходили на вокзал и, узнав, что электричка к Москве будет нескоро, решили проехать одну остановку в другую сторону до станции Шиферная.

На Шиферной у нас было около 30 минут, но оказалось, что делать там совершен-

но нечего, – есть только две платформы (островная и боковая), касса, какие-то предприятия вокруг и ни одного магазина (была какая-то палатка, которая последний раз работала очень давно, если вообще когда-то работала). Таким образом, осмотрев окрестности, мы вернулись на платформу и, дождавшись электрички, поехали в сторону Москвы.

ШИФЕРНАЯ – ФАУСТОВО – ОТДЫХ (КРАТОВО)

Доехав до станции Фаустово, мы сфотографировали вокзал и поехали следующей электричкой до платформы Отдых, перекусив и подремав по пути. Выйдя на пл. Отдых, мы пошли искать Детскую железную дорогу (далее ДЖД).

Пройдя в начало платформы, мы спустившись с нее и пошли перпендикулярно железной дороге. Пройдя еще немного, мы увидели какие-то жилые дома, но никакой ДЖД видно не было. Пришлось спросить у местного парня – где находится ДЖД? Он расплывчато объяснил, что надо идти прямо, а там внизу мы увидим ДЖД. Пройдя прямо и не увидев никакого спуска вниз, мы прошли еще немного и вышли на дорогу, пошли по ней и увидели вдали железнодорожный переезд, а когда подошли ближе – то и ребят-железнодорожников, а также узкоколейный путь, идущий через переезд, – это и была ДЖД. Слева от переезда виднелась станция Юность.

ДЕТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В КРАТОВО

Линия состоит из 3 остановок: 2 станций (Юность и Пионерская – конечные) и одной промежуточной платформы – Школьной. На станции Пионерская есть треугольник – поворот в депо.

Интересно, что с пл. Отдых мы пошли в прямо противоположную сторону, так как если бы мы пошли в конец платформы

(при направлении к Москве), то сразу бы увидели ДЖД и не плутали по городу Жуковский.

Дойдя до ст. Юность, мы узнали, что поезд пойдет в 13.45. Вскоре мы увидели его: по ст. Юность объявили о прибытии поезда и времени стоянки – 10 минут. На станции Юность два пути: около одного – низкая пассажирская платформа, а другой – обгонный, для локомотива. На платформе есть касса. С путей – выходные светофоры.

Мы сели в вагон: здесь все как в сказке. На стенах висят картинки и тексты сказок, контролерами являются дети – юные железнодорожники, на окнах занавески. На линии используются узкоколейные вагоны – по конструкции такие же, как в Туме, но в гораздо лучшем состоянии – все-таки ДЖД. Все сооружения путевого хозяйства, все железнодорожные постройки, платформы, кассы и прочее – в очень приличном состоянии: ехать – одно удовольствие!

Следующая остановка после ст. Юность – Школьная – имеет низкую пассажирскую платформу и кассу. Другой конечной станцией этой ДЖД является ст. Пионерская – она имеет высокую (!) пассажирскую платформу и тоже кассу. Также от Пионерской отходит путь в депо.

Приехав на ст. Пионерская, мы сошли с поезда и, сфотографировав его, пошли пешком до ст. Юность. По пути мы встретили поезд – последний рейс на сегодня. Он возвращался со ст. Юность на ст. Пионерская. Рельсы на этой ДЖД довольно хорошо накатанные, ведь движение здесь довольно интенсивное – 5 выходов по четвергам, пятницам, субботам и 6 выходов по воскресеньям.

Придя на ст. Юность, мы обнаружили, что светофоры уже погашены, – видимо, последний поезд уже прибыл на ст. Пионерская и электроснабжение отключили. На станции все уже было закрыто, распи-

сание снято и убрано. Следующий поезд пойдет только в четверг.

Пл. ОТДЫХ – БЫКОВО – ВЫХИНО –
МОСКВА-КАЗАНСКАЯ

Сев в электричку на пл. Отдых, мы доехали на ней до станции Быково, где сфотографировали вокзал и перекусили в ожидании следующей электрички на Москву. Дождавшись электрички, мы поехали в Москву – Валерий и я до пл. Выхино, а Всеволод – до Москвы-Казанской.

>>

ЕФРЕМОВ – НОВОМОСКОВСК

Автор: Всеволод С. Путник

Участник: Всеволод С. Путник

Куда: из Москвы по Павелецкому направлению

Дата: 13 июля 2001

13 июля я стартовал из Москвы поездом № 29 Москва – Липецк. Вагон № 3, плацкарт. Сам вагон понравился – такой новенький, чистенький, на моей боковушке № 49, как и на всех остальных, сделана мягкая спинка, как в купейных вагонах. Разочаровало то, что не всем белье досталось: проводница сообщила, что «те, кто едет вдвоем-втроем, пусть берут на один комплект белья меньше, так как всем не хватит».

Около трех часов ночи я вылез на перрон Ефремова. В голове поезда пыхтел тепловоз 2ТЭ116. Несмотря на неудобное время, вышло довольно много людей, кого встречали... На соседнем (неглавном) пути стояли два дизель-поезда Д1 по 4 вагона в каждом. Зал ожидания оказался небольшой, и народу в нем было немного. Я перекатал расписание пригородных поездов, «проводил» первый Д1 в 4.40 на Узловую (было темно, и я решил подождать до второго в 6.06, дабы посмотреть окрестности линии). В 5 часов пришел поезд № 237 Москва – Донецк, из него тоже выходили пассажиры, кто-то сажился. Тоже 2ТЭ116 вез. Рассвело...

Около 6 часов подали второй дизель на перрон (в Ефремове одна островная платформа, до которой от вокзала идти через пути по пешеходному мосту либо по служебному проходу). Я сел в четвертый вагон, то есть в «заднюю голову». Народу было немного, кондукторши или контролеров в пути не было. Линия была двухпутная, неэлектрифицированная. Приехали в Узловую-1 в 8.42. Все вылезли, а залезли два милиционера, прошли по вагонам, попинали ногами двери туалетов...

Я перекатал расписание пригородных поездов, прогулялся по окрестностям, посмотрел памятник-паровоз ФД20. Через час пришел дизель-поезд Черепеть – Тула – Узловая. Снова милиция по вагонам пошастала. В 10.01 пришел Д1 Тула – Маклец через Урванку. Я сел в него (8 вагонов). Народу – средне. Контролеров не было. В Новомосковске-1 вылез, снова переписал расписание и пошел в город. Зашел на Детскую железную дорогу. Новомосковская ДЖД была открыта 26 мая 1955 года. Поезд ходит по кругу длиной 2 километра, время поездки – 10 минут, одна промежуточная остановка. ДЖД работает 1, 2 и 9 мая и в выходные, летом – по четвергам-воскресеньям с 10.30 до 16.30. Взрослый билет стоит 5 рублей, детский – 3. Интервалы – разные: в четверг побольше (по 20–30 минут), в воскресенье – самые маленькие. С 13.00 до 14.15 ежедневно перерыв (на обед, видимо).

Я сфотографировал поезд на перегоне, промежуточную остановку и пошел далее. Порадовал местный квас, хороший на вкус и недорогой – 4 рубля за литр. В Москве за эти деньги – только маленький стаканчик...

Я допил свой чай в полуторалитровой бутылке, залил бутылку квасом, постепенно выпил (было жарко!) и перед отъездом снова залил кваса. В общем, погулял я там и в 13.24 сел на электричку ЭР2-919 до Маклеца. Железная дорога там электрифицированная, однопутная с двухпутными вставками (электрификация – от Бобрика-Донского до Маклеца плюс ответвление от Урванки). Рейсов электрички в будни больше, чем в выходные, особенно утром и вечером. Дело в том, что электричка там выполняет функции городского трамвая – рабочие ездят по городу от домов к заводам и обратно. Депо – в Урванке, там штук 6 «улыбок» и одна «плоскомордая» ЭР2.

Сначала мы ехали по красивым местам – например, переехали большое озеро. Народ купается, рыбачит. Потом пошли химзаводы, станция Северная забита кучей цистерн с «гадостями», платформы везде высокие (ранее ходили ЭР22).

Приехали в Маклец. Платформа для электричек там отдельно от вокзала, где дизеля останавливаются, – надо через пешеходный мост перейти и еще метров 150 в московскую сторону. У вокзала есть колонка, с помощью которой можно умыться и попить.

На улице был зной, и народ пошел на вокзал, чтобы посидеть там до прибытия Д1 на Ожерелье. Я снова перекатал расписание, проводил «улыбку» обратно и стал гулять вокруг вокзала. Прошел сначала грузовой с 2ТЭ10М на Ожерелье, минут через 20 пришел Д1 в 4 вагона. Несмотря на субботу, народ ехал в сторону Ожерелья (я думал, что народ больше от Ожерелья должен ехать). В вагонах открывались только по 2–3 окна, и места рядом с таковыми были все заняты.

За Веневом немного убавилось народа, я с жадностью пробрался к открытому окну и высунулся, глотая свежий воздух. Минут через 20 меня «попросили», мол, «нам нет воздуха»... Лафа кончилась. Снова пот градом, духота. Уснул я. Проснулся на подъезде к Ожерелью – наконец-то добрались.

Пришла электричка, но не простая, а экспресс, точнее нечто среднее между ними. Это ЭМ2К-1021, считается пригородной, но скоростной, которая идет почти без остановок. Большинство осталось ждать обычную электричку, но некоторые сели (билет стоит на 2 зоны дороже, то есть на 6,4 р.). Остановились только в Кашире и Ступино, потом ревизоры – 3 тетки (они там приписные!) пошли (до Ступино не проверяли!). Одна бабка была ими оштрафована, так как пенсионное удостоверение в оной электричке бесплатного проезда не дает.

Сначала быстро ехали (народу в моем, предпоследнем вагоне почти не было), потом что-то тянулись и в Нижние Котлы привезли 10 минут опоздания. Следом шел пассажирский Астрахань – Москва с 2ЧС2 (я его еще в Ожерелье видел на соседнем пути). Я пересел на метро. Так закончилась неплохая поездка, хотя Д1 Узловая – Ожерелье подпортил немного настроение.

>>

РЕШЕТНИКОВО – ВЫСОКОВСК

Авторы: Олег Скрябин, Игорь Лапшов,

Всеволод С. Путник

Участники: Олег Скрябин, Игорь Лапшов,

Всеволод С. Путник, Андрей Оболенский,

Алим Аджиев

Куда: из Москвы по Ленинградскому

направлению с постепенным попаданием

на Савеловское

Дата: 22 сентября 2001

22.09.2001 состоялась очередная поездка КТП на узкоколейку Решетниково – Саньково (вернее, то, что от нее осталось) и в город Высоковск, интересный тем, что от него идет железнодорожная ветка до станции Клин, по которой когда-то даже было пассажирское движение.

ВСЕВОЛОД С. ПУТНИК:

Итак, 22 сентября. Я первым сел в электричку еще в Ховрино, причем когда она шла в Москву. На Рижской в первый вагон сел Олег Скрябин, но толпа в дверях его дальше тамбура не пустила. На вокзале нашу электричку встречала куча дачников, однако Олег проскочил-таки ранее их в вагон и увидел меня. Вагон опустел на секунду, и народ с криками ввалился. Мы сели слева (от Москвы), на самой последней лавочке. Постепенно все места занялись людьми, к нам никто более не подошел (мы держали до последнего два места), и даже появились стоящие (еще в Москве).

В 7.34 (вместо 7.30) мы отправились. На Петровско-Разумовской пришел (точнее, пролез) Андрей (последний тамбур был забит, он лез с переднего через весь вагон) и огорчился, что ему не заняли место. Посреди пути я его посадил на свое, а сам встал, благо с Петровки уже насадился. В Клину сели ревизоры. А вот и Решетниково – электричка опоздала минут на 15–20. Выходим на свежий воздух. Тут же видим спешащего к нам Али-

ма (ура, нас уже четверо!). Стоим в конце платформы – уже скоро должен был пройти поезд Москва – Осташков. Народ рассосался, и мы увидели идущего к нам Игоря Лапшова, чему несказанно обрадовались, так как в этих местах ранее бывал только он, – ему досталась своего рода роль гида.

Москва – Осташков тоже опоздал, минут на 5. Андрей нас сфотографировал на его фоне, поезд остановился на нашей высокой платформе, но к нам никто не пришел. Мы двинули вперед. Поезд отправился, но спереди бежал человек и кричал: «Подождите!» В середине поезда последняя дверь еще не закрылась, но проводница и какой-то мужик (начальник?) рассуждали: «Закрывать? Или подождем?» Не закрыли, и дядька чудом вскочил в уже набиравший скорость поезд, крича при этом: «До Селижарово мне надо!»

Мы пошли на вокзал смотреть отмены электричек, тут навстречу нам пришла электричка Тверь – Москва. Когда она ушла и народ разошелся, мы с Олегом сфотографировали вокзал и пошли все вместе в поселок. Алим сообщил, что ему срочно надо купить фотопленку к фотоаппарату, а также телеграмму отбить куда-то... Мы удивились («А какие еще дела ты в Решетниково оставил?»). Алим обратился к прохожему, который посоветовал ему за пленкой сходить на почту, что все его дела объединяло. Он побежал вперед нас искать эту почту, что оказалось не так просто...

Игорь же направился в конец поселка смотреть расписания автобусов. Мы периодически видели среди зелени Алима, перебегающего от одного здания к другому. Наконец он появился довольный и сказал, что нашел почту и выполнил оба своих желания. Мы обрадовались и свернули с основной улицы влево. На одном из гаражей красовался герб СССР с почтового вагона. В конце улицы уперлись

в гаражи. Обойдя их, увидели... Ура, узкоколейка!!! Пути были некатанные, местами заросли травой, а в одном месте под путями полотно было разрыто (воронка), и они просто висели в воздухе, а рядом на рельсах лежала промасленная куртка... Мы пошли по путям и увидели Игоря, после чего подошли к депо. Двери его были закрыты, рядом валялась груда металлолома в виде остатков вагонов и тепловоза ТУ4 (кабина), также рядом были остатки тракторов ДТ75. Мы с Алимом немного побродили среди этого металлолома, а остальные стали пытаться снять табличку со струга (снегоочистителя). Табличка уже была погнутая, поэтому ее легко отковыряли подручной железякой (получилось две полутаблички). Пошли дальше. У переезда (точнее, перехода) стояли два грузовых вагона для торфа. Андрей заинтересовался их табличками, и они с Алимом стали уголком их пытаться отрывать. Тщетно! Они делали все это с сильным стуком, поэтому остальные стали шутить, что, мол, приехала ремонтная бригада и стала чинить вагоны.

В итоге они свою затею бросили, и мы двинули вперед. Чем дальше мы шли по путям, тем больше на них росло травы, которая была весьма мокрой из-за росы. Постепенно наши ноги намокли, но настрой путешественников был «идти до победного», так что это обстоятельство нас не смутило. Дошли до «треугольника» (разветвления) на Туркмен и Саньково (Дувку). Там стояли два путеукладчика, причем на разных сторонах треугольника, из них один наклонился набок на 45 градусов. Мы это дело сфотографировали и пошли далее в сторону Саньково (на Туркмен идти не захотелось – по путям было ясно, что уже тут давно ничего вообще не ходило). Постепенно дорога вошла в настоящий лес – деревья с обеих сторон скрыли узкоколейку от окружающего мира. Местами рельсов не было видно, но они угадыва-

лись на ощупь ногами. Трава поднялась почти до пояса, но все неуклонно шли вперед. Наконец добрались до пересечения с новой автодорогой (на некоторых старых картах Подмосковья ее нет). Рядом стояли трактора, которые добывают торф (ясно, что теперь торф возят по автодороге, а железная загнулась...). После марш-броска по траве в тени мы были рады пойти по автодороге в направлении Высоковска: идти было несравнимо легче и теплее – да и высохнуть хотелось...

ОЛЕГ СКРЯБИН:

ФРЕЗОЦЕХ – САНЬКОВО (ДУВКА)

Пройдя некоторое расстояние от Фрезощеха (это как раз то место, где поворачивала узкоколейка и где сейчас она упирается в автодорогу, на которую мы и вышли) по автодороге, мы увидели вдалеке деревню Саньково (Дувка), но там, к сожалению (как и вдоль дороги), никаких следов узкоколейки обнаружено не было.

Само Саньково оказалось небольшой деревней. По словам участников путешествия, автодорог здесь раньше не было и добраться до нее можно было только по узкоколейке. Теперь же, благодаря «прогрессу», сюда ходит рейсовый автобус.

САНЬКОВО – ВЫСОКОВСК

Миновав Саньково и сфотографировавшись на фоне отметки нулевого километра, мы двинулись дальше, в сторону Высоковска. Погода была хорошая, солнечная, и идти пешком было одно удовольствие. По мере нашего приближения к Высоковску грунтовая песчаная дорога сменилась асфальтовой, слева от дороги остались сады, а через некоторое время мы вошли в небольшую деревню (если не ошибаюсь, Масюгино), где в местном магазинчике купили мороженое – практически неизменный спутник всех наших поездок в теплое время года. Также в деревне оказалась колонка с водой, которая

была нам весьма кстати – мы умылись, помыли руки и пополнили свои уже частично выпитые запасы воды.

Пройдя еще немного от поселка, мы вышли на перекресток: дорога налево пошла в Клин, направо в какие-то окрестные деревни, а мы пошли прямо – в город Высоковск, который уже виднелся впереди на пригорке.

ВСЕВОЛОД С. ПУТНИК:

Небольшое отступление: момент выхода с узкоколейки на автодорогу. Некоторые путешественники имеют странную привычку брать с собой карты. Нет, не те, в которых хорошо Фукс из «Капитана Врунгеля» разбирался, а карты-атласы. Так вот, в этот раз трое из пяти имели карты: я взял старый атлас Подмосковья (двухкилометровый, 1992) и ксерокс страницы из нового атласа, Алим – новый атлас и распечатку однокилометровой «военной» карты из интернета, а Игорь принес новый однокилометровый атлас Подмосковья (такой я месяц назад видел в «Олимпийском» по цене 120–130 рублей, размеры его – как у «Атласа автодорог СССР»). И все атласы давали абсолютно разные данные! Мы долго прикидывали, какому верить... Ближе всех к истине вроде оказался новый атлас Подмосковья.

Замаячили силуэты Высоковска. Мы почему-то ушли левее станции и долго удивлялись отсутствию оной и железной дороги вообще, но потом сориентировались и вышли туда, куда нужно. Станция была пуста, вокзал одиноко встречал путешественников. Пути были накатаны, и тут мы увидели в сторонке тепловоз! Решили сфотографировать вокзал и идти к нему. Но пока фотографировали вокзал, тепловоз... уехал вместе с вагонами в Клин. Алим, как самый уставший (он стоя ехал более полутора часов в электричке, а потом мы шли без при-

валов), сел на рельсы отдохнуть, предложив устроить «дружеский обед». Остальные сказали, что кушать в этом месте (на станции) «не круто», и решили обед устроить на дороге в лесу.

Мы пошли в сторону Клина, справа от нас шла автодорога. Светофоры не работали. На выходе в лес увидели слева от железной дороги красивый домик путейцев. Очень старый, но по-прежнему жилой. Раньше в нем жили путевые обходчики линии, кто сейчас – неизвестно. Сфотографировали домик и, отойдя немного в лес, устроили привал с обедом. После обеда Игорь сообщил, что если он не успеет за 40 минут на электричку в Конаково, то потом будет иметь большие проблемы, поэтому он попрощался и ушел на останковку автобуса на Клин, а мы вчетвером продолжили путь.

По пути видели Борисовский переезд, встретили мост через реку, который сфотографировали. Постепенно дорога вывела нас к Клину. «Куда ни кинь – всюду Клин», – шутили довольные и немного уставшие путешественники. Дойдя до депо, мы увидели кучу разбитых локомотивов (ТЭЗ уже нет, но остатки ТГМ4-039 и ТГМ23 валяются). Алим залез в кабину одного из «остатков», мы посмотрели со стороны. Потом увидели действующий ТЭМ2У (кажется, это он от нас «удрал» в Высоковске) у депо и несколько экземпляров путевой техники у переезда.

Мы попали как раз на электричку Тверь – Москва (Клин – Москва шла только минут через 40). Электричка пришла довольно набитая, но в Подсолнечной трое путешественников уже заняли освободившиеся сиденья... и только Алим продолжал «ставить рекорды стояния» – почти полсуток на ногах!!! Слава ему, тем более что и просто 30-километровый поход стал его личным рекордом (в один день). В Крюково народ стал вылезать. Так Алиму не удалось дотянуть до Москвы.

ИГОРЬ ЛАПШОВ:

Так уж получилось, что я отдельно начинал этот поход и отдельно его закончил, потому как начальным и конечным пунктом у меня был мой дом в Конаково (в 5 километрах от станции). Итак, проснулся я в 6.15, поел на скорую руку, взял с собой бутылку минералки и полкило пряников (обычная моя еда во время путешествий). Вышел в 6.45 (электричка уходила в 7.32).

Пройдя полдороги, я решил свернуть на конечную останковку ГРЭС, где планировал расстаться с 5 рублями, но доехать до станции за 5 минут на пазики. Однако за 5 минут пройти 300 метров я не успел, потому как дорожка за последние годы из-за протекающего и не ремонтирующегося трубопровода превратилась в сплошное болото. Итак, даже задницы автобусной я не увидел, пришлось и дальше идти пешком.

Но вот навстречу поехал следующий пазик. На ближайшей остановке он меня догнал и подвез примерно 1 километр (за 5 рублей, естественно). В 7.30 выпрыгиваю на автостанции, от нее отруливает уразовский автобус, а к платформе подъезжает электричка. Опять собака на 10 минут опоздала, а автобус, как всегда, ее не дождался...

Хорошо, что у меня есть 10 минут времени, пока бригада перейдет из кабины в кабину. Влезаю в вагон, народу много, сидячее место нахожу не сразу (состав, как водится, 8-вагонный). Уезжаем в 7.41 вместо 7.32. Перед самым Решетом приходят контролеры. Решаю не вылезать в Решете (там пришлось бы сидеть около часа плюс опоздание семичасовой электрички из Москвы), а ехать в Клин. Поэтому выдаю им десятку и благополучно доезжаю до Клина, успеваю пробежаться на автостанцию и переписать последние изменения расписания автобусов. Возвращаюсь назад, попутно замечая кон-

тролеров у хвостового вагона. Значит, мне в голову, ибо свидание с ними не входит в мои планы.

Непонятно почему электричка (хоть и 12-вагонная), и так опоздавшая к Клину минут на 20, шесть минут простояла в Ямуге (а в Конаково она вообще привезла 40 минут опоздания – в ней мой отец из Москвы ехал). Вылез на станции, протопал всю платформу, где и встретился с остальными участниками похода...

Ну а завершение было таким. После того как я покинул трапезничавших путешественников, мне предстояло за 40 минут попасть на станцию Клин, в противном случае я провел бы в Клину 1,5 часа, а потом в крошечной тьме прошел бы те же 5 километров в Конаково. Вылез на шоссе у остановки Дмитроково. Судя по расписанию, 23-й автобус должен был появиться через 20 минут (предыдущий ушел 5 минут назад). На 15-й минуте появился волоколамский пазик. За 8 рублей, стоя, я доехал за каких-нибудь 15 минут. Успев поговорить с водилой и узнать про изменения в его расписании и про нерасторопность волоколамских диспетчеров, не менявших расписание все лето, в результате чего утренний рейс из Клина уходил за 5 минут до электрички.

Конаковская пришла секунда в секунду, что для этого поезда большая редкость. Еще больше меня удивило то, что пришел тот же состав, в котором ехали из Москвы остальные участники путешествия, а он опоздал в итоге на 40 минут. Ехали быстро, контролеров не было, в Конаково пришли в 18.44 – на минуту раньше! Поэтому я без труда успел на автобус в 18.50 до Мошковского залива и прошел пешком всего 1,5 километра. Дома был в 19.15...

>>

ИЗ ПЕТРОЗАВОДСКА В КОНАКОВО ЧЕРЕЗ ВЕСЬЕГОНСК

Автор: Игорь Лапшов

Участник: Игорь Лапшов

Куда: из Петрозаводска в Конаково

Дата: 2–7 августа 2001

Моей задачей в этот раз было попасть из Петрозаводска к себе на дачу под Конаково. Выбрал я для этого необычный путь и для начала взял билет до станции Волховстрой. Вагон у меня 1-й, место 46-е. Народу набилась тьма. Причем проводница при входе проверяла фамилии (впервые за последние 2 года)! Дальше начался обычный для ОЖД бардак. Уходить должны в 23.00, тепловоз проехал в южную горловину где-то в 22.40, а вот подцепился в 22.58. Поехали не торопясь в 23.20.

У меня прибытие в 4.17, бдительные проводники разбудили меня в 3.50, а приехали мы аж в 4.55. Все это время они не ленились каждые 5 минут подходить ко мне и требовать вернуть постель (у них она тоже 21 рубль стоит), я же не ленился их посылать в вежливой форме, потому как твердо знал, что в 90 процентах случаев образовавшееся на Октябрьской железной дороге опоздание со временем увеличивается.

Вылез на платформу, пошел в вокзал (его не так давно отреставрировали), нашел пригородные кассы и стал брать билет до Бабаево. Дальше я испытал легкий шок, потому как кассирша потребовала у меня паспорт. И мое напоминание, что я беру билет в пригородный поезд, ее ничуть не смутило. Выдаю ей паспорт, она пишет ручкой билет (он стоит 56.40 за 230 километров, причем не забыла вписать паспортные данные, а также страховку 2.30, хотя на пригородные при отсутствии зонного тарифа (он у них до Пикалево) должны брать общий тариф без страхового сбора).

Расписание переписал. Тут же висит то, что я называю «простыней», то есть

отмена в связи с «окнами»: так вот, из 4 тихвинских поездов два (!) отменены до 29 сентября! Остался только наш (из Питера на него надо выезжать в ночь) и вечерний пикалевский. Возле высокой платформы стоит ЭТ2М-040, которую уже успели разрисовать граффитчики.

Иду к поезду, 6 вагонов: три пригородных, как в Васильевский Мох, три общих, два из которых закрыты. Разумеется, все население сконцентрировалось в открытом общем. Нахожу свободную нижнюю полку (верхних уже нет), сел, но сидеть быстро надоело. Вылез на улицу, но несмотря на то, что время уже 5.40 (а уйти мы должны в 5.35), к нам ничего не подцепили. Наконец в 5.50 приезжает... одиночная «Машка», хотя правильнее было бы ее назвать М62У. Номер 1782, приписка ТЧ-21 (Волховстрой).

В 6.07 наконец поехали, но ненадолго. На ст. Мыслино нас поставили на боковой путь, через 15 минут стояния нас обогнал груз. Там уже все с электровозами ходит, за исключением нашего поезда. Там же навстречу проползла со скоростью 40 км/ч ЭР2Т-7232, она же «Ладога», которую местное население покрыло нецензурными выражениями из-за ее дороговизны. Кстати, в ней было всего 6 вагонов.

Вообще, по рассказам местных, уже год как с поездами у них творится черт-те что, проезд вовремя – явление уникальное. Как вам страшилки про то, как бабаевский поезд пришел в Волховстрой один раз в 2 часа ночи, другой раз в 3, а третий в 6 утра (а должен в 19.16!)? Приход же его в 10 вечера – явление и вовсе заурядное (последняя электричка на Питер уходит в 21.40 и поезд, разумеется, не ждет). Из-за такого движения народ пересел на автобусы, которые тоже сократили на треть, что привело к тому, что билеты на них распроданы уже за неделю вперед. Наконец поехали снова. Навстречу попалась пикалевская ЭР2-700 о 6 вагонах,

из которых своими были только морды, внутренности же – от 1090-й, 1122-й и 901-й. Вскоре я задремал. Проснулся оттого, что снова стоим, причем на перегоне и на неправильном пути – на соседнем ковыряется ПМС. Народ говорит, что стоим перед Тихвином на входном (таким образом, мы закупорили все движение в обе стороны!). Кстати, по дороге почти на каждой станции стоит брошенный грузовой состав; есть и не брошенные, то есть с локомотивами.

Через 15 минут после того, как я проснулся, нас все-таки пустили на станцию Тихвин, где уже стоял обогнавший нас груз. Навстречу пропустили 2 скорых, потом выпустили нас. Отправились из Тихвина мы в 9.15 (по расписанию должны где-то в 7.30). Потом еще провели минут 15 на бывшей станции (а ныне платформе) Астрачи, где поблизости нет ни одного жилого дома. После этого уже нигде подолгу не стояли, правда, скорее всего, ни фига и не догнали.

Пейзаж за окном постепенно менялся. Если сначала это были березняки, а иногда и болота, такие, что горизонта не видать, то с приближением к границам Вологодской области леса становились преимущественно сосновыми. В Пикалево слева по ходу была электрифицированная промышленная линия, на ней стояли думпкары и полувагоны, а вот ни одного электровоза не было.

После Пикалево «Машка» стала разгоняться до 100 км/ч, при этом, высунувшись из окна, я видел, как она болталась влево-вправо – «ламбду плясала», – как говорил Оболенский, при этом вагоны вбок не болтались.

Кстати об оплате проезда. Я был один такой идиот, который взял билет в кассе. По поезду с периодичностью раз в час ходил контролер (то, что это контролер, я определил по штрафным квитанциям, которые он выписывал пассажирам). По-

началу он делал вид, что полностью взывает тариф, но потом с ним стали просто договариваться за тридцатку в карман до Бабаево, а на небольшие расстояния он брал от пятерки до десяти.

В 12.45 (вместо 10.36!) мы прибыли на станцию Бабаево. Как станцию стыкования ее отстроили полностью, и почему нас тянули тепловозом – непонятно, проводники же сказали, что обычно дают ВЛ10, хотя ничто не мешает запустить там электричку, тем более что до Пикалево они уже ходят. Впрочем, Волховстроевское отделение известно подобными закидонами: участок Чудово – Волховстрой электрифицировали еще в 70-е, если не в 60-е годы, а вот пригородный там (который местные называли «бычок») вплоть до середины 90-х представлял из себя ТЭП60 с двумя вагонами. Поэтому это отстойное отделение следует разогнать как можно скорее, может, тогда весь этот бардак прекратится.

Отстроив практически заново станцию Бабаево, строители забыли такую малость, как пассажирские платформы: их там нет вообще – старые раздербанили, а от новых есть пока только поперечные бетонные блоки. В местной бабаевской газете платформу клятвенно обещают сделать к Новому году. Череповецкий поезд уйдет в 16.16, то есть через 3 часа, за 40 минут до него, в 15.35, будет автобус на Череповец, вот только стоит он 102 рубля, а поезд – 32. Приходят же оба в Череповец в 19.00. Поэтому принимаю решение ехать поездом, для чего иду в кассу. Там с меня опять требуют паспорт, правда на этот раз в графе билета «Предъявлен документ» ставят прочерк. Служебного пригородного расписания они не видели в принципе, так что опять облом.

Тут же в вокзале находится автокасса, на которой висит плакат междугородных автобусов по всей Вологодской области – вот чем я займусь в эти 3 часа! Срисовал

я плакат, пошел на местный рынок, закупил пирожков, подивился цене на хлеб – 6.80 за батон страшного-престрашного вида. Объявили посадку на череповецкий (а волховстроевский назад ушел с той же «Машкой» и получасовым опозданием, причем без видимых причин). Вскарabalкался я в поезд, пришла проводница, проверила билет (у них там кассовые аппараты). Я, разумеется, закинул удочку насчет служебки, и вдруг она мне ее принесла (это состав Северной железной дороги). И я в процессе поездки лихорадочно ее перерисовывал. Опоздали мы всего на 20 минут (и то все набрали в Бабаево), а вот по вокзалному радио неслась объява, что поезд Ленинград – Воркута опаздывает на 2 часа.

Пользуясь суматохой при выходе, я служебку спер. Дальше я зашел на автовокзал, выяснил, что на Вельегонск автобус завтра не пойдет (он по четным ходит, а четное 4-е – сегодня), стало быть, придется ехать через Устюжну на перекладных. И пошел я искать гостиницу.

У меня с собой была карта Череповца за 1993 год, однако она, как оказалось, устарела: первые две гостиницы по указанным адресам не находились. Дошел я до третьей гостиницы под названием «Ленинград» (спрашивать у местных про гостиницу бесполезно: во-первых, они ни фиги не знают, а во-вторых, Череповец – самый пьяный город из всех мне встречавшихся, вечером у них ходит бухим 90% населения, все это оттого, что на «Северстали» платят неплохие бабки, а куда их девать, народ слабо себе представляет). Внутри мент и администраторша со взглядом чекиста на врага народа. Гостиница дорогая – 260 рублей за одно место в двухместном номере, автоматически берут еще чирик за телевизор, одноместные номера 300, люкс 330. Пришлось заселяться. Записывают меня в книгу – предыдущая запись два дня на-

зад, а в гостинице 5 этажей! Разумеется, никого ко мне не подсадили. В номере туалет и ванна, правда мыла почему-то нет (уж могли бы и положить за 260-то рэ). Быстро переписав остатки служебки, заваливаюсь спать с мыслью вернуть ее в поезд завтра утром.

Проснулся я в 7 утра, поел и направился к вокзалу – расписание вернуть надо, а заодно и билет на автобус купить. Иду по утреннему Череповцу, народу – никого, в том числе и на остановках. Прошел мимо трамвайного депо. Трамваи в Череповце – КТМ-5, но выглядят прилично (что трамваям этой серии несвойственно): все блестят, не облезлые, да и гоняют весьма быстро, правда со страшным грохотом.

Пришел на вокзал, узнал в справочном, где у них резерв проводников, и пошел туда. В это время объявляли об опоздании на 2 часа поезда Ленинград – Вологда. В общем, Октябрьская (а она всего в 10 километрах отсюда) в своем репертуаре. Попал в цех формирования, там меня какими-то окольными путями провели к нарядчикам резерва. Отдал им книжку, поздравил с Днем железнодорожника.

Потом вышел наружу и направился к автовокзалу, где увидел жуткого зверя – АВТОБУС ЗИЛ!!! Не «бычок», а именно ЗИЛ. Сидухи мягкие, насчитал их 26, принадлежит череповецкой автоколонне № 1456, направлялся в Плосково (как я потом выяснил, он проходил мимо населенного пункта Глинское, который находится на другом берегу Мологи напротив Весьегонска, так что, в принципе, я мог бы на нем уехать, правда не попал бы на пристань и в Глинском были бы большие трудности с переправой (см. ниже). На борту этого чуда красовалась надпись «ГолАЗ-4242».

Закупив в кассе билет на устюженский рейс в 11.00, начал продвижение к пристани. В Череповце нет прямого сообщения между железной дорогой и речным вокза-

лом. Меня местные направили в автобус 7-го маршрута – И-260, на котором висела табличка «частный», однако проезд стоил тот же трешник. Кондукторша сказала, что автобус действительно частный, но пенсионеры ездят бесплатно. Почему хозяин автобуса не прогорает, кондукторша понятия не имеет. Если он действительно не прогорает, то череповецкий опыт достоин применения на просторах всего нашего прогнившего государства, но думаю, что им просто подкидывают деньги, ибо Череповец – город богатый, что особо заметно вечером, потому как наш народ умеет культурно проводить время только одним способом: такого количества пьяных сограждан на единицу площади я не наблюдал больше нигде, даже на 850-летию Москвы, когда многие воспользовались возможностью помочиться на кремлевскую стену.

Между тем кондукторша рекомендовала мне выйти на ближайшей остановке. Дальше я пробирался какими-то проулками мимо каких-то заборов с колючей проволокой (ведь был тут год назад – ни фига не помню!), вот вроде берег, но откуда-то лезут весьма внушительных размеров псы, поворачиваю обратно, нахожу дыру в заборе, лезу туда, впрочем, от дыры идет весьма растоптанная тропа, значит я не один такой. И точно: выхожу к пристани, залезаю на дебаркадер, начинаю изучать расписание.

По сравнению с прошлым годом все то же самое за одним исключением: скончался рейс Череповец – Рыбинск. Спрашиваю у кассирши: а полное расписание ваших линий есть? Она говорит: у диспетчера. Нахожу диспетчера – женщина лет 50. Оказывается, расписание по остановкам есть в единственном экземпляре – на бумажке под стеклом на столе у диспетчера. Пообещав выслать ей расписание, напечатанное на принтере, получил его для переписывания, которое и произвел за 10 минут.

В это время диспетчер отправляла в Камешник «Метеор-86», который шел вместо сломавшейся «Зари» Череповец – Турцево, хотя эти пункты – совсем не одно и то же. И так, у них на сегодняшний день имеются: два «Метеора», одна «Ракета», четыре «Зари», один «МО» (кстати, кто знает, как это расшифровывается?), пять «ПС», один «СП» (работает на переправе в Ивановом Бору), а вот еще два «Метеора» – собственность ЧМК, взят рабочих с комбината в деревне Рошино. Вообще у порта дела идут весьма плохо – грузовой порт, входящий в состав СЗРП, намылился от них избавиться как от весьма затратной обузы. Город будто бы обещал им затраты компенсировать, но если местные линии, может, и сохранятся (живая «Заря» в России – большая редкость), то вот линия Череповец – Деятины, скорее всего, разделит участь линии Рыбинск – Череповец, так как вологодская областная администрация (Волго-Балт проходит по четырем районам, далеко не таким благополучным, как Череповец) посылает транспортников по известному адресу. Пожелав работникам порта выжить, направляюсь в гостиницу. Вылез на площадь, где вижу уходящий автобус 4-го маршрута – единственный подходящий к пристани. Вообще частные автобусы в Череповце – это многочисленные МАНы/«Мерседесы» б/у, а также И-260, немного ЛАЗов-695 и пазики (причем пазиковые маршруты почему-то имеют номера 201, 202, 203, 205 и 207). Государственные же автобусы (кстати, есть автобусы, принадлежащие Череповецкому горэлектротрансу, – такой ходит, к примеру, в Бабаево) помимо того ГолАЗа-4242 представлены и ГолАЗами АКА-6226, ну и, разумеется, И-280, ЛиАЗами-677, а на межгород – И-250, причем в устюженском автобусе череповецких водил ругали, потому как те имеют привычку ползти как черепахи.

Еще в Череповце есть троллейбусная линия, находящаяся в состоянии строительства: что в прошлом году висел несущий трос, что в этом висит без изменений, то есть никто ее не строит. Да и маршрут дурацкий – из новых микрорайонов на левом берегу Шексны он по мосту переходит на основную часть, где проходит пару остановок и разворачивается, не дойдя примерно километра до проспекта Победы – основной улицы, идущей с запада на восток.

Вернулся я в гостиницу, забрал суму и пошел к автостанции, тем более что время поджимало. Влез в закрывающуюся дверь автобуса, выгнал расположившегося на моем месте парня (в автобусе полно стоячих пассажиров). Сам автобус принадлежит Устюженскому ПАТП, причем это пазик с мягкими сидухами, но не переделка, а заводской – сидухи расположены на возвышении. Первые полчаса едем по промзоне – азотно-туковый комбинат, стоящий в чистом поле, точнее болоте. Мост через Суду – вдали видна возвращающаяся в Череповец «Заря». Кстати, дальше по карте обозначен мост через узкоколейку: мост-то есть, а вот узкоколейки нет. Вместо нее весьма укатанная грунтовая дорога. Въехали наконец в лес. Поначалу весьма унылый пейзаж (там лес ольховый), как на дороге Вологда – Череповец, мне год назад она очень не понравилась, начинает сменяться более веселыми сосняками. Народ потихоньку вылезает, и скоро свободных мест становится завались. Въехали в Устюженский район, дорога вдруг стала не асфальтовой, а бетонной, зато сосняки начинают преобладать, пока наконец лес не становится полностью сосновым. Красотища!

Вот основной промежуточный пункт – автостанция Лентьево. За 10 минут кое-как успеваю перекатать расписание. До Устюжны отсюда 20 километров. Сворачиваем с трассы Вологда – Питер, и вот

мы в Устюжне. Автобус прошел 132 километра за 2.10 вместо 2.40, при этом 15 минут стоял в Лентьево. И вот тут начинаются сюрпризы. В Весьегонск кроме череповецкого автобуса не ходит ничего (а раньше весьегонский доезжал не до границы, а до самой Устюжны), то есть сегодня туда ничего не будет.

Не будет ничего вообще в ту сторону: автобус до границы (деревня Черная) ходит по вторникам и четвергам два раза в день. Регулярное сообщение у них только с Череповцом и Пестовом. Там, в принципе, могу успеть на пригородный в Сонково, но меня весьма интересует состояние речного флота в Весьегонске, поэтому принимаю решение добираться до Весьегонска автостопом: ведь должен же народ как-то попадать при таком вот движении транспорта...

Сама Устюжна по сравнению с Череповцом деревня. Самые высокие дома насчитывают 5 этажей, но их достаточно много. Красивая церковь в центре города, дешевый (всего 5.60) по сравнению с Череповцом хлеб (там за батон просили 7.80), городской универмаг, переделанный под рынок.

Начинаю продвигаться в сторону Весьегонска, многочисленные остановки (каждые 500 метров) свидетельствуют о некогда существовавшем городском автобусе. Вот и первый километровый столб, на оборотной стороне – 26 километров, видать, до границы, хотя вообще-то должны считать до самого Козлограда (Твери).

Столько мне предстоит протопать в случае неудачного опыта автостопа. От Большого Овсянниково (первая деревня на родной Козлоградчине) в воскресенье вроде должен быть автобус в 16.00 на Весьегонск, до него 2,5 часа. Между прочим, подавляющее большинство машин в Устюжне с ленинградскими номерами, вологодские только на втором месте, по-

том идут новгородские и уж только потом калининские.

Протопал я уже 2 километра, вот и развилка дорог на поселок Желябова и Весьегонск, пора начинать тормозить машины, но не тут-то было: большинство их – питерские тачки, набитые, несмотря на то что сегодня воскресенье и набитыми им следовало бы ехать навстречу. В общем, протопал 5 километров и попал в деревню Соболево. На въезде в нее меня обогнала молочная бочка, в которой кто-то сидел. Метрах в ста от меня водила пассажира высадила и замахал мне. Я подбежал, водила поинтересовался, куда меня несет, и посадил до Славынево (последняя деревня на Вологодчине). Из рассказа его узнал я вот что: лет 10 назад автобусы по району ходили регулярно и ежедневно, а до такого безобразия окончательно дошли года два назад.

Сам водила везет молоко на перевалочный пункт – несколько колхозов объединились, чтобы легче было реализовывать молоко. Реализуют они его в соседнюю Тверскую-Козлоградскую область, а также в Череповец. Причем сейчас этого водилу должен ждать молоковоз из Весьегонска, который возьмет меня, если туда уже не подсели пассажиры. Вообще автостоп в Устюжне – дело заурядное, ибо другим способом добраться из одной части района в другую в принципе невозможно: если твой автобус сегодня и ходит, то вот тот, на который тебе предстоит пересаживаться, – вряд ли.

Между тем мы приближались к границе. Дорога асфальтовая, местами нормальная, местами побитая, а местами весьма погано залатанная. Обилие машин с питерскими номерами водила объяснил тем, что по неизвестной причине у большинства деревенских родственники живут в Питере (москвича я там видал всего одного). Попутно я обратил внимание, что километровые столбы отсчитывают

расстояние только от Устюжны, с другой стороны чистая табличка. Водила остановилась дважды: в одной деревне его застолбили на завтра, а в другой – на сегодня в обратную сторону.

Вот и Славынево. Распугав местных кур, подъезжаем к ферме, превращенной в перевалочный пункт. Тут-то и выяснилось, что машины на Весьегонск сегодня не будет, а автобус ушел час назад. Поблагодарив водилу, иду вперед. Вот обшарпанная табличка «Весьегонский район». Здравствуй, родной 69-й регион! Граница представляет из себя сточную канаву, и деревня Славынево переходит в деревню Большое Овсянниково, что выражается в том, что увеличивающаяся нумерация домов начинает уменьшаться, четная и нечетная стороны меняются местами и **КОНЧАЕТСЯ АСФАЛЬТ!**

Не верьте картам! Асфальт дальше Весьегонска не доходит даже до поворота на Никулино. На выходе из Большого Овсянниково меня подобрал мужик на старой иномарке с ярославскими номерами, который ехал из Рыбинска в Никулино, но с заездом, поэтому меня он провез всего 3 километра до деревни Стрекачево, правда сказал, что в случае чего подберет меня после Гринорова и довезет до Никулинского поворота в 8 километрах от Весьегонска.

Через Череповец он ездит, так как там хорошая дорога, а через Брейтово хоть и короче, но та же гнилая грунтовка. Прошел Гринорова, вошел в лес, опять-таки полностью сосновый. И тут меня подбирает «Жигуль» до самого Весьегонска!

В 17.00 я стою возле закрытой на замок избы с надписью «Автостанция» и осознаю, куда я попал. Ну, во-первых, автобуса в Овсянниково сегодня не было – он бывает по вторникам и пятницам, причем с устюженским не согласуется. И вообще единственный ежедневный автобус уходит из Весьегонска в Козлоград в 5.30.

Внутрирайонные ходят в лучшем случае 4 раза в неделю, городской только в будни. Вообще если Весьегонск является городом, то им вполне могут быть Редкино, Нахабино, Вербилки или Купавна. Я насчитал там ТРИ пятиэтажных дома (даже местный «белый дом», который на самом деле красный, – трехэтажный). Асфальтированы только две центральные улицы, правда у них там песок, поэтому, как говорят местные, грязь не бывает. Рядом вокзал, вернее то место, где он должен быть: станция имеет 5 путей, вдали горят красные светофоры, ни одного вагона. Вокзал сгорел очень давно, а теперь его не только никто не собирается восстанавливать, наоборот, норовят закрыть всю ветку.

Теперь надо найти пристань и гостиницу. Захожу в кулинарию, покупаю пирожки с капустой по 2.80, что по местным меркам дорого, хотя пирожки большие. Спросил у продавщицы, где гостиница, та говорит: поверни налево, там какой-то хозяйственный магазин. Выхожу – да... Там ТРИ поворота налево. Который из них мой? Ладно, фиг с ней с гостиницей, пойду пристань найду. Выбрался на берег, перешел по железнодорожному мосту через ручей, с помощью местных добрался-таки до заколоченного деревянного здания с надписью «Весьегонск».

Деревянный причал, возле него МО-545, видно, что в этом году его не заводили ни разу. Какой-то мужик колет дрова. Спросил его про катер. Да, говорит, только нынче перестал ходить, еще в прошлом году ходил. А приходит к ним только метеор из Ярославля в пятницу и выходные. Ну что ж, пойду искать гостиницу. С помощью расспросов я нашел ее, приняв за нее поначалу заброшенное 5-этажное здание какой-то общаги (там использовался только первый этаж для многочисленных магазинов). Гостиница с названием, разумеется, «Весь» представляет из себя кирпичное двухэтажное здание

с деревянными полами и печками, хотя и батареи имеются.

Проживание – 132 рубля в сутки в двухместном номере и 120 в трехместном. Но меня поселили на полсутки (на автобусе в 5.30 завтра я уеду в Калинин) за полцены. В гостинице продаются две книжки – исторический очерк про Весьегонск. Примечательны они тем, что автор (какой-то местный краевед) – не просто коммунист, а сталинист: по всем прошелся, и по хрущевскому волюнтаризму, и по брежневской бесхозяйственности, и по преступнику Горбачеву, и по тупицам-путчистам, и по алкашу Ельцину, отдавшему страну на растерзание бандитам Гайдару и Чубайсу. Причем все эти эмоции он подкрепляет конкретными цифрами из отчетов местной администрации: что греха таить – в Весьегонске развалили все кроме хлебокомбината. Почитал эти книжки, завалился спать.

В 5 утра (сегодня уже 6 августа) администратор меня подняла, я пошел на автостанцию. Автобус ЛАЗ-699, народ крутится, иду внутрь, начинаю переписывать тарифы (редкое хождение автобусов, в том числе пригородных, не мешает автостанции брать комиссионный сбор за продажу билетов в них). Возле окна крутится мужик (как потом оказалось, водила), который отговаривает народ брать билет в кассе. Я и последовал его уговору, сэкономив 3 рубля. Поначалу автобус был полупустой, но еще не выехав из Весьегонского района, он весьма набился (он там единственный).

В Остолопово переехали железную дорогу, шпалы лежали бетонные (это для одной пары поездов в сутки!) А вот в Красном Холме (где пол-автобуса вышло и направилось на местный рынок, однако водила вновь набрал стоящих пассажиров) – деревянные. Красный Холм также имеет небольшое количество 5-этажных домов, однако более цивиличен, нежели

Весьегонск. После я задремал, проснулся при подъезде к Бежецку.

Бежецк просто центр мира после Весьегонска. Видел даже городской автобус с номером 2. После Бежецка дорога расширилась, возле Моркиных Гор работают дорожники, в Рамешки наш автобус не заходил, обошел по объездной, в Александровке попал под ливень (второй дождь за мое путешествие – первый был в Кижжах). В Калинин пришел в 10.30, ехав ровно 5 часов. С вокзала домой не дозвонился, но дозвонился сестре, узнал, что ключ от дачи лежит в условленном месте. Значит, в Москву не поеду, а поеду в Конаково.

До автобуса 10 минут, поэтому перехожу с железнодорожного вокзала на автовокзал, вернее «на угол»: билет у водилы стоит 40 рублей, а на автостанции – 44.50. Автобус подошел, и я за сороковник и 1.50 (ну и трактористы все же козлоградские водилы – конаковцы это расстояние за 1.25 проезжают!) к часу дня оказываюсь уже в родном Конаково.

В 13.15 мой автобус уже стоит, и вот в 13.30 я дома, погода паршивая, но ничего, сейчас печь натоплю. Пришел мокрый и голодный котяра и в ультимативной форме потребовал жрать. Путешествие мое закончилось.

>>

ПИРОВОГО. «ТО, ЧТО УЖЕ НЕ БУДЕТ»

Автор: Олег Скрыбин

Участники: Андрей Оболенский, Олег Скрыбин

Куда: из Москвы по Ярославскому направлению

Дата: 19 августа 2001

19.08.2001 состоялась очередная поездка Клуба транспортных путешественников по закрытой несколько лет назад железнодорожной ветке Мытищи – Пирогово.

МЫТИЩИ – ДИНАМО

Началось наше путешествие со станции Мытищи, где, встретившись в 11.10, как и договаривались, мы пошли пешком в северную горловину станции. Там от основной линии Москва-Ярославская – Александров – Ярославль отходит влево однопутная ветка Мытищи – Пирогово. Дойдя до ответвления, мы свернули с основного хода влево и пошли по путям, по которым когда-то ходила электричка. Заметен накат, но очень слабый, – это ходит рельсоукладчик, разбирающий дорогу. Скоро слева по ходу движения мы увидели станцию Мытищи-Товарные. Здесь же начинался бесстыковой путь на бетонных шпалах.

ДИНАМО – ПОБЕДА

Не доходя до конца ст. Мытищи-Товарные, мы увидели платформу Динамо, спрятавшуюся в зарослях кустарников. Здесь все в запустении. Кассовый домик с залом ожидания разграблен, платформа и подходы к ней заросли. Через несколько лет (когда разберут пути) можно будет лишь догадываться о некогда существовавшем здесь и даже довольно интенсивном (14–15 пар в сутки) движении электропоездов.

Далее к железнодорожной линии почти вплотную подходит никогда не использовавшийся путь со ст. Мытищи-Товарные (стрелка так и не была врезана), а чуть позже – входной светофор для

этой стрелки (даже с указателем маршрута), также никогда не работавший. Через некоторое время, после платформы Динамо, бесстыковой путь на бетонных шпалах закончился и начались деревянные шпалы. Здесь путь оказался уже частично разобран, а пройдя еще немного, мы увидели рабочих, разбирающих путь, лежащий на деревянных шпалах, – они вынимали костыли и складывали их в аккуратные горки.

Пройдя зону разборки пути, мы увидели край платформы Победа, находящейся в таком же плачевном состоянии, как и Динамо. Здесь даже местами провалилась часть платформы.

ПОБЕДА – ПИРОВОГО

После платформы Победа есть железнодорожный переезд – пути еще не сняты и не залиты асфальтом, но по ним уже давно ничего не ходило, никакой сигнализации уже нет, а домик дежурной по переезду разграблен.

Далее, двигаясь к ст. Пирогово, мы увидели выпиленные и украденные куски пути – видимо, сдали в металлолом.

Подойдя к станции Пирогово, мы увидели совсем новенькую платформу приблизительно на 4 вагона (и стоило ее строить из-за двух месяцев хождения электрички), а перейдя через дорогу (здесь от железнодорожного переезда уже ничего не осталось), увидели островную платформу станции Пирогово, к которой всего несколько лет назад приходили электрички с Москвы-Ярославской и из Мытищ. Вокзал станции Пирогово снесен, на его месте строят коттеджи; пути около платформы сняты, и лишь сама платформа и два выходных светофора (с двух путей островной платформы) остались пока нетронутыми, как напоминание о некогда ходившей здесь электричке. На этом наше грустное путешествие в прошлое пироговской ветки закончилось, и мы, съев по мо-

роженому, сели в автобус № 314 и поехали им до метро «Медведково».

ЭПИЛОГ

Ведь все пройдет,

Как в книге мудрой сказано одной

Очень много лет назад...

Движение по ветке Мытищи – Пирогово отменено, ст. Пирогово закрыта, контактная сеть демонтирована, разбираются пути. В настоящее время ст. Пирогово с городами Мытищи и Москва связывают рейсовые автобусные маршруты:

№ 314 – Ст. метро «Медведково» – ст. Мытищи;

№ 437 – Ст. метро «Медведково» – пансионат «Клязьминское водохранилище»; и автобус, номера которого я, к сожалению, не помню, – ст. Мытищи – пансионат «Клязьминское водохранилище».

Помимо автобусов периодически проходят маршрутки.

Стоимость проезда в рейсовом автобусе (№ 314) от ст. Пирогово до м. «Медведково» – 9 рублей.

>>

РЯЗАНОВКА

Автор: Митян Крюков

Участники: Митян Крюков, Всеволод С. Путник, Алим Аджиев, Сергей Кройтор, Валерий Тихонов

Куда: с Казанского вокзала Москвы по Казанскому направлению

Дата: 14 ноября 2001

Позднейшее примечание Митяна. Вообще говоря, это довольно-таки знаковая поездка для КТП. Во-первых, ею было положено начало традиции выбираться в интересные места в мой день рождения, во-вторых, это чуть ли не первая поездка КТП, запечатленная на цифровой фотоаппарат, ну а в-третьих, вообще она удалась по многим параметрам.

Начнем с того, что, несмотря на пессимистичные прогнозы мои и оптимистичные прогнозы Севы, поехало в сей глухой населенный пункт вполне нормальное количество людей: Всеволод Путник, Митян Крюков, Валерий Тихонов, Сергей Кройтор плюс великий Алим. Хочу отметить, что Рязановка для меня всегда была культовым местом и попасть я туда хотел с детства. Еще хочу отметить, что если набрать в поиске, скажем, «Яндекса» слово «Рязановка», то одним из первых вариантов будет грустный рассказ про эпидемию дизентерии там. Так что вы поняли, куда мы ехали.

Что творилось в черустинской электричке от вокзала до Выхино, мы не знаем, а вот я и Валерий Тихонов встретились уже на платформе Выхино. Встречаться мы должны были в последнем вагоне, но нам идти туда было лениво, и мы проехали до Кривандино в одном из средних вагонов. В Кривандино нас уже ждал суперэкспресс до Рязановки, состоящий из маневрового и двух общих вагонов, куда, впрочем, все желающие влезли с большим запасом. По дороге в Рязановку



Железнодорожная техника на станции узкоколейки в Рязановке

по сторонам периодически встречались большие помойки, которые мы с восторгом фотографировали. Вообще ветка находится в запустении, и ее будущее лично мне непонятно.

По выходе из поезда Сева бросился на штурм здания, на котором было написано «Рязановка», подозревая его в том, что оно – замаскированный вокзал. Если это было действительно так, то замаскирован он был хорошо – Сева туда не попал. По грязной дороге мы пошли вслед за абригенами и спустя метров 200 вышли к первому признаку существования узкоколейки – станции перегрузки торфа с узкоколейных вагонов на ширококолейные. Вокруг станции была дикая грязь, но, побуждаемые Алимом, мы все-таки постарались подойти к самому агрегату перегрузки. Это нам не удалось, а местный мужик,

спрашивавший постоянно, не корреспонденты ли мы, сказал, что поезд будет где-то в полпятого, чем вверх всех в уныние.

В уныние он вверх потому, что я ехал в Рязановку с твердой установкой – ПОКАТАТЬСЯ НАКОНЕЦ НА УЗКОКОЛЕЙКЕ. Мне это в жизни еще не удавалось, и я твердо хотел использовать представившийся шанс. А если бы поезд был в полпятого, то, во-первых, мы бы на него не успели, а во-вторых, нам пришлось бы пять часов гулять просто так по холодным просторам Рязановки.

Но мы не отчаялись и пошли дальше. Вскоре мы дошли до дороги, предположительно на Егорьевск. Увидев местных бабок, мы с Алимом пошли задавать им вопросы (я – когда будет, если будет, автобус на Егорьевск, Алим – когда будет, если будет, узкоколейный поезд). Ничего мы не узнали,



Станция УЖД Рязановка, вид с цистерны

так как нас приняли за шпионов Бен Ладена и отнесли к нам с недоверием.

Пройдя еще чуть-чуть, дошли до узкоколейного депо.

Там есть:

- 1) Памятник паровозу, раздолбанный.
- 2) Цех с тремя тепловозами на ходу и надписью «Токарный сек», вполне нормальный.
- 3) Куча раздолбанной любопытной техники за цехом.
- 4) Вагон-теплушка и еще несколько раздолбанных и не очень вагонов.

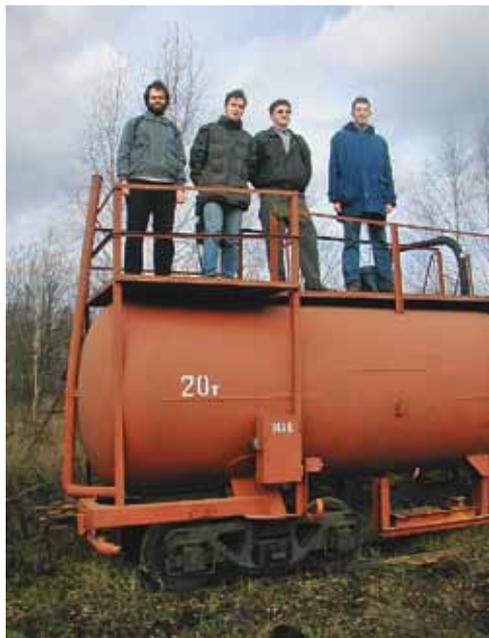
Мнения разделились. Я и Алим хотели найти кого-то, дать ему денег (вариант – бутылку) и попросить нас покатать. Остальные получали удовольствие просто от лицезрения останков. В итоге мы победили, вторглись в цех, где некий мужик сказал нам, что все эти вопросы не к нему,

а в диспетчерскую, которая находится еще примерно в 300 метрах отсюда.

Мы пошли туда и вторглись в диспетчерскую. Нам сказали, что поезд пойдет примерно через полчаса (бурная радость), но вот куда – толком неизвестно. На вопрос «Куда вам надо?» Сева ляпнул: «В Комсомольский». На это мы были отправлены в Комсомольский пешком.

Ожидая поезда (вариантов было три – грузовой тепловоз и два прикольных агрегата, напоминающих автобусы), я полез на цистерну, а Алим стал катать одинокий грузовой вагон. Алим докатал вагон до того, что тот уехал на главный путь и не хотел останавливаться. Потребовались усилия всех путешественников, чтобы вернуть его назад.

Наконец-то из диспетчерской вышел машинист и пошел заводить грузовой тепло-



Слева направо: Валерий Тихонов, Митян Крюков, Сергей Кройтор, Алим Аджиев



Линия из Рязановки в сторону Радовицкого

воз. Тут мы все крупно залажались. Показалось, что машинист был не против взять нас на болота, но мы толком не смогли сформулировать ни место назначения, ни цель, ни то, что с этого будет машинисту. Поезд, захватив тот самый вагончик, гордо уехал, а наша попытка прицепиться к буферу успеха не возымела.

Поэтому мы пошли вперед по шпалам. Шли мы долго и видели места разные и красивые, а самым интересным из них была «Автобусная дача».

Представьте такой заколоченный дом посреди поля. Участок девственно пуст, лишь в правом углу стоит тоже заколоченный лизаик. Но вот забор... Весь забор (а он немаленький) состоит из дверей автобусов «Икарус»! На многих есть даже стекла, и все в неплохом состоянии. Зрелище более чем сюрреалистическое. Кто, зачем, а главное как разоружил столько «Икарусов», скорее всего московских, мы

не знаем. Предложения и версии шлите по электронной почте.

Дойдя до поселка Рязановский/Радовицкий (посмотрите на карту – по ходу следования дороги там сначала несколько пятиэтажных домов, а через километра 3–4 – поселок), мы дружно заныли и решили от дороги железной идти к дороге авто, потому как сил идти просто так больше не было. Мы дошли до автодороги, списали расписание на Егорьевск (автобус – в 16.10, на Москву в субботу не планировалось). Как только мы уселись на остановке перекусить под прищотром большой и голодной стаи гусей, с железной дороги весело просвистел тот самый автобусотепловоз.

«Ах ты *****», – подумали мы.

Посидев еще, мы решили идти смотреть некую церковь, шпиль которой торчал неподалеку.



Никола-Радовицкий монастырь

Как только мы встали и пошли, автобусо-тепловоз бодро поехал назад.

«Ах ты *****», – подумали и сказали мы.

Тем не менее на дорогу мы не вернулись. А вот церковь оказалась частью разрушенного монастыря, и мы вдоволь полазили по ее развалинам.

Когда мы вышли, до автобуса было еще минут сорок. Я и Валера твердо решили им воспользоваться, Сергей колебался, а железнодорожные маньяки автобус категорически отменили. После кратковременного хождения по шоссе Сева и Алим увидели хвост того самого грузового тепловоза с немереной кучей вагонов, как раз возвращавшегося с болот, и бросились за ним. Больше мы их не видели, но, по слухам, они покатались в торфе.

Сергей в итоге на автобусе решил не ехать, и дождался железного коня только я и Валера. Конь приехал даже раньше, и был это,

если не ошибаюсь, старый MAN, ехавший весьма прилично. Автобус должен был быть в Егорьевске в 17.45, а электричка на Москву – в 18.05. Я на этом направлении еще никогда не ездил и был заинтересован. Но погода внесла свои коррективы. Когда мы прибыли в Егорьевск (кстати, очень большой, симпатичный и толковый город, предлагаю как-нибудь туда съездить), стало очень-очень холодно. Очень-очень холодно. Мы с Валерой переглянулись, забили на электричку и пошли в комфортабельный и теплый московский автобус, в коем и приехали в Москву в 19.45, почти на полтора часа раньше остальных.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

НИКОЛО-РАДОВИЦКИЙ МОНАСТЫРЬ
Документально известен с 1580 года. Каменное строительство началось в нем в середине XVII века с сооружения собора Рождества Богородицы. Собор простоял

до 1868 года, когда на его месте был построен новый, существующий ныне храм в псевдорусском стиле, не имеющий самостоятельного художественного значения. Монастырский ансамбль сложился в основном во второй половине XVIII века. В этот период все деревянные постройки были заменены каменными. В очень цельном художественном облике монастыря отразилась с некоторым запозданием, свойственным провинциальному зодчеству, постепенная смена стилевых направлений, начиная от московского барокко и кончая зрелым классицизмом. К 1825 году в монастыре был выстроен второй, Никольский собор по проекту архитектора Руски, монастырская территория расширена путем переноса на новое место ограды вдоль южной и восточной ее границ. Эта часть комплекса утрачена в 1930-х годах.

В настоящее время от монастырского ансамбля XVIII–XIX веков сохранились надвратная колокольня, три жилых корпуса, три башни ограды, хозяйственные постройки и конный двор.

>>

ТУЛА-2001 – В ПОГОНЕ ЗА ДУОБУСАМИ

Авторы: Алексей Янин и Всеволод С. Путник

Участники: Алексей Янин, Всеволод С. Путник, Андрей Оболенский, Игорь Пронин

Куда: с Курского вокзала Москвы по Курскому направлению

Дата: сентябрь 2001

ВСЕВОЛОД С. ПУТНИК:

Большинство участников поездки стартовали на обговоренной электричке на Тулу с Москвы-Каланчевской в 6.53. В последнем вагоне электрички ЭД4М-0003 собрались Андрей, я и Игорь. За окном была жуткая темень, но и в вагоне было ненамного светлее: горело всего 5 люминесцентных ламп. Да, не те времена пошли: раньше депо «Перерва» считалось образцово-показательным, и было непривычно увидеть даже одну негорящую лампу в салоне вагона.

Постепенно народ набился, причем уже на Курском вокзале не все могли найти свободное сиденье. Я настрашал Игоря контролерами, и он взял пятидесятипроцентный билет до Тулы, но в пути ревизии так и не последовало (странно, в рабочие дни эту электричку всегда стабильно 2 раза проверяли).

В пути мы немного поболтали, подремали, а Игорь почитал книги «Практика вольных путешествий» и «Вольная энциклопедия». Когда он стал читать статью из последней книги, посвященную Туле, сидящая рядом бабушка оживилась: «Что это за книга? Кто написал? Где купить можно?» Мы ей коротко рассказали, и она очень этой книгой заинтересовалась. По ее просьбе Игорь записал ей полное название, фамилию автора и его координаты. Бабушка утверждала, что у нее очень дотошная внучка, но мы, правда, так и не поняли, в каком смысле «дотошная». Любит по разным городам путешествовать, что ли? Она удовлетворилась запиской Игоря и вышла в Тарусской (как и многие в нашем вагоне).

Тут к нам подошел четвертый участник путешествия – Алексей Янин. До этого никто из нас его не видел и он нас тоже, но вычислил он нас безошибочно. Он сел в Царицыно, откуда ехал стоя до Чехова. Говорит, что видел контролеров, они сели с ним в Царицыно, но «сидели тихо в тамбуре» и так же тихо вышли в Столбовой. За разговорами мы и не заметили, как достигли Тулы. Мы высадились из последнего вагона и спрыгнули к трамвайному кольцу, решив изначально ехать в самый дальний конец нашего маршрута, а именно – обкатать однопутный трамвай № 4. Решили с вокзала добираться трамваем № 1 до поселка Менделеевский, где сесть на № 4.

Простояли мы минут 20. Уже прошли по несколько сцепок трамваев (90% виденных нами в Туле – двухвагонные сцепки) маршрутов №№ 3, 9 и даже 5 «в депо», а вот № 1 все не было. В качестве веселья нам было предложено шоу «Скинь собачку с трамвая». На одной «Татре ТЗ» какая-то добрая бабуля пыталась выдворить из вагона небольшую и, видимо, бездомную собаку, которая упорно заскакивала обратно в вагон (видно, тоже холодно стало ей или надо было куда доехать). Когда трамвай заурчал, бабуля предприняла очередной финт в виде выпрыгивания из салона и последующего выпрыгивания самой собачки (прикормила она ее, что ли?). Ловкая бабушка резко заскочила обратно в надежде, что двери трамвая закроются, но собака все же оказалась тоже не промах и заскочила назад. Чем дело закончилось – неизвестно, но собака вместе с бабушкой и еще большим числом пассажиров таки уехала под реплику Алексея: «Это же собака, а не заяц! Что ее выкидывать из трамвая?!»

Кроме нас так отчаянно «единицу» ждали только два рыбака с удочками и еще один мужичок. Мы приобрели талоны по 2 рубля, причем все единодушно ре-

шили, что тульский талон красивее московского, пусть на нем и нет водяных знаков. Мы уже немного стали подмерзать, как увидели прибывающую сцепку из «Татр ТЗ» под № 1. Мы весело влетели в задний вагон и оказались его единственными пассажирами. Пока стояли, Андрей по окнам вычислил древность нашего вагона (вроде как 1976 года выпуска), а также тот факт, что он прибыл из Москвы (над дверями висели московские наклейки). Интересны были также и сиденья вагона – вместо отсутствовавших «родных» мягких ставили взамен пластиковые, причем прямо на «скелет» мягкого. Некоторые пробили талоны в красных «московских» компостерах, другие решили «не портить красоту».

Ближе к центру Тулы вагон заполнился, а потом снова опустел. Не спеша, с частыми остановками, мы достигли поселка Менделеевский (он находится в южной части города). Сразу перескочили в стоящую одиночную «Татру ТЗ» (двухдверный вагон). Так как никто не проверял нас в трамвае № 1, решили не колоть еще талоны. Отправились только после прибытия встречного вагона маршрута № 4 на круг Менделеевского.

С нами ехало немного народу. Путешественники стали с удивлением смотреть, как мы едем по малообжитым местам на самом настоящем трамвае. В пути встретили 2 разъезда, где нас уже ждали и пропускали встречные «Татры ТЗ». Постепенно доехали до конечной «Косогорский комбинат» (вроде так). По карте 1990 года маршрута № 4 в Туле вообще не было; видимо, протянули его позже. Игорь посчитал излишеством такой малонаселенный маршрут, но мы предположили, что в рабочие дни им едут очень многие на сам комбинат из других частей Тулы.

Я сфотографировал наш вагон у конечной, вагон уехал, а мы пешком пошли

обратно. По пути сфотографировали еще вагон, потом на разъезде встречу вагонов.

АЛЕКСЕЙ ЯНИН:

В то время, когда «троица» фотографировала разъезд и трамвай на мосту через железнодорожное полотно, я фотографировал «троицу», стоя на платформе в ожидании электрички на Тулу, которая предположительно шла из Орла и опаздывала на 5–10 минут. Кроме нас четверых, эту электричку ждал еще один человек, который сообщил нам, что она опаздывает. Более спросить было не у кого, а расписание на сей платформе не планировалось. Когда-то, видимо, существовало окошко билетной кассы, но теперь оно было заложено кирпичной кладкой. На электричке мы проехали две остановки (Тула-II и Тула-I), вернувшись опять на Московский вокзал.

Там мы пошли на площадь в надежде поймать автобус-троллейбус (так называемый «Дуобус») марки «Рено» с 6-го маршрута. Процесс ожидания сего монстра оказался утомительным и холодным. Решено было идти навстречу предполагаемому троллейбусу, отогреваясь по пути в магазинах техники, где я подыскивал MD-плеер. Так как неумолимо наступало время обеда, там же, на вокзальной площади, Сева, Андрей и Игорь угостились пряниками «местного разлива». По пути на главную улицу города нам попадались различные виды транспорта, как то: автобусы «Сетра», «Рено», «Икарус» – неопределенных моделей, все очень старые; троллейбусы «ЗиУ», «ТролЗа», как сочлененные, так и одинарные. Интересен тот факт, что под маршрутки в Туле используется все, что может ехать (ПАЗ, КАВЗ, «Рафик», УАЗ, «Газель», «Жук», НЛО...).

ВСЕВОЛОД С. ПУТНИК:

Итак, от вокзала мы шли по Красноармейскому проспекту, потом свернули на

право на Советскую улицу. В принципе, мы еще в трамвае видели дуобус «Рено», как раз на повороте с Советской на Красноармейский, поэтому мы знали, где его ловить. Дойдя до универмага, мы увидели вожделенный дуобус и сфотографировали его.

Андрей, как самый закаленный, купил себе мороженого (остальные только пережились). Мы изучили странные «куски» железнодорожного полотна, на которых с четырех (!) сторон были рельсы (такой «рельсовый квадрат»). Наверное, это было «глухое» пересечение трамвая и железной дороги.

Мы перешли по переходу на противоположную сторону, и вскоре дуобус вернулся. Мы опять его сфотографировали, он проехал метров 100, и... слетели штанги. Мы между собой в шутку «подсказали» ему, что пора автодвигатели включать, и пошли его фотографировать сзади и спереди. Водитель, завидев нас, крикнул: «А что снимаете?» «Как у троллейбуса штанги слетают», – пошутил Андрей. Сзади дуобуса он увидел следы, будто заливали топливо, поэтому решили, что он спокойно и без штанг поехать может. Игоря одолевало желание обкатать этого монстра, и он несколько раз предлагал нам заскочить в открытую переднюю дверь (пока водила штанги ставил, а ставил он их довольно долго) и проехать одну остановку, но нас поджимало время. Да и Леша остался на противоположной стороне улицы, и наше исчезновение могло его несколько удивить.

Дуобус уехал, а мы вновь воссоединились с Алексеем, прошли до улицы Коминтерна, где сели в трамвайчик «Татра ТЗМ» и поехали к вокзалу, предварительно купив с Алексеем вкусных тульских семечек типа «Пузанок» по 4 рубля за пакетик. Перед вокзалом на остановке у рынка трамвай встал с открытыми дверями. Минуты через три показалась женщина,

явно связанная с билетами, – кондуктор из 1-го вагона? Мы заготовили талончики (кто не успел раньше – пробил сейчас). Выяснилось, что это не кондуктор, а контролер! За эти минут 5–6 можно было и пробить талон, и выйти... Увидев у всех нас пробитые талоны, она нас даже похвалила: «Молодцы, талоны пробрили!» Игорь свой достать не успел, но мы сказали, что у него тоже есть, и контролерша вышла (мы стояли у заднего стекла и были последними проверенными). Трамвай поехал, а мы заметили еще несколько человек рядом с контролершей («Что эти-то не проверяли? Неохота?»).

На конечной, у вокзала, снова произошло разделение: мы втроем захотели за 45 минут дойти до вокзала Тула-Лихвинская и обратно, а Алексей остался у вокзала погулять. Договорились о встрече в последнем вагоне электрички 15.25 на Москву. Мы быстрым шагом помчали через депо Тула (где Игорь сфотографировал электровоз ВЛ23 на память) и путепровод на железной дороге к узкоколейке. Поначалу Игорь жаловался на холод, потом перестал, судя по всему, согревшись. Двадцать минут – и мы там. Вокзал вывеску не утратил, поэтому Андрей заснял нас с Игорем на фоне здания, а потом и само здание. Игорь поначалу прохладно отнесся к зданию («И за этим мы сюда шли?»), но потом изменил мнение и тоже снял его («Он мне так нелегко дался»). Рядом валялись порезанные секции электроваз ВЛ80С. Мы помчали к вокзалу, прямо по путям – торопились. У вокзала Андрей и Игорь поспешили в кассы за билетом Игорю, а я к ларькам – за пряниками домой.

В электричку вбежали в 15.23. Прошли пару вагонов, и она отправилась. Тут у Игоря зазвонил мобильник – ему мама звонила. Надо сказать, что Игорь был за-конспирирован, – дома сказал, что будет весь день колесить по Москве, а сам уе-

хал черт знает куда с нами. Поначалу мы иронизировали, но потом призадумались: а мы могли бы в свои 15 лет в Тулу укатить? Решили, что нет: интернета не было, а сами «маловаты были». Так что потом уже не подтрунивали над ним, а только хвалили: «Молодчина, что выбрался!» Так постепенно домчали до Царицыно, проверившись между Тулой и Серпуховом контролерами. В Царицыно Игорь, Алексей и я вышли, а Андрей укатил до Курского. Алексей остался ждать электрички до Москворечья (данная шла мимо нее), а мы с Игорем пошли на метро, доехали совместно до «Войковской», где и расстались.

Тогдашнее примечание Севы. За поездку появились новые рекорды Клуба транспортных путешественников. Их сразу два. 1. Самый молодой участник из всех ездивших с нами – 15-летний Игорь. 2. Первый курящий транспортный путешественник – это Алексей. Надеюсь, что они на меня за фиксацию этих рекордов не обидятся, но до этого ни такого молодого, ни какого-либо курящего транспортного путешественника не было.

>>

КАЛУГА – ВЯЗЬМА ЧЕРЕЗ ТЕМКИНО

Автор: Митян Крюков

Участники: Митян Крюков, Всеволод С. Путник, Александр Галактионов, Алим Аджиев

Куда: из Москвы по Киевскому направлению, назад – по Белорусскому направлению

Дата: 8 сентября 2001

Итак, к 7.20 субботы на Киевский вокзал столицы стали подтягиваться основные силы КТП. В экспрессе Москва – Калуга, отправлявшемся в 7.20, собрались Всеволод Путник, Алим Аджиев, Александр Галактионов и я. Все мы добирались туда по-разному, кто-то почти опоздал, кто-то пришел заранее, но это не суть важно.

Краткие впечатления от экспресса (для тех, кто там не был): все сделано очень цивильно, но электричка – все-таки электричка, и предки угадываются. Нельзя сказать, чтобы он спешил изо всех сил, но ехал быстро и уверенно. Из приятных впечатлений – дешевый бар, где я смог позавтракать.

На вокзале экспресс был полностью забит, но в Обнинске и Малоярославце сошло много народу, и до Калуги вагоны шли полупустые. Что касается этой части пути, то самое яркое впечатление – станция Тихонова Пустынь. Около вокзала там стоят выточенные из дерева фигуры всяких старух, рыцарей и гномов в натуральную величину. Немного сюрреалистическое зрелище, на мой взгляд.

Приехали мы в Калугу в 9.55, как и должны были. До единственной в сутки автомотрисы на Вязьму оставалось еще 15 минут. «Сев, там много народу будет?» – спросил я. «Нет, наверное, не очень, – ответил оптимистичный Сева, – собираемся в последнем вагоне». Но когда это чудо природы подали к платформе, в него устремилось столько бабулек всяких местных, что

мы оказались затерты в разных местах вагона и даже думали, что потеряли кого-то в Калуге.

Но нет, народ уже к четвертой-пятой станции рассосался, и мы спокойно сели. Судя по расписанию, нас ожидало почти 5 часов поездки. Судя по карте, нас ожидали населенные пункты Полотняный Завод и Кондрово, а потом до Вязьмы сплошные глухие леса и болота.

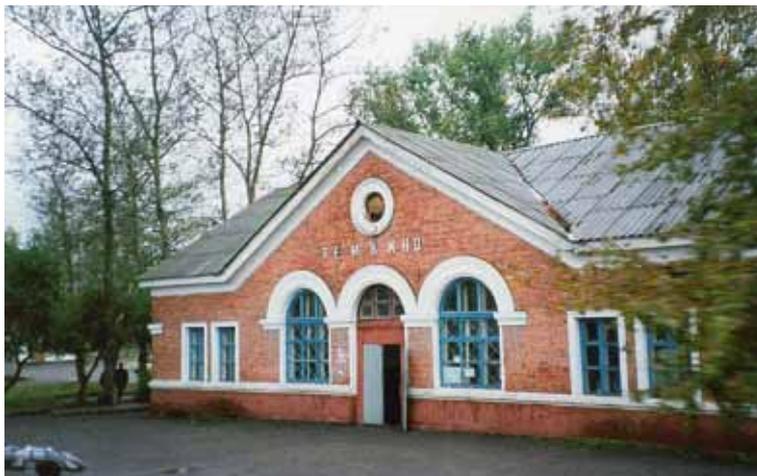
Погода (один из главных факторов настроения) была весьма и весьма осенняя. Постоянно шел мелкий дождь, была весьма прохладно и дул сильный ветер. Но одинокая автомотриса, проносющаяся посреди красно-желто-зеленых лесов Смоленской области, вполне попадала в атмосферу...

Пришла кондуктор. Она была настроена доброжелательно и даже разрешила аспиранту Алиму ехать со студенческой скидкой, хотя и не должна была по идее. Зато потом причины ее доброжелательности стали понятны. Когда в вагоне почти совсем никого не осталось, она попросила нас вернуть билеты. Мы, как и подобает, настроились на получение назад некой части стоимости проезда, но кондуктор сделала вид, что она ничего об этом не знает. Александр Галактионов выглядел явно расстроенным, что она не работает в трамвае где-нибудь в Москве*.

До Полотняного Завода ветка была электрифицирована, ходило (или стояло) много грузовых поездов. Мы уже начали смело прогнозировать возможности пуска электрички, но тут провода кончились посреди леса, чтобы уже не начаться до самой Вязьмы. Дальше если и были какие грузовые вагоны, то, похоже, на вечном приколе.

В Кондрово (станция Говардово) нам встретилась обратная мотриса. Спроси-

* Александр Галактионов в то время занимался тем, что помогал «Мосгортрансу» в вычислении фальшивых контролеров и в расследовании злоупотреблений настоящих. Вскоре он переключился на работу в сфере IT на железной дороге, чем и занимается до сих пор.



ли у кондуктора, откуда она, – оказалось, из Темкино. Нам понемногу стала ясна роль райцентра Темкино на той линии. От Кондрово до Вязьмы больше 100 километров, и это Темкино в 50–60 домиков – «центр мира» тех мест. Так что словосочетание «Райцентр Темкино» уже прочно вошло в мой лексикон.

Автомотриса продолжала буравить леса. Мы при первой же возможности высовывались в окна, открывающиеся почти до пояса, но колючий дождь загонял нас обратно. Я с трудом переносил длинные и скучные переезды, но этот оставил исключительно приятные впечатления. 4 с половиной часа пролетели незаметно, и вот уже около Вязьмы-Брянской наша колея соединилась с колеей ветки на Фаянсовую.

Мы благополучно прибыли в Вязьму, сфотографировали со всех сторон автомотрису, поняли, что окончательно замерзли, и пошли на вокзал. В Вязьме Сева, Алим и Саша пошли в вокзальный буфет, а я вышел в город и пробежался по магазинам. В условиях такой погоды город спал, и отведенные нам 40 минут тянулись ужасно долго.

Александр, как буржуй, уехал на поезде дальнего следования, мы же пошли

на обычную электричку до Гагарина. Она должна была опережать поезд минут на 15, но уже на подъезде к Гагарину встала и последующие 20 минут еле-еле ползла. У нас было много свободного времени, и мы вдоволь поиздевались над Сашей, поезд которого явно ехал с той же скоростью, что и мы. Когда мы наконец прибыли в Гагарин, Сева предложил посмотреть, как проедет поезд Саши. Но посмотреть не успели, ибо сердитый поезд пронесся мимо с ужасающей скоростью...

В Гагарине смотреть нечего, мне лично он не понравился. Мы сделали круг (точнее, квадрат) по городу, закупились баранками и семечками и пошли на вокзал. Передо мной встала этическая проблема – купить билет за 25 рублей или рискнуть. Решил рискнуть и угадал, так как первый контролер выписал мне штраф 8 рублей до Можайска, а второй увидел издали квитанцию и отстал.

Ехали до Кубинки скучно – я почти спал, а железнодорожник Сева загрязнял электричку остатками семечек. Зато в районе Кубинки в вагоне появился очередной ползающий труп – пьяный в дупель мужик лет 70, которому явно было хреново. Все его гоняли, и он пристроился на од-



Слева направо: Всеволод С. Путник, Митян Крюков, Алим Аджиев

ном из сидений около нас и падал периодически на Севу. Мы вдруг развеселились и стали вспоминать истории про прочие ползающие трупы на железной дороге, с которых плавно перешли на машины УАЗ. Остаток пути прошел в большом веселье.

Мы с Алимом вышли на Кунцево, а Сева поехал дальше... Осталось узнать, что стало с тем мужиком.

погоды, еще не доехали. Один из пассажиров был тоже немного подшофе, скорешился с дядькой, сказав что-то вроде: «Не бойсь – я тебя на вокзале выведу». Короче, приехали мы с 10-минутным опозданием на вокзал (в 21.40), и эти двое друзей вылезли-выползли... Так финишировал я.

>>

Примечание Всеволода С. Путника. На Кунцево Алим и Дима вышли, как и еще некоторое количество народа. Я наконец пересел от дядьки, который уже с Одинцово разлегся на сиденье, пиная ногами сидящую на соседнем сиденье женщину (ей это не понравилось, и она, встав, ответно попинала ноги этого дядьки) и головой падая временами на меня.

Перед Беговой электричка по невыясненным причинам встала на 10 минут, дядька неожиданно пробудился и вскочил (решив, что уже вокзал). Народ, стоявший в тамбуре, стал словами (а кто и руками) пояснять дядечке, что, мол,

КАЛЯЗИН

Автор: Митян Крюков

Участники: Митян Крюков, Всеволод С. Путник,
Валерий Тихонов, Игорь Лапшов,
Сергей Кройтор, Дмитрий Абушкин,
Александр Галактионов, Елизавета Еремина

Куда: из Москвы по Савеловскому направлению

Дата: 7 ноября 2001

Поехали в славный город Калязин Всеволод Путник, Александр Галактионов, Дмитрий Абушкин, Сергей Кройтор, Игорь Лапшов, Валерий Тихонов, Дима Крюков (то есть я) и Лиза Еремина – такой вот рекорд КТП (по состоянию на ноябрь 2001, конечно же, – потом он будет неоднократно побит).

Транспортные суперманьяки выехали в точку назначения аж в 6 утра типа «смотреть прибытие пригородного поезда». Вот насколько я люблю транспорт, а все равно не верю, что пригородные поезда прибывают по-разному, следовательно, маньякам я тоже не верю.

Более здравомыслящая (что неоднократно было подтверждено потом в Калязине) группа в составе Димы, Саши, меня и Лизы поехала на электричке в 9.08, чтобы сесть на поезд без лишнего гуляния по морозу. Но был и еще один человек, который превзошел всех, – Игорь Лапшов засветился и на электричке в 6 часов, и на электричке в 9 часов, но это уже отдельная история.

В поезде на Калязин (на самом деле далее на Углич), который, видимо, прибыл благополучно, было не два и не три вагона, как говорили некоторые, а сразу 5 (если я не ошибаюсь). Мы поместились в первый, общий. При погрузке местные абorigены в честь праздника 7 ноября разбили стекло, ну да ладно.

Подали тепловоз, поехали. Стекла в вагоне давно не мыли, так что увидели мы не так много. Впрочем, особых достопримечательностей, кроме Волги, за окнами и не было. Единственное, что хочу сказать

потомкам, – на станции Калязин-Пост остановки нет.

Выгрузившись в Калязине, мы были поражены практически полным отсутствием людей. До 17 часов нам встретилось гораздо больше собак. Люди появились на улицах уже при наступлении темноты, а первая кошка была замечена только при отъезде. Ну да не буду забегать вперед.

Вылезли из поезда, снимали поезд и вокзал, несколько разделились, так как Сева зачем-то побегал на пути, где к нему привязалась маленькая белая собака, а Саня Галактионов решительным шагом отправился в сарай с гордой вывеской «Автостанция», где предположительно проверил лицензии у местных диспетчеров.

Потом мы стали двигаться к центру города. Нашли работающие магазины и, движимые какими-то низменными инстинктами, стали скупать последние экземпляры имеющейся еды, чем удивили местных и друг друга. Бурную радость вызвал местный автобус, но о нем – позже, так как с ним мы познакомились гораздо ближе.

Игорь Лапшов, который блестяще знал Калязин, повел нас к знаменитой затопленной колокольне, куда быстро и без приключений дошли. Следов лодочников, которые, по слухам, за умеренную плату подвозили к объекту культа, найдено не было, да и вообще ничьих следов тоже не было. Лишь одна женщина стирала в реке белье, но так как она стояла в воде, то следов не оставляла.

Мы потратили большую часть пленок на колокольню, прослушали краткую историческую лекцию Игоря, узрели баржу и вновь пошли в центр. Пройдя около километра, мы заметили, что Севы с нами больше нет. В первые две минуты возникли вопросы, кто столкнул его в воду, в следующие три – а был ли такой человек, как Всеволод Путник, вообще и какие у нас есть доказательства его изначально-



Калязин. Слева направо: Лиза Еремина, Всеволод С. Путник, Дмитрий Абушкин, Игорь Лапшов, Валерий Тихонов, Сергей Кройтор, Александр Галактионов

го существования. В конце концов на поиски неформального лидера был отправлен Саша Галактионов, который быстрым шагом дошел до поворота... и тоже исчез. Игорь пробурчал что-то про десять негритят, но тут заблудшие герои появились – Сева шел с виноватым видом, мотивируя свое безнравственное поведение необходимостью сфотографировать баржу. Нами были найдены в течение этого отрезка поездки: суперграффити на стенке магазина, суперзнак «Злая собака», ткацкая фабрика, на которую я предложил зайти, размахивая удостоверением корреспондента, и затребовать экскурсию, и еще одна разрушенная колокольня, на этот раз на суше, где нас в поисках еды атаковала очередная (четвертая по счету) собака. Фотоаппараты не показались ей вкусными, и мы ушли.

Поехали дальше. Было принято решение идти на некий мост, за неимением, видимо, лучшего. По дороге был вновь увиден автобус и найден хозяйственный магазин, в котором Саня купил (внимание!): ножицы, губную помаду и блокнот.

При СОБАЧЬЕМ холоде мы пошли к мосту и по дороге нашли афишку о краеведческом музее, который находился в деревне как раз за мостом. После осмотра моста и очередного свидания с автобусом было решено туда идти.

Дошли до этой деревни, там нам сказали, что музей в церкви. Тут стоит сделать лирическое отступление.

По словам Игоря, в 18.00 должна была идти маршрутка на Сергиев Посад, а если она не придет, то в 18.45 автобус туда же. Я, Лиза и сам Игорь хотели воспользоваться ей, потому что это:



Знаменитая калязинская колокольня, затопленная при образовании Рыбинского водохранилища

- а) оригинально;
- б) может быть быстрее;
- в) может быть теплее, что было немало-важно.

Для этого мы решили в деревне сесть в автобус в 17.30 и прибыть к вокзалу как раз к маршрутке. Но когда замок на дверях церкви и грустная собака дали нам знать, что музей наглухо закрыт, я подбил народ ехать на автобусе в 16.30.

Средство транспорта прибыло вовремя, но Саня зачем-то совершил пробежку до предыдущей остановки. Народ решил ехать до другой конечной, куда мы легко доехали. Там Транспортные Маньяки вылезли и пошли пешком, а Саша, Дима, я и Лиза остались в теплом автобусе, вновь заплатили за проезд, вышли у загса и пошли к вокзалу. Началась очень красивая метель, и кто-то подумал, что

неплохо было бы оказаться здесь под Новый год.

Придя на вокзал, мы узрели местную пьяную молодежь, в результате чего Саша сказал, что ему там не нравится, и ушел в ночь. Так как по дороге на вокзал мы увидели вывеску «Кафе «Соблазн», выводы насчет А. Галактионова были сделаны соответствующие.

Маршруткой не пахло. Маньяки тоже дошли наконец до вокзала и пошли смотреть стрелки, мотивы чего вновь оказались неясны. В 18.20 пришла маршрутка, спустя еще 5 минут – обетованный поезд. Немного поколебавшись, что лучше – идти в плацкартный вагон или теплую маршрутку, мы с Лизой выбрали второе. Маршрутка ушла в 18.42, стоила она 60 рублей. Игорь менял 500 рублей, поэтому заплатил за троих, так что ему вы-

дали такую кучу билетов, какой я в жизни не видел. Поехали мы, несмотря на метель, очень быстро. Столь же быстро я погрузился в полусон, проснувшись лишь на поселке Нерль, констатировав существование поселка и погрузившись в полусон вновь.

В окно было ничего не видно, и активность вернулась ко мне только около Сергиева Посада, который с каждым годом растет и становится все красивее. Прибыли на вокзал в 20.41. По прикидкам, расчет оправдывался – было оригинально, тепло и вроде даже быстрее.

Электрички ожидались в 20.41 (из Александрова), 20.48 (из Посада) и 21.10 (из Посада). Первая уехала на глазах, мы решили идти на вторую, Игорь – ждать третью, чтобы переписать расписания автобусов. Мы попрощались и пошли на перрон. Электричка не пришла, причем без объявления войны. Никто ее не отменял – просто не пришла.

Так что поехали в 21.10, но Игоря уже не нашли (потом оказалось, что он дошел в поисках нас до третьего вагона, а мы были во втором). В 22.12 мы выгрузились на Лосинке и в 23.10 были в Бибирево. Похоже, действительно оказалось быстрее.

Примечание Дмитрия Абушкина. Пока отколовшаяся часть путешественников тряслась на маршрутке на летних шинах по зимнему снегу, другая часть полезла в поезд. Саша Галактионов залез в вагон первым, пробежал в конец вагона и там занял нам места. Правда, в это время в другом вагоне примерно тем же занимался Сергей Кройтор. В результате после нескольких минут Сергей пришел к нам с недовольным видом и сказал, что место плохое, ибо рядом туалет и прочее. Но всем, особенно Саше, который занял место на верхней полке в лежачем положении, было все равно.

Потом с нами решила общаться некая пьяная Света. Саша и Валера уснули, меня Сергей и Сева выдали за немого, поэтому со Светой общались Сергей и Сева. Света объела Сергея, но он оказался хитрее ее, ибо на стол вытащил не все. На станции Савелово мы все разбрелись по своим душевным делам, а потом собрались в электричке на Москву.

Поскольку мы с Севою должны были выходить из последнего вагона, у нас была идея прямо в нем и сесть. Но Саша был решительно настроен на поиск более теплого места. В результате мы пошли вперед. Причем Саша поначалу выходил из вагона, по улице доходил до следующего и там уже входил в него. Видимо, для более четкого определения, насколько там теплее. Но каждый следующий вагон либо был занят пассажирами, либо был грязным, либо еще что-то... В результате мы прошли 6 вагонов, и когда всем надоело идти, было принято радикальное решение остановиться в имеющемся под рукой на данный момент.

Сели. Далее поехали, поддерживая беседу на транспортную тематику. Саша иногда бегал закрывал двери в вагоне, которые открывали пассажиры, слонявшиеся туда-сюда по электричке. Сева на соседнее сиденье кинул листочки с распечаткой сайта про Калязин. Я его было стал ругать, что он мусорит в вагоне, но через какое-то время шлявшаяся по электричке тетушка с изумленным лицом забрала эти листочки.

Электричка сначала опаздывала на 5 минут, а в Москву опоздала и на все 10.

>>

В СМОЛЕНСК ЗА ТРАМВАЯМИ

Автор: Александр Галактионов

Участники: Александр Галактионов,
Всеволод С. Путник

Куда: из Москвы по Белорусскому направлению

Дата: 24 ноября 2001

В общем, съездили мы с Севой в Смоленск. Грустно все это было. Идем по одной улице. Сева мне говорит: «Здесь еще год назад ходил трамвай». Идем по другой улице. Сева снова говорит: «А здесь три года назад ходили трамваи». Ладно, обо всем по порядку.

Выехали в Смоленск мы в пятницу 23.11 в 23.20 поездом № 603Э Москва – Смоленск в купейном вагоне. Я, конечно, знал, что поезда Смоленского направления МЖД в хорошем состоянии, но не думал, что до такой степени. Вагон был совершенно чистым и с удобствами: коврами, занавесками и так далее. Проводница свои обязанности исполнила по полной программе. Постельное белье было выдано заранее и по прибытии в Смоленск не собиралось, всем желающим предлагался чай. В общем, данный поезд давал фору большинству фирменных. Лучше него я ездил только в поездах 102 и 104 Москва – Адлер.

Перед отходом ко сну я дал Севе четкое указание до прибытия в Смоленск меня не будить. Так и случилось. Сева разбудил меня лишь тогда, когда за окном показался вокзал. На улице было темно, и нам спешить выходить из теплого вагона совершенно не хотелось. Однако через 5 минут после прибытия к нам пришла проводница и сказала, что еще 10 минут назад мы должны были выйти. Пришлось поторопиться. Да, забыл сказать – вагон изначально был очень хорошо натоплен. Если садился я в поезд полупростуженным, то вышел из него совершенно здоровым. Выйдя из поезда, мы с Севой пошли на вокзал смотреть расписание электри-

чек. Не увидев никаких значимых изменений, отправились на трамвайный круг. Вот он-то меня и поразил. Такого, что трамвай по сути заходит на железнодорожную платформу, я еще не видел. Один трамвай мы пропустили из-за того, что было много народу, и сели в следующий. Ехали мы на нем по принципу «пока не надоест», благо на улице было темно и скучно. Надоело нам к моменту подъезда к площади Смирнова. Мы вышли и пошли искать то место, где еще год назад трамвай проезжал через башню крепостной стены. Нашли. Та односторонняя линия в целом сохранилась. Рельсы лежали, но стрелок уже не имелось. Был демонтирован нижний контактный провод, но верхний еще оставался. Около самой башни сохранилась даже трамвайная остановка с трафаретной надписью, на которой было указано 4 маршрута.

Порассуждав на тему «И кому здесь трамвай мешал?», мы с Севой нашли место, где можно было забраться на крепостную стену, и пошли по ней, по дороге поднимаясь на башни везде, где только было возможно. Так мы прошли весь участок до улицы Тимирязева, любуясь видами Смоленска. Потом мы по улице Соболева дошли до Большой Советской улицы, где Сева меня вновь огорчил, сказав, что по ней еще 3 года назад ходили трамваи. Никаких следов трамвая на ней не осталось и в помине. Сохранились лишь рельсы на мосту через Днепр. Затем мы с Севой поднялись и посмотрели Богоявленский собор, после чего вернулись на площадь Смирнова, в окрестностях которой провели час в поисках объекта для фотографирования в виде интересного трамвая. Сева ждал новый КТМ-8 с надписями «100 лет смоленскому трамваю» и ЛМ-99.

Да, трамваи в Смоленске главным образом представлены КТМ-5, в основном сцепками. При этом кондукторы сидят в каждом (!) вагоне. Есть еще КТМ-8, ко-

торые тоже нередко бывают сцепленными. Есть ЛМ-93 и буквально пара штук ЛМ-99. Несмотря на то что состояние путей не очень хорошее, трамваи ездят быстро, побыстрее даже, чем в Москве. При этом они еще ездят близко друг к другу. Севе удалось дождаться лишь КТМ-8КМ с надписями о 100-летию, а я не отказал себе в удовольствии в нем прокатиться. Состояние вагона было отличное, хотя выпущен он был в августе 2000 года. Видно, это последнее поступление, и его поначалу берегли и на линию не выпускали. Имел он гордый заводской номер 555.

После фотографирования данного экземпляра мы с Севой пошли вдоль аллеи Героев войны 1812 года к Центральному парку культуры и отдыха, благо различных монументов хватало и там. По дороге нам очень понравилась табличка: «Ловля рыбы без билета запрещена. За нарушение штраф». Еще нам понравилось местоположение монумента, воздвигнутого в 1912 году в честь 100-летия сражения под Смоленском. Мы его искали около полчасика. Нашли на территории... огороженной вокруг стадиона «Спартак». Хорошо, добрые люди отварили один из прутьев ограды.

Далее мы пошли к Дому книги через площадь Ленина мимо всяких там административных зданий. По дороге зашли на главпочтамт, где было «место коллективного пользования интернетом». У нас тут же возникла идея написать онлайн-хронику путешествия, но времени и денег нам стало жалко, тем более что в субботу никто и не оценит. После посещения Дома книги, в котором мы ничего не купили (кроме набора открыток за 10 рублей), пошли уже на вокзал, по дороге завернув на рынок, где Сева запасся хлебом на ближайшие две недели.

По возвращении на вокзал мы постояли у трамвайного круга и снимали трамваи. Далее приехал поезд, и Сева почти

сразу же пошел в вагон, а я остался, благо наш вагон остановился метрах в 70 от круга. И был вознагражден. Буквально за 5 минут до отправления поезда на остановку подъехали ЛМ-93 и ЛМ-99, который Сева за весь день так и не встретил. Наш поезд № 132Б Брест – Москва обладал следующей особенностью. Выезжал он из Бреста в 3.20 утра, соответственно желающих на нем ехать было немного. По Смоленску был переменный трафарет на 12 плацкартных мест, которые закончились еще неделю назад. То есть предварительно билеты из Смоленска до Москвы можно купить лишь на эти 12 плацкартных мест. А на все остальные свободные места – лишь за 2 часа до отправления. О чем думает Белорусская чыгунка, делая так мало мест по Смоленску, – не знаю. Во всяком случае, заполняемость поезда по прибытии в Москву согласно системе «Экспресс-2» составляла 6% для вагона СВ и около 15% для купейных и плацкартных вагонов. Ну да ладно, это проблемы белорусов, благо поезд их приписки.

Мы же сели в вагон, в котором ехал ровно один пассажир. Места у нас были верхние. Далее я совершил одну ошибку. Я предложил Севе сразу же перейти на нижние места в соседнем купе. А надо было сначала дождаться, пока проводник заберет у нас билеты. Проводник пришел и стал возмущаться, почему мы сидим не на своих местах, не спросив его. Я так понимаю, за переход на другое место проводнику полагается платить 50 рублей, но это в наши планы явно не входило. Проводник продолжал говорить, что в Сафоново заходят с местами и так далее. Мы ему ответили, что переменный трафарет был с 25-го места. Таких слов проводник не знал и удалился, даже не предложив взять у него постельное белье. Оно и к лучшему. Я как раз думал, брать постель или нет, а тут проблема решилась сама собой.

Далее я проспал до Вязьмы, где вышел погулять. Там меня ждала удача. По соседнему пути шел электровоз ЭП200, один из двух изготовленных на Коломенском заводе, так и не принятый в эксплуатацию. Я его тут же сфотографировал. Надеюсь, снимок получится. Ну а вскоре проснулся и Сева, и мы с ним проболтали до Москвы, где и расстались, посмотрев только на Белорусском вокзале схему следования ПДС в Европу при социализме и поностальгировав о былых временах.

>>

КОЛОМНА

Автор: Дмитрий Абушкин

Участники: Дмитрий Абушкин, Всеволод

С. Путник, Сергей Кройтор, Николай Абросимов
и его группа «Красный Еж»

Куда: с Казанского вокзала Москвы
по Рязанскому направлению

Дата: 16 декабря 2001

ТУДА

Мы с Севой договорились встретиться в 7.30 на «Новослободской». Я долго прождал на своей ветке поезда, потому опоздал на 5 минут. Сева начал меня к тому времени искать по станции, а я, услышав гул приближающегося поезда в сторону «Комсомольской», начал быстрее перебирать ногами. Прибежав на место встречи, я посмотрел налево-направо. Севы не было, обернулся – он бежал в только что приехавший поезд метро. Сева собирался было уезжать, подумав, что я уехал без него. Впервые в своей жизни на Казанском вокзале я купил билеты без очереди в кассы. С 15-го пути в 8.03 отправлялась наша электричка, которая шла с минимальным количеством остановок. Сергей Кройтор подсел к нам на Выхино, на Выхино же мы обнаружили в вагоне электрички Николая Абросимова и его компанию в составе Андрея Черных и Льва Густова – самого маленького и самого курящего транспортного путешественника.

Мы ехали двумя «песочницами»: с одной стороны сидели я, Сергей и Сева, с другой стороны, напротив нас, Николай, Андрей и Лева. По дороге Сергей и Сева развлекались придумыванием пунктов, где Сергей якобы сел и куда ему якобы надо, чтобы не платить слишком много. И это пригодилось: где-то недалеко от Воскресенска в электричку вошли контролеры. Я показал им билет, Сева удостоверение, а Сергей контролеру сунул в кулачке десятку. На что тот, посмотрев на купюру, заявил, что этого мало и нужно оплатить проезд.

Сергей достал заранее приготовленные 16 рублей, спросил, можно ли без квитанции. На что контролер спросил удивленно: «Как без квитанции?» и попросил Сергея назвать свою фамилию. Сергей было попросился сам вписать свою фамилию, но контролер сказал, что сумеет это сделать сам. «Да вы ошибетесь», – сказал Сергей. «Нет», – сказал контролер. Сергей произнес свою фамилию. «Я же говорил, что вы напишете неправильно!» – сказал Сергей, когда увидел результат. – Моя фамилия пишется через «о», а вы написали «е».

Контролер пробурчал, что как ему сказали, так он и написал, на что Сергей ответил, что как произносится его фамилия, так он и сказал. Потом уже дома я посмотрел на выписанную квитанцию и обнаружил, что телефон Сергея 68-90, а адрес что-то в стиле Вей-Мей. Так что звоните Сергею и заходите к нему в гости!

СТАРОГОЛУТВИН МОНАСТЫРЬ

На станции Голутвин я сделал снимок нашей компании на фоне электрички. Мы поднялись на пешеходный мост через пути, и часть народа пошла было в сторону трамваев. Но тут Сева нам напомнил, что мы хотели посмотреть на Староголутвин монастырь, а для этого нам надо было пойти в другую сторону.

И мы пошли вдоль железнодорожных путей. Сначала шли по более-менее нормальной дорожке, а потом прямо по рельсам. Через некоторое время нам навстречу показался снегоочистительный состав. Он как раз подъезжал на стрелку, и тут нам надо было хорошо подумать: либо он поедет на наш путь, либо на соседний. Причем если бы состав поехал на наш путь, нужно было придумать вариант отступления, ибо справа был какой-то овраг, а слева много-много разных путей. Но на самом деле намечалась чистка соседних путей, поэтому нам

представилась возможность посмотреть на этот процесс, а не убегать из-под колес состава.

Впереди нас шел Сева. Увидев колокольню монастыря, он решил свернуть на тропинку, которая шла примерно в нужном направлении. Проблема была в том, что требовалось сойти по этой тропинке с достаточно крутой железнодорожной насыпи. Тем не менее все успешно спустились. По направлению к монастырю вели какие-то одинокие следы, а нормальная тропинка уходила в другую сторону.

Сева пошел, остальные же, увидев впереди забор, решили по этим следам не идти. Тем более что они через какое-то количество метров заканчивались. Сева, видимо, почувствовав, что за ним никто не идет, решил тоже не идти. И нам пришлось по этой крутой тропинке подниматься назад. В зимних скользких условиях это занятие приняло достаточно увлекательный характер.

Теперь ведущими оказались я и Сергей. Сергей шел впереди меня, и мы вырвались на несколько метров вперед. Мы дошли до автомобильного переезда и по дороге пошли к монастырю.

Монастырь сейчас восстанавливают. Это видно по некоторым фрагментам, хотя в большей части здание разрушено. У входа висит расписание богослужений. Мы долго не решались войти, но Сева обнаружил, что калитка не заперта. Войдя внутрь, мы спросили разрешения у священнослужителя посмотреть монастырь. Он нам разрешил сделать это, и мы обошли территорию.

ИДЕМ КАТАТЬСЯ НА ТРАМВАЯХ

После посещения и фотографирования Севой монастыря мы вышли и начали обсуждать дальнейшие планы. Некоторые хотели пойти на стрелку Оки и Москвы, но потом все же решили, что зимой на это можно и не смотреть. И мы пошли по на-

правлению к ближайшей остановке колomensкого трамвая.

В итоге вернулись на железнодорожный переезд. Интересен он был тем, что на нем не было шлагбаума, хотя автодорогой пересекалось достаточно много железнодорожных путей. Я и Сева решили с железнодорожной насыпи сфотографировать монастырь. На переезде сигналы извещали о приближении поезда, и ребята побежали переходить рельсы, а мы с Севой решили пропустить этот состав. Тем более что он перестраивался на тот путь, по которому мы хотели пройти.

Поскольку остальные путешествовавшие не знали о наших планах фотосъемки, они были в недоумении от того, что мы пропускаем состав, который был все еще в достаточном удалении. А когда он проехал и мы с Севой пошли по рельсам, многие, в первую очередь Лева, подумали, что мы сошли с ума. Но мы, сделав фотоснимки, вернулись на дорогу и пошли по направлению к трамваю.

По пути нам встретилась автобусная остановка Бочманово. Мы изучили расписание автобусов, я хотел его переписать, но по морозу решил этого не делать. После этого мы отправились в местный магазин, где приобрели кое-что поесть. Я купил пирожки, а Лева и Сева в близстоящем киоске мороженое, после чего пошли по направлению к трамваям, которые уже виднелись на горизонте. Особо меня порадовал КТМ, раскрашенный в бело-зеленые цвета а-ля ЛВС. Красиво он выглядел, но, к сожалению, все КТМ такой раскраски загнали в депо, и мы не смогли сфотографировать их на линии.

НАС ПОСЧИТАЛИ

На остановке мы дождались трамвая № 2 ЛВС-99 № 006. На нем мы решили доехать до Колычево. По пути мы с Сергеем увидели КТМ-5 маршрута № 4 и, покинув всех остальных, пересели на него. Там

чуть было не нагрели кондуктора на один рубль, поскольку, пока производили оплату за проезд, как-то случайно изъяли его. Но в итоге справедливость была восстановлена.

В Колычево мы посмотрели на круг и на некое переговорное устройство, к которому подходили люди. И вообще только в Колычево я увидел, что, оказывается, трамваи ходят с флажками. По случаю праздника. И только суета трамвайщиков, которые что-то считали, придавала праздничному и солнечно-зимнему морозному дню некоторую будничность.

После бурных обсуждений мы решили пойти на трамвай № 7, а на лето оставить прогулку по тем местам, где, возможно, когда-нибудь будет ходить трамвай.

ПОИСКИ МЯСОКОМБИНАТА

Трамвай № 7, по подсчетам Сергея, должен был иметь 3 выхода и интервал 20 минут. Мы пришли на остановку 7-го трамвая, которая называлась «Улица Девичье Поле». Там мы сфотографировали с Севой красивый автобус MAN. Ждали трамвай ровно 20 минут – то есть ровно столько, сколько Сергей и посчитал. Проехав до конечной остановки «Мясокомбинат», где с одной стороны был лес, а с другой – маленькая деревушка, мы вышли.

Там какие-то буйные дети вместе с буйным Левой все что-то взрывали. Через лес мы посмотрели на местную одноколейную железную дорогу и вернулись на остановку.

Сергей узнал, что на маршруте два выхода, соответственно, следующий трамвай придет только через 40 минут. Сначала он предложил идти пешком, но я хотел поменять пленку, поэтому всецело был против. Пленку в фотоаппарате пришлось менять в три этапа: скрутить пленку – вынуть кассету и подготовить новую – зарядить пленку. Между этапами был обогрев рук, ибо они что-то быстро

замерзали. Николай Абросимов же попытался выяснить, где расположен местный мясокомбинат, именем которого названа остановка. На горизонте его не выдалось, да и местные жители явно этого не знали. Так что до сих пор так и осталось неизвестным, где же располагается тот мясокомбинат.

Лева на кругу стал интересоваться, где остановка в противоположную сторону. Мы попытались ему объяснить, что обычно на трамвайных кругах остановки в противоположную сторону не бывает. Чуть позже Николай обнаружил на этой остановке засыпанный снегом трамвайный тупик. Трамвай пришел вовремя, и мы загрузились в него с надеждой доехать до коломенского Кремля. По пути нам неожиданно попался ЛВС.

ДВЕ ДВОЙКИ

Пока мы размышляли о том, успеем на ЛВС или нет, ЛВС уехал. Вернее, уехали мы на КТМ. Когда же мы выбрались на улицу, с удивлением обнаружили, что на улице мы... согреваемся. Сочувствие вызывают местные кондукторы, которым в этих трамваях-рефрижераторах приходится проводить целый день.

Пока мы ждали ЛВС, мимо нас проехали несколько трамваев, в том числе ЛМ. Я заметил, что в коломенском хозяйстве ЛМ уже достаточно битые трамваи, хотя пришли они только весной этого года. В это время Сева продолжил традицию своих внезапных исчезновений, и только спустя несколько минут я обнаружил его выискивающим вдаль от нас трамвай РВЗ. Сева позвал нас кататься на РВЗ, но трамвай сей шел в парк, и потому мы решили, что это неинтересно. Зато через какое-то время поехал трамвай РВЗ с бортовым номером 2 по маршруту № 4 из депо. Мы возрадовались, хотели было на него сесть, но тут навстречу появился ЛВС. Тоже 4-го маршрута. Мы решили, что на РВЗ мы еще

успеем покататься, тем более что он следует за ЛВС, и сели на сочлененку.

Обнаружилось, кстати, что и у нее бортовой номер 002. Таким образом, две двушки разных времен встретились на наших глазах. Каждый снял сей момент на что смог.

КАК КОЛБАСИТСЯ СОЧЛЕНЕНКА

ЛВС – трамвай сочлененный,

На метро внутри похожий.

Почти экспромт, почти стихи... Еще ранее я, наблюдая, как хвост ЛВС колбасится по пути, задавался вопросом: а что происходит внутри? Вот ответ на этот вопрос я и получил.

Думаю, что-то сочлененное себе представляют все: автобус, троллейбус и так далее. Сочлененный трамвай выглядывает так же: резина, два полукруга на полу... Так вот в данном экземпляре ЛВС один из полукругов при движении по рельсам поднимался вверх и опускался вниз достаточно сильно, образовывая неслабую щель. Если нога туда нечаянно попадет – с ногой можно будет попрощаться. Людей в хвосте кидало вправо-влево, впрочем, как и сам хвост.

Вкупе к этому прикольному трамваю попалась прикольная кондукторша. Я, войдя в трамвай, сел, что-то начал писать. За меня решил заплатить Сергей, поэтому я сидел с видом, что платить не собираюсь. Кондукторша решила, что у меня служебка, и ко мне даже не подошла. И когда сидевший рядом со мной Сергей сказал «два билета», кондукторша ничего не поняла: с чего это вдруг он берет два билета? И только когда он показал на меня, до нее дошло, что я простой пассажир. Еще больше кондукторшу удивил Андрей с видеочкамерой. Он дал ей посмотреть кусочки того, что снимается, и кондукторша пришла в дикий восторг. Пассажиры же воспринимали нас как каких-то непонятных людей, а многие водители трамваев

на всякий случай доставали расписания – дескать, по графику едем.

Андрей снял, как ЛВС поворачивает, и после второго поворота мы вышли у депо.

ИЩЕМ РВЗ

Как только мы вышли из ЛВС, мы обнаружили, что навстречу шел РВЗ № 2 по маршруту № 2. Так вот мы все вшестером были обмануты: мы искренне верили в то, что трамвай вышел на четвертый маршрут, а он, оказывается, вышел на второй. Таким образом, один РВЗ был упущен. Но на наше счастье Лева заметил, что из депо на 6-й маршрут вырывается другой РВЗ. Мы посчитали, когда он появится вновь, и Андрей с Николаем пошли смотреть на депо. Оставшиеся поначалу решили ждать у депо ушедших, но потом нам надоело и мы тоже пошли гулять.

Для начала пошли вдоль депо. Посмотрели на фотографии, которые висели на столбах у аллеи, идущей вдоль забора. Там были изображены трамваи разных времен, в том числе и те, которые мы уже имели возможность видеть на линии. И ЛВС еще без бортовых номеров. На территории депо стояло огромное количество РВЗ, Сева хотел это количество заснять, но вид охранника за забором его от такой идеи отвадил. Тем более что опыт общения с местной охраной у Севы имелся.

Посмотрев на депо, мы пошли в магазин. Решили там погреться да чего-нибудь купить. После пошли назад к трамвайной линии ждать РВЗ на 6-м маршруте. Через какое-то время РВЗ приехал.

ЕДЕМ НА РВЗ

Приехал РВЗ с чистыми стеклами. Я подумал, что это печка так хорошо внутри работает, но оказалось, что внутри вообще ничего не работает. Вообще, сравнивая коломенский трамвай (данный экземпляр) с ногинским РВЗ, можно отметить, что в Ногинске РВЗ сохранился в куда

более приличном состоянии. Коломенский же имел дырки в полу, незакрывающиеся окна с огромными щелями, разваливающиеся двери, грозящий провалом пол и много других радостей. Сиденья были двойные в два ряда, но, по-моему, не родные. Причем в середине трамвая сидений было минимальное количество, и они были поставлены вдоль салона. Зачем нужно было так ставить сиденья, мы не поняли. Наверное, надо.

В трамвае мы разделились: я, Сева и Сергей поехали к вокзалу, а Николай сотоварищи направился к платформе Коломна на трамваях.

НАЗАД В МОСКВУ

На вокзале я купил билет, Сергей традиционно не купил, а Сева купил мороженое. В таком вот снаряжении – я с билетом, Сева с мороженым, а Сергей налегке – мы загрузились в последний вагон электрички, где был шанс встретить компанию Николая. Мы решили быстро, пока нет Левы, перекусить, поскольку Лева упирал на то, что его мама делает из него вегетарианца, что денег нет, а кушать хочется. Перекусив кто чем смог, мы на Коломне встретили Николая, Андрея и Льва. Но Николай и Андрей потом вышли у какой-то деревушки, куда им нужно было зайти по своим делам. Лева же поехал с нами, периодически ругаясь на тех, кто не закрывал двери в тамбур.

Вагон электрички отапливался, но лишь периодически. Иногда в нем было достаточно тепло, а порой весьма холодно. И вот в таких перепадах температуры мы приехали к Выхино. Там сели в метро, Сева, Сергей и Лева поехали смотреть на открывавшуюся станцию «Аннино», а я домой.

РАННИЕ ОТЧЕТЫ

2002

- >> СПИРОВО И ТОРЖОК
- >> В ВОРОНЕЖ НА СОБАКАХ
- >> ВЕСЬ Е-ГОНСК И ВЕСЬ ЯРОСЛАВЛЬ
- >> НА МИНУТОЧКУ ВО ВЛАДИМИРСКИЙ ТУПИК

СПИРОВО И ТОРЖОК

Автор: Митян Крюков

Участники: Митян Крюков, Всеволод С. Путник, Игорь Лапшов

Куда: из Москвы по Ленинградскому направлению

Дата: 27 января 2002

Нет, все-таки человек, известный нам как Сева Путник, – маньяк. Если вы его встретите, спросите у него об этом, и если он будет отпираться, не верьте ему. Потому что только маньяк способен с пугающей регулярностью выбирать для поездок в очередные места боевой славы электрички в шесть утра, когда нормальные люди еще только начинают спать. Впрочем, хитроумный Сева предпочитает Ленинградское направление, чтобы можно было дойти за 10 минут до Ховрино, а не ехать через весь город от Рязанского проспекта, как я. В следующий раз, когда мы поедем куда-нибудь в такую рань, мы поедем с Казанского вокзала.

Ладно, все это лирические отступления. Я всего лишь ною, а поездка мне на самом деле очень понравилась. Начнем с начала...

МОСКВА – ТВЕРЬ

Мы должны были сесть на электричку, отправляющуюся на Тверь с Ленинградского вокзала в 6.32. Ожидались я, Сева Путник, может быть, Сергей Кройтор и Андрей Оболенский. Однако когда я только подходил к кассе, услышал до боли знакомый голос, сурово обращенный к молоденькой и запуганной девушке: «Тут билеты продают, а не на вопросы отвечают!»

Господи, подумал я, это же транспортный гений и хулиган, гроза бомжей, контролеров и тунеядцев Игорь Лапшов! Но ведь он же не собирался ехать?! Однако это действительно оказался Игорь, в последний момент решивший составить нам компанию.

Он сел у окна почти пустой электрички и начал считать идущие навстречу составы и опознавать их. На Ховрино зашел Сева (маньяк), больше никого не было. Мы поехали довольно бодро и весело, простояли в Клину 15 минут, «пропуская», по иронии судьбы, отмененный недавно ЭР200. То есть ЭР200 уже не ходил, а по графику мы все равно должны были его пропускать. На Московском море поезд остановился, и через кабину выпустили несколько рыбаков, предположительно содрал с них за это по десятке.

В Тверь мы приехали с опозданием в две минуты, и у нас осталось восемь, чтобы пересесть на электричку в Бологое.

Стоит отметить, что существует две фракции КТП. Одна (лидер – А. Галактионов) принципиально покупает билеты, и притом именно до того места, до которого едет, другая (лидер, видимо, – С. Кройтор) – билетов не берет. Вот со мной ехала вторая группа, и я был пристыжен за то, что взял билет аж до Твери (хоть и студенческий), а не до Ховрино, как Игорь, который потом отделался десяткой контролерам.

В Твери меня уже удалось поколебать, и я взял билет не до Спирова, куда мы направлялись, а всего лишь до Лихославля.

СПИРОВО

После Твери мы на электричке, шедшей в Бологое, направлялись в Спирово, где Сева хотел сфотографировать яйцевидной формы вокзал, который собираются снести из-за того, что он стоит посреди путей и мешаает ЭР200 разгоняться на полную мощность (так как пути его огибают). Впрочем, его еще могут и не снести, так как любители железных дорог собираются поднять шум в управлении охраны памятников.

В любом случае, пока вокзал еще стоит, и, высадившись в Спирово, мы благополучно запечатлели его для потомков.

Тут стоит вспомнить о любопытной роли БСК (Балтийской строительной компании) в жизни прилегающих к дороге Москва – Петербург мест. Эта самая БСК, во-первых, меняет столбы и контактную сеть на основном ходу, ставит что-то не то и потом все сама же меняет на старые образцы. Во-вторых, она скупила все, что могла скупить.

В Спирово мы видели афишу футбольного матча между командами БСК (Спирово) и «Шинник-2» (Ярославль, это вам не хухры-мухры). В Питере БСК купила и переименовала в БСК команду первой лиги по хоккею с мячом «Красная Заря». В том же Спирово на деньги БСК построена новенькая церковь, правда почему-то с элементами евроремонта (типа модных лампочек у входа). И это только часть деловой активности компании.

Спирово – это поселок городского типа, маленький, впрочем, довольно процветающий. Автохозяйство в Спирово, в отличие от других таких райцентров, цветет и пахнет. У них по пгт кроме стабильно ходящих городских и деревенских маршрутов ходит даже новехонькая «Газель». На здании автостанции большими буквами выведена цитата из Пушкина. Да вот и церковь построили новую к тому же.

В воскресенье в поселке было пусто, мы сделали круг, проинспектировали местные магазины (Игорь скупил всю минеральную воду, имевшуюся в наличии) и пошли назад на вокзал. Я упорно пытался выжать что-то из своего «Билайна», который работал в Твери, Лихославле и Торжке, но в ШекСпирово он не подавал признаков жизни.

ЛИХОСЛАВЛЬ

Электричка из Бологого на Тверь пришла вовремя и буквально донеслась до Лихославля, где мы и вышли. По дороге, в принципе, ничего особо интересного не было, кроме станции Бухаловский Переезд,

станции Муташелиха, близлежащая деревня к которой, судя по карте, называлась Мотошелиха, и станции Шлюз, возле которой никакой воды даже рядом не было. Оказалось, что шлюз имелся в виду в железнодорожном смысле слова, как узловая станция.

Лихославль – все-таки уже город, и признаки города там видны довольно отчетливо – кулинарии, киоски с аудиокассетами и местный рынок. В Лихославле мы разделились: Игорь пошел в кулинарию и купил там 20 (!) пирожков, несколько коржиков и один чебурек, я по личным соображениям пытался выторговать у продавцов одного магазина медведя из лотереи «Кока-Колы» (безрезультатно), а куда пропал Сева, осталось неясным, но маньяк – он и есть маньяк.

На Торжок пришла «треха», то есть ЭТ2-003, сделанная как раз в этом самом Торжке. Я еще никогда не ездил на торжокских электричках, посему был рад, а Игорь ворчал что-то насчет того, что ее специально гоняют в Торжок, чтобы рабочие Торжокского вагоностроительного завода могли видеть в окно, что они натворили.

Ветка на Торжок двухпутная до станции Виноколы, далее в основном однопутная. Отличается эта ветка, наверное, самыми красивыми в России названиями: Виноколы, Лазари, Колодези, Терешкино и Сокол. Поезда ходят медленно, в основном из-за большого количества неохраняемых переездов, которые новая инструкция МПС предписывает всему составу проходить со скоростью не выше, кажется, 25 километров в час. Вообще эта ветка мне напомнила ветку Софрино – Красноармейск: глухая, но электрифицированная.

На подъезде к Торжку (опоздали на пять минут) отличная погода, которая стояла всю первую половину дня, сменилась на начальную стадию метели. Это заставило загрузить в первую очередь ме-

ня, и вот почему. Дело в том, что Игорь и Сева хотели переписать расписания и на этой же электричке уехать назад, а потом еще погулять по Твери. А я, так как раньше в Торжке не был, купил себе билеты на ПДС Осташков – Москва, который ходит три раза в неделю, прибывает в Торжок в 18.03 и уезжает оттуда в 19.10. Так что я довольно быстро попрощался с братьями по транспортному разуму и отправился по направлению к центру города, предварительно купив карту. Метель усиливалась.

ТОРЖОК

В Торжке церковей больше, чем домов. Дома – все в лучшем случае начала XX века, большинство построили еще раньше. Так я во второй раз после Касимова увидел, как выглядели наши города 100–150 лет назад. Церкви в подавляющем большинстве недействующие и даже начинающие рушиться. В одном из храмов даже находится СДЮШОР по боксу.

Ощущения были странные – все вокруг заносило снегом, людей практически не было, и создавалось впечатление, что в этом городе я один и хожу по улицам, на которых нет ничьих следов. Лишь автобусы в огромных и совершенно неожиданных количествах рассекали заносы, но и на автобусы спроса практически не было.

Что ж, я не решусь советовать ехать в Торжок зимой. Но: категорически советую ехать в Торжок летом. Там должно быть (и мое мнение подкреплено фотографиями) очень красиво – весь город холмистый, очень много деревьев, симпатичные набережные, церкви, несмотря на разрушения, все еще очень красивые. Если бы чуть-чуть благоустроить Торжок, он бы по праву считался одним из самых красивых русских городов и привлекал бы массу туристов.

Так что летом я обязательно снова еду в Торжок (может, и велосипед с собой прихватчу), чего и вам желаю.

Но вернемся на грешную землю. Облазив все церкви, я осознал, что начало довольно ощутимо холодать, а на часах лишь примерно 16.30. Думаю: что же делать? Смотрю – кинотеатр. Захожу туда, спрашиваю: «Сейчас что-нибудь идет?» «Да, – говорят мне, – фильм «Школа жизни», Венгрия». «А жанр какой?» – спрашиваю я. «Эротическая мелодрама».

Господи, подумал я. Но делать нечего, пришлось за десятку идти. Фильм шел уже минут 40 и, к большой моей радости, оказался весьма умным, альтернативным и даже слегка эстетским. Ни эротикой (лишь одна весьма целомудренно снятая любовная сцена), ни мелодрамой (все кончилось крайне грустно для всех) там и не пахло. В большом зале кроме меня было еще два зрителя, что придавало всей этой авантюре некий прикольный колорит.

Когда я вышел из кинотеатра, было где-то 17.30. Погодные условия стали невыносимыми – не было видно ничего в двух метрах впереди. Я с огромной радостью купил книжку под названием «Футбол в Торжке 1909–1969» и пошел на вокзал.

НАЗАД В МОСКВУ

Метель, однако, стала хорошим поводом для Октябрьской железной дороги напомнить о своей истинной сущности. Поезда не было ни в 18.03, ни в 18.15, ни в 18.30. Никто особо не тревожился, так как у него был целый час в запасе. Когда часы пробили 19.00, народ заволновался. Короче, прибыл он только в 19.09, с более чем часовым опозданием.

Обычная «Машка» сквозь снежные заносы привезла шесть вагонов. Мой первый почему-то оказался последним, и я в него залез. Народу было очень мало, но всем хотелось побыстрее отправиться. Сколько, прикинул я, может занять смена локомотива? Минут 20, наверное. Ничего подобного: поехали мы с трудом только в 19.45.



Вокзал станции Спирово

Мое обещание подменить вечером коллегу на работе начало трещать по швам.

Спустя минут пять я задремал. Просыпаюсь и чувствую, что спал довольно долго. Смотрю на часы – так и есть, час и пять минут. Но где мы? А мы, к моему ужасу, только-только подъезжали к Лихославию. Как я понял из разговоров попутчиков, все это время электричка Тверь – Торжок, которая должна была прибыть в последний в 19.06, торчала в Терешкино.

Правда, после выезда на главный ход поезд понесся так, что я имел смелость подумать, что еще полчаса и мы нагоним... Ан нет, лафа кончилась в Решетниково, где мы съехали на боковой путь и 15 минут ждали тот самый ЭР200 (как будто нельзя было до Клина потерпеть).

Дальше я уже махнул на все рукой, но эта зараза прибыла в Москву в 23.16, а ес-

ли бы пятью минутами раньше, то я бы успел на электричку с Москвы-Каланчевской на Москворечье и был бы дома раньше на полчаса. Увы, мне пришлось в наказание идти на работу на следующий день с утра. Там я все равно был не в состоянии что-либо делать и писал этот отчет.

Примечание Игоря Лапшова. Вылезши из «трехи» (ЭТ2-003), я рванул к дежурной по вокзалу с целью скатать ржевскую пригородную служебку. Ради этого я был готов пожертвовать 36 рублями и возвращаться в Калинин на автобусе. Однако дежурная куда-то свалила. Я вылез на площадь (электричка набрала минут 10 опоздания, и у меня было минут 30), влез в автостанцию, наскоро перекатал замеченные в автобусном движении изменения (в отли-



Поэтическая автостанция в поселке Спиrowo

чие от соседних Спиrowo и Лихославля, в Торжке автобусы по деревням ходят по 2–3 раза в неделю).

Потом опять влез на вокзал. По счастью, дежурная была на месте, правда опять собралась куда-то убежать. Служебку я у ней выпросил. Минут за 10 до отхода в вокзал вошел Сева, которого я и обрадовал известием, что скатать все до отхода вряд ли успею, а посему поеду на автобусе. Но в последний момент я все-таки успел все переписать и влез в «треху», где уже сидело достаточно много народу.

Путь до Калинина у нас с Севой прошел без особых приключений и контролеров, опоздали минут на пять. Я сначала хотел выскочить в Дорошихе (у нас было полтора часа до московской электрички), но потом передумал и вылез

на Пролетарской, откуда прошел до конечной городских автобусов, потом на маршрутке проехал на автовокзал, перекатал последние изменения и направился к вокзалу железнодорожному. На нем между тем (а на часах уже 17.45) собралась внушительная толпа желающих ехать в Москву, а вот электрички не было. Зато был кордон, представителей которого я благополучно (уже во второй раз за сегодня) ввел в заблуждение ВОЛЖДовской ксивой, выдав ее за МПСовскую и оказавшись на перроне совершенно бесплатно. Но вот Севу (а с ним мы договорились встречаться в последнем вагоне) я так и не нашел.

Когда стали подавать электричку (а сделали они это минут за 5 до отхода), я вовремя просек, что она восьми-

вагонка, а посему сумел убежать вперед и попасть не в последний (в который вперлись также два недостающих вагона), а в предпоследний вагон. Несмотря на то что возле меня остановилась вывеска «Ок» (ее ставят посередине вагона, на максимально удаленном от обеих дверей расстоянии), я быстро перескочил к двери и, хотя был далеко не в первых рядах, сумел занять два места (опыт, знаете ли).

Однако Севы не было. Я решил, что два места мне не удержать, а также подумал, что Севе, может, повезло сильнее, а посему освободил одно место для стоявшей рядом женщины, на второе поставил сумку с той самой минералкой и теми самыми пирожками, а сам пошел в соседний вагон искать Севу и нашел его тоскливо стоящим почти возле тамбура.

Мы решили сидеть по очереди, первым сел я. Но так получилось, что женщина, которую я пустил, выходила в Завидово. Таким образом, постоять мне не удалось, а Сева с Завидово до Ховрино ехал сидя. Но вот электричка (7083-я) меня ну очень не порадовала. Помимо толпы народа, 90% (это по Калинин, потом на нее лезли на каждой станции вплоть до Левобережной – график у нее такой убудочный, до нее в Твери 2 часа, в Клину 1 час, в Крюково полчаса нет ничего) из которой ехала из Калинина в Москву, она была грязная как черт знает что, не топилась (что при -2 не очень-то и заметно), с одним стеклом на окне вместо двух положенных, что привело к запотеванию, а потом к конденсации воды и капанию ее на меня (в Клину я сел у окна, так как ехавший у окна мужик вышел). Да плюс ко всему в одном вагоне были выбиты стекла, и тащилась она со скоростью пьяной черепахи – в Клину набрала 9 минут опоздания, в Крюково все на-

гнала, так как график более чем халявный, но в Москву все равно привезла 7 минут опоздания, ко всему прочему сорвав рейс в Клин. То есть ехала она неисправная, и, видать, приняли решение отогнать ее в депо для ремонта.

Москва встретила меня тремя градусами жары и весьма ощутимым дождем – а ведь поначалу в Спирово и вовсе светило солнце... Вот, собственно, и все, разве что грозой бомжей и хулиганов я себя не считаю, хотя и не люблю их люто. :)))

>>

В ВОРОНЕЖ НА СОБАКАХ

Автор: Митян Крюков

Участники: Митян Крюков, Всеволод С. Путник
Алексей Янин, Ташка Скворцова,
Олег Стрекалов, Инструктор, Алим Аджиев,
Катя, Фыва Цукен

Куда: с Казанского вокзала Москвы
по Рязанскому направлению

Дата: 8–10 марта 2002

МИТЯН КРЮКОВ:

...Что ж, я считаю, что (как и почти всегда) поездка удалась. КТП побил рекорд, установленный ранее в Калязине, и в Воронеж делегировались аж 9 человек. Любопытно, что многие раньше друг друга не знали, поэтому в последнем вагоне электрички на Рязань, где мы договорились встречаться, мы заняли три отдельные секции. Впрочем, недоразумение было быстро устранено, во многом с помощью воздушного шарика с надписью «КТП.TRM.VOV.RU», изготовленного Инструктором.

Шарику еще предстоит сыграть свою роль, а пока представлю участников поездки: отец-основатель – Сева Путник, Алексей Янин, Митян, Ташка Скворцова, Олег Стрекалов, Инструктор, Алим, Катя и Паша ака Фыва Цукен. Девять человек – и я с полным правом могу сослаться на классика и назвать все это собрание Содружеством Кольца. К тому же далее, как по тексту, последовал распад Содружества, а одна из главных улиц в Воронеже – именно Кольцовская.

Все сели на электричку в Рязань отправлением в 15.23 еще на Казанском вокзале, и лишь Алим подоспел на Выхино. Поездка до Голутвина протекала спокойно и даже лениво, лишь в довольно незаполненном вагоне кое-кто уже начал отмечать 8 марта, да и члены КТП взяли с собой неожиданно много пива.

После Голутвина жизнь оживилась – кто-то отвязал уже сыгравший свою непосред-

ственную роль шарик и кинул его через проход. В итоге завязалась игра шарикобол (простите за тавтологию). На одной секции сидели Олег, Инструктор, Катя, Леша и Сева, на другой (через проход) – Митян, Ташка, Алим и Паша. Задача игры была сформулирована незамедлительно – закинуть шарик на полку для вещей секции противника. Меткостью мы не страдали, поэтому через пару минут к нам присоединились ребята из соседней секции, потом еще из одной, а потом шарик отбивать начала почти вся «наша» половина вагона, причем играли с радостью люди от 7 до 70.

На перерыв команды ушли при небольшом преимуществе команды Алима, причем Митяну удался удар, после которого шарик почему-то завис у потолка в самом центре вагона. Спустя пять минут перекура какая-то девушка экстренно надула огромный прочный синий шар, и рубливо в еще большем масштабе продолжалось. Так как шарик был большой, то забить его на полку было сложнее. Это удалось всего один раз; моему, Леше Янину.

Ближе к Рязани начало темнеть. Видимо, это послужило поводом для машиниста погасить свет в вагоне, и подъезжали мы в довольно сонном настроении. В Рязани у нас было полтора часа, чтобы дойти от вокзала Рязань-1 до вокзала Рязань-2. Но в городе было противно, темно и холодно, так что мы дошли за 25 минут, успев даже закупиться едой.

На вокзале Рязань-2:

– Таша скормила большую часть купленной нарезки местному котенку.

– Я выиграл с первого раза для Таши мышку-слона-зайца в автомате, в котором длинная металлическая рука достает игрушки.

– Я купил предпоследний в киоске транспортный атлас Рязани, Инструктор – последний, Олег – вообще не купил.

– Мы загрузились в электричку-«улыбку» до Мичуринска.

В электричке мы начали сразу есть и пить, отмечая праздник. Все было очень тепло и душевно. Где-то часов в 10 мы разбились по интересам. Инструктор с Катей стали спать, Алим, Паша и периодически остальные собрались около карты Воронежа, а Митян с Ташкой начали болтать о своих делах.

Воду взбаламутил Митян, которому не дали цифровой фотоаппарат, который он берет обычно, и он грузил Севу, чтобы тот дал ему сфотографировать станцию Чемодановка. Дело в том, что около станции Чемодановка 82 года назад родилась его бабушка, и он горел желанием показать ей снимок этого места. Высунувшись из двери, табличку с надписью «Чемодановка» он все-таки сфотографировал.

Вскоре Митян в газете «Спорт-Экспресс» нашел статью о футбольной команде БСК из Спирово, в котором КТП недавно был. Во время чтения этой статьи машинист решил погасить свет, кто-то решил спать, а кто-то – следить за совершенно невообразимым звездным небом. Родилась даже красивая легенда, что машинист специально выключил свет, чтобы мы на него посмотрели.

Вскоре мы приехали в довольно большой город Ряжск. Наша электричка должна была стоять там восемь минут, поэтому Сева с Митяном пошли погулять. По дороге Митян пошел «по своим делам», но тут ему отрезал дорогу назад длинный грузовой поезд. Слава богу, наш трамвай не спешил уезжать, и Митян спокойно успел назад. Попытка Митяна и Ташки вписаться в кабину электрички на пару перегонов была провалена: помощник машиниста сказал, что он рад бы был, но, увы, с ним едет кто-то из начальства. Вскоре после отъезда из Ряжска на головы спящим Инструктору и Кате свалилась выпавшая форточка, и они (слава богу,

не пострадав) ушли на другую секцию. Выпавшую форточку починил Паша.

До Мичуринска практически все, кто был в вагоне, так или иначе пытались заснуть. Наступила, наверное, самая скучная часть путешествия. В Мичуринске было холодно и противно, и мы быстро добежали из электрички до зала ожидания. Вход туда был платный – 2 рубля 10 копеек, причем кассирша выдавала билеты на вход до нулевой зоны. В зале было очень много бомжей, а по старенькому телевизору показывали какую-то американскую молодежную комедию.

Час, который должен был пройти до электрички на Воронеж, убивался нами с большим трудом. Когда электричку объявили, на нее ломанулось гораздо больше народу, чем я мог ожидать, причем все шли напрямик через поезд Москва – Махачкала, который загородил проход до трамвая.

Мы нашли теплый вагон и легли спать. Через 10 минут прошла контра, которая вела себя довольно странно – кого-то они хотели оштрафовать довольно сильно, а кого-то вообще не заметили. Через два часа меня разбудила Ташка, которая сказала, что в вагоне перестали топить. Я ненавижу, когда меня будят, а к перепадам температуры вообще индифферентен, так что лишь спустя 10 минут согласился перейти с ней в другой вагон. Остальные по-прежнему спали, лишь Пашу разбудил наш уход, и мы предупредили его, что с нами все в порядке. Я проспал практически до самой Графской, где в вагон на каждой станции начало заходить много людей и спать было как-то недемократично. В итоге вагон прилично забился. Как оказалось, ночью остальные тоже вскоре проснулись от холода, но пошли в другую сторону.

В Воронеж мы приехали по расписанию. На вокзале Инструктор, Катя и Леша пошли покупать билет на поезд № 62, а Паша пытался уговорить Севу и Алима ехать в Москву через Касторную и Ефремов.



Вид из трамвая на мост через Дон в Воронеже

Спустя 15 минут мы вышли из здания вокзала на улицу Кольцовскую. Там мы заметили пробку из трамваев, случившуюся из-за того, что один из рогатых сломался. Вскоре, впрочем, они поехали, и мы сели в трамвай № 3, который, по словам Алима, направлялся в лес.

Перед посадкой на трамвай Сева по традиции купил мороженое и очень высоко оценил качество оного. Имейте в виду, гости Воронежа! Конфеты же местной фабрики я не очень люблю.

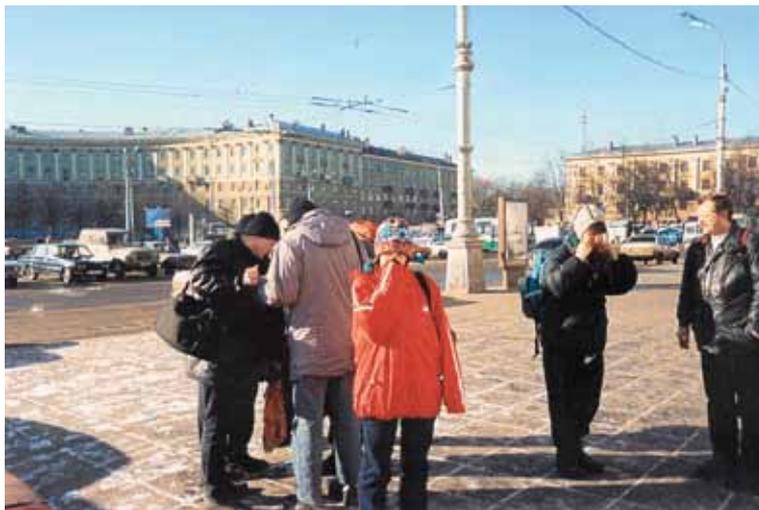
Трамвай проехал мимо знаменитого двухъярусного моста и поехал через поле, заехав на конечной в лес. Получилось довольно эффектно. На нем же мы вернулись назад и стали ждать трамвая на мост. Тут выяснилась довольно странная особенность воронежских трамваев: обычные стоят 2 рубля 50 копеек, а коммерческие – 2 рубля. Вот так бы и в Москве! Правда, в Воронеже трамваи очень сильно шумят, и в доме моих родственников, расположенном около линии, от шума постоянно все содрогается.

Двухъярусный мост через Воронежское водохранилище действительно оказал-

ся весьма эффектным. Сверху там ездят трамваи, а снизу – автомобили. Мы сняли его из трамвая, а потом пошли к берегу водохранилища фотографировать его оттуда. Это сыграло решающую роль в распаде Содружества – дело в том, что некоторые маньяки остались на берегу ждать трамвая, чтобы на снимке мост был с трамваем на нем, а остальные понемногу замерзали и уходили назад к остановке.

Сначала ушли Инструктор и Катя, которых я больше не видел, потом ушли Митян с Ташкой. Впрочем, последние двое минут через пять заметили оставшихся маньяков и вновь воссоединились с ними. Ненадолго. Маньяки пошли смотреть трамвайное кольцо и фотографировать очередные трамваи. Алим предлагал ехать смотреть некую Выжженную землю. Пока шел спор, замерзшие Митян и Ташка решили ехать к родственникам Митяна на Кольцовскую улицу.

Отсюда заканчиваю писать о себе в третьем лице и рассказываю, что было дальше с нами. Мои родственники живут на улице Кольцовской, в доме № 2, что около вокзала, так что мы сели на пазик



Участники КТП в Воронеже. В центре – Таша Скворцова

и вернулись к вокзалу уже по другому мосту. Было примерно 11.00.

У родственников мы посидели до трех часов: отдохнули, поболтали, поели, а Ташка еще и поспать успела. Потом пошли гулять по городу. Установилась весенняя погода, на просторных улицах Воронежа было очень приятно, и мы получили большое удовольствие. Наш путь лежал в основном по проспекту Революции и прилежащим улицам. В местном книжном магазине мы нашли почти полное собрание сочинений А. Кротова и прикололись.

Погуляв часов так до пяти, решили устроить какой-то культурный досуг. Выбор стоял между посещением кино и посещением гандбольного матча лучших команд России – подмосковных «Чеховских Медведей» и местной «Энергии». Мы выбрали гандбол – и не прогадали. Побывали в уютном зальчике, посмотрели за интереснейшим матчем, окончившимся со счетом 33:33, и получили большое удовольствие. Выйдя из спортзала в 6 с небольшим, мы покатались еще немного на трамваях и решили уже идти к вокзалу.

Местная тетушка сказала нам, что до вокзала идти «всего три остановки по прямой». Эти три остановки мы шли примерно полчаса и начали бояться опоздать на поезд. Однако никуда не опоздали и минут за 10 до отхода загрузились в свой 16-й вагон. Я очень хотел спать и поэтому ни к кому не пошел, а с утра мы немного тормозили и поэтому тоже никого не дождались. Вот так все было.

Р. С. Шарик лопнул в продуктовом магазине в Рязани.

АЛИМ АДЖИЕВ:

После ухода Митяна с его девушкой Сева вспомнил, что в 12 часов с вокзала Воронеж-Курский уходит пригородный в Касторную. Ожидалось быть увиденным некое чудо ДТ116, состоящее из секций 2ТЭ116, между которыми вцеплены прицепные вагоны ЭР9П. Как вариант, вместо чуда мог оказаться представитель быстро вымирающего ныне семейства рижских дизель-поездов.

Времени явно оставалось только на то, чтобы успеть к отправлению, потому вы-



КТП на пляже в Воронеже

бора, куда ехать, особенно не было. В троллейбусе я уединился с картой на одном из сидений у окна. Остальные остались на задней площадке, и я иногда пытался докричаться до них и показать интересные места по пути, в частности огромное историческое здание правления ЮВЖД, изображенное на обложке двухкилометровки Воронежской области. Как выяснилось позже, это было безрезультатно.

Посещение вокзала началось с фотографирования его здания. В самом здании на выходе к платформам обнаружили свежесмонтированные турникеты, которые не работали. Вместо них работала тетушка, проверявшая билеты. Ехать мы никуда не собирались, билетов не имели, но попасть на платформу все равно хотелось. Рядом со входом в здание нашлась калитка, без турникетов и тетушек.

Пригородный Воронеж – Касторная оказался на практике половинкой 2ТЭ116 и несколькими старыми плацкартными вагонами. Позже Сева все-таки заснял там монстра ДТ116 и рижский дизель, но это уже отдельная история...

Наше местонахождение предполагало выбрать объектом следующего посещения неизвестный мне ранее Вогрэсовский мост. Однако в умах путешественников под воздействием холода и усталости начали возникать опасные мысли вида «А не поехать ли нам на вокзал, посидеть там и подумать, куда дальше идти?» Болезнь оказалась заразной и поражала одного путешественника за другим. В итоге к Вогрэсовскому мосту я поехал один, на пазике, договорившись, что встретимся на вокзале в 18.00.

Как и Чернавский, этот переход представлял собой плотину, один конец которой был соединен с берегом мостом. Проблема была в том, что я не помнил, какой именно, однако уже свыкся с мыслью, что придется пройти плотину пешком целиком.

Это был самый насыщенный общественным транспортом переход через водохранилище. В отличие от других мостов, здесь были и трамваи, и троллейбусы, и автобусы, и маршрутки, однако, как и на других переходах, не было ни одной остановки. Плотина была пройдена, пано-

рама обоих берегов водохранилища сфотографирована.

На высоком правом берегу расположена старая часть города, с частными постройками, историческим центром, куполами церквей и мачтами стадиона «Трудовые резервы». Низкий левый берег заполнен многоэтажками новостроек.

В конце дамбы я прошел под мостом и спустился к воде, удивившись тому, насколько она чище и прозрачнее Москвы-реки. Сделав снимок арочного бетонного моста, который оказался копией Чернавского, я перешел через него, снял еще несколько кадров и увидел предприятие, давшее ему название. Это была Воронежская ТЭЦ, или ВоГРЭС, как называлась стоявшая напротив остановка. Я дошел до Ленинского проспекта и поехал трамваем на север. Времени было много, и я решил перейти пешком через косу, на которой было два мостика и которая выходила к восточному концу Чернавского моста.

Коса оказалась зоной отдыха. Ее северный берег был сплошным оборудованным пляжем, с которого открывалась отличная панорама на правый берег и Северный (Новый) мост, чем я и воспользовался, сделав еще несколько фотографий. На левом берегу водохранилища, севернее косы, я увидел водный стадион – трибуну со сломанными скамейками, стоящую вдоль воды. Видимо, именно здесь летом проходят различные водные соревнования.

Пройдя косу и Чернавский мост, я вновь оказался на правом берегу и стал думать, как бы мне проехать к пустынной площади на северо-востоке, природа и происхождение которой меня интересовали вот уже 10 лет, с тех пор как я увидел впервые ее из поезда. Но об этом позже, а пока неотложные внутренние причины заставляли меня искать неприметное место, в котором я мог бы скрыться от людских глаз. Таким образом, перейдя мост, я свернул с магистральной дороги

на север и попал в старую часть города. Такие районы, расположенные близко к центру, но оказавшиеся как бы в тени и в стороне от центральных кварталов и магистралей, есть в любом крупном или среднем российском городе, за исключением разве что Москвы и других гигантов, где центральные магистрали и кварталы поглотили все направления. Такие районы всегда застроены небольшими старинными трущобами и частным сектором и населены коренными в нескольких поколениях жителями города. Там узкие кривые улочки и почти нет транспорта. Именно таким районом в Воронеже оказался крутой правый берег севернее Чернавского моста.

Я вышел на шикарную набережную с точно такими же забором и тротуаром, как у набережных в центре Москвы (и так же оформленную). Однако сходство с центром столицы заканчивалось через 7 метров от берега. Дальше начинались непролазная грязь и обычная деревенская улица. От такого сочетания возникали странные и сильные ощущения необычности соединения несоединимого. Подниматься на крутой берег было лень, а с мостов я видел, что на севере берег становится более пологим.

Запечатлев набережную на фото, я двинулся по ней пешком на север в поисках удобного подъема к общественному транспорту. Частный сектор на набережной активно скупался воронежскими новыми русскими, и на участках возводились шикарные фазенды с видом на водохранилище и левый берег. Мимо меня проезжали редкие «мерины», «Ауди» последних моделей, огромные крутые джипы с лысоватыми парнями в кожанках и прочие дорогие иномарки.

Не найдя удачного подъема, я дошел до Северного двухъярусного моста, под которым встретил бабульку. На мой вопрос, далеко ли до остановки, чтобы



ехать на левый берег, она сказала, что ближайшая остановка именно на левом берегу. «Ты молодой, быстро дойдешь». Ничего не поделаешь, возраст и опыт местной жительницы убеждают. Придется пешком перейти водохранилище в третий раз...

На нижнем ярусе моста увидел шикарный тротуар и голубей, сидящих на перилах и явно не привыкших видеть здесь пешеходов. По пути сделал фотографию.

Итак, пришло время садиться на 16-й трамвай и ехать в направлении Terra Incognita, которую Сева уже успел окрестить «Выжженной землей».

Как уже упоминалось, в первый раз пустынную белую территорию на левом берегу я увидел еще 10 лет назад, проезжая на поезде, и меня она сильно озадачила. Единственное, что там было, – это опоры ЛЭП, стоящие на высоких фундаментах. С тех пор я видел ее из поезда регулярно, каждый год, проезжая по мостам через водохранилище.

Сначала я думал, что это некий секретный или промышленный подземный объект, а может быть, и другое техническое сооружение. Площадь впечатляла даже из-

далека и придавала загадочности. И вот, наконец, я здесь, иду мимо многоэтажек от трамвайной конечной к берегу и одновременно на север разгадывать Загадку Десятилетия.

Объект оказался Воронежской городской пустыней, в которой было все: и сдувающий с ног ветер, и сформированные им барханы, и даже редкие колючки, торчащие из песка, похожие на саксаулы. Не было только верблюдов. Их заменяли собачники из ближайших домов. Один из них, находясь в 200 метрах от меня, постоянно направлял свое не очень маленькое пушистое чадо ко мне командой «Фас!» Собака некоторое время старалась меня укусить сзади, чем мешала моему продвижению.

Мне не хотелось калечить животину (в отличие от ее хозяина), потому я отмахивался сумкой и шел дальше. Собаке через некоторое время это надоело, она возвращалась к хозяину, после чего история повторялась снова и снова, пока я не ушел метров на 700 и собака не перестала понимать, кого надо кусать.

Дойдя до тех самых опор ЛЭП и пройдя чуть дальше, я сделал несколько сним-

ков, запечатлев «встречный взгляд» – железнодорожный мост, с которого я 10 лет смотрел на эти опоры, и проходящий по нему грузовой поезд. В голове было ощущение глобальности, философичности и космичности, в духе той музыки, которую я слышал ночью перед этим сквозь сон в электричке из наушников Алексея Янина.

Обратный путь к вокзалу начался с прилегающих к Пустыне районов. Среди домов и дворов я неожиданно увидел заброшенные железнодорожные пути, смотрящиеся здесь неестественно. Через некоторое время заметил контактную подвеску и остановку, а подойдя еще ближе, увидел, что на путях есть накат. Подошедшая к остановке бабулька поведала мне, что трамваю здесь осталось жить недолго и скоро эту линию разберут. Еще через некоторое время появился и вагон ТЗ, на котором я доехал до конечной 16-го трамвая и 9-го троллейбуса, которые могли меня привезти на вокзал.

Мне хотелось напоследок проехать по эстакаде, подходящей с правого берега к Северному мосту. Был только один способ это сделать – на маршрутке. Но маршруток на вокзал оттуда не оказалось, пришлось ехать троллейбусом по Чернавскому мосту.

На вокзале я купил билет и в 18.05 встретил стоявших у входа Севу, Инструктора, Катю, Олега и Алексея. Пашу, Митяна и Ташку я больше в этом путешествии не видел. На 61-м поезде ехали все кроме Севы, но в разных вагонах. Сева проводил нас до поезда и пошел на свою электричку. В поезде я проспал весь путь, а утром встретился и тут же попрощался на вокзале с Инструктором, Катей, Алексеем и Олегом, после чего пошел на трамвай.

ФЫВА ЦУКЕН:

Итак, мы пришли на вокзал Воронеж-Курский. Там я выяснил, что последний

поезд до Касторной идет не на Касторную Новую (с которой потом отправляется елецкий пригородный), а на Касторную-Курскую. Между этими станциями километров 6, и преодолевать это расстояние пешком в ночи по холоду мне совершенно не хотелось, поэтому через Касторную и Елец я решил не ездить.

После посещения нами вокзала Воронеж-2 мы вроде бы направились, с подачи Алима, осматривать Вогрэсовский мост. Придя на остановку транспорта, Алим выяснил, что до искомого моста ходит только маршрутка. Маршрутка эта стоила 4 рубля и была забита народом (мы пропустили две машины), поэтому решено было ехать на трамвае до пересечения с Кольцовской улицей, а там сделать пересадку. До Кольцовской улицы мы доехали, но тут-то и выяснилось, что на мост хочет ехать один Алим (я к этому моменту уже довольно сильно замерз и хотел где-нибудь погреться, почему не захотели остальные – не знаю).

Поэтому на мост Алим и поехал, а я, Сева, Леша и Олег медленно двинулись в сторону вокзала, однако вскоре Сева увидел в боковой улице некое здание со шпилем и, решив, что это здание – управление ЮВЖД, отправился его осматривать. Мы же продолжали движение к вокзалу.

Попив на площади Ленина пива с кальмарами и зайдя к памятнику героям Великой Отечественной войны с Вечным огнем (оттуда, кстати, была красивая панорама на водохранилище), мы неожиданно встретили на улице Мишу с Катей. Однако недолго мы побыли вместе. К этому моменту у меня созрел план, как нужно ехать домой (смутное желание ехать на электричке в Поворино я отверг, так как, во-первых, не знал, когда и куда ночью можно оттуда уехать, а во-вторых – в-главных, – боялся, что не хватит денег на обратный путь).

Дело в том, что Саша Галактионов при- слал Леше на мобильник сообщение о том, что на отправляющийся в 15.50 41-й поезд есть плацкорт до Москвы. Этот поезд был мне интересен, так как позволял обновить расписание по Ель- цу. Поэтому (а было уже начало третье- го) я попрощался с оставшимися участ- никами путешествия и резво двинулся на вокзал. Там я купил плацкартный би- лет и побежал на отправляющуюся че- рез 3 минуты электричку Воронеж – Поворино (так как поезд отправлялся с о. п. Придача).

На Придаче я немного пообщался с граж- данами, ехавшими из Воронежа наземным транспортом. Из этого общения я понял, что до Придачи, кроме как электричкой или на такси за 100 рублей, доехать нель- зя (позже оказалось, что это не совсем так). Кстати, вариант с электричкой этим гражданам, видимо, в голову не пришел – они восприняли мою информацию с весь- ма озадаченным видом.

Ну ладно, вот пришел наш поезд Наль- чик – Москва. Из вагона немедленно на- чалась крупнотоннажная выгрузка неко- ей продукции. Зайти внутрь возможным не представлялось. На нервные выкрики пассажиров (дескать, 2 минуты стоим!) проводник реагировал весьма хладнокров- но (типа не баре, подождете, а поезд не уе- дет). Минут через 5 выгрузка закончилась, и мы благополучно попали в вагон.

Дальше все пошло благополучно, рас- писание по Ельцу я обновил, в полше- стого утра поезд благополучно прибыл на Курский вокзал, и я поехал домой – досыпать. Что интересно – до Ель- ца в поезде была жуткая жара, однако в Ельце отопление отключили и так по- том и не включили. После Тулы я даже подмерзать начал, пришлось куртку на- девать. Интересно, с чем это связано? С наличием и видом электрификации, что ли?

ВСЕВОЛОД С. ПУТНИК:

Всем привет! Вот и я, последним, отпи- сываюсь за путешествие. Ну, мне послед- ним быть не стыдно – в Москву я при- ехал самым последним из «воронежских могикиан». Итак, продолжаю рассказ про путешествие в Воронеж: «Как это было...»

ДОБАВЛЕНИЕ ПРО ПУТЬ В ВОРОНЕЖ

Мы ехали на трех электричках, а именно: ЭР2-1269, ЭР9ПК-151, ЭР9ПК-155.

НЕМНОГО О ВОРОНЕЖЕ

Так вышло, что кто кто хотел увидеть в этом городе – увидел. Я хотел посмотреть дизель-поезда Воронеж – Касторная. По- этому мой основной маршрут в городе был в «треугольнике» Воронеж-1 – Воро- неж-Курский – центр города. С момента расставания с Алимом, Алексеем, Олегом и Пашей я дважды побывал на обоих вок- залах. На Воронеж-Курском я встретил и дизель-поезд Д1-782+685, и гибридный дизель-поезд ДТ116-001 (а до этого мы видели там отправлявшийся на Кастор- ную поезд из сидячих вагонов с полови- ной тепловоза 2ТЭ116).

Также я посмотрел центр Воронежа, осо- бенно понравились здание ЮВЖД и не- давно открытый памятник Андрею Пла- тонову неподалеку.

Город предстал в ясном солнечном свете. Правда, за это нам пришлось несколько позябнуть – температура понизилась. Ну да лучше мороз и солнце, чем слякоть и дождь!

ВОРОНЕЖ – МОСКВА

В 19.15 я попрощался с Алимом, Instruc- тором и Катей и отправился в 1-й вагон электропоезда ЭР9ПК-151 (01). Это была моя электричка на Мичуринск, и она же привезла путешественников утром из Ми- чуринска в Воронеж. Пассажиров было много (почти все сиденья заняты), среди

них имелось значительное число подданных граждан.

На станции Трехсвятское электричка пропустила поезд № 61 Воронеж – Москва, в котором ехали семеро путешественников Клуба. До Усмани почти все пассажиры рассосались и осталось 3 человека в вагоне. В районе ст. Никольское стало холодно, и я перебрался во 2-й вагон, более теплый (там было 11 человек).

Так достигли Мичуринска около 0 часов. Два часа я поспал на вокзале, потом разбудила дежурная и сообщила, что электричка на Рязань уже подана на посадку (она ко всем подходила – вот сервис!).

На улице мела небольшая метель. Я сел в последний вагон электропоезда ЭР9ПК-148. Сразу после отправления пришли контролеры. Вагон был теплым – я хорошо выспался до 7 утра. В 7.18 прибыли в Рязань-2. Я сходил на ст. Рязань-1 и до 9 часов был там (смотрел электрички на Ясаково и Гавердово). Потом отправился на трамвайное кольцо и проехал полностью маршрут до ТЭЦ и обратно на КТМ-8. Поначалу в вагон едва вместились все пассажиры (по выходным очень большие интервалы), но постепенно люди вышли, и до конечной (ТЭЦ) доехало лишь 5 человек. Проезд стоит 4 рубля, дают оригинальные большие билеты. На линии всего 3 вагона (еще один КТМ-8 и КТМ-5). День был солнечный. На обратном пути сходил к трамвайному депо, но там ничего интересного не обнаружил. От трамвайного кольца я на троллейбусе № 5 поехал до Рязани-2, а оттуда прошел пешком до Рязани-1, желая уехать в Москву на экспрессе в 12.54. Не тут-то было: ни на 12.54, ни на 17.20 билетов не было! Поэтому я перебрался пешком на ст. Рязань-2 и на электричке ЭР2-1304 в 14.23 отправился в Москву.

Погода испортилась: появились тучи и пошел дождь. Людей было много, особенно после Голутвина, – вагон битком.

На пл. 88 км стояли минут 15. За это время к нам пересели люди с «улыбки» ЭР2-1017 с Большого кольца, а вагон проверили контролеры. В 17.55 прибыли в Выхино. Москва!!! Ура!!!

Так, почти спустя сутки с момента отправления из Воронежа и спустя почти половину суток с момента прибытия основного количества путешественников в Москву поездом № 61, я тоже вернулся домой.

>>

ВЕСЬ Е-ГОНСК И ВЕСЬ ЯРОСЛАВЛЬ

Автор: Митян Крюков

Участники: Митян Крюков, Александр Галактионов, Юлия Петракова, Александр Бокарев, Денис Кабанов, Алена Якушева, Сергей Кройтор, Валерий Тихонов, Игорь Лапшов

Куда: из Москвы по Савеловскому направлению, назад – по Ярославскому направлению

Дата: 31 мая – 1 июня 2002

ПЕРВАЯ ПОЕЗДКА БЕЗ СЕВЫ

Сразу оговорюсь, копирайт на название принадлежит Валерию Тихонову. Когда в поезде 642 обсуждали итоги моей недавней поездки в Рыбинск, я обмолвился, что мной была приобретена книга «Весь Рыбинск». Тогда-то Валера и предложил издать что-то под названием «Весь Егонск». Название понравилось, да и поездка вышла отличной. Любопытно, что на тот момент впервые в крупной акции КТП не принимал участия отец-основатель этого самого КТП – Всеволод Путник.

ПРОЩАЙ, 642-Й. ЗДРАВСТВУЙ, ЛЕТО!

Все мы должны были встретиться в восьмом вагоне поезда № 642 Москва – Сонково 31 мая 2002 года в 23.00. В этот день он ходил последний раз, со 2 июня его вагоны будут ездить с рыбинским поездом. Так что мы решили попрощаться с 642-м и с весной. Или, если кому-то так больше нравится, встретить лето. Я хотел приехать пораньше, но из-за собственной лени и малой активности транспорта чуть было не опоздал. Уже на перроне, когда я фотографировал обреченный поезд, меня увидел Сергей Кройтор. Серега решил поехать чуть ли не за 8 часов до отхода поезда, а билеты купил в самый последний момент. Впрочем, это ему никак не помешало.

Как ни странно, минут за 10 до отправления в вагоне еще никого, кроме дебютанта КТП Александра Бокарева, не было. Мы познакомились с Сашей, тут пришел

Валера Тихонов и сел на полку напротив моей. Это оказалось очень кстати, ибо у нас с Валерой всегда было много общих тем, и мы проболтали чуть ли не до Казянина. Минуты за три до отхода в вагон ворвались Денис Кабанов с Аленой и Саша Галактионов с Юлей Петраковой. Денис, которого мы тоже видели в первый раз, стал со всеми здороваться и поздоровался заодно с двумя посторонними мужиками, ехавшими в нашем с Валеркой отсеке.

– Мы не отсюда, – мрачно сказали мужики.
– Неважно! – парировал Денис и пожал им руки.

Как оказалось, Игорь Лапшов уже был в вагоне, но где-то в другом конце его, и, видимо, пугал проводниц рассказами об их дальнейших перспективах на Октябрьской железной дороге.

С опозданием в пару минут состав тронулся. Мы собрались у нашего «плацкартного купе» и стали смотреть фотографии, трепаться на транспортные и футбольные (стартовал чемпионат мира!) темы. Впрочем, скоро погас свет и большинство разошлось по своим местам.

До Савелово, которое должно было быть в час ночи, решили досидеть с целью покупки воды Сергей Кройтор, я, Саша Галактионов и Валерий Тихонов. Хоть поезд визуально шел весьма быстро, он опоздал в Савелово минут на 15. Там выяснилось, что Сергей Кройтор, который вопил больше всех о необходимости воды, заснул сном праведника, и на улицу из спящего вагона сунулись я, Валера, Саша и Юлия. Мы купили воды и погуляли по перрону, а потом понемногу пошли назад в вагон. Настроение у всех было хорошее, мы болтали и ждали отправления.

Стоянка в Савелово должна была быть 40 минут, из которых на 15 мы уже опоздали. В итоге поезд простоял там около часа – мы решили, что машинисты отменяют последний рейс. По сему поводу



Сергей Кройтор у станции Овинище-1

я возмущенно обещал проспать Сонково, на что Игорь мне резонно возразил, что нас там будет так трясти при перецепке, что мне повезет, если я не свалюсь с полки.

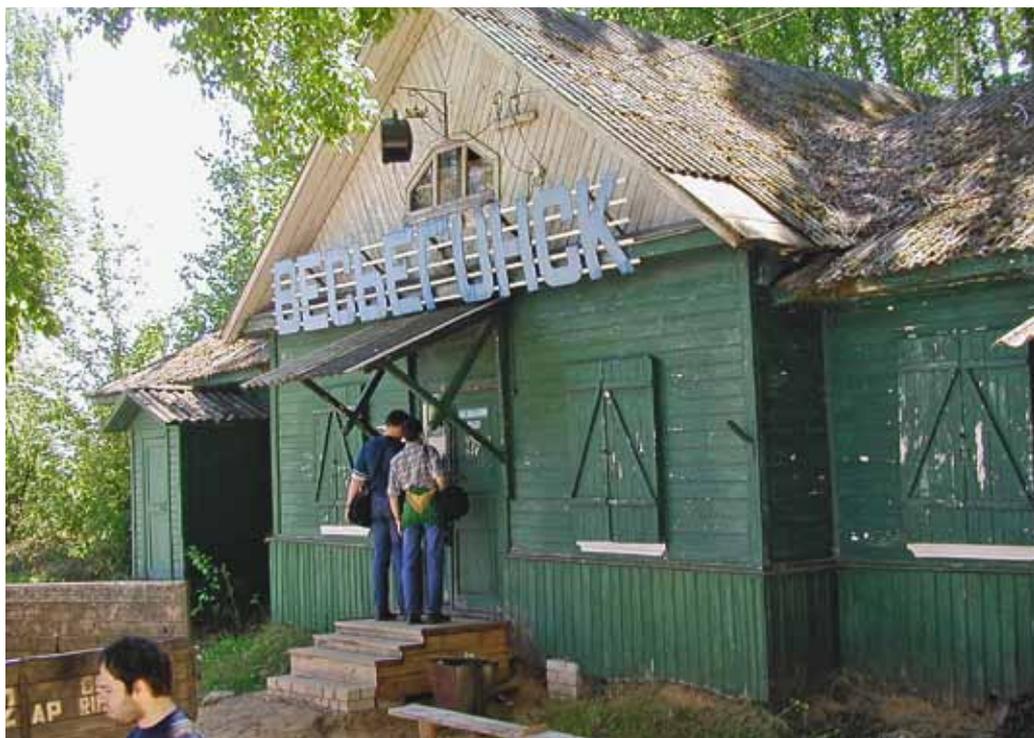
ДОЛБЕЖ СОНКОВСКИЙ

Стоит отметить, что 642-й поезд состоит (вернее, состоял) из разных прицепных вагонов. Часть отцеплялась в Калязине и ехала в Углич. Часть заканчивала ехать в самом Сонково. Часть от станции Овинище ехала в Весьегонск, часть – дальше в Пестово. Плюс в Сонково к нам прицепляли еще кучу местных вагонов. Вот такое нам предстояло пережить.

Я проснулся, когда наш вагон прицепляли к маневровому. Игорь был прав. Началось нечто странное. Наш вагон восемь раз (!) провезли туда и обратно, причем

без видимых промежутков во времени и разницы в путях. Позже Игорь Лапшов, который вылез из поезда еще до долбежа и наблюдал за всем этим с пешеходного моста, утверждал, что нас каждый раз как-то сцепляли и расцепляли, но из вагона все это выглядело как беспорядочное катание. Наконец, когда уже большей части пассажиров стало смешно от бесконечного долбежа, нас привезли к вокзалу. Там наблюдался переполох по поводу ввода нового расписания. Местные работники еще даже не получили новых служебок и поэтому не знали, во сколько пойдут несколько поездов. Шевеление наблюдалось и в большой очереди у касс, которая, несмотря на размер и пререкания, довольно быстро рассосалась.

Игорь слез с моста и пошел узнавать про местные автобусы. Автобусов оказалось



Игорь Лапшов и Александр Бокарев изучают скромное расписание в Весьегонске.
На переднем плане – голова Валерия Тихонова

мало, но они при этом умудрялись еще и конфликтовать между собой, что выливалось в совершенно разные места отправления. Проторчав в Сонково еще где-то 40 минут (за это время окончательно проснулись остальные члены КТП), мы отправились по расписанию.

МИТЬКИ ВСЕГДА В ОВИНИЩЕ

Следующей станцией после Сонково на карте было обозначено Бокарево, по поводу чего мы бурно выразили поздравления Александру. Через час езды ожидалась следующая более-менее крупная станция – Овинище-1, и по дороге нам стало скучно. Мы даже успели обсудить варианты грядущей поездки во Владимирский Тупик, поискать на карте Тверской области смешные названия, но и это нас не развеселило.

Не скучал лишь один Игорь, грузивший в своем купе информацией каких-то бабусь из Ташкента. Кроме того, нам порядочно хотелось есть, ибо в Сонково еды не было почти никакой. Поступило предложение пустить на жаркое рыжего костлявого пуделя по имени Дина, который ехал с нами в вагоне. Эколог Валера Тихонов тоже почему-то не возражал, но тут возразил Сергей Кройтор, который сказал, что никогда не позволит себе съесть пуделя с именем Дина. Дискуссия донеслась до Юли, заявившей на это, что мы жестокие и негуманные. Мы ответили, что она узнает, какие мы на самом деле жестокие и негуманные, когда увидит, что мы сделаем с Галактионовым, если «Метеор» Весьегонск – Ярославль не пойдет. Досужий треп сразу переключился с еды на резервные варианты отъезда. Самым



предпочтительным был назван вечерний автобус Весьегонск – Череповец, но мы не были уверены, существует ли он еще. Прибыли наконец в Овинище, находящееся в самом центре Овинищенской возвышенности. В месте с таким колоритным названием почти ничего нет, а есть вокзал и красивая и старая водонапорная башня. Тут наш поезд, ведомый двумя «Машками», должны были разделить на два – вагоны на Пестово уходили через 17 минут, вагоны на Весьегонск – через 32. Пока пестовская «Машка» занималась своим делом, наша зачем-то поехала к двум грузовым вагонам на другом конце станции. Пестовские вагоны ушли, а наша Маня стала решать какие-то непостижимые человеческому разуму задачи. Итак, дано: одна «Машка», два товарных вагона – обычный и цистерна. Задача – неизвестна. Решение. Сначала вывозим

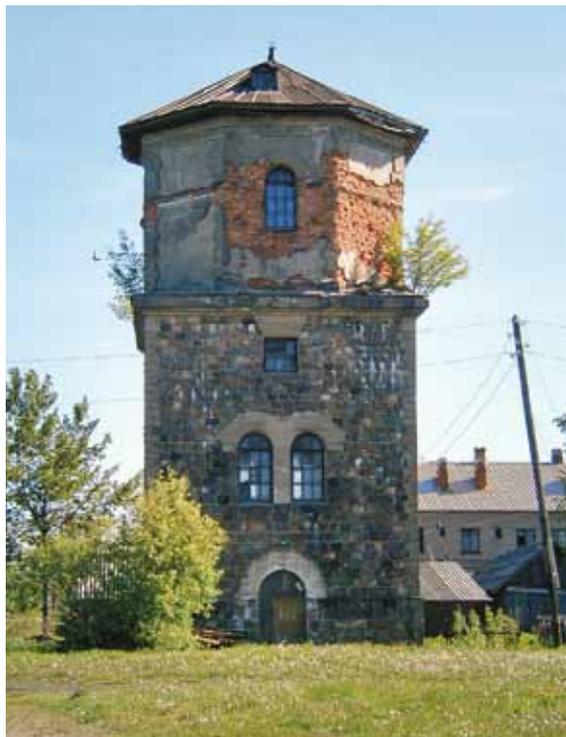
оба вагона. Потом меняю их местами. Потом завозим назад и оставляем. Потом едем назад, берем наш поезд, отправляемся, едем вперед, останавливаемся. Едем назад, цепляем два грузовых вагона, едем вперед, останавливаемся, едем назад (за жезлом на перегон), едем вперед в Весьегонск.

Итого – опоздание на 20 минут.

Пояснения студента И. Б. Лапшова – по технике безопасности грузовые вагоны надо везти после пассажирских, а цистерну, видимо, везти в самом конце. Вот такое Овинище.

ВЕСЬ Е-ГОНСК

Дорога от Овинища до Весьегонска однопутная и малоинтересная. Впрочем, в этом минус путешествий летом – кроме деревьев чаще всего за окном ничего не видно. Перед самым Весьегонском я даже



заснул, и меня растолкали только по прибытии на станцию. Впрочем, станция – это громко сказано. Два-три пути, при этом еще один уходит куда-то в сторону порта, и здание вокзала метров за 200 до станции. Впрочем, это даже и не вокзал, а какое-то административное здание, приспособленное под вокзал, когда оригинал (лет 25 назад) сгорел.

Судя по краеведческой книжке, еще в начале 90-х в Вельегонске было довольно оживленное железнодорожное движение, мелькали грузовые поезда, но сейчас один-два грузовых вагона в день лишь цепляют к единственному пассажирскому. А ведь в начале XX века железная дорога строилась аж до Суды, но Рыбинское водохранилище в числе прочих похоронило и это начинание.

Народ с поезда довольно быстро разбежался, и мы остались на вокзальной

площади. Тут среди нас начались некоторые разброд и шатание – Игорь Лапшов помчался на автостанцию и вокзал, Саша Бокарев, Сергей и Валера отправились в сразу два (небывалая роскошь для одной привокзальной площади) круглосуточных магазина за едой, я пошел в киоск закупаться краеведческой литературой, а «семейные» участники поездки вообще куда-то растворились.

Игорь Лапшов предупреждал, что главный краевед в Вельегонске не то что коммунист, а сталинист. Так оно и оказалось – и в новейшей своей книге (выпуска 2001 года) он обличает «клику Гайдара – Чубайса» и преступные «экономические реформы» (именно так, в кавычках). Впрочем, Путина он еще как-то терпит...

Конечно, читать это смешно, но даже если разделить пафос, скажем, на 5, можно понять грусть жителей Вельегонска. Про него совершенно забыли, и, хоть жителям и удастся поддерживать приличный вид города и открывать круглосуточные магазины, Вельегонск вновь откатился на положение глубинки. Впрочем, ничего трагического, кроме произвола местной АТП (автобус до Череповца был сокращен до Устюжны, до Москвы «временно отменен», а все два пригородных рейса 1 июня были отменены без объяснения причин), в Вельегонске не замечено, и основания для некоторого осторожного оптимизма насчет этого местечка есть.

Мы купили аж 3 экземпляра книги, на что колоритный продавец в киоске с удивлением сказал, что годовая норма выполнена. Наконец-то все, кроме Саши с Юлей и Дениса с Аленой, вновь собрались на площади, и было решено смотреть прибытие «Метеора», которое ожидалось в 12.30. Однако не успели мы пройти и двух минут – а надо сказать, от вокзала до пристани в Вельегонске идти минут пять, грубо говоря, дальше по рельсам



в сторону реки, как навстречу нам потянулся народ с сумками. Судно прибыло.

Е-ГОНСК-2

Одно появление этих людей спасало Сашу Галактионова от съедения нами, так как мы теперь гарантированно могли уехать, если не произойдет какого-то форс-мажора. Люди не знали, какую роль они сыграли в судьбе Саши, и бодро шли к автостанции. Также люди не знали, что оба пригородных автобуса на сегодня отменены и им, скорее всего, придется идти пешком.

Наш же «Метеор» никто не отменял, и когда мы дошли до пристани, то увидели его во всей красе. Речной вокзал был заколочен, но расписание одного рейса на нем висело. Было около часа («Метеор» отправлялся в два), и мы решили пойти погулять. Сначала мы прошлись немного вдоль берега: вода была желтая и на первый взгляд непригодная для купания, что, однако, никак не смущало местных детей. По пути нам встретились Саша с Юлей, которые были обрадованы фактом существования «Метеора».

Мы решили разделиться – Игорь Лапшов пошел ловить единственный местный го-

родской автобус (без номера), Саша Бокарев пошел куда-то еще, Саша с Юлей стали просто ходить туда-сюда вдоль реки, а я, Валера и Сергей решили прогуляться по левой (если смотреть от реки) части города. Дениса с Аленой по-прежнему не было видно.

Мы втроем пошли по дороге, два раза за десять минут встретив и сфотографировав тот самый искомый автобус. Также нами была замечена баня, в которой имел место женский день, и магазин авто-мото-пилозапчастей. Пройдя еще немного по довольно неплохой дороге (вообще-то Весьегонск производит впечатление большого соснового леса, посреди которого кое-где вырублены и посыпаны песком просеки, но есть и исключения), мы вышли к довольно симпатичному микрорайону с еще парой круглосуточных магазинов. Закупившись едой, мы решили не рисковать и отправляться назад к «Метеору», что и было сделано.

У «Метеора» собрались уже все, включая Дениса и Алену. Игорь повторил трюк, сделанный им в Лихославле, и закупил большую сумку пирожков. Однако он просчитался – на «Метеоре» все дико



проголодались и не оставили от пирожков и следа.

В оставшееся до отхода время я безрезультатно искал колодец, а остальные болтали, в основном на тему «Метеоров». Кроме нас желающих сесть на судно было всего человек 10, и мы явно должны были порядочно пополнить кассу корабля.

Где-то в 13.55 «Метеор» открыл двери, и мы зашли. До свиданья, Весъегонск!

ВОДЯНАЯ ДИСЦИПЛИНА

В 14.00 «Метеор» отправился. Шел он до Ярославля 5 часов 40 минут, с остановками в 6–7 населенных пунктах, из которых основными были Борок («столица» Дарвинского заповедника), Брейтово, Рыбинск и Тутаев. Большую часть дороги своими лекциями о «Метеорах», ракетах, зорях и прочих корытах российского флота нас развлекал Игорь Лапшов, за что большое ему спасибо. Я жалею, что так и не включил диктофон, который случайно оказался у меня с собой, но думаю, что если вы попросите Игоря рассказать вам что-нибудь по этому вопросу, он это с удовольствием сделает.

До Рыбинска, где к нам подсадили 120 детей из другого «Метеора», весь передний салон был оккупирован представителями КТП. Видимо, мы выглядели настолько представительственно, что люди заходили, смотрели, говорили что-то вроде «А, тут все занято» и шли назад. Впрочем, часто в переднем салоне сидели лишь наши сумки, а их хозяева, теснясь, торчали у открытых участков по бокам салона. Все в огромных масштабах фотографировали, а Алена периодически снимала пейзажи на камеру.

Что еще рассказать – у пристани Борок стоит большая деревянная арка с надписью «Дарвинский заповедник», который, по словам Валеры, был организован для того, чтобы посмотреть, как будут вести себя флора и фауна в условиях затопления Рыбинским водохранилищем. Жители Весъегонска (тоже во время затопления частично перенесенного на новое место), кстати, гордятся тем, что в их лесах якобы водятся медведи. Но я видел только автобус, а медведя не видел.

Незадолго до Рыбинска к нам откуда-то справа приблизился другой «Метеор», которого в расписаниях не значилось. Поэтому он весьма попортил нам нервы – догнать его мы не могли, а выяснить, откуда он такой взялся, очень хотелось. Настигнут был он уже у шлюза перед Рыбинском, и выяснилось, что он экскурсионный и везет 120 детей среднего и старшего школьного возраста в Тутаев.

В Рыбинске очень-очень быстрый шлюз, и вместо 30 отпущенных на шлюзование минут мы стояли максимум 15. Вслась пофотографировали, и вскоре уже прибыли в Рыбинск, причем не в 17.50, а в 17.25. Объявили стоянку до 18.00. Запахло жареным – 120 детей с соседнего «Метеора» начали перебираться на наш. Мы «уплотнились», большинство при этом осталось на борту, Александр Бокарев по моей наводке (не прошло и месяца с тех пор, как я последний раз был в Рыбинске) помчал-



КТП в «Метеоре». Стоят (слева направо): Митян Крюков, Игорь Лапшов, Юлия Петракова, Александр Галактионов, Валерий Тихонов. Сидят (слева направо): Александр Бокарев, Алена Якушева, Денис Кабанов

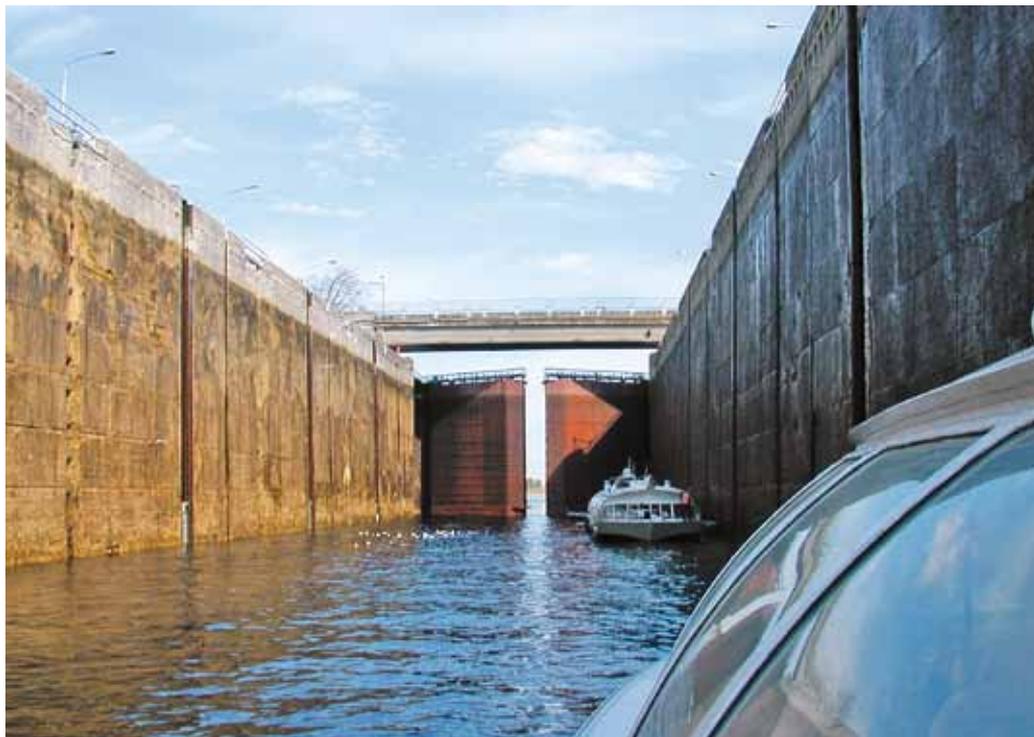
ся в краеведческий музей покупать литературу, а мы с Сергеем, который в очередной раз проголодался, неспешно пошли и купили поесть.

Отчалили мы без пяти шесть и пошли в грузовой порт заправляться. Все это проходило полчаса под проклятия Игоря Лапшова, который объяснял, что капитан в Вельегонске соляру слил, а здесь закупает себе новую. Так мы эти полчаса и не нагнали.

Вскоре после порта я заснул и проснулся лишь на подъезде к Ярославлю, когда дети уже вышли. 6 часов остались позади. Только выходя с «Метеора» на доски ярославского речного вокзала, я понял, мелодия какой песни все это время крутилась у меня в мозгу. Из-за какой-то игры подсознания это была песня группы «Аукцион» «Водяная дисциплина».

ЯРОСЛАВЛЬ

На речном вокзале Ярославля мы разделились на три группы: первую составили Игорь Лапшов, Александр Бокарев, Денис и Алена, которые собирались остаться в Ярославле на ночь; вторую – Саша и Юля, третью же – Валера, Сергей и я. С этого момента я веду речь лишь о жизни нашей тройки, остальные же пусть говорят сами. Основным вопросом для нас было – идти ли сразу в «Макдональдс» или попробовать немного порыпаться и найти еду «на стороне». Был выбран второй вариант, и мы относительно безболезненно нашли некое кафе столовского типа, где еда была не то чтобы очень вкусная, но вполне приемлемая. Пока мы ждали пищу, я попробовал выиграть очередную игрушку в автомате и вновь потерпел фиаско. С некоторой опаской



Рыбинский шлюз

я ел солянку, ибо дали мне ее после следующего диалога.

Официантка – кассирше:

– Маня, я же тебе только что сказала, что солянки нет!

– Совсем нет?

– Совсем.

– Ну, может, хоть как-то?

– Ну на одну порцию найдем, наверное...

Вроде я до сих пор жив, а солянка была очень даже ничего...

Сергей Кройтор, Валерий Тихонов и я – в таком составе мы уже однажды (в Рязановке) были. Теперь мы в теплый летний вечер рассекали по улицам Ярославля и были весьма довольны собой. Я высказал мысль, что в Ярославль надо приезжать исключительно летом, исключительно на выходных и исключительно вечером. Валера и Сергей согласились,

правда с той оговоркой, что Сергей никогда еще в Ярославле не был и сравнивать ему было не с чем.

Дойдя до Советской площади, мы по улице Челюскинцев вышли на набережную Которосли, желая выйти к конечной трамвая «Мукомольный проезд». Тут случилось событие для меня выдающееся – какое-то очередное летнее кафе, которому, по идее, надо было бы развлекать своих клиентов музыкой типа «Руки вверх», включило на всю набережную композицию «Pink Floyd» «Shine On You Crazy Diamond». Кто не знает – это монументальная и исключительно красивая, в основном клавишная вещь, которая, растекаясь по просторам Которосли, создавала впечатление некой ирреальности происходящего.

У моста через Которосль мы встретили Александра Бокарева, который поведал



нам, что он и Игорь остановились в гостинице у речного вокзала, а Денис с Аленой уехали попытать счастья в гостиницу «Колос», которую я откопал во время своего майского визита в Ярославль.

Александр с нами на поиски трамвая не пошел, а пошел по направлению к центру. Больше мы решивших остаться не видели. Выйдя к Мукомольному проезду, мы заметили подъезжающую сцепку первого маршрута. Так как бочка с квасом уже закрылась, было принято решение забегать в трамвай. Мне так и не удалось покататься в прошлый визит, и я был весьма доволен тем, что на сей раз до ярославского трамвая я все-таки добрался. Судя по схеме, трамвай шел до Угличского шоссе, судя по табличке – до остановки «Улица Чкалова». Валера категорически не захотел ехать ни туда, ни сюда, а принял решение сойти на площади Карла Маркса. Так мы и сделали.

На сей площади ничего интересного не было. Дальше, кстати, я начинаю испытывать некоторые затруднения в описании наших беспорядочных перемещений, ибо пишу уже спустя неделю, но с помощью Бога и карты постараюсь воспроиз-

вести все так, как оно на самом деле было. До поезда (мы заблаговременно взяли билеты на поезд Котлас – Москва) было еще часа три времени, и мы просто, но со вкусом пошли пешком по этой самой улице Чкалова. Пока шли мимо очередного городского парка, на нас напала охота травить анекдоты, но этот день не был удачным в данном аспекте, и анекдоты быстро кончились.

На перекрестке с улицей Чехова возникло два варианта действий – я предлагал идти по этой улице аккурат к вокзалу, Валера выдал идею идти в противоположную сторону до платформы Приволжье. Но мы с Сергеем заныли и направились все-таки к станции Ярославль-Главный. И не пожалели, потому что у самого вокзала нашли прелюбопытнейшую вещь – во дворе одного из административных зданий Северной железной дороги лежало... несколько путей длиной в 10–12 метров, стояли светофоры, километровый столб и валялись колесные пары. Видимо, это был такой наглядный музей под открытым небом. Мы его сфотографировали и пошли на вокзал, который был уже совсем рядом.

Начинался дождик. У вокзала стояли четыре больших автобуса до метро «Черкизовская» с надписями «Есть еще места». Нам они были не нужны.

На вокзале я по просьбе Игоря переписал расписания и купил «Спорт-Экспресс» (не зная еще, что в тот самый день немцы грохнули Саудовскую Аравию 8:0). Мы приобрели также воды и стали думать, что делать дальше. Вопрос осложнялся и тем, что по радио объявили, что наш поезд опаздывал на 50 минут. Сергей голосовал за езду в центр троллейбусом № 1, я – за то же самое, но трамваем № 3, который останавливался сбоку от вокзала, но шел круглыми путями, а Валера предлагал доехать на электричке до Ярославля-Московского, а потом уже окончательно приезжать сюда на общественном транспорте.

Валеркин вариант был самым интересным, но вот беда – в Ярославле совершенно не развита культура вечерних и ночных электричек (берите пример с Рязани, господи!), и единственная электричка вообще (не говоря уже о попутных), которая была в поле зрения, опаздывала на час из Александрова. Так что я победил, а Сереге мы обещали на первом троллейбусе вернуться.

Трамвая мы прождали всего минут 10. Пока мы фотографировали его прибытие и пытались сфотографировать себя в нем, он гадко (хоть и видел нас) решил закрыть двери, и Сергей чуть не остался на вокзале. Но все обошлось. Мы хотели выйти на остановке «Улица Володарского», пройти одну остановку до стадиона «Шинник» (там же расположен «Макдональдс») и сесть на первый троллейбус. Как выяснилось, улицу Володарского переименовали (коллеги! не верьте ярославским схемам!), и мы опомнились, когда нам объявили, что следующая – уже Мукомольный проезд, конечная. Впрочем, уехали мы недалеко и вскоре уже

триумфально шли к стадиону. Попытка сфотографировать вечерний трамвай без вспышки закончилась несколько психоделично.

У «Макдональдса» мы уселись на лавку ждать первого троллейбуса. Тут проезжавшая машина с шумом раздавила какое-то стекло, и маленький кусочек отлетел к нам и остановился прямо у моей кроссовки. Я его подобрал и оставил себе как ярославский талисман. Вполне неплохо – настоящий ведь, не купленный!

Мы сели в «единицу», посмеявшись напоследок над плакатом «Вход на стадион «Шинник» – с улицы Победы». Чем ближе было к вокзалу, тем меньше народу оставалось в троллейбусе. За остановку до конца я предположил: «Ну все, сейчас нас оштрафуют». Так и оказалось – водила решил проверить билеты, но, стусевавшись под нашими сердитыми взглядами, взял всего по три рубля.

На вокзале выяснилось, что наш поезд сократил отставание до 25 минут, а поезд из Лабитнанги – наш главный конкурент – опаздывал вообще на полтора часа. Наконец-то притащилась несчастная электричка из Александрова. Мы сидели и сонно читали «СЭ», вскоре на первом этаже вокзала были замечены Саша с Юлей.

Прибыл поезд, мы сели и быстро заснули. В 5.30 на Ярославском вокзале Москвы я предложил сфотографироваться на прощание, но Юля категорически отказалась... Мы распрощались, поблагодарили друг друга за поездку, а Серега шел домой, размышляя, есть ли кто-нибудь дома, ведь он-то забыл ключи...

>>

НА МИНУТОЧКУ ВО ВЛАДИМИРСКИЙ ТУПИК

Автор: Митян Крюков

Участники: Митян Крюков,

Александр Галактионов, Фыва Цукен

Куда: из Москвы по Белорусскому направлению

Дата: 11–12 июня 2002

Этой поездкой мы во многом закрывали сезон. Нет, конечно, это не значит, что ее участники в неопределенном будущем не будут никуда ездить, совсем нет, – просто пока время интенсивных поездок приостанавливается. Пожалуй, у нас есть желание в ближайшие недели съездить в Уршель – и все, но это будет своеобразный выход на бис.

А пока все будут разведывать отдаленные места по отдельности – я, скорее всего, буду замечен на «Метеоре» Пермь – Набережные Челны, Саша едет сначала на юг, а потом на север, а Фыва вроде как собирается в пеше-байдарочный поход. В Калугу – Тулу мы пока наметили ехать в августе, и вот это уже будет новый сезон. А для последнего спектакля перед каникулами пьеса была выбрана удачно – Владимирский Тупик для КТП давно был чем-то вроде Эльдорадо. Я влюбился в эту ветку, как только увидел ее на карте и прочитал название конечного пункта. Единственный поезд в сутки ходит в Тупик из Смоленска и прибывает в пункт назначения в без чего-то два ночи, в 2.13 уже уходя назад на Смоленск.

Перед Новым 2002 годом я находился в легкой депрессии и вывесил на форум транспортных путешественников предложение встретить праздник в дизеле на Тупик. Сначала идеей даже заинтересовался Саша Галактионов, но потом он познакомился с Юлей, да и у меня энтузиазма поубавилось, и в Тупик середине зимы мы не поехали. Впрочем, свою роль эта идея сыграла – Сева Путник выложил мою идею на форум «Экспресса-2», и там в дискуссии ввязался некто Фыва

Цукен – это стало первым шагом по внедрению этого столь уважаемого человека на наш форум.

Было принято решение ехать в Тупик летом, и в итоге мы сошлись на 11–12 июня. Тут, однако, участники нашего форума проявили «малодушие» и ехать не собрались – Алим отправился домой в Ставрополь, Сева остался дома с семьей, а Сергей Кройтор вообще отказался от поездки без объяснения причин.

В итоге в поезде Москва – Гродно, который отправлялся с Белорусского вокзала в 18.00, собрались лишь три человека – я, Фыва и Саша. Точнее, нас чуть не осталось двое, ибо Саша влетел в последний вагон уже отправляющегося поезда, когда мы уже вовсю нервничали – вдвоем в Тупик ехать как-то совсем не хотелось. Поезд Беларуской чыгунки шел довольно-таки быстро, но к Вязьме все равно опоздал на 15 минут. Мы коротали время, читая разные новые книги Академии вольных путешествий и умный гроссбух, который назывался «Расписание ПДС 2002–2003» и который Фыва намерен приобрести в магазине «Транспортная книга».

В Вязьме нас интересовали (по убывающей): еда, расписание автобусов на Холм-Жирковский (ближайший к Тупику район-центр, в который мы стремились из Тупика попасть) и новое расписание пригородных поездов. Еду мы добыли легко, пригородное расписание (почти не изменившееся) тоже, а вот автостанция была закрыта. Мы проявили «интеллект и сообразительность» – сначала на станцию пошел Фыва и ничего не нашел, потом пошел Саша и тоже ничего не нашел, напоследок потопал я и заметил, что расписания можно читать, прижавшись лбом к стеклу.

Впрочем, я и так почти ничего не увидел, а триумфатором остался Саша, который узнал у какого-то водителя, что из Вязьмы автобус на Холм-Жирковский отменили в прошлом году из-за плохого со-



стояния дороги, а вот из Сафоново они еще ходят.

В Вязьме поезд окончательно застрял, чему способствовало гениальное решение местных властей-шовинистов пустить вперед состава Беларускай чыгункі электричку Вязьма – Сафоново, которая вообще-то должна была пойти минут на пять позже отправления поезда. Электричка выполнила свою тормозительную функцию и издевалась над нами как могла до станции Семлево, где ее все-таки отогнали на боковой путь. Если бы не отогнали, мы бы имели все шансы на дизель, который уходил из Сафоново в 23.03, не успеть. Электричка вот не успела, хотя люди с нее могли пересесть на предыдущей станции Дурово, а мы в ПДСе не могли.

Так что наш поезд опоздал в Сафоново на какие-то 20 с небольшим минут, и 10 с небольшим минут у нас оставалось до дизеля. Саша сбежал на автостанцию, где предварительно переписал самые важные расписания (по его мнению, автобусы в Холм-Жирковский ходили очень неудобно), а мы с Фывой пытались купить билеты, причем льготные нам с Сашей без студенческих давать не захотели и при-

шлось спонсировать загибающуюся ветку по полному тарифу (25 рублей 60 копеек). Впрочем, это, с другой стороны, хорошо. По расписанию прибыл красный дизель Д1, в котором было не так уж много народу, и весело погромыхал в сторону Дурово. Там ему (смотрите карту) приходилось менять направление, и поэтому стоянка была порядка 20 минут, которые мы провели довольно бесполезно – шатаясь вокруг поезда. Наконец дизель отправился. Ура, мы едем во Владимирский Тупик, terra incognita!

Обращу ваше внимание еще раз на карту Смоленской области. Именно все те остановки, которые обозначены на двухкилометровке, существуют, никаких стопов по требованию нет. Дизель не спеша ехал по совершенно заросшей травой, на взгляд из окна, однопутке, и прав был Саша, когда поэтически сказал, что не понимает, что делает эта одинокая колея в чистом поле. Было бы действительно любопытно прокатиться тут зимой, впрочем, еще любопытнее было бы прокатиться зимой от Тумской до Головановой Дачи. Ну да ладно.

До первой остановки ехать было целых 14 километров (остановочный пункт



оригинально назывался 14-й километр), и мы, пользуясь тем, что пока еще не совсем стемнело, а мы не совсем устали, бойко высовывались из окон. Тут произошло знаменательное событие – наша колея пересекала трассу М1, и скромный дизель заставил эту трассу замереть, а все машины на ней, включая крутейшие международные автобусы, себя пропустить. Мы преисполнились чувства собственной важности и поехали дальше.

14-й километр представлял из себя деревянную будку с табличкой «14 км». Саша старательно фотографировал все станционные здания, чтобы сделать приятное Севе, – что удивительно, на такой глухой ветке станционных зданий хватало, а в Игоревской вообще был большой открытый вокзал с залом ожидания. Следы былой роскоши...

На 14-м из поезда вышла одна женщина, которую встретил какой-то мужчина, и они направились в леса, полустанок этот окружавшие. Вадино – следующая станция – было довольно крупной деревней, со своими платформой, вокзалом и автодорогой. Наш поезд на протяжении всей дороги довольно много людей встречало, вот и в Вадино некоторые пассажиры воссоединились с родственниками и друзьями.

Чтобы описать впечатления от езды в ночном дизеле по лесам Смоленщины, отчета будет мало. Приезжайте, повысовывайтесь из окон, последите за лучом прожектора, освещающего одинокую колею впереди поезда, – вот тогда вы поймете класс этой поездки. А мне же придется ограничиться сухими словами. Иванисино – следующая остановка – было совсем уж глухим, и я даже не видел, чтобы из поезда кто-то вышел. Яковская была лишь чуть лучше, а вот дальше нас ждало Игоревское – крупнейший населенный пункт на этой ветке, больше даже самого Тупика. У Игоревского начались редкие светофоры, переключающиеся почему-то лишь с желтого на красный, зеленый к ним добавился только у Тупика. Это еще добавило колорита виду из окна.

Игоревское произвело довольно приятное впечатление тихой большой деревни, в которую действительно довольно романтично периодически приезжать на таком вот дизеле, однако, может быть, все это было некоторой иллюзией, ибо ветка эта, как мы узнали уже позже, вся находится в состоянии некоего разложения. Следующей станцией было Канютино – тут действительно появилось некое путевое развитие (2–3 пути), которое ве-



Митян Крюков и Фыва Цукен у дизеля Д1

ло, судя по всему, к какому-то местному деревообрабатывающему комбинату. В Канютино нам понравился увешанный мигающими гирляндами и радостно светящийся (по случаю Дня независимости?) дом.

После этой остановки в дизеле осталось совсем мало народу, а после Никитинки и 67-го километра (ничего выдающегося) в Тупик ехали считанные единицы. Саша поспрашивал у местных жителей насчет предполагаемого автобуса Тупик – Холм-Жирковский, который, по слухам, шел раз в неделю по средам в 8.00 и на который мы очень рассчитывали, но нам посоветовали обратиться к дежурной по станции, которая якобы все знает.

Минут за 10 до означенного срока, примерно в 01.45, мы ступили на землю Владимирского Тупика. Тут же нами была заловлена дежурная, с которой мы быстро сумели найти общий язык и которая рассказала нам (сначала на улице, а потом у себя в дежурке) примерно следующее:

1) Автобус теоретически есть, если не сломается, отправляется он от клуба в 9.15 и приходит в Холм-Жирковский спустя час с небольшим. Есть, правда,

версия, что он кроме сред идет и по понедельникам и пятницам, но она не проверена.

2) Узкоколейки, которые мы хотели посмотреть, тоже умирают. Движение пока есть, но так как в пределах досягаемости узкоколеек весь лес уже вырубил, а новых не строят с 80-х годов, она почти уже и не нужна.

3) По четным дням, примерно в 12–13 часов, из Тупика уходит товарняк в Сафоново. На него она могла бы теоретически нас вписать, но нам он не подходил, долго ждать было.

4) Самое главное. Тупик деградирует и довольно быстро умирает. Дежурная, выглядевшая совершенно адекватно, серьезно предложила нам первым делом из вокзала не выходить и вообще ехать отсюда, потому что все нормальные люди из Тупика уже уехали куда глаза глядят, а остались только пенсионеры и беспредельная молодежь, которая с большим удовольствием нас побьет, а если хорошо поотмечает праздник, то вообще может сделать все что угодно.

В общем, мы были склонны ей поверить. Мы ей сильно понравились, она так уди-



Ответвление от основной магистрали на Владимирский Тупик

вилась, что видит железнодорожных туристов, что полчаса рассказывала нам о состоянии дел в своем поселке. Не буду пересказывать все, но ситуация была, по правде сказать, удручающей. Раньше до Владимирского Тупика ходило три дизеля в сутки, куча товарняков, работал деревообрабатывающий комбинат, теперь на волоске висит и этот последний дизель. Леса все вырубил, а от безысходности вырубил даже какую-то березовую рощу – местную достопримечательность. В школу раньше ходило больше 1000 человек, теперь есть опасения, что через год в первый класс не придет записываться никто.

Стало ясно, что у нас оставалось на выбор три пути. Первый – пойти в гости к дежурной, которой уж очень понравились на вид интеллигентные, но, видимо, слегка сумасшедшие московские путешественники («Ну, может, наконец дочку пристрою», – грустно сказала она). Потом попадать на автобус, потом в Холме ловить автобус до Сафоново, а там на электричке или поезде назад в Москву. В принципе, этот вариант был приемлемым, но нам почему-то показалось, что

автобусы не согласованы друг с другом и мы доберемся в Москву в лучшем случае поздним вечером. Сейчас я склонен думать, что стоило рискнуть (без дочки, конечно), но в цейтноте этот вариант был отвергнут.

Второй путь – доехать на дизеле до Канютино, а там дойти 15 километров до Жирковского. За него было то, что так было задумано ранее. Против – холод (было холоднее, чем я ожидал) и нежелание потерь в личном составе КТП, щедро обещанных нам доброй дежурной. Третий путь – назад в Сафоново, а там либо в Москву, либо в Смоленск, либо еще куда.

Мы попрощались с дежурной, напоследок я забрал у нее в качестве сувениров телеграмму МПС и какой-то путевой лист. Стоило, наверное, попросить старые служебные расписания, но я не догадался. Также я попробовал с посредничеством дежурной напроситься в кабину дизеля, но после долгих переговоров меня все-таки не пустили. Когда путешественники оказались в вагоне, было решено голосовать. Двумя голосами при одном воздержавшемся Фыве было принято решение избрать самый пораженческий

вариант, потому что боевой дух уже был не на высоте, да и взвырало осознание необходимости нас для семьи и общества. Воздержавшийся Фыва решил все-таки разнообразить поездку и поехать дальше в Смоленск, правда особо там не гулять, а лишь переписать расписания и вернуться в Москву на дневном поезде.

По дороге назад нам с Сашей захотелось как-то разнообразить поездку, но в Дорогобуж поехать не удалось, потому что там электрички уже лет пять как повырезали, а интересных поездов на Московское большое кольцо в ближайшую половину суток от Сафоново, судя по Фывиной умной книге, не ожидалось.

Дизель назад ехал довольно быстро, по долгу, правда, стоя на станциях. При подъезде к Игоревской он вообще обогнал двух спешащих на него людей где-то за километр до вокзала, но судя по тому, что стоял он минут 10, они точно успели. В Дурово дизель что-то совсем скис и в Сафоново пришел с 15-минутным опозданием, вновь разминувшись с электричкой на Вязьму.

Мы попрощались с Фывой, взяли билеты на проходивший через полчаса поезд Брест – Москва и пошли на автостанцию основательно переписывать расписания. Поезд явился вовремя, но вот проводница нашего 15-го и последнего вагона Сафоново проспала, и пришлось нам ломиться через 14-й. Мы легли на свободные места и заснули. Проводница долго никак себя не проявляла, что вызвало у хитрого Галактионова мысль выйти в Вязьме, сдать билеты и потом снова сесть на поезд. Но и он, и я Вязьму проспали...

В Москве нас высадили чуть ли не в районе локомотивного депо Ильича, так как поезд Беларускай чыгунки оказался слишком длинный. Мы перешли на соседний перрон и долго-долго шли по нему одни, проходя под надписями, приветствующими участников Международных юноше-

ских игр. У вокзала мы расстались – Саша пошел к своей машине, а я отправился на станцию метро «Белорусская-радикальная». Мечта свершилась, Тупик пройден, не столь, может быть, эффектно, но все же, все же... А Фыва в это время, наверное, только-только уезжал из Смоленска.

2003

- >> МАЛО-МАЛО ПРО ЧЕБОКСАРЫ
- >> КАК ФЫВА ГЛОТНУЛ ПИВА И ОСТАНОВИЛ ПОЕЗД: УРШЕЛЬ
- >> ЛЕГКИХ ПУТЕЙ НАШ ПОЕЗД НЕ ИЩЕТ – ИССЛЕДОВАНИЕ РОКАДЫ
- >> ИСТОК ДНЕПРА

МАЛО-МАЛО ПРО ЧЕБОКСАРЫ

Автор: Александр Бокарев

Участник: Александр Бокарев

Дата: 25 марта 2003

Неделю умудрился я провести в Чебоксарах. По работе, правда. Поэтому исторический центр города видел только по утрам, с вершины холма, да по вечерам, оттуда же, да и то только четыре дня – на пятый пошел особо густой снег и центра видно не было. В принципе, это не путешествие, конечно, но определенные транспортные впечатления остались. Начать можно с поезда. Оба раза попадались какие-то нестандартные вагоны. В первый раз нас заселили на места 37–38, то есть в «купе для отдыха проводников», почему-то переделанное в пассажирское. Всеволод в таком где-то в Забайкалье прокатился. Купе забавно тем, что двухместное (почти СВ), но оказалось короче обычного сантиметров на 15, и на полке уместиться получилось с трудом только по диагонали.

Во второй же раз в вагоне оказалось только 4 купе, а место остальных 5 было занято кухонькой, стойкой и столиками местного пивняка – мало, видно, вагона-ресторана. Удивила стоянка в Вековке. Ну, цепка локомотива, все понятно, полчаса. Но платформа, в отличие от многих других, вся забита торговцами стеклом из соседнего Гусь-Хрустального. Торгуют всякими странными предметами, вроде 5-литровых рюмок, люстр, чучел зайцев и прочего, ведут себя по-боевому – атакуют всех вылезших покурить пассажиров, шумят, галдят, пытаются прорваться в вагоны.

Может, конечно, дело в том, что были мы там вечером, и за поздним временем и холодом торгующая братия была навеселе, а днем все выглядит приличнее. Этого не знаю.

От Канаша, как известно, дорога не электрифицирована, тащил состав до Чебок-

сар 2ТЭ10. Дорога однопутная, местность вокруг живописная – поля, лощины, рощи дубовые.

Собственно, чебоксарский 53/54-й поезд довольно удобен – уходит из столицы вечером, ночь едет и на место приходит утром, точно так же и обратно. Чисто теоретически можно бы когда-нибудь придумать, куда ехать далее из Чебоксар, и в плацкарте или общем спокойно выехать в пятницу, а уж там пробираться далее (в Йошкар-Олу, к примеру, или на Нижний, или еще куда). Для начального участка пути поезд этот подходит весьма. Но это все в теории.

Городской транспорт в Чебоксарах изобилен. Первую роль в нем играют троллейбусы – в подавляющем большинстве ЗиУ. Личного автотранспорта у горожан сравнительно с Москвой негусто, улицы широкие, и никаких ужасных помех движению наличие троллейбусов не делает. Есть в малом числе и какие-то буржуйские троллейбусы, но на таковых проехать не удалось, очень уж их мало. Но в дворе троллейбусного управления (это совсем рядом с вокзалом) таковые имеются.

В планах республиканских властей есть пуск троллейбуса от Чебоксар до соседнего Новочебоксарска – для этого надо построить развязку Марпосадского шоссе с железнодорожной линией, как мне объясняли, и, в принципе, года через два-три ожидается, что троллейбусы по этому маршруту ходить будут. В троллейбусах я за всю свою жизнь практически не ездил, теперь попробовал. Разгоняются-тормозят они уж слишком резво, хуже, чем 5256-е, на ногах устоять сложно, еще и завывание мотора непривычное.

Пока же в Новочебоксарск ездят автобусы. Их в Чебоксарах тоже немало, но самых разных типов. Очень много, сравнительно с подмосковными краями, ПАЗов и ЛАЗов-695, есть некоторое количество ЛиАЗов-677, из «новых» ЛиАЗ-5256

и б/у «Мерсы», даже «Бычок» один попался – в общем, полный зоопарк. Есть и маршрутные такси, однако напрямую они линии автобусов/троллейбусов, насколько я понял, не дублируют. Тем более что стоят они 5–6 рублей, а троллейбус всего 3 рубля. Маршрутки обычные – «Газели» да «Соболя». Забавно другое – часть из них переделана: крыша срезана и надставлена повыше, в надстройке прорезаны щелеобразные окна. Получилось забавно, ни разу такого фокуса не видел. Сделано это для того, чтобы стоять в салоне маршрутки можно было в полный рост, ну и народу побольше за счет этого набивалось (ни одной переполненной, правда, не видел, но в час пик, наверное, есть и такие).

Сам город Чебоксары стоит живописно. Новые микрорайоны на холмах, разделенные промзонами и частной застройкой в глубоких лощинах. Панельных хрущевок не встречал, дома 1960-х тут еще кирпичные (наверное, ДСК не было тогда своего), а из панелей уже более поздние дома от 9 этажей и выше. До революции городок был невелик, да еще в 1970-х часть его центра под воду ушла, так что собственно «историческая застройка» занимает весьма малую площадь.

Чебоксарцы уверяют, что в 2001-м или 2002-м их город занял первое место в стране по благоустройству. Говорят, летом в центре весьма живописно – из залива, на месте старой торговой площади возникшего, фонтаны бьют; парки, Волга и все такое. Городские власти решили, похоже, что Чебоксарам не хватает «символа города» (уж не знаю, может, Чапаев на коне им уже не годится, хотя памятник хорош, – как и «Медный всадник», чебоксарский памятник стоит на трех опорах, ими служат задние ноги и хвост лошади, а сам Василий Иванович с шашкой наголо на вздыбленном коне поднимается над окружающим парком). По этому по-

воду решено на берегу залива соорудить многометровую железобетонную тетку с раскинутыми руками – называться будет «Мать-покровительница» и будет таковым символом служить. Ну-ну.

Другой великой стройкой является чебоксарский вокзал. Даром что с него в день уходят один пассажирский да три пригородных. Здание строят здоровенное, почти готово уже, только отделка осталась. Над перроном монтируют навес. Пока же вокзальчик уютится в небольшом здании неподалеку (может, его туда временно вывели из реконструируемого). Рядом с вокзалом автовокзалы (сразу несколько) и стоят автобусы на Москву (да-да, из Чебоксар еще и коммерческие автобусы до Москвы ездят, тоже в ночь).

В общем, Чебоксары – город неплохой. В заключение прикол. Сидим в цеху тракторного завода (здоровый холодный цех, кран-балки в два яруса ходят). Рядом с новособраным трактором валяются ржавые детали от ходовой части какого-то старого. «А это что, спрашиваем, за останки?» «Это-то? А это наш трактор чернобыльский был. Который с дистанционным управлением ездил». Хе-хе, однако.

Выяснилось, конечно, что «чернобыльский» означает не «трактор, эксплуатировавшийся при ликвидации аварии на ЧАЭС», а «трактор, разработанный для эксплуатации после аварии на ЧАЭС, но на ЧАЭС так и не побывавший». Но тем не менее забавно.

>>

КАК ФЫВА ГЛОТНУЛ ПИВА И ОСТАНОВИЛ ПОЕЗД: УРШЕЛЬ

Автор: Митян Крюков

Участники: Митян Крюков, Фыва Цукен,
Александр Фетисов, Николай Абросимов,
Валерий Тихонов, Евгений Баскаков,
Игорь Лапшов

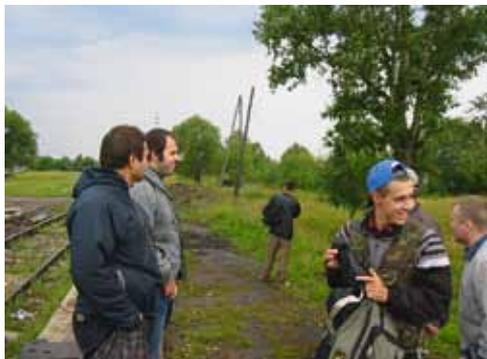
Куда: с Казанского вокзала Москвы
по Казанскому направлению, назад –
по Горьковскому направлению

Дата: 30 августа 2003

Удивительно вовремя мы съездили на одну из самых загадочных веток ближней к Москве части Владимирской области: Черусти – Уршель. Как до поездки, так и после нее местный поезд постоянно преследовали какие-то проблемы, потом единственный вагон вовсе сгорел, и судьба его оказалась под вопросом. А в тот день мы как раз успели прокатиться – впрочем, обо всем по порядку.

Мы договорились встречаться во втором вагоне электрички Москва – Черусти отправление в 8.34. Я впервые за долгое время пришел на вокзал больше, чем за 10 минут до отправления, и удивился, узрев на табло, что на Черусти должны пойти сразу две электрички: 8.34 и 7.36. Что самое интересное, обе «под посадку задерживались», зато уже была готова ехать шатурская 8.41.

Впрочем, вскоре подали семичасовую электричку, я пошел ко второму вагону и встретил по дороге Игоря Лапшова, который выступил в роли громкоговорителя для запутавшихся в электричках бабушек. Шатурская электричка так и ушла раньше нашей, и все прочие желающие поехать загрузились на «Электрозаводской» именно на нее. Понемногу все поняли, что пора пересаживаться, и в итоге к Выхино до нас добрались Фыва, Александр Фетисов, Николай Абросимов и Валерий Тихонов, а Евгений Баскаков дошел до нас только в Люберцах-2.



Стояние на станции Черусти-2.
Снизу – Фыва, только что вернувший поезд

По дороге мы смотрели фотографии Игоря с его путешествия на Восток и рассказывали всякие анекдоты и истории. Ехали вроде не то чтобы совсем медленно, но шатурскую электричку так и не обогнали, а к Куровской поняли, что так мож-

но и в Черусти на поезд из одного вагона в Уршель опоздать.

И действительно, прибыли мы в Черусти только за 2,5 минуты до отхода поезда с Черустей-2, до которых идти от главного вокзала было минут 15. Передовая группа в виде Фывы, Николая, Валеры и Александра понеслась вперед, сзади шли мы с Евгением и несколько дачников, тоже заинтересованных в попадании на поезд, Игорь же отстал еще больше.

Пройдя минут 7 (от Черустей-1 прямо, а спустя метров 300 направо), мы услышали нехороший гудок. Вскоре Николай издавля руками показал нам крест, а встречный мужик злорадно сказал: «Уехал поезд, можете не спешить».

Штирлиц как никогда был близок к провалу. Куда ехать? Ждать очередного транспорта в Уршель? Можно и сутки прождать. Штурмовать ветку в Рошаль? Такая же картина. В Рязановке мы уже были, а в Вековку тащиться тоже удовольствие сомнительное.

Но ситуацию спас Фыва Цукен, сбросивший перед поездкой свою импозантную бородку, делавшую его похожим на Портоса, Атоса и Арамиса одновременно. Пока остальные воздевали руки к небу, он бросился к дежурному по станции:

- Остановите поезд, народ с электрички идет!
- А много вас таких?
- Человек 15!

О чудо! Дежурный вял и по рации приказал поезду возвращаться. Маневровый с одним раздолбанным вагоном понемногу ехал назад, а у нас случилась радость и приступ группового фотографирования.

Пассажиры в легендарном вагоне, где не хватало 50% окон, было поворачали на нас, что надо раньше из дома выходить, но успокоились.



Виды линии Черусти – Уршель

Вагон был порядком забит, и нам пришлось разделить в поиске свободных мест. В вагоне присутствовали в основном дачники, непосредственно до Уршеля кроме нас ехало еще человек пять. Проезд до остановок 12 км, 13 км стоит 20 рублей, до 21 км и Уршеля – 25 рублей.

Мы всюду фотографировали вагон, в свете забыв о том, что был шанс, что нас где-то будет ловить Silky-One. В итоге либо она не приехала, либо мы ее не заметили.

Вкратце перескажу истории магистров про ветку Черусти – Уршель. Ветка ведомственная, однако раньше поезда примерно в половине случаев приходили прямо на вокзал МПС Черусти-1, в зависимости от настроения дежурного по станции. Теперь такого не случается.

Раньше, опять-таки, этот поезд состоял из двух вагонов и платформы для автомобилей и ходил три раза в день ежедневно. Потом (то ли в связи с постройкой дороги из Гуся, то ли просто времена такие настали) поезд стал ходить два раза в двое суток, а потом вообще ходить перестал. Однако якобы в прошлом году восстановили (громко сказано) рейсы три дня в неделю – все равно из Уршеля тяжело выбираться в свет.

Ветка живет благодаря тому, что живет стекольный завод в Уршеле, и, видимо, тот же маневровый периодически катает и товарняки.

Ехали мы минут 40 со скоростью порядка 30 км/ч. На выходе мы с большим восторгом сфотографировались у стоящей на земле снятой с брошенного вокзала надписи «Уршель», а потом пошли в местный магазин. Там нам сказали, что автобус отправляется с проходной завода.

Мы сфотографировали вокзал с обратной стороны, трактуя надпись «У шель» как «Поезд ушель».

Потом мы пошли мимо завода и призаводского пруда к проходной. В пруду, как ни странно, жили утки, что оставляло надежду на нормальную экологическую обстановку в нем. Нас пугали, что в автобус, скорее всего пазик, мы будем вбиваться с боем, однако кроме одинокой старушки у проходной никого не было. Видимо, из-за выходного дня

и пасмурной погоды уршельцы решили не выходить из домов, лишь из стоявшей неподалеку бани периодически выходили люди с тазиками, а гран-при взяла одна старушка, надевшая тазик на голову.

Так мы обсуждали транспортные вопросы, когда в 13.50 пришел ЛАЗ, довольно сильно забитый. Но кроме нас, старушки и еще пары человек ехать в Гусь никто не собирался. Водитель взял с нас по 20 рублей, и мы поехали.

В деревню Аббакумово мы, вопреки ожиданиям, не заехали, а поехали сразу в Гусь. Движение на дороге было небольшое, и автостопом проехать ее, имхо, без большого опыта довольно сложно.

Зато довольно неплохо выглядела вскоре нами перееханная узкоколейка от ст. Межиновский. Справа от дороги на рельсах даже что-то виднелось, но тут мнения разделились: мне показалось, что это просто отдельно стоящий вагон, а Игорю – что что-то едет в нашу сторону.

Довольно быстро мы оказались в Гусе, где минут на 7 всего опоздали на поезд Курлово – Владимир. Погода была довольно мерзостная, и мы стали думать, как и куда смотаться. Я решил уехать на маршрутке в 16.15 (было около 15.00), остальные еще думали.

Мы переписали расписания на железнодорожном вокзале и автовокзале, еще раз возмущившись, что не ходит вообще ничего до ст. Вековка. Кто-то перекусил в местной закуской, потом силы разделились – большая часть КТПшников пошла в Музей хрусталя (но не вместе, а как-то по очереди), а Игорь и Александр остались на вокзальной площади.

Музей хрусталя оказался внутри крупной и красивой церкви. Он весь занимает ее внутреннее пространство. Работает до 17.00, по понедельникам и пятницам – до 16.00, среда – вообще выходной. Музей довольно любопыт-

ный, а мне еще и дополнительную экскурсию устроил знающий дело Валера. Другие пришли чуть позже нас и экскурсии не получили.

Мне представился очередной шанс поворчать на тему того, что российские города не умеют себя подать, – купить хрусталь в качестве сувенира мне удалось только в дороговатом салоне с другой стороны церкви, а за дешевым хрусталем пришлось бы ехать в Вековку, в которую – вот совпадение! – как раз ничего не ездит. В том же салоне я купил и карту города, довольно, впрочем, фиговую.

По возвращении выяснилось, что на маршрутке в 16.15 (за 42 рубля) решили ехать кроме нас с Валерой также и Игорь с Фывой, а Александр уже уехал во Владимир на частной маршрутке, подобные которой пасутся тоже на вокзальной площади и отправляются по заполнению.

Евгений и Николай же задержались в музее, вернулись во Владимир на пригородном и к часу ночи были в Москве. Мы же ехали до Владимира довольно быстро, и по дороге стало ясно, что мы имеем шансы успеть даже на пригородный Владимир – Петушки в 17.30.

И действительно, мы прибыли в 17.27 и сквозь автовокзал, вновь встретив там Александра и попрощавшись с Валерой, державшим путь на Нижний – Юрьеvec, понеслись на поезд. Во Владимире активировали турникеты, но мы, даже задержавшись на покупку билетов, успели запрыгнуть в вагон.

В итоге я оказался между двумя магистрами, которые большую часть дороги до Москвы спорили о том, как же лучше пустить поезд Питер – Казань, и о прочих подобных вещах. Как писали братья Стругацкие, летели искры и плавилась стекла. Я же спокойно обрабатывал для сайта All-Transport горьковское расписание, выданное мне Игорем.



Слева направо: Александр Фетисов, Фыва Цукен, Валерий Тихонов, Николай Абросимов, Евгений Баскаков, Игорь Лапшов

К нашим разговорам прислушивался какой-то мужик, который вскоре начал задавать вопросы, начиная их с формулы: – Вижу, вы, ребята, все знаете, так что скажите, пожалуйста...

В Петушках у нас было 20 минут на пересадку. Магистры унеслись на автостанцию, я же купил билет и в вокзальном буфете приобрел два буклета местных расписаний по 8 рублей.

Мы воссоединились во втором вагоне электрички, где выяснилось, что Игорь тоже купил два расписания, но по 7 рублей, а также довольно фиговую карту Петушинского района. Прибыли мы вовремя, и я поспешил на второй юбилейный концерт группы «Аукцион». Так что Уршель у меня удачно поместился между двумя «Аукционами» – и это было вполне в кассу, учитывая суперэкспресс и прочую экзотику.

Примечание Александра Фетисова. Как выяснилось чуть позже, турникеты, ради которых вы брали билеты на поезд Владимир – Петушки, были заблокированы, и многие ходили через них про-



Одна из самых известных фотографий в истории КТП. Бабушка очень органично заняла место Митяна

сто так, не обращая внимания на эту иллюминацию. Я же, доехав до Владимира на частной «Газели» за ту же цену, что и автобус (50 рублей), переписал расписание на авто- и железнодорожном вокзале (за этим занятием меня и застали).

Затем я взял билет на поезд Горький – Ленинград в 22.20, поднялся по лесенке к ядру города, постоял немного на открытой смотровой площадке, после чего уехал на оргтрудоустройском автобусе в Боголюбово, где в уже начинающихся сумерках повидал наконец храм Покрова на Нерли.

Обратно добирался какими-то полевыми тропинками сначала к Клязьме, а оттуда – к станции Боголюбово. В 21.50 слегка опоздавшая электричка из Горького привезла меня обратно во Владимир, где я и сел на пришедший через 10 минут поезд № 59. К часу ночи он прибыл на Курский вокзал, где пришлось входить в метро через выход, что не помешало в 01.28 приехать на свою «Первомайскую».

Примечание Евгения Баскакова. Мы с Николаем, осмотрев музей более подробно, погуляли немного по Гусю и около 17.00 вернулись на вокзал, где купили билеты на пригородный. Николай пошел осматривать окрестности в поисках КТПшников, но, понятное дело, так никого и не нашел.

Поезд прибыл с 10-минутным опозданием и состоял из 5 старых, почти пустых плацкартных вагонов. Мы устроились у окна и принялись наблюдать пейзажи Мещеры. После Комиссаровки народу в вагоне прибавилось, а на 46-м километре в вагон ворвалась немереная толпа грибников с корзинами и ведрами, в результате сидели по 4 человека на скамейке, но зато вся дальнейшая дорога прошла под разговоры на грибные темы.

Мы узнали, что пошли зеленушки, чернушки, волнушки и еще черт знает какие грибы, названий которых я даже не слышал прежде, зато груздей в этом году мало, получили исчерпывающую информацию о закупочных ценах на грибопродукцию во Владимирской области, узнали много интересного о способах приготовления грибов, весело, в общем.

Во Владимир прибыли только в 20.00. Там уже на соседнем пути стоял пригородный на Петушки. Обилетились, погрузились, и с опозданием в несколько минут наш поезд отправился. Прошли тетки, проверили билеты, наша соседка, как оказалось, была в полной уверенности, что едет в Гусь. И даже плавность хода и скорость поезда ее не смутили. «Ничего, будешь с нами ночевать», – обнадежили ее тетки.

В Петушки же прибыли с опозданием, на пересадку оставалось совсем мало времени, хорошо, что электричка стояла с другой стороны этой же платформы.

В 21.53 отправились, народу в вагоне было немного, после Купавны народ начал перемещаться – похоже, села контра. Не знаю, как Николай, но я с ними так и не встретился, а в 23.45 вышел на ст. Салтыковская, где около 40 минут ловил машину до Балашихи (суббота, блин, обычно больше 10 минут в такое время не стоишь) и примерно в 0.45 оказался дома.

>>

ЛЕГКИХ ПУТЕЙ НАШ ПОЕЗД НЕ ИЩЕТ – ИССЛЕДОВАНИЕ РОКАДЫ

Автор: Фыва Цукен

Участник: Фыва Цукен

Куда: из Москвы по Белорусскому направлению, назад – по Рязанскому направлению

Дата: 25 сентября 2003

Железнодорожная сеть европейской России была в основном создана еще до революции. Железные дороги в то время являлись одним из наиболее перспективных видов транспорта, и немудрено, что строились они тогда в большом количестве. Однако шли годы, у железных дорог появились серьезные конкуренты – авто- и авиатранспорт, направления грузопотоков потихоньку менялись, государственные границы также меняли свое местоположение, и в результате большинство железных дорог европейской России постепенно пришло в упадок.

В особенно сильной степени это коснулось рокадных магистралей, обходящих Москву и другие крупные центры стороной. Яркий пример этого – печальная судьба бывшей Смоленско-Козловской железной дороги. В настоящее время она разорвана на два куска и как единая магистраль не существует, да и то, что от нее осталось, дышит на ладан. Однако местами жизнь на этих рокадах еще теплится. Один из немногих примеров этого – дорога Смоленск – Сухиничи – Тула – Ряжск, по которой ходит пассажирский поезд Барановичи/Минск – Челябинск.

Я давно хотел проехаться на этом поезде и посмотреть, в каком состоянии находится рокада. Отчасти это я проделывал – ездил на мотрисе Смоленск – Фаянсовая, да и на самом этом поезде проехался разок от Смоленска до Козельска. Однако мотриса – поезд пригородный и везде останавливается (может не давать представления о том, с какой скоростью тут можно ехать), что же до путешествия

Смоленск – Козельск, то я его проделал зимой – а этот участок поезд проходит с двух ночи до половины девятого утра, то есть в темноте, да и пива я перед этим выпил литров восемь-девять.

Так что ничего существенного о состоянии проеханного участка в тот раз я не узнал. Разве что то, что поезд по данному участку действительно может проехать с соблюдением графика (да и то, мало ли – может, он его объехал как-то?).

Однако желание проехать на 214-м резко возросло после моего традиционного путешествия в Сухиничи. В Сухиничи я обычно езжу так: на 12-часовой электричке из Калуги доезжаю до Сухиничей-Узловых, переписываю расписание и иду пешком на Сухиничи-Главные, где сажусь на калужскую электричку, отправляющуюся в 16.30.

Так я сделал и в этот раз, однако на обратном пути, уже на полпути между Сухиничами и Калугой, я обнаружил, что по станции Сухиничи-Узловые я переписал только половину пригородного расписания. Я чуть не взвыл от обиды. Это же надо – путешествие почти впустую пропало! И более того – в прошлом году я в Сухиничи не ездил, потому что расписание по Сухиничам-Главным переписал Валера Тихонов, а ехать ради одних Узловых мне не хотелось.

Тем более что в этих самых Узловых мне пришлось бы сидеть три с лишним часа, а делать там ну совершенно нечего, дыра это жуткая. Поэтому я решил отложить поездку на следующий год. И – на тебе, отложил! Тьфу!

Некоторое время я успешно предавался самоуничижению, а когда мне это надоело, стал думать, как бы мне исправить свой ляп. Тут-то и пришла мне в голову мысль проехать на 214-м по полной программе. А что – очень удобно, поезд этот приходит в Сухиничи-Узловые в семь утра и стоит там полчаса. За это

время я, конечно, все расписание переписать успею, тем более что оно совсем небольшое.

Только вот ехать от Смоленска мне не хотелось – все-таки поспать я люблю, а невыспавшимся я чувствую себя лишенным чего-то существенного, хотя и не слишком важного... или нет, чего-то важного, хотя и не слишком существенного... В общем, нехорошо я себя чувствую, а это неправильно.

Таким образом, садиться мне было бы желательно где-нибудь перед Смоленском. Посмотрев на график поезда, я убедился в том, что на выбор мне предлагаются три остановки – Орша, Борисов и Минск (ехать я хотел в пятницу, а летом по пятницам он ходит только от Минска).

Так. Едем, значит, в братскую Белоруссию. Что же, это неплохо – в независимой Белоруссии я пока ни разу не был. Посмотрю, что у них там, хоть немножко. Правда, проблема – за российские рубли мне там билет не продадут, а где мне взять белорусские? На месте поменять? Хм... А будет ли где?

Некоторое время я пытался разузнать, как, например, в Орше обстоят дела с обменом, а потом, повнимательнее изучив широтную служебку МЖД, обнаружил, что в этом поезде есть переменный трафарет по Орше. Это меняло дело. Значит, я могу купить билет уже в Москве и заморачиваться с обменом мне не обязательно. Конечно, хорошо бы и в Белоруссии какие-то деньги при себе иметь, но вообще, при необходимости, могу и обойтись. А вот интересно, как там с местами на этот поезд?

Я полез в справку-экспресс на сайте Московского железнодорожного агентства, однако сведения, полученные оттуда, были крайне неутешительными – на весь остаток августа от Орши все билеты на 214-й были распроданы. Тогда я решил посмотреть наличие мест от Минска.

Здесь ситуация была получше – на пятницу 22-е августа некоторое количество билетов все-таки было, правда купейных. Так, а на чем я в Минск поеду?

Изучение расписаний показало мне, что для того чтобы успеть на 214-й в Минске, я должен буду выехать в четверг вечером и в Минск приеду, самое позднее, около половины девятого утра (а 214-й отправляется в 19.53). Конечно, был еще поезд Москва – Берлин, отправляющийся с утра, но в этом поезде плацкарта нет, да и в Минск он прибывает всего за 40 минут до отправления 214-го. А ну как опоздает? Нет, надо бы пораньше...

Но сидеть в Минске с половины девятого утра до восьми вечера мне тоже не очень хотелось – я не слишком-то люблю города. Тем более в Минске я уже бывал (давно, правда) и ничего особенно интересного там не обнаружил. Ну три часа там посидеть, ну четыре – еще туда-сюда, но одиннадцать – это явный перебор. Все-таки Минск – это не Киев, не Львов и не Питер. Да и в полдевятого чтобы приехать, это надо на 11-м ехать, а там тоже плацкарта нету, да и вагоны все фирменные...

Через Оршу ехать нельзя, через Минск – неохота. Тогда – Борисов? Интересно, продаются ли билеты от Борисова заранее? Я опять полез в справку-экспресс и убедился, что да, продаются (по-видимому, это та же зона, что и Минск). Что ж, это хорошо. Из Борисова 214-й – в 9 вечера, а нефирменный 25-й, отправляющийся из Москвы в пол-одиннадцатого утра, прибывает в Борисов в 7 вечера. Два часа на осмотр города, вот и замечательно.

Теперь оставалось решить, докуда я поеду на 214-м. Раньше Рязька вылезать не хотелось – надо же рокаду посмотреть. Я, конечно, по участкам Смоленск – Занозная и Тула – Рязьк уже ездил, но пригородными, а это все-таки ПДС.

Но в Рязьке вылезать – и куда я потом? В тот же день я в Москву не успеваю, разве что на 423-м анапском, но, во-первых, не ясно, будет ли сам этот поезд, а во-вторых, если даже и будет – есть ли на него билеты. Да и что в Москве в воскресенье делать? Не лучше ли куда-то дальше поехать? Так, что у нас дальше... Верда – это как-то глупо... Зачем мне Верда? Моршанск... Н-ну... Смысл есть, конечно, но... Расписание я и за стоянку перепису, а в Москве – опять все воскресенье болтаться, если на ночном поезде уеду... Так... Вернадовка... Вернадовка – это интересно, узловая станция, движение на Кустаревку. Возьмем на заметку. Тем более, если на ночные поезда билетов не будет, то все еще можно пригородными с утра уехать. Так... Башмаково – не катит... Пачелма... Смысл есть, но обратно – только бишкекским, а будут ли на него билеты? Вопрос... А если не будет, сидеть мне в Пачелме до вечера... Не, это не вариант. Так... Белинская – на фиг... Пенза... Интересно, конечно, но тут я в Москву попасть смогу только в понедельник с утра. И по Пензе целый день болтаться. Это лучше, конечно, чем по Пачелме, никто не спорит, но... Нет, не то это все. Итак – Вернадовка. Ну а уж приеду в Вернадовку, там и сорентируюсь.

В тот же вечер я благополучно купил на Белорусском вокзале билеты от Москвы до Борисова (плацкарт) и от Борисова до Вернадовки (купе), а в десять утра 22-го числа был на перроне Белорусского вокзала. Посадка прошла без проблем, и точно по графику мы отправились. Поезд производил весьма благоприятное впечатление, вагоны были то ли новые, то ли капитально отремонтированные, в вагоне было чисто.

Поначалу поезд полз довольно медленно и к Одинцово выбился из графика на 4 минуты. Потом он разогнался и к Кубинке опоздание ликвидировал. Однако в Туч-

ково поезд резко затормозил, постоял пару минут, а потом медленно и неуверенно двинулся дальше. Я обратил внимание на то, что теперь мы двигались по левому пути. Около Шаликово на правом пути я увидел работающую шпалоковыртельную машину – видимо, из-за этого нас пустили по неправильному пути и поэтому поезд так неуверенно движется.

К Можайску отставание от графика составляло уже 15 минут. За ним мы переехали на правильный путь и прилично разогнались, но в Вязьме опоздали-таки – на 8 минут. Я опрометью бросился на автовокзал переписывать расписание и не стал смотреть, что нас тащило (краем глаза заметил, что это был ЧС7). Расписание я успешно переписал, купил у бабушки на перроне жратвенный набор (окорочок, картошка, соленые огурцы и хлеб) за 50 рублей, купил также пива и направился в вагон.

Там я сложил снедь на столик и опять пошел на перрон – в вагоне было весьма душно. Чтобы не болтаться без дела, я решил было посмотреть, что за аппарат нам прицепили, но не успел дойти метров 30, как на выходном светофоре загорелся зеленый свет (кстати, именно сейчас и должен был по графику отправляться наш поезд). Я решил не рисковать и пошел обратно в вагон – тем более что в Смоленске ожидалась 15-минутная стоянка, а свежее расписание по Смоленску уже было нам предоставлено Владимиром Дукиным (и по Вязьме тоже, поэтому в Вязьме я и побежал сразу на автовокзал). Однако поезд отправляться не спешил и выдержал все положенные ему 23 минуты, отправившись с 8-минутным опозданием. Тем не менее за Вязьмой поезд двигался весьма шустро и к Смоленску в график таки вошел. Я посмотрел на аппарат (ЧС4Т, ТЧ-41) и погулял по перрону. Вокзал в Смоленске сейчас капитально ремонтируют, и вход в него производится либо

через пригородный зал (который в подвальном этаже), либо с южной стороны платформы.

Я спросил у кассирши пригородного зала, не восстановили ли движение на Сошно и не электрифицировали ли дорогу на Рославль – Брянск (надо же чем-то себя развлечь), получил на оба вопроса ожидаемый отрицательный ответ и двинулся обратно в вагон. Отправились мы по графику.

Вот мы уже проехали станцию Красное (без остановки) и оказались на территории сопредельной Белоруссии. А вот и первая остановка в Белоруссии – Осиновка. Поезд постоял здесь положенные ему две минуты и тронулся. Тут мимо меня пробежала, выпучив глаза, с криками «Остановите поезд! Это же Орша! Почему так мало стоим?!» какая-то увешанная сумками тетушка. Тетушке, однако, втолковали, что Орша будет через двадцать минут, стоим мы там действительно довольно долго (14 минут), а это всего лишь Осиновка. Тетушка успокоилась и села на ближайшую скамеечку перевести дух.

А вот и Орша. Да, не очень-то мы удобно прибываем – не к вокзалу. И стоим не так уж чтобы много – 14 минут всего. Можно, конечно, и на обратном пути расписание переписать, там 27 минут стоянка... А, ладно, где наша не пропадала – и я побежал в полуразрушенный с виду (капитальный ремонт) оршинский вокзал.

Я благополучно переписал расписание, подошел к пригородной кассе с намерением спросить у кассирши, не электрифицировали ли дорогу на Витебск и не построили ли (совершенно случайно) железную дорогу от Лепеля до Крулевщины, как вдруг по радио объявили об отправлении нашего поезда. Я выбежал на перрон и увидел движущуюся с черепашьей скоростью электричку, которая отрезала меня от того перрона, где стоял наш поезд. Вот скотина! Быстро, бегом на мост...

Я перебежал через мост и бросился к поезду, на ходу отчаянно размахивая руками (слава богу, хоть к поезду подбегал со стороны локомотива). Однако в вагон я забежал вполне благополучно, и поезд после этого постоял еще минуты три. Отправились, кстати, по графику. Далее до Борисова у нас было всего две маленькие остановки – Толочин и Крупки, которые мне особенно ничем не запомнились.

А вот и Борисов. Вокзал тут, видимо, недавно отремонтирован – аккуратный, чистый. Около вокзала – обменник, работает, за российский рубль дают 66 белорусских. Вот и хорошо, пива можно будет купить. Тут мне пришла в голову мысль – а что, если сходить в парикмахерскую? А то зарос я основательно, пора бы уже. Только вот сколько бы это могло тут стоить? И где парикмахерская?

Парикмахерскую я обнаружил довольно быстро – в гостинице «Бяроза», находящейся за привокзальной площадью. Выяснить, сколько стоит стрижка, оказалось несколько сложнее – сам я в стрижках не разбираюсь абсолютно, а слова «скобочка» и «ну, та, которая при советской власти 40 копеек стоила» парикмахерше (на вид – лет двадцати пяти) ничего абсолютно не говорили. В конце концов она сказала: «Три с половиной тысячи» (то есть на наши деньги примерно 53 рубля), и я пошел менять деньги.

Я поменял 110 рублей – сотенные были основными купюрами, которые я взял с собой, а десятка случайно прицепилась – и пошел в парикмахерскую. Парикмахерша немного удивилась моему приходу (она почему-то решила, что я больше не приду), но меня постригла. После этого она сказала: «Ну, к такой стрижке ваша борода совсем не подходит. Давайте я вам ее подравняю». Платить деньги за подравнивание бороды (я ее собирался в ближайшее время сбрить вообще) мне не хотелось, но парикмахерша сокрушалась

и говорила: «Ну как же так, ну какой у вас вид некрасивый!».

В конце концов мы сошлись на том, что она бесплатно сбреет мне ее машинкой. Заплатив 3500 рублей, я в состоянии некоторой небритости (машинкой гладко не сбреешь) пошел опять на вокзал. Кстати, в парикмахерской стоял работающий черно-белый телевизор. Такого я уже давно не видел. Интересно, это осколок прежней жизни (сколько ж ему лет тогда?) или их в Белоруссии продолжают выпускать?

В справочном бюро вокзала я выяснил, что автовокзал тут находится довольно далеко и что он в это время уже не работает. Я спросил также, не плавает ли что-нибудь пассажирское по Березине (на карте обозначено, что Борисов находится на судоходном участке), однако женщина в справочном бюро (на вид лет 40–45) сказала, что не плавает и на ее памяти не плавало никогда. Это меня не особенно удивило, поскольку Березина (я ее только что переехал на поезде) по размерам была похожа на Москву-реку где-нибудь в районе Звенигорода и на судоходную реку не походила абсолютно.

После этого я немного побродил по привокзальным улочкам, но ничего интересного не обнаружил. Не обнаружил и какой бы то ни было белорусской специфики – Борисов ничуть не отличался от какого-нибудь Клина или Чехова. Тогда я вернулся на привокзальную площадь и занялся изучением цен на пищевые продукты. Результат оказался таким: блинчик с капустой (граммов 50 весом, весьма вкусный) – 140 рублей (около 2.10 на наши деньги), мороженое-эскимо с орехами – 400 рублей (примерно 6 рублей), шоколадка 100 граммов – 1300 рублей (около 20 рублей), пиво «Крыница» пол-литра (пить можно, но без удовольствия) – 800 рублей (примерно 12 рублей), пиво «Аливария – Минский

бровар» (ничего, явно лучше «Крыницы») – 1100 рублей (около 17 рублей), платный туалет на станции – 100 рублей (примерно полтора рубля).

В общем, какого-то разительного отличия от наших цен я не заметил, разве что блинчики заметно дешевле. Я оставил себе купюры в 100, 50, 10 и 5 белорусских рублей (потом отдал одному нашему сотруднику, он этим интересуется), а остальную белорусскую валюту благополучно проел и пропил.

С двухминутным опозданием к перрону подкатил поезд № 214 Минск – Челябинск, ведомый локомотивом ЧС4Т-373. По-видимому, этот маршрут пользуется популярностью – в поезде 23 вагона, а забит он под завязку. Поезд тоже был очень даже ничего себе: все-таки БЧ свои поезда (по крайней мере те, которые по территории России ходят, на внутрибелорусских ездить не приходилось) блюдет. Постель (2000 белорусских рублей или 30 российских) я брать не стал. Проводник предупредил меня, что матрасом пользоваться нельзя, но я этого делать и не собирался.

Я взял у проводника чаю, а после чаю решил ложиться спать. Однако возникло неожиданное затруднение – матрас, лежавший на моей полке, мешал мне нормально улечься, а убрать его было некуда – все свободные емкости в купе были забиты вещами попутчиков. Тогда я, как человек честный, пошел к проводнику и попросил его убрать из купе этот матрас, угрожая, что иначе я на нем буду спать без постели. Проводник матрас забрал и унес к себе в купе. После этого я лег спать.

Проснулся я уже на подъезде к Сухиничам. Поезд сбавлял ход, а в окно были видны опоры контактной сети магистрали Москва – Киев. Я порадовался, что так вовремя проснулся, а тут поезд и затормозил окончательно. На платформе, как всегда в Сухиничах, тусовались многочисленные продавцы мягких игрушек. Вот инте-

ресно – почему именно Сухиничи? Ведь игрушки эти делают совсем не тут – я как-то раз спрашивал у продавцов. Конечно, Сухиничи (главные) – большая станция, там останавливается много поездов, стоят они подолгу – но мало ли таких станций? Почему не Вязьма, не Брянск, не Елец, не Пенза? Не понимаю. Ну да и фиг с ним. Расписание (теперь уже полностью) я перекатал быстро и пошел гулять по платформе. Выяснил, что в Сухиничах меняют локомотив. Так что вопрос, кто нас вез от Смоленска до Сухиничей, остался невыясненным (когда я подошел к голове поезда, локомотив уже отцепился и уехал за пределы видимости), а дальше нас повез 2ТЭ10М-2648 депо Узловая.

Кстати, вокзал в Сухиничах-Узловых работает не круглые сутки, а только с 7 утра до 9 вечера. Когда я тут был в прошлый раз, я спросил кассиршу, как же быть тем, кто хочет уехать челябинским поездом (он прибывает в 7.03), но она ответила, что стоит он тут долго, пассажиров никогда много не бывает и всех успевают обилетить.

Вот и поехали. М-да, однако не торопится наш поезд. Впрочем, немудрено – он по расписанию 29 километров от Сухиничей до Козельска должен преодолеть за 55 минут. Это при том, что моторса то же расстояние преодолевает за 40 минут (и ведь у нее промежуточные остановки есть, в отличие от нашего поезда). Интересно, почему так? Неужели поезд настолько сильнее давит на рельсы, чем моторса? Странно...

Однако как ни старался наш поезд выбиться из графика, ему это не удалось. В Козельск мы прибыли на 10 минут раньше расписания. Наш проводник спал, и я выбрался на перрон через соседний вагон. Надо сказать, что торговцы мягкой игрушкой добираются и до Козельска. Довольно странно – неужели это себя окупает? Ведь наш поезд – единственный ПДС,

проходящий через Козельск, а пассажиры пригородных вряд ли это покупают. Но – видимо, окупаются...

Железнодорожное расписание в Козельске небольшое, поэтому я перекатал его быстро и вернулся к вагону еще до того, как наш поезд (по графику) должен был прибыть. Однако на улице было сыро, холодно и скучно, поэтому я полез обратно в вагон. Отправились мы по графику.

Поезд продолжал медленно и печально влачить свое тело по просторам Калужской области. Переехали Жиздру, постояли две минуты на станции Тупик (вопреки названию, это не только не тупик, но даже узел – отсюда идут линии на Сухиничи, Тулу и Белев) и углубились в зажиздринский лесной массив. Надо сказать, леса тут очень красивые – сплошная сосна, растущая на песке. Причем на этом песке кроме сосен не растет практически ничего – даже травы почти нет, а сам песок лишь чуть-чуть желтоватый. По-видимому, недаром в окрестностях Козельска существует стеклозавод.

На станции Шепелево мы минуты три постояли (хотя не должны были), потом локомотив издал жалобный стон – и поезд пополз дальше. За Шепелево леса уже не были так колоритны, как в окрестностях Тупика, однако смотрелись весьма неплохо. Надо сказать, что из поезда от Шепелево и почти до самого моста через Оку никаких признаков человека (кроме, разумеется, железнодорожного полотна) видно не было. Обозначенную на карте станцию Мышбор я не заметил. Вполне возможно, что она ликвидирована, – никаких населенных пунктов вокруг не имеется, да и поездов тут почти нет – кроме нашего (который на Мышборе не останавливается) здесь ходит только пригородный Тула – Козельск – Белев три раза в неделю.

А вот станцию (бывшую) Чекалин я заметил по большому количеству ржавых

рельсов и прочим остаткам путевого развита. После Чекалина мы переехали Оку (она тут не особенно широка, метров 50–60, я думаю). Вода в ней была очень грязная, возможно, из-за дождей, смывающих землю.

В Черепеть мы опять прибыли с опережением графика (на 5 минут). Я вновь выбрался через соседний вагон и пошел переписывать расписание в слабой надежде на то, что существует какой-нибудь пригородный типа Черепеть – Белев. Однако такого маршрута не оказалось, и все пригородное движение тут было представлено парой Узловая – Черепеть (ежедневно) и парой Тула – Белев (три раза в неделю). Кстати, ежедневный дизель из Узловой (состав Д1-648-1) тут как раз и прибыл. Народу в нем было довольно много.

Передохнув пару десятков минут, поезд повлекся дальше. Вот Черепетское водохранилище, вот мост через Упу, вот еще один, вот станция Плеханово. Проводник проснулся и включил радио – передавала какая-то тульская радиостанция. Вот слева неспешно проплыла платформа 191 км Курской дороги, вот мы пересекли электрифицированную линию, а вот и вокзал Тула-3. На перроне – многочисленные торговцы, я даже удивился (впрочем, потом оказалось, что до прибытия поезда Челябинск – Минск 10 минут, так что они сразу два поезда окучивали).

Я переписал расписание, купил в буфете еды и пива, погулял около вагона (погода наладилась), и мы поехали дальше. Именно поехали, а не как-то иначе, – поезд набрал вполне приемлемую для ПДС скорость. Впрочем, на участке Тула – Узловая движение достаточно интенсивное, и за путями тут следят.

В Узловой нам опять меняли локомотив. Я переписал расписание, купил мороженого и пошел посмотреть, что нам прицепят. Прицепили 2ТЭ10М-3466, также депо Узловая. Я двинулся обратно. Как

раз когда я подошел к вагону, нам дали зеленый, и через пару минут поезд отправился.

За Узловой скорость у поезда опять упала. Пассажир из соседнего купе непрестанно бурчал: «Ну что за поезд! По Белоруссии как птица летели, а тут тащимся, да еще у каждого столба останавливаемся». В общем-то, я не мог отрицать справедливости его слов, дело обстояло именно так. Вот пересечение с Павелецким ходом. Я еще раз убедился, что соединительные пути, ведущие на Павелец-1, разобраны (а на Мшанку и всегда только один был, он-то и остается единственным, связывающим нашу линию с Павелецким ходом). На Павельце-2 наш поезд стоял по расписанию 15 минут (пропускает дизель Рязск – Узловая). Я переписал расписание, дождался прибытия дизеля (Д1636-6, один вагон был от 438-1) и запрыгнул в вагон. Поехали.

Через час и двадцать минут – все строго по графику! – благополучно прибыли в Рязск. Стоим 54 минуты. Интересно – зачем? Ну ладно, локомотив менять, ну допустим, 23 минуты. Но еще-то полчаса зачем? А то мы мало времени на этой самой рокаде потеряли, а вот – нефига. Стой и не рыпайся.

Я сходил через мост в магазин, купил пива, вернулся на платформу, посмотрел, что нам подцепили (половинку 2ТЭ10У-0429, депо Моршанск), переписал расписание и пошел наматывать круги по перрону. Вот прибыл пресловутый 423-й Анапа – Москва (который из Москвы резервом гоняют, маразм, блин). Тащит его ЧС4Т-679, росошанский. Народу в поезде полно. Да, вряд ли я на него билет сумел бы купить. Ну да не больно-то и хотелось. Ладно, уже скоро и нам отправляться. Пойду-ка я в вагон.

Отправились. Минут через пять проехали мимо заброшенного депо Рязск-2 и остатков одноименного вокзала (эти

сооружения были описаны Митяном в отчете о нашей поездке Рязск – Тула). За окном проносились рязанские поля и перелески – поезд опять набрал достойную скорость, постепенно смеркалось. Вот проехали, остановившись на три минуты, станцию Верда, вот выехали из Рязанской области в Тамбовскую. А вот и Моршанск – последняя крупная станция на пути моего следования на восток. Я сходил на вокзал, переписал расписание и вернулся к вагону. Через некоторое время объявили прибытие на соседний путь 171-го Пенза – Москва и отправление нашего. Почти сразу после этого мы поехали. За окном уже не было видно вообще ничего, и я сел читать книжку.

Ближе к Вернадовке в наше купе вошла проводница и спросила: «Кто тут до Вернадовки?!» (мне сразу вспомнилось «Которые тут временные? Слазь! Кончилось ваше время!»), но я, собственно, ничуть не порывался уехать за Вернадовку, и, более того, если бы это случилось, был бы весьма огорчен. Поэтому я удивленно посмотрел на проводницу и сказал: «Я. А что?» Она, уже более мягким тоном, сказала: «Пятнадцать минут осталось. Сможете через соседний вагон выйти? А то ваш проводник спит. Или у вас вещей много?» «Да, спасибо, выйду, конечно, вещей мало», – ответил я.

Через пятнадцать минут мы прибыли в Вернадовку. Наш вагон остановился вне платформы, поэтому пришлось прыгать со ступеньки. И тут меня постигла неприятность – мои брюки, довольно тесные, разошлись по внутреннему шву от колени до паха, выставив на обозрение окружающих почти всю мою правую ногу. Правда, на улице было совершенно темно и народу вокруг не наблюдалось, но ведь мне надо было идти билет покупать. Слава богу еще, что у меня нитка с иголкой были, эти брюки и раньше проявляли поползновения к чему-то подобному,

но ведь чтобы их заштопать нормально, их нужно снять! Но штопать их на улице нельзя (потому что темно, не видно ничего), а снимать штаны в зале ожидания... Боюсь, меня неправильно поймут. Да и билеты – если они и есть на Москву, то могут кончиться в любую минуту. Нет, в кассу надо идти сразу.

Прикрываясь сумкой и используя специальную походку (стиль «Как в штаны накламши»), я зашел в зал ожидания (он же касса). Сидевший внутри народ, к моей радости, никак на меня не среагировал. В кассу была маленькая очередь, но уже минут через пять я выяснил, что в сторону Москвы билеты какие если и появятся, то только люкс в 51-м поезде. Для очистки совести я поинтересовался, сколько стоит такой билет до Рязска (из Рязска уже можно было ехать электричками). Оказалось – 1000 рублей.

По моему убеждению, выложить тысячу рублей за то, чтобы приехать в Рязск в 3 ночи и дальше ехать в Москву электричками, можно только при крайней нужде или при высокой склонности к извращениям. Ни того ни другого у меня в данный момент не было. На всякий случай я узнал, не идет ли этой ночью поезд Челябинск – Калининград, но выяснилось, что не идет. Ну что ж, значит – сидеть мне тут семь часов, до шести утра, до моршанского пригородного (ну или, если повезет, до бишкекского поезда, он тоже в 6 утра). Не особо-то приятно, ну да хрен с ним.

Я сел на лавочку, достал нитки и иголку и принялся штопать штаны. Поначалу я пытался, чтобы шов получался красивым, но очень скоро убедился в том, что для этого штаны надо снять. На это я решиться не мог и принялся просто стягивать шов и обметывать с перехлестом края ниткой. Получалось не особенно красиво, зато быстро и прочно. Окружающие на это тоже никак не реагировали, только

одна девочка поначалу удивленно на меня смотрела, но потом и ей это надоело. Ну в самом деле – разошлись у человека штаны, он их и штопает, не эксгибиционист, значит. А что штаны лопнули – так со всяким такое приключиться может.

Ликвидировав беспорядок в одежде, я пошел переписывать расписание. И тут увидел еще один возможный вариант отступления. В расписании значился пригородный на Земетчино, отправляющийся в 3.13 ночи. Так, подумал я, интересно, а во сколько там на Сасово-то идет? По-моему, как раз с утра. Надо бы уточнить. Однако кассирша не знала, когда отправляется пригородный Земетчино – Сасово, а также призналась в отсутствии у нее каких бы то ни было расписаний по Земетчино. «Единственное, – сказала она, – я знаю, что пригородный из Вернадовки приходит в Земетчино в 4 утра ровно».

Я в задумчивости вернулся на лавочку. М-да. Можно, конечно, поехать... Но выеду ли я потом оттуда? На моршанский пригородный мне при таком раскладе уже не успеть. Придется до вечера ждать. Хотя... Стоп-стоп. Вот я же в прошлом году ездил в Рузаевку, а оттуда возвращался астанинским поездом. А он в Сасово полчаса стоит, к нему как раз земетчинские вагоны цепляют. Значит, пригородный Земетчино – Сасово отправляется как раз утром! И расписание его должно быть в казанской служебке МЖД, которая у меня с собой, – вагоны-то московские! Та-а-ак, ну-ка, ну-ка... Отлично! Отправление в 4.28! Еду в Земетчино!

Но и до земетчинского поезда оставалось три с половиной часа. Делать было совершенно нечего. Сначала я пытался читать книжку, потом заснул. Спал я, однако, не больше часа. Около часа ночи к вокзалу подвалила группа пьяных подростков, которые очень громко о чем-то разговаривали (общий смысл угадывал-

ся с трудом) и поминутно ржали, как лошади. В вокзал они, правда, практически не заходили (правда, периодически вталкивали внутрь кого-нибудь из компании, а потом не давали ему выйти).

Это продолжалось минут сорок, потом молодежь начала было уставать, но тут объявилась еще какая-то пьяная баба, которая, подойдя к подросткам, заявила, что она местная, а они – нет, а следовательно, они все подонки и ублюдки и в Вернадовке им делать нечего. Подростки, правда, не стали немедленно бить этой бабе морду, но начались очень эмоциональные разборки. В конце концов выяснилось, что все они местные и не узнали друг друга исключительно по пьяни, однако обид с обеих сторон было нанесено предостаточно, и разборки продолжались еще с полчаса, постепенно затихая. Потом куда-то почти все рассосались, и стало тихо. Тем временем прибыл поезд из Земетчино. Наверное, можно было сразу пойти на посадку, но я решил, что еще успеется. Так я досидел до трех ночи, а потом вышел на перрон.

Земетчинский поезд состоял из половинки 2ТЭ10У депо Моршанск и одного сидячего вагона. Половинка локомотива была прицеплена к вагону плоской стороной вперед (!), поэтому номер я не увидел. Народ в вагоне был, но не особенно много, по крайней мере проблем с посадочными местами не было.

В назначенное время локомотив свистнул, и мы поехали. За неимением других занятий я смотрел в окно (книжку читать было темно, в вагоне горело лишь несколько тусклых лампочек), но там было практически ничего не видно. Исключение составлял тонкий серпик старой Луны, периодически показывавшийся из-за облаков. Надо сказать, что дорога от Вернадовки до Земетчино показалась мне весьма извилистой, – направление на серпик все время менялось.

В четыре утра мы прибыли в Земетчино. Я подумал было, не купить ли мне сразу билет в прицепку до Москвы, но, поразмыслив, решил, что сделать я это сумею и в Сасово. Вряд ли в земетчинские вагоны до Сасово будет большая посадка, а значит, в них-то я билет по-любому куплю. Однако, зайдя в вокзал, я обнаружил, что, во-первых, прицепка ходит только по четным (а было уже 23-е число), а во-вторых, касса в земетчинском вокзале по ночам не работает. Ну и ладно, поезду, значит, до Сасово.

Я занялся переписыванием расписания. Еще в Вернадовке я обратил внимание на то, что с севера туда прибывает два поезда из Морсово и один из Земетчино, а вот на север все поезда (в количестве трех штук) идут только до Земетчино. В Земетчино я понял, что это связано с тем, что поезда, идущие с севера на Вернадовку, имеют в Земетчино относительно небольшую стоянку (один 5 минут, другой 20), а вот при движении на север они отстаиваются в Земетчино по нескольку часов и представляют собой фактически два рейса: Вернадовка – Земетчино и Земетчино – Морсово. С чем это связано – судить не берусь.

Сасовский поезд представлял собой два сидячих вагона, ведомых рязанским ЧМошником № 2946. Я устроился у окна, и вскоре поезд тронулся. В вагоне было темно, темно было и за окном. Даже Луну не было видно. Некоторое время я просидел в состоянии неродившегося Буратино, бессмысленно пяля глаза в заоконную темень, а потом незаметно для себя заснул. Проснулся я уже на платформе 15 км. Вагон был забит народом (а при отправлении было занято не более половины сидячих мест). За окном светило солнце, поезд деловито вбуравливался в рязанско-мордовские леса. Надо сказать, что скорость у него вряд ли была больше, чем у 214-го на рокадном участке, но дело-

витое урчание ЧМошника и перестук колес на звеньевом пути (надо сказать, что на проеханной мною рокаде звеньевой путь довольно редок, в основном он бесстыковой) создавали впечатление добросовестной работы локомотива.

А вот и магистраль Москва – Рузаевка – Самара. Около нее стоит знак «Московская железная дорога». Ну, это – не для нас, мы-то на МЖД попали уже после Морсово, но, с другой стороны, знак этот не для нас и предназначен. Это для тех, кто от Рузаевки едет, а у нас ветка второстепенная, и без знаков обойдется.

Наша ветка шла параллельно магистрали километра два, не сливаясь с ней. Только в Кустаревке мы выехали на главный ход, и тут уж ЧМошник разогнался всласть. Надо сказать, что от Кустаревки до Сасово остановок он не делал.

В Сасово выяснилось, что рязанская электричка уже стоит под посадкой, но наличествует перронный контроль, который без билетов никого не пускает. До отправления было еще 15 минут, и я пошел покупать билет. Очередь была весьма небольшая, но расписание висело рядом, поэтому я переписал его, не отлучаясь из очереди. А вот расписание сасовского автовокзала, видимо, придется оставить на потом.

По некотором размышлении я купил билет до станции Шилово. В Шилово я хотел обновить расписания, а потом, при некотором везении, в Москву можно будет уехать карагандинским поездом. Ну а если билетов не будет, есть еще одна электричка Сасово – Рязань. Правда, тогда придется в Шилово чуть ли не четыре часа сидеть, ну да ладно. Я загрузился в электричку (ЭР2-1208, депо Раменское), и мы поехали.

Этот участок я уже проезжал несколько раз (кстати, всегда почему-то в Сасово времени на автовокзал не хватает, зато в Шилово времени – пруд пруди). Ниче-

го особенно интересного на нем нет, разве что симпатичны леса между Чучково и Тырницей. У меня появилась мысль, не съездить ли в Касимов (если бы я вышел не в Шилово, а в Ушинском, я бы успел на утренний пригородный), но, подумав, эту мысль я отбросил. В Касимов я приеду уже за полдень, до города от станции еще добраться надо, да на вечерние московские рейсы (воскресенье!), скорее всего, не будет билетов. Ночевать в Касимове мне не хотелось, поэтому я решил ехать в Шилово. На мосту через реку Тырницу этот пригородный нам встретился (ЧМошник с тремя вагонами).

Вот и Шилово. Для начала иду в кассу выяснять, есть ли билеты на карагандинский. Однако выясняется, что это пока неизвестно, а будет известно через полчаса-час. Ладно, перепишу пока расписания – электричек и автобусов.

Обновив расписания, я вернулся в кассу. Вот прошло полчаса с моего прошлого посещения, вот час... Кассирша сняла трубку и принялась куда-то названивать. Поговорив, она сообщила нерадостную новость – билетов на карагандинский нет. М-да, жалко. Значит, еще три часа тут болтаться, а смотреть тут особо не на что, тем более что во время моего прошлого четырехчасового шиловского сидения я тут практически все обошел. Пойти, что ли, поесть, а то аппетит разыгрался.

Я зашел в некую кафешку неподалеку от вокзала. Ассортимент там был крайне беден – практически как в каком-нибудь вокзальном кафетерии. Однако в меню были пельмени, поэтому я решил остаться здесь. Пока пельмени готовились, я съел пару котлет в тесте (неплохих) и выпил пива. Однако пельмени меня, мягко говоря, разочаровали. Я люблю, когда в пельменях много мяса, не возражаю, впрочем, и тогда, когда мясо разбавляют растительными продуктами типа картошки, капусты или чего-нибудь в этом роде, но вот

пельмени с хрящами, сухожилиями и обломками костей я не люблю. К тому же у них был какой-то странный, неприщивый привкус. К сожалению, у меня есть дурная привычка доедать все, что куплено, поэтому полпорции я все же съел (вот и в Хвойной я тоже пива местного напился).

Потом понял, что здоровье дороже, поднялся и пошел на вокзал, где провел основной остаток времени за разгадыванием кроссвордов из купленной в киоске газеты. За полчаса до отправления решил купить билет от Рязани до Москвы на ПДС, поскольку пельмени уже успели разочек продемонстрировать свой буйный нрав и рисковать мне не хотелось. От Рязани до Москвы были купейные билеты на 237-й новороссийский и плацкартные на фирменную «тройку». Я взял плацкарт (он стоил 250 рублей против 300 за купе в 237-м).

Народу в электричке (ЭР2-1063, депо Раменское) было довольно много. Однако я нашел укромное место, устроился там и благополучно проспал почти до Рязани. Пельмени меня, к счастью, практически не беспокоили. Вот мы проехали эстакаду, после которой движение становится левосторонним (перегон Турлатово – Зеленово), вот станция Лесок. Тут имеется электрифицированное ответвление в сторону Стенькино. Интересно, это тупик или там где-то есть стыковка? А вот 203-й километр. Тут из электрички вышло больше половины народа, стало легче дышать (надо сказать, что под конец электричка забилась под завязку). Впрочем, вот уже и Рязань-1.

Я переписал расписание и потихоньку пошел на Рязань-2, откуда должен был уходить мой поезд. Там я тоже переписал расписание и решил рискнуть – пообедать в вокзальном ресторане (есть хотелось сильно, а до поезда оставалось еще два часа). Надо сказать, что кормят в ресторане Рязани-второй вкусно и не осо-

бенно дорого (салат, тарелка крошки и печень с жареной картошкой обошлись мне в 60 рублей). Пообедав, я отправился в зал ожидания и продолжил разгадывание кроссвордов.

К прибытию поезда (его тащил ЧС8-058, по-видимому, тимашевский, – дорога приписки была Северо-Кавказская, а в Кавказской, говорят, «восьмерок» нет) в Рязани разразилась сильнейшая гроза. Мой вагон, как назло, находился в самом хвосте поезда, и пока я до него добрался, весь промок. Кроме того, шиловские пельмени, по-видимому, прониклись классовой ненавистью к благородным рязанским пришельцам и решили устроить революцию. Нет, все-таки правильно, что я решил не ехать на электричке. Хорош бы я сейчас был.

Дорога до Москвы ничем особенным не запомнилась, разве что тем, что половину времени я провел в сортире. На Казанском вокзале рабочий тамбур нашего вагона оказался за пределами платформы. Выход на платформу был заперт, а выйти на находящуюся через один путь длинную низкую платформу было нельзя, так как на этот самый путь прибывал адлерский 103-й. Поэтому проводница выпустила всех через нерабочий тамбур.

В Москву, как выяснилось, нас притащила пара ЧС2 (749-й и 2944-й). Пельмени у меня в животе окончательно выдохлись, поэтому дальнейший путь до дома прошел без приключений. Около 12 ночи я был дома.

>>

ИСТОК ДНЕПРА

Автор: Алексей Гусев

Участники: Алексей Гусев, Всеволод С. Путник, Алексей Стрекалов, Иван Овчинников

Куда: из Москвы по Рижскому направлению, назад – по Белорусскому направлению

Дата: 4 октября 2003

Говорила мама, надо выполнять обещания. От этого спится куда лучше, чем от уплаты налогов. Вот и мне когда-то (почти год назад) даденное слово не давало спать. Увы, видимо, звезды складывались как-то не так, я сажился за отчет сразу по приезде, потом совсем уже осенью, но тут случилась стажировка в Англии и сразу стало не до того.

Сажился в феврале и написал первую часть, потом не пошло, и, видимо, высвободившись из пут зимней спячки, шило снова дало о себе знать. Так что, худобедно, я довел начатое до конца. Сразу оговорюсь, что многое могло из памяти стереться, в рассказ могли закрасться отдельные неточности, так что добавлениям, исправлениям и комментариям очевидцев я буду только рад. И в качестве предисловия – то, как я планировал начать рассказ, будь он готов зимой:

«Что-то не то творится с этой зимой. Думал, приеду, тут сугробы, мороз трескучий и бубенцы с блинами повсюду. Хрена лысого: асфальт под ногами, температура туда-сюда носит, да и совесть загрызть начала. Вероятно, потому, что никак не напишу про наш вояж к истоку Днепра. Как писал Владимир Владимирович (не ВВП, вестимо), этот шмат прекрасной ветчины мы берегли на случай войны, но войны все нет и нет, а ветчина уже начала портиться. Собственно, отдельные детали уже начали стираться из памяти, благо и времени прошло прилично, и событий с тех пор со мной случилось немало. Тем не менее позволю себе...»

А теперь – как это было.

Итак, идея, насколько мне известно, была коллективной, но вынес ее на всеобщее обсуждение и всячески впоследствии педалировал Иван Овчинников, в сети также известный как ОИМ. Среди поддержавших эту идею был Всеволод С. Путник, и, поскольку к тому моменту мы уже вовсю и предметно дискутировали на тему поездки в Ясаково – Гавердово, в том числе и с участием моего автомобиля, заодно было как-то априорно решено ехать именно на автомобиле 4x4, поскольку своим ходом добраться туда было бы проблематично. Тем временем случилась поездка в Ясаково – Гавердово, на обратном пути которой автомобилю была причинена травма, и мое участие в поездке оказалось под вопросом.

К счастью, вскорости был найден альтернативный вариант: приятель Сева Алексей Стрекалов вызвался совершить вояж к истоку Днепра на своей «Ниве» с удлиненным кузовом (забыл точный индекс: я же говорю, память – что твой дуршлаг...), и Сева бросил клич всем желающим. Желающих оказалось немного, то есть кроме него и Алексея ехать хотели только Иван и я; таким образом, экипаж был сформирован.

Маршрут планировался следующий: поскольку Алексей живет где-то по Киевской дороге (не то Обнинск, не то Нара), то ехать ему с утра в Москву никакой радости не было, и мы решили встретиться с ним на станции Шаховская, чтобы затем доехать по Рижскому шоссе до Зубцова с возможным заездом к Князьим Горам, затем на юг до Сычевки, откуда уже дорогой сомнительного качества до деревни Бочарово, откуда, судя по карте, начиналась грунтовка до деревни Дудкино, проходящая мимо истока Днепра.

Далее, посетив исток, планировали доехать до Владимирского Тупика, потом усталые, но довольные путники должны были высадиться в Вязьме, Гагарине или



Слева направо: Алексей Гусев, Алексей Стрекалов, Иван Овчинников, Всеволод С. Путник



Дрына, которая подвезла нас до истока Днепра

Можайске, откуда уже втроем на электричке добраться до Москвы.

Планы планами, но жизнь, как обычно, внесла свои коррективы. К счастью, приятные.

Мы решили встретиться на электричке до Шаховской, которая отправлялась с Рижского вокзала в 6.48. Я уже начал думать, во сколько нужно встать, чтобы успеть на Рижский вовремя, но накануне путешествия мне позвонил Сева и с удивлением в голосе спросил, какого хрена мне делать на Рижском, ежели я могу напрямик доехать до «Войковской» и сесть там на Ленинградской? И действительно, какого хрена? С удовлетворением пересчитав время, я улегся спать. И хотя наутро встал с запасом, пока собрался и позавтракал, оказалось, что уже немножечко впритык...

Короче, когда я, язык за плечами и пот струями со лба, подбежал к кассе на Ленинградской, там была очередь в два окна человек по пять. Ну, собственно, и звук тормозящей электрички. Кассирша нарочно долго отсчитывала сдачу, но я не сдался, прошел турникет – и вместе с толпой влез в состав. Видимо, расслабившись после марш-броска, я прошел насквозь третий вагон, в котором меня ждали Сева и Ваня, и от попытки по инерции влезть в кабину машиниста меня отвлек лишь звонок Севы. В результате в третий вагон я попал только на Трикотажной, и к тому моменту народу было уже прилично, так что половину путешествия я простоял.

Иван показывал Севе снимки, сделанные во время праздника в Щербинке, и когда освободилось место рядом, я с удовольствием посмотрел на СРЗ – в 1986 году я видел это чудо в Александрове, проезжая из Москвы в Свечу, – мы шли на байдарке по Ветлуге и, возвращаясь обратно, проехали на так называемом «рабочем поезде» из Малораменья в Супротивный. Я потом много раз хотел съездить в Александров, чтобы прокатиться на СРЗ, но как-то не довелось...

В общем, доехали до Шаховской. Там – вокзал, автовокзал, площадь с магазинами и рынками, активно снует народ.

Нас никто не встречает. Пока ждали, сфотографировались перед вокзалом, встретили экспресс Ржев – Волоколамск из «Машки» и пары вагонов, накупили пирожков в ларьке, так густо населенном осами, что я посочувствовал бабке-продавице... Да, еще меня там чем-то заинтересовал сортир, но чем, за давностью, уже не припомню. Оказалось, что Алексей ждет нас с тыльной стороны автовокзала. Мы благополучно погрузились – и в путь. Первой остановкой решено было сделать Князьи Горы. Посмотреть на вокзал, на остатки узкоколейки. Собственно, это и породило первый казус. Князьи Горы случились довольно быстро, несколько раньше, чем мы этого ждали, еще в Московской области. Несколько запущенных домов вокруг дороги, ни намека на вокзал, от въездного знака до выездного – не более пары сотен метров... Как так? Карта расставила все по местам – от этих Князьих Гор до поворота на «те самые» около 10 километров. Ну и граница областей заодно.

Приехали в Князьи Горы. На вокзале тихо – он закрыт. В окошке виднеется расписание. Народу ни души. Перешли на ту сторону искать остатки узкоколейки, но в пределах досягаемости ничего не увидели, да и до цели нам было еще прилично, поэтому отправились обратно. Разве что увидели чудо из чудес – дорогу, для пущей проходимости аккуратно присыпанную соломой...

Дальше – город Зубцов. Райцентр Тверской области. Здесь мы свернули на трассу Зубцов – Сычевка. Незадолго до этого я уже был в городе, да и ребят особенно ничего там не интересовало, так что мы заехали к вокзалу – и благополучно поехали дальше. Дорога стала несколько хуже. Пересекли Вазузское водохранилище у деревни Хлепень, сфотографировались у моста. В Сычевке заехали на вокзал, Сева сфотографировал расписание. К со-

жалению, в ближайшем будущем никаких поездов не планировалось, а жаль – я, к стыду своему, ни разу в жизни не видел ачку...

Выбирались из Сычевки в сторону Бочарово по такой страшной дороге, что было удивительно, как там ездят внутригородские «Газели». Вообще интересно, почему в подавляющем большинстве случаев дороги внутри населенных пунктов на порядок хуже, чем их продолжения за пределами таковых?

Выехали из Сычевки, дорога стала чуть получше, но ехать по ней, конечно, радости не было никакой. Те, кто ездил в Челновую, меня поймут – здесь точно так же, будто «мессерами» из пулеметов, асфальт был изрыт в мелкую ямку, так что временами проехать можно было только по обочине. Худо-бедно приехали в Бакшеево. Что село – именно Бакшеево, поняли только по табличке на местном Доме культуры.

На крыльце одного сидел мужик, которого мы попытались было спросить, как ехать дальше, но мужик представлял собой герметично закупоренный организм – привлечь его внимание вряд ли можно было, даже шаркнув у него над ухом из берданки... Вопреки дунаевскому атласу дорога на Бочарово шла не прямо, а с поворотом 90° направо. Еще немного по кошмарной дороге (спасибо, «Нива!»), и мы в Бочарово. Тихо. Глухо. Кажется, поют птицы. В общем, где-то здесь должен быть проселок на Дудкино, на восьмом километре которого и находится пункт назначения. Проехав деревню насквозь и не найдя одного, Сева окликнул местного дядьку, и тот сказал нам, что дорога очень плохая, на «козле», может, и можно проехать, а у нас вряд ли получится, и отправил нас назад, говорит, дорога уходит чуть раньше. Как оказалось, немудрено, что мы ее не заметили... От деревни отходит широкая, метров эдак шесть-восемь, грязевая

каша, в которую и в сапогах-то сунуться страшно.

Рядом стоит огромный «Caterpillar» – здоровенная дрына, которая столбы в грунт вколачивает, – и, что характерно, без гусеницы... Проблески надежды на наших физиономиях были еле уловимы... В головах, очевидно, билось неизбежное «Владимирский Тупик». Для очистки совести мы выгрузились из «Нивы» и решили пройти немножечко вперед, чтобы посмотреть, так ли все плачевно. Плачевно оказалось именно так. И даже хуже.

И тут откуда-то сзади появился хрестоматийный деревенский мужик – толстый, в телогрейке, вытянутых на коленях трениках и сапожищах, страшно довольный, – видимо, для него это было событие. Еще издали что-то нам стал кричать. Мы затихли и услышали примерно вот что (по мере приближения мужик становился все более многословен): «Б#\$%^! Даже и не пытайтесь! Тут третьего дня КамАЗ застрял – еле достали! Ну на #%!» Вкратце выяснилось следующее: не то строят, не то ремонтируют газопровод. Техника для этого, судя по всему, используется однотипная и в Сибири, и в тундре, и в средней полосе. Соответственно, и дороги превращаются сами понимаете во что. Так что лучше и не стараться.

Мы окончательно приуныли, а мужик, видимо, обрадовавшись неожиданным собеседникам, стал расспрашивать, кто мы, откуда. Тут Иван спросил, а как же дудкинцы? Дудкинцам же надо как-то на большую землю выбираться? Мужик ответил, что «там три калеки живут, а за хлебом два раза в неделю дед на коню ездит». Мы благополучно засобирались было уезжать, но здесь мужика осенило – говорит, есть тут один, на «Газоне» вахту возит, сегодня суббота? – суббота. Ну так вот, если он не спит, можно договориться. И пошел сам договариваться, мы за ним на «Ниве». Проехали метров сто, домик

стоит. У дома мотоцикл, никакого «Газона» не видать. Даже интересно стало, как «Газон» проедет там, где КамАЗ увяз.

Через некоторое время выходит сухощавый мужичонка в очках, внешностью более всего похожий на невзрачного маньяка. Интеллигентный и неместный – если толстый мужик говорил, делая из всех безударных «е» «я»: бяда, няместный, ня слышал и так далее, то этот совсем по-другому, без ярко выраженного говора. Говорит: поедем, что ж не поехать, вот только машина грязная.

Ну, этим разве нас смутит? Щас, говорит, пригону и поедем. А вокруг ни намека ни на грузовик, ни на что иное. Пошел за пару домов, ушел куда-то вбок, и вдруг оттуда выезжает... Ну, сказать, что я такого никогда не видел, не могу, но увидеть это в тот момент совершенно не ожидал! Выезжает плоская бздя на гусеничном ходу со страшной мордой, из далеких, наверное, пятидесятих-шестидесятих. Тарахтит. Подъехала поближе – а она грязью заросла толщиной, наверное, пальца в три.

Ну, Сева с камерой и мужик упаковались вместе с водителем в кабину, а мы втроем залезли назад через люк. Брезентовая крыша по центру продавлена, видимо, чьей-то задницей, через пару окошек с трудом можно разглядеть силуэты деревьев. Поехали. Вряд ли я смогу передать словами ту первобытную радость, которая нас захлестнула, – и дело тут, наверное, вовсе не в том, что мы все-таки обрели надежду добраться до цели, – нас захватило совершенно неожиданное приключение. И бейте меня палками, если это не так, но все-таки этой радости явно добавлял факт, что мы месим дерьмо, – напропалую, аж ошметки летят! Алексей приоткрыл люк, чтобы посмотреть, что вокруг, но едва в него влетела здоровенная плюха грязи, закрыл его и больше повторять эксперимент не пытался.

Вскоре остановились. Деревца, поле. Влажно, но жить можно – хотя бы не болото, ноги остаются сухими. Толстый мужик повел нас сквозь деревья. Смотрим – полянка. На полянке две беседки (каркасы для тентов), крестик,obelisk героям войны и хитрое сооружение из четырех кресел (здоровенные пни, часть ствола которых сохранена высокой и имитирует спинку) в пазах крестообразного столика – все покрашено в ярко-голубой цвет. Мужик разошелся не на шутку: «Вон ту беседку хохлы приезжали, поставили. Вроде как над истоком, а так – хрен поймешь, откуда он начинается. Ну, Днепр вроде как ихняя река великая. Типа как у нас Волга. А потом и наши сообразили – мы ж не Украина, – приехали, хохляцкую беседку переставили, нашу поставили на их место. А потом из Канады делегация приезжала – вон (указывает на сооружение) две недели обтесывал, все к их приезду».

Тишина, благодать. Как и в случае истока Волги, здесь, полагаю, точное местонахождение определяли наугад, потому как болотистые озера, а в них ключи, – поди угадай, какой из них нужный.

Побродили, поснимали все вокруг. Obelisk оказался давнишний – поставили какой-то ракетной дивизии, которая из лесов как следует отфигарила фашистюг. Мужик сел на одно из «кресел», водила пошел обратно к своему зверю, мы решили перекусить – вывалили на стол заготовленные бутерброды, пирожки, яблоки-бананы, минералку. У мужика потихоньку стали загораться глаза. Говорим, зови водилу, вместе перекусим, тот не вставая с места: «Эй, этот, водила! Ходь сюды!» Говорим, а звать-то его как? «А @\$ его знает! Водила – он водила и есть».

Разложили еду, сели, у мужика на лице непонимание: «Как? А где шнапс?» Ну, говорим, у нас в программе минералка...

«А что ж вы не купили? У нас вон магазин есть...» Мы основательно подкрепились, мужик с водилой кисло что-то поклевали («На сухую и ложка в рот не идет»). Пора и в обратный путь. На этот раз мужик сел верхом на кабину (сапоги маячили прямо перед мордасами водилы), я – на продавленный брезент. Ехать – восторг! Дрына вздымала за собой просто фонтаны грязи! На полпути Сева попросил сделать фотостоп – и мы с ветерком проехали мимо снимающего Севы. Добрались до Бочарово, водиле дали, кажется, рублей двести, мужику – полтинник «на шнапс» и, довольные друг другом, разошлись.

Времени оставалось уже не так много, и мы благоразумно решили не ехать во Владимирский Тупик, благо основная цель была достигнута, приключений мы уже поимели, да и крюк на Тупик пришлось бы делать внушительный. Двинули на Вязьму – на город поглазеть да переменники пощелкать. Добрались без особых приключений, вот только вокзал найти никак не могли – ездили по кругу, хорошо, кого-то спросили.

На вокзале разбрелись по интересам – кому паровоз на постаменте, кому расписание, кому депо. Мы с Иваном отправились в депо. Честно признаюсь, вряд ли я когда видел столько локомотивов вместе. Основной мишенью Ивана были перемычки-теремки, но когда они стоят друг за другом, их, конечно, хрен сфотографируешь. Так что мы ждали маневров, озирались на предмет ментовки и делали снимок. Штуки три поймали.

Потихоньку начало темнеть, и мы засобирались. Было решено ехать в Можайск, чтобы попытаться поймать можайскую собаку до Москвы в 21.10, и там прощаться с Алексеем. Что, в общем-то, и было благополучно осуществлено. Удручило разве что отсутствие на платформе пивных ларьков, ибо пива хотелось очень. Вкусенького.

Доехали до Москвы. На Белорусском решено было отметить окончание мероприятия пивечком. В ларьке мы зафиксировали тогда еще только появившееся пиво «Кенигсберг», коего мы по бутылочке с удовольствием и употребили. А потом усталые, но довольные путники разбрелись по домам. А спустя некоторое время пиво «Кенигсберг» безнадежно испортилось, и ваш покорный слуга перестал его употреблять. Невкусно.

РАННИЕ ОТЧЕТЫ

2004

>> СНОВА ПО КОЛХОЗАМ: УСВЯТЫ, ВЕЛИЖ, ДЕМИДОВ

>> АКЦИЯ «БЕЛЫЕ СТОЛБЫ»

>> ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО ИЗ ЯРОСЛАВЛЯ

СНОВА ПО КОЛХОЗАМ: УСВЯТЫ, ВЕЛИЖ, ДЕМИДОВ

Автор: Кирилл Емельянов

Участник: Кирилл Емельянов

Куда: из Москвы по Рижскому направлению,
назад – по Белорусскому направлению

Дата: 29–30 января 2004

В конце ушедшей недели мне все-таки удалось воплотить в жизнь вполне пригодный для зимы маршрут по «своим» краям: Москва (Шаховская) – Великие Луки – Усвяты – Велиж – Демидов – Смоленск – Москва. Местом отправления, как всегда, стала дача в Шаховском районе Московской области, откуда, несмотря на дикую метель и надвигающееся не по дням, а по часам как раз с юго-запада потепление, я пошел к поезду № 661 Москва – Великие Луки вечером в четверг (29 января) – у меня все же была надежда на прекращение снегопада и отсутствие слякоти на следующий день в такой глуши... Из-за абсолютно не чищенной дороги свои 9 километров пути шел не обычные 1.10, а на 10 минут дольше, что и стало причиной удорожания поездки.

Сунувшись в кассу за 10 минут до прибытия с целью покупки плацкартного или общего места, получил ответ, что в наличии (после Волоколамска) только купе за... 330 рублей. Минуту помявшись и прикинув, что это единственный удобный случай совершить такой трип зимой (пора на работу, а с 9 февраля в универ – и еще неизвестно, будет ли суббота выходным...), взял предпоследнее место в этом поезде, состоящем всего-то из 9 вагонов (это из 17 возможных). Мне досталось место в очень приличном 15-м вагоне себежской группы* (всего было 2 общих, 5 плацкартных и 2 купейных).

Помимо меня, но в плацкарт (единственное место) в Шаховской сел еще один парень – работник лампового завода,

едуший на выходные в родную деревню под Невелем, и даже такое количество пассажиров удивило кучкующихся у открытой двери проводников. В итоге после Западной Двины я остался в купе один. В общем-то довольный первым этапом путешествия, вылез из, как ни странно, вовремя прибывшего на Октябрьскую сторону вокзала Великих Лук поезда и, отстраняя навязчивых бомбардиров с типичным «Подъехать не надо?», начал сверку расписаний, не отбрасывая одну думу...

Дума была о том, куда двинуть дальше, чтобы вечером пятницы выбраться автобусом Великие Луки – Смоленск из Усвят в Велиж. Было два более-менее разумных варианта: или дожидаться в Луках прямого автобуса до Усвят в 10.20, тем самым отводя на ознакомление с Усвятами целых 5 часов, или же выдвинуться «хлебным» поездом в Невель, а оттуда уже автобусом в 13.30 до Усвят, уделив последним 2,5 часа. Представив на основе топокарты славный самый южный райцентр Псковской области пгт Усвяты, конечно же, выбрал второй вариант – к тому же было интересно взглянуть на зимний Невель, пообщаться со знакомыми после осенней поездки музейщиками и... пообедать в приличной рабочей столовой при обувной фабрике.

До полоцкого поезда с тетками было еще почти полтора часа – время вполне достаточное для детального посещения и вокзала железнодорожного, и автовокзала, находящегося в 15 минутах ходьбы от него, а также для обычной прогулки вокруг жилого квартала с целью приобретения выпечки вдобавок к чаю из термоса и поиска новинок краеведческой литературы в трех киосках «Союзпечати»... Железнодорожный вокзал ничем не удивил – все по-прежнему, только отменены летние

* Часть вагонов поезда Москва – Великие Луки не заканчивала свой маршрут в Великих Луках, а ехала дальше в Себеж, хотя название поезда ограничивалось именно Луками.

ПДСы и изменены тарифы на всякие придуманные услуги дальнего сообщения. Кроме того, заметил, что в пригородные стали активно вцеплять (исключая другие вагоны) плацкартные вагоны от отмененных мурманского и питерского через Бологое, – осенью пригородные составляли преимущественно из старых «самолетов»* и гомельских вагонов.

Автобусное сообщение тоже не претерпело изменений – все по мелочи, по-прежнему остался в стороне транзитный маршрут Смоленск – Новгород – Санкт-Петербург, при этом и он, и многие другие транзитные для автостанций области маршруты указаны в новой сводной таблице по области – ФГУП «Псковавтотранс» очень ответственно относится к оформлению своих станций, павильонов и вокзалов. В этой таблице от 1 января 2004 года приведены все транзитные маршруты, но, как ни странно, они совсем не отражены в реальных расписаниях внутри колхозных автостанций – работники говорят, что слышали о таких, иногда мимо проезжают, но не более того. Таким образом можно сказать, что через Пустошку, Невель, Городок проходят рейсы Санкт-Петербург – Курск – Гомель; через Пустошку, Невель, Усвяты – рейсы Санкт-Петербург – Брянск; через Великие Луки, Усвяты – рейсы Санкт-Петербург – Новгород – Смоленск.

В итоге из-за нехватки времени я забрался в полоцкий поезд без билета и, найдя свободную целую кресельную лавку (все шесть душных до безобразия вагонов были очень популярны, особенно гомельские), после отправления по типичной схеме всучил тетке 10 рэ, а следом идущая кассирша меня просто как бы не заметила. Попеременно глядя в новую краеведческую книжку и в окно, незаметно для

себя оказался уже на подьезде к глубоко стратегическому городу Невель.

Стратегическим объектом станция Невель-I является и так, но усиливает этот статус расположенная здесь база запаса ОЖД, что видно по бетонному забору с колючкой, за которым стоят убитые горем и временем и всякие модификации М62, и ВЛ из Волховстроя и даже какого-то депо Куйбышевской железной дороги. Еще неотъемлемой частью такого стратегического объекта является вохра с псами, по идее бдящая днем и ночью. То, что она встречает все поезда, – это факт. А потом следит за такими деятелями, как я (с фотоаппаратом, но без фонаря, с рюкзаком, но без спецовки). Как осенью, так и зимой дорога до центра города (ст. Невель-I находится на некоем отшибе, так как стоит на полоцкой линии, не заходящей в город, в отличие от Невеля-II, находящегося почти что в центре) заняла около 40 минут по абсолютно не чищенной дороге, проходящей в том числе и по городской улице.

Не нашел в автостанции (кстати, расположенной в отличном особняке XIX века) никаких изменений, то есть автобус Невель – Усвяты ходит все так же по пятницам в 13.30. Именно на него я и купил билет с местом, но без студенческих льгот (коммерческий, однако). При этом я за 2 часа до отправления был по ведомости 16-м, так что, подумал я, правильно сделал, купив билет, а то бабки... Прогулявшись по фактически деревенским улицам (старой каменной застройки осталось крайне мало, но есть действующий храм, что отрадно, хотя, надо сказать, во всем Невельском районе всего 2 действующих церкви и одна строится в голое поле наподобие Покрова на Нерли, только с колокольней!). Пообщавшись со знакомыми музейщиками

* «Самолет» – сленговое обозначение сидячего вагона.

Невеля, удивился наличию в Усвятах (непримечательном с виду пгт) музея, располагающегося на Замковой горе...

Пообедав в столовке, забился в гнилой «Икарус» уже без места (не любят трудящиеся сличать номера в билете и на полке/сиденье), но все же сел. К границе районов (Невельского и Усвятского) трудящиеся рассосались, и остался всего-то десяток пассажиров – теперь я, сев спереди, наблюдал состояние дороги и старания индифферентного шефа ехать по-медленнее, объезжая не забытые снегом выбоины (надо сказать, что асфальт там был, но обильное движение фур все же оголило некие ямы). Но на границе районов была заметна какая-то деятельность – мудрые, мягко говоря, усвятские дорожники пытались привести в порядок свою грейдерную дорогу (асфальт почти что кончился, там только некие лепешки прослеживались среди замерзшей глины) путем... засыпки песком. Конечно же, поверх льда и снега – осенью, видимо, не до этого было. Интересно, что они ожидают увидеть зимой? Все равно шеф не уложился в график – 1.30 вместо 1.55, и двое пассажиров, в том числе и я, вылезают в сугроб обочины узкой улицы пгт Усвяты...

Это место на улице 25-го Октября и есть как бы автостанция, точнее автопавильон, как гласит цветная табличка на стене кривоватого домика на противоположной стороне узкой улицы. Вообще-то это здание можно назвать автоизбушкой – обложенная снаружи силикатным кирпичом бревенчатая изба с покосившимся крыльцом и сенями, тяжелой дверью с засовом и печкой, обшитой со стороны зала ожидания железом. Чистый и теплый зал ожидания имеет несколько лавок и билетную кассу, работающую (вместе с самим залом) только перед отправлением рейсов. Вокруг избушки на месте потенциального хоздвора сделан как бы разворотный круг, но мой вечерний авто-

бус не смог даже въехать с улицы на эту ледяную площадку – пришлось у райкома разворачиваться. Вообще наличие аккуратного и теплого зала ожидания со своим расписанием и свежими областными таблицами, тарифами – приятная особенность Псковавтотранса, чего нельзя сказать о тех же смоленских конторах...

Пройдясь по этой центральной улице, попытался выйти к хорошо видимой отовсюду Замковой горе, стоящей прямо на берегу Усвятского озера. Тропинки и крутая лестница выводят на уплощенную вершину горы, где находятся военный мемориал и чудом сохранившийся видоизмененный дворянский дом XIX века, который нынче занимают Дом детского творчества и краеведческий музей. Муниципальный ныне музей имеет богатую археологическую экспозицию, которая и была, собственно, основой еще школьного музея в 1960-х, когда в районе одного из самых древних поселений Псковщины начались исследования археологов Эрмитажа. В бывшем городе Усвят осталось не так много зданий даже XIX века, в настоящее время действует деревянная православная церковь. В целом Усвяты – это типичное, я бы сказал, село, провинциальный райцентр... На закате в полупустом автобусе Великие Луки – Смоленск я уехал из Псковской области в Смоленскую – местом ночевки должен был стать Велиж...

Велиж, благодаря поддержке Вадима Щеголева (автора сайта про этот город), действительно стал местом ночевки. Мне был найден ночлег в общежитии ПТУ – гостиница просто замерзла, а дежурная ушла в гости. Предприимчивая администрация ПТУ выделила в общежитии 4 комнаты под как бы гостиничные услуги – мне досталась одноместная комната, которая в дальнейшем будет четырех- или «скоко влезет»-местной.

Вечером я успел только пройтись по главной улице с преимущественно дореволюци-

онной застройкой и посетить автостанцию, ожидающую проход смоленско-питерского автобуса, – пятница все-таки. Снаружи здание автостанции скорее напоминает какой-то деревенский пассаж, а о том, что это на самом деле, не говорит ровным счетом ничего, даже божьи не валяются; внутри это паршивый зал ожидания с каким-то ларьком-рюмочной, а кассы (3 дырки) скорее напоминают ларек садового – в промежку с тарифами изнутри на стекло приклеены расценки на семена, а расписание имеет интересный вид – во главе стоят не маршруты, а дни курсирования, то есть «Понедельник: Смоленск... Витебск...», и только транзит выписан отдельно – нигде такого не встречал...

Утро у меня началось в начале девятого наблюдением из окна комнаты картины приближения то ли тумана, то ли метели со скоростью по кварталу в минуту, но когда вышел на улицу, это оказался просто дикий туман, то есть стало еще темнее, чем было... И я пошел гулять, как и вчера, без варежек и меховой жилетки, однако вскоре задубел и, проходя мимо гостиницы, решил подойти к дверям, где на градуснике обнаружил –17 (!) и славную бумажку «Скоро буду. Ушла в гости». Вообще и в Усвятах, и в Велиже у гостиниц было обозначено время работы: в Усвятах – при наличии проживающих круглосуточно, а при отсутствии – с 9 до 13 и с 14 до 18, но в любое время обращайтесь по адресу такому-то, а в Велиже в любом случае с 10 до 11 и уже после 15, то есть о проживающих и не мечтают.

В итоге туман отступил, начало проглядывать солнце (но ненадолго), и я с удовольствием побродил по улицам, а потом пообщался с музеем и его директором, узнав много интересного про жизнь в прошлом и настоящем. Особенно поразило то, что до 1971 года связь с облцентром была не по шоссе, которое было грунтовой, а... на самолете Ан-2 (это

130 километров-то), а с Витебском до середины 80-х – по воде, вот так-то! В 13.00 я уже отправился на смоленском («Смолблпассажиртранс») ПАЗе (как бы межгород на 31 место, но катафалк – он и есть катафалк) в славный город Демидов, имя которому дал, как я думал, знаменитый род промышленников...

Как же я ошибался, приписывая бывшему городу Поречье (река Гобза впадает в Касплю) имя российских меценатов: в ноябре 1918-го ему присвоили имя первого председателя уездного комитета РКП(б) Я. Е. Демидова. На эту тему заметил еще необычный вид мемориальных табличек в начале улицы, не простое «Улица названа в честь...», а глубоко идейное «Товарищ! Ты идешь по улице, названной в честь великого (славного) ...» (революционера, партизана и так далее). Хоть один товарищ нашелся и посмотрел на призыв? Не знаю, почему, но общие впечатления от города несколько удручающие, может, из-за того, что ворота города – автостанция – крайне убогое заведение, да и такие мелочи, как неработающий по непонятным причинам музей и столовая с отключенной плитой (даже чая нет), неприятно отразили суть райцентра. Остались во вполне приличном виде некоторые особняки (в одном из них и расположен музей), много зелени, пытаются восстановить не разрушенный, но глубоко заброшенный храм, кругом снег, живописны замерзшие реки... Как и сутки назад, уже в сумерки автобусом (таким же монстром российского автопрома) выехал в Смоленск...

Где-то через 1.40 я оказался у Смоленского автовокзала – честно говоря, я представлял его более солидным и внутри, и снаружи, но потом мысленно сравнил деревенские псковские и смоленские автостанции и сделал вывод, что это предел мечтаний в Смоленской области... В Смоленске у меня было два основных варианта разви-

тия событий: или в тот же день (суббота) уехать домой, в Москву, или заночевать в какой-нибудь гостинице, а воскресенье посвятить ознакомлению с историческим городом и вечером уехать домой, но был еще и третий вариант – в субботу вечером выдвинуться дизелем во Владимирский Тупик, обратно доехать до Игоревской и потопать до Холм-Жирковского, откуда уже утром воскресенья через Сафоново или Вязму домой... К сожалению, оба последних варианта отпали сами собой, когда я оценил, что на каком-то этапе конкретно простыл и лучше не развивать эту тему, а уехать в субботу домой.

Поправив расписания и удостоверившись в наличии автобусов в Москву и в 22.30, и в 23.00, решил уехать именно автобусом, а пока пошел гулять по вечернему Смоленску. Точнее, сел на привокзальном круге в седьмой трамвай и поехал (по заверению тетки-кондуктора) в центр. Надо сказать, что до площади Смирнова он ехал каким-то странным образом минут 20 (как оказалось, по Большой Советской теперь трамваи не ходят), и в начале девятого я оказался в самом центре города, успев уже порядком растряситься на фанерной лавке по ужасным путям за всего-то 4 рубля. Основным транспортом, конечно же, являются «Газели» (просто море всевозможных маршрутов) по 5 рублей, трамвайных маршрутов осталось всего-то 5 (1, 2, 3, 6, 7), а троллейбусов вообще не видел.

Помимо автовокзала толчками являются Колхозный рынок (рядом с вокзалами) и эта площадь Смирнова – расписания нарисованы на специальных железных стойках. Обрато я решил возвращаться пешком, прекрасно понимая, что трамвай вез меня отнюдь не по кратчайшему пути. Центр Смоленска живет как чуть ли не столичный город – хорошо освещен, много народа, но, что его приятно отличает, нет уличной помойки – каши снега,

соли, мусора и тому подобного, только утоптаный снег и каток на наклонных тротуарах. Удивили две вещи – отсутствие круглосуточных магазинов (не ларьков) и пустые гостиницы (и «Смоленск», и «Центральная» были темны и пустыньны). Но это, в общем-то, бытовые вещи, а вот в историческом плане интересно сочетание на территории Кремля (беря его условные границы там, где нет стен) древних стен и церковей с Троицким монастырем и сталинской застройкой с жильем 70-х и частным сектором. Хорошо оформлены скверы, аккуратен Лопатинский парк.

Переходя Днепр, нельзя не отметить, что замерзать он совсем не хочет, а только дает не очень вонючее испарение (на улице, согласно термометру на обкоме, было –7). Таким образом, двухчасовая прогулка по вечернему Смоленску дала много хороших впечатлений. Ехать домой я решил на автобусе в 23.00 от железнодорожного вокзала – получив место в предпоследнем ряду отличного полутораэтажного «Неоплана» за 200 целковых (из Москвы 250 – видимо, тов. Пешкову положено на отмывку от птичьего помета), пошел получше посмотреть железнодорожное хозяйство островного гиганта. Сейчас большинство маршрутов обслуживают 4-вагонные ачки, но издалека видел два рабочих дизеля, которые, наверное, последние дни катаются, – на одном из путей стоит сцеп из 25 вагонов автотрис из Калуги и Фаянсовой...

К тому времени подали раскрашенный 604-й, но я совсем не пожалел, что выбрал автобус, оказавшись дома на полтора часа раньше, чем если бы ехал на поезде. В 4.30 мы были уже у Киевского вокзала (имея только одну 20-минутную остановку), а потом по Садовому – и в 4.50 меня высадили практически у дома: считай, из универа домой иду...

>>

АКЦИЯ «БЕЛЫЕ СТОЛБЫ»

Автор: Митян Крюков

Участники: Митян Крюков, Александр

Галактионов, Сергей Гладышев

Куда: из Москвы по Павелецкому направлению

Дата: 28 августа 2004

Слово «АкцБЯ» пошло из глубины веков. Лет пять назад на просторах интернета ниоткуда появились так называемые «Йорики», болельщики финского хоккейного клуба «Йокерит». Они скрывались под псевдонимами, но их движение «Хоккейные Ультрас Йокерита» навредило ужас на прогрессивные сегменты рунета, и на гостевых шептались, кто же из известных деятелей скрывается на самом деле под никами, например, «Ластоногганы» или «Культия Лапина»...

Движение было хорошо организовано и динамично. В какой-то назначенный час на какой-то гостевой книге синхронно появлялись Йорики и несколько часов последующих вели степенно-просветительскую беседу об истории финского хоккея, величии «Йокерита» и тренерском гении Ханну Капанена. Это и стало называться «АкцБЯ».

Как я уже говорил, поучаствовать в малочисленном и не особо афиширующем себя движении было делом чести для многих журналистов, продвинутых болельщиков и прочей прогрессивной части интернета. С тех времен и пошло, что любая прогрессивная, но бестолковая инициатива стала зваться акцБей.

Так получилось, что в конце августа – начале сентября железнодорожных акцБй было объявлено аж две. Первая состояла в том, чтобы проехать на поезде дальнего следования от станции Ожерелье до станции Белые Столбы, где испокон веков ни один поезд дальнего следования не останавливался. Вторая – чтобы вернуться из Питера на уцененном по какой-то прихоти ОАО «РЖД» в два раза ЭР200.

Время второй еще придет, пока расскажу о первой. В прошлом году КТП все лето караулил один из южных поездов, которому в графике заложили нетехническую остановку по станции Бирюлево-Товарное. Однако за несколько дней до назначения поезда остановку убрали, почитав, видимо, форум. :) Но правильно говорили древние китайцы: сиди у реки, и мимо проплывет труп врага твоего.

Сначала остановку в Раменском ввели регулярному адлерскому поезду, но мы туда не поехали, посчитав Раменское не слишком экстремальной и слишком дорогой инициативой. Зато в августе второму адлерскому поезду, на сей раз вывозному, ввели 35-минутную остановку в Белых Столбах.

Не дожидаясь наступания на старые грабли, мы сразу же взяли билеты, совместив приятное с приятным, – в сторону Ожерелья мы решили выдвигаться на неопробованном до того «попугае» Москва – Новомосковск.

«Попугай» состоял из двух «Машек» и четырех вагонов между, причем вагоны были переделаны из обычных вагонов для ЭР2, а зачем нужны две «Машки», я так и не понял – видимо, в Москве просто «Машку» негде развернуть. «Попугай» совершенно не спешил – раза в полтора его вполне можно было бы ускорить. В Жилево мы наблюдали пропускавшую нас электричку из Воскресенска, причем добрые люди пустили туда аж ЭМ2-008 – эх, где вы, «улыбки» на БК МЖД...

В Ожерелье мы опоздали на 10 минут, да еще и подали нас на самый дальний от вокзала путь (не очень понятно, как оттуда вырывать на Узловую). Так что прогуляться по окрестностям станции не очень вышло – мы перешли длинный мост и сразу разгрузились в искомый адлерский поезд с вагонами от «Атамана Платова». Проводник нашим билетам

в Столбы не удивился, и мы заняли свое место в плацкарте.

Поезд шел весьма медленно, прибыл в Столбы вовремя и встал около высокой пригородной платформы. Не успели мы выйти (а кстати, кроме нас из нашего вагона № 0 – что символично – вышла еще одна семья и уверенно пошла к дачам – вот повезло народу!), как объявили прибытие электрички Михнево – Москва.

Было уже темно, так что мы решили возвращаться, запрыгнули без билета в электричку, и она понеслась! В три раза быстрее, чем ПДС до того. АкцБонеры вышли на разных остановках, чтобы еще через час встретиться на явочной квартире на Каширском шоссе.

>>

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО ИЗ ЯРОСЛАВЛЯ

Автор: Митян Крюков

Участник: Митян Крюков

Куда: из Москвы по Ярославскому направлению

Дата: 25 декабря 2004

Сижу вот в ресторане «Рыцарский пир» в Ярославле, поднимаю бокал (зеленого чая) и пишу это открытое письмо.

И хорошо мне. Ибо я что-то подумал, что эта поездка – последняя моя поездка в 2004 году, и хоть в разделении этапов жизни по годам есть некое упрощение, это все же иногда помогает подвести итоги.

И именно Ярославль для закрытия сезона – идеальное место. Замечательный уютный ресторан, вечно празднующий что-то по выходным город, толпы неагрессивной молодежи на улицах – как раз то, чего часто не хватает нашей с вами стране, по которой мы вынуждены (или не вынуждены) колесить при каждом удобном случае.

В Ярославле хочется купить квартиру, устроить репетиционную базу и гонять сюда всех на репетиции, а потом давать выступления в многочисленных локальных кафешках города. Конечно, до этого еще КАК МИНИМУМ несколько лет, но ведь к этому тоже стоит стремиться, правда же, Валерий Борисович?

Правда, в Ярославле плохо с интернетом, но ведь за несколько лет-то они наверняка его наладят. Пока же поглощаю очередное итальянское блюдо XIV века и пишу по-дедовски: ручкой.

Вы спросите – какого, собственно, рожна я делаю в Ярославле? Уехали все на Монзу, а не прошло и суток, как я пишу уже отсюда. Расскажу вкратце. Добравшись до Вохтоги, мы узнали, что поездов на Монзу не будет как минимум до обеда. Я не стал принимать информацию сильно всерьез, потому что это стандартный ответ дежурной на Вохтоге-2 в любое время суток в любой день года, но мои коллеги ре-

шили поверить, съездить пока в Вологду и вернуться к вечернему пассажирскому. Вологда меня не привлекала, равно как и вечерний пассажирский, и я отправил их в Вологду, собираясь смотаться в Буй, а там посмотреть – возвращаться в Вохтогу, ехать в Шабалино или Георгиевское или же ехать еще куда.

Пока ждал буйского пригородного, из депо на Монзу увистал-таки локомотив, но дежурная сказала, что он на Таежный собирается – станцию в черте поселка. Это опять-таки было сложно проверить – в прошлом году один такой тоже собрался в Таежный, а когда я дошел до Таежного, его там уже не было. Ну да ладно.

Приехав в Буй, я переписал расписание и увидел объявление, что как раз сегодня на стадионе «Спартак» проходит чемпионат области по хоккею. Искренне надеясь, что это бенди, я нашел стадион, но оказалось, что это на самом деле хоккей с шайбой.

В прошлом году в Национальной хоккейной лиге при огромном стечении народа состоялся матч на открытом воздухе, дабы вспомнить, как же резались в шайбу наши деды. Я на тот матч, конечно, не попал, но с лихвой возместил это вчера в Буге.

Рубились четыре команды – волгореченский «Трубник», имеющий колоритнейшую форму сплошного черного цвета с надписью «Газпром» на спине, тоже крутая команда «Смена» из какого-то села и две буйские дружины – одна под названием «Зеленая планета» (ее спонсировала какая-то экологическая организация), другая – «Локомотив» (который спонсировали, естественно, буйские железнодорожники, а играли хоккеисты которого в форме старшего брата – «Локомотива» ярославского). Буйские команды дружно продули фаворитам, а кто в итоге выиграл, я так и не узнал – финальный матч был запланирован уже под вечер.

Вдохновленный этим искренним, в отличие от порядком надоевшего мне профессионального, спортом, я вернулся на вокзал и решил доехать до станции Казариново, чтобы посмотреть, как поживает некая ветка на Гагарино. Скорее всего, я полагал, она не поживает никак, раз я о ней ничего не знаю, но проверить стоило.

Действительно, дежурная по станции сказала, что ветку разобрали (в пределах станции, однако, пути лежали), а в Гагарино ходят автобусы из Буя. Я дошел до села Дор со впечатляющим, но раздолбаным церковным ансамблем и обнаружил, что вопреки указанному на картах дорожники соорудили шоссе на Любим, по которому аж два раза в неделю из Буя шли автобусы.

Я начал стопить в обе стороны. Довольно долго это мне не удавалось, и я уже подумывал доехать до Любима на следующем пригородном. Однако вскоре на Буй остановился колоритный джип с московскими номерами и еще более колоритным водителем.

Водитель подозрительно напоминал Лешу Гусева. Ему надо было закупить для своей фирмы большую партию леса, и с этой целью он уже три дня объезжал окрестные колхозы, захватив с собой любимый кайт.

Объезд колхозов все более пробуждал в водителе разочарование в российской действительности; корни этого он, однако, находил не в народном характере, а во власти, которая убила веру в нормальное будущее.

Понравилось ему только в Никольске – и город красивый, и девушки замечательные. «Только из гостиницы выйдешь, так как на ярмарку попадаешь – как в раю мусульманском, – философски заметил водила (речь, я так понял, шла не о «ночных бабочках»). – Единственное, что плохо, – одеяло одно на двоих, и задницу я себе отморозил изрядно».

Я только улыбался, желая Саше Фетисову добраться до Кемы, а потом до Никольска и посмотреть на него в окружении девушек разных форм и расцветок. Потом я подумал, что надо было посоветовать коллегам не рубиться на скучном ночном пассажирском, а прорубаться из Вологды в Юру* – вот там они свою дозу радости точно бы получили. Но было уже поздно. В Буге у вокзала я заметил отправляющуюся маршрутку до Костромы, куда почему-то и сел. О чем не пожалел – она заехала в поселок Чистые Бору. Поселок очень прикольный – посреди глухого леса много девятиэтажек, свои магазины, инфраструктура и даже автостанция, помимо проходящих маршрутов порождающая один свой. Как Академгородок прямо. В чем секрет? Оказалось, он строился как городок атомщиков, но костромская общественность потребовала на фиг отменить строительство АЭС, что, по-моему, и было сделано. Как там теперь люди живут и что делают (а место замечательное!) – не знаю.

В Сусанино мы не заехали, и я задремал. Кострома встретила меня мерзким мокрым снегом и автовокзалом, где я еще не был. Купил билет на отправляющийся через час автобус до Ярославля, убедился, что второй боговаровский бус отменен, и отправился в центр. Там позвонил с почтамта, вернулся на автовокзал, сел в новый и красивый «Вольво» и увидел феерическую картину, как на соседнем перроне микроавтобус (но не «Газель») вроде бы до Шарьи штурмовало реально человек 60. Зрелище, было, конечно, то еще.

Надо выразить респект работникам костромского автовокзала, которые, в ужасе узрев творящееся, пригнали откуда-то еще одну «Газель» (интересны ощущения водителя, которого срочно обязали ехать

в Шарью) и разместили народ, правда кое-кто таки остался стоять.

Доехав в комфорте до Ярославля, я погулял по центру, наслаждался духом всеобщего единения и отправился в великий ресторан «Рыцарский пир», из которого и пишу.

В общем, год хороший получился. Все живы, главное. Началось много ответственных проектов – дрезина, издание справочника, переезд на нормальный хостинг, попадание в СМИ. Не все, конечно, закончено, но ведь вроде есть у нас 2005 год.

Так что всем спасибо! До встречи в 2005 году на шпалах, трассах, водоемах и воздушных (хотел написать «подушках») потоках нашей родины и не только.

С уважением ко всем,
ваш типа координатор :)

* Чем интересна Юра, можно прочитать в третьей части книги.

РАННИЕ ОТЧЕТЫ

2005

- >> ЧЕРЕЗ ВСЮ ОРЛОВСКУЮ ОБЛАСТЬ:
ОТ ДОЛГОГО ДО ЖЕЛЕЗНОГОРСКА
- >> НА АС1А ИЗ МАЛОГО РАМЕНЬЯ

ЧЕРЕЗ ВСЮ ОРЛОВСКУЮ ОБЛАСТЬ: ОТ ДОЛГОГО ДО ЖЕЛЕЗНОГОРСКА

Автор: Александр Фетисов

Участник: Александр Фетисов

Куда: из Москвы по Курскому направлению

Дата: 23 февраля 2005

Изначально план маршрута был таков: автобусом от Щелковского автовокзала Москвы до г. Ливны, оттуда поездом Верховье – Кшень, и дальше выбираться в сторону Воронежа через Касторную.

Билет на автобус взял за 10 минут до отправления совершенно свободно – все-таки не пятница. Тем не менее автобус шел набитый битком: у ливенских водителей принято брать левых пассажиров прямо на платформе автовокзала, стоит лишь автовокзальному контролеру удалиться на безопасное расстояние.

Все пассажиры ехали либо до Ливен, либо до Чернавы, так что водитель решил никуда не заезжать: Тулу проследовал по объездной, в Щекино и Елец даже не сворачивал. Почти в последний момент мне удалось уговорить его заехать в Ефремов, благодаря чему у нас появилось расписание автовокзала этого города.

Ливны встретили полной темнотой и 15-градусным морозом. Переписав автовокзальное расписание, дошел до вокзала ст. Ливны-1, где обнаружил наглухо закрытый зал ожидания. Но в этот момент на станцию прибывал поезд Долгая – Орел, в котором я и дождался открытия вокзала, где кассирша ошарашила сообщением, что поезд Верховье – Мармыжи/Кшень еще с осени укорочен до Долгой, так как дальше «что-то делают с путями». Надеюсь все-таки уехать из Долгого на юг тем или иным способом, я взял билет до этой станции и погрузился в только что прибывший поезд Верховье – Долгая (2М62у + ЗЦМО).

Линия Ливны – Долгая очень напоминает ветку Оборона – Эртиль: та же черепа-

шья скорость, те же лесостепные пейзажи за окном. Единственное отличие – гораздо более глубоко врезанная овражно-балочная сеть (эртильская ветка проходит по плоской как стол поверхности).

Станция Долгая оказалась буквально забитой платформами со снятой рельсошпальной решеткой. Ни одного нового звена замечено не было. Местные железнодорожники сами не знают, что делают с участком Долгая – Мармыжи: разбирают или ремонтируют. Вообще, странное это время для ремонта – РШР снимать можно в любое время года, а вот качественно обратно уложить можно только тогда, когда балласт не замерзший (иначе подбивать и рихтовать невозможно).

Само Долгое – маленький сонный райцентр. Фактически это большое село, где только окрестности вокзала имеют застройку городского типа. На привокзальной (и одновременно рыночной) площади расположены несколько магазинов, а часть здания одного из них отведена под автостанцию (вывеска гласит «Автопавильон», но на билетах пробивается «АС»). В отличие от Ливен, из которых автобусы ходят в любой более-менее крупный населенный пункт района, Долгое своего АТП не имеет (рейсы Долгое – Орел обслуживаются АТП города Ливны и поселка Колпны). Лишь два раза в неделю (рыночные дни) какие-то коммерсанты ездят в две ближайшие деревни.

Никаких шансов уехать автостопом в нужном направлении не было: Долгое будто вымерло, жизнь теплилась лишь на привокзальной площади. Немного прогуляв по поселку, я вернулся к автостанции, где взял билет на «Газель» Долгое – Орел отправлением в 12.10. Эта «Газель» пришла только что из Ливен (как потом признался водитель, этот рейс из Ливен – засылочный и практически всегда ходит пустым) и стояла около автостанции.

Автодорога Долгое – Ливны проходит по более примечательной местности, чем дорога железная. В одном месте она практически спускается в долину реки, текущей в крутых глинистых берегах. Ближе к Ливнам в склонах балок и берегах рек стали попадаться верхнедевонские доломиты и известняки – этот район относится к Центральному девонскому полю. При виде метровых обрывов желтоватого доломита у меня возникло сильное желание выйти здесь из маршрутки и часок поковыряться в сыпях под ними (снега было немного). Остановило лишь то обстоятельство, что билет взят до Орла, а не до Ливен.

Стоянка в Ливнах была недолгой, я лишь успел найти газетный лоток. На трассе Орел – Тамбов, на которой стоят Ливны, недавно проводились работы, выразившиеся в строительстве нескольких развязок и объездных дорог. Ремонт полотна практически не проводился: состояние асфальта, как и везде в Орловской области, даже на магистрали Москва – Симферополь, весьма удручающее – почти как на дорогах местного значения в южной части Тульской. Кроме Ливен на пути были еще две автостанции – Дросково и Покровское (в Змиевку рейсы Ливны – Орел не заезжают). Оба этих населенных пункта оказались вымершими, как и Долгое, – людей на улице почти не было. Вот что делает в таких местах праздник середины недели!

В Орел приехали в 16.20. По сравнению с сонными местами, из которых я приехал, Орел оказался настоящим муравейником: на входе в автовокзал была прямо-таки московская давка. В процессе фотографирования пригородного расписания ко мне попытался привязаться мент, но одной лишь фразы «Вы что? Да у меня рука отсохнет ЭТО переписывать» хватило, чтобы он кивнул и растворился в толпе. Действительно, пригородных автобусов

в Орле немало. Междугороднее расписание оказалось в другом крыле автовокзала. На нем обнаружилась приписка «Железногорск, 16.30, экспресс».

Глянув на часы, я скорым шагом, расталкивая толпу, побежал на платформу. Экспресс оказался обычной «Газелью» (везло мне на них в этой поездке). Водитель уже воткнул заднюю передачу, но был вовремя остановлен. Однако оказалось, что билет у него купить нельзя, – на платформе строгие контролеры. Надо брать посадочную ведомость (которую в Орле печатают чуть ли не на туалетной бумаге) и идти в перронную кассу. Тетка в кассе ничуть не удивилась, взяла ведомость, пробила мне билет и вернула уже две ведомости – основную и дополнительную. Все это заняло минуты четыре.

На выезде из Орла я заметил совершенно замечательную АЗС. Автозаправку оформили в авиационной тематике: на крыше торчит гребень, видом и раскраской напоминающий киль («хвост») пассажирского самолета, а все столбы-подпорки этой крыши имеют внизу черные бутафорские покрышки-шасси. Зрелище умилительное. Кто будет в Орле – проедьте на троллейбусе или трамвае до выезда в сторону Курска. С левой стороны увидите.

Как уже отмечалось выше, состояние трассы Москва – Симферополь в Орловской области удручающее – немногим лучше (а местами и хуже) второстепенных дорог. Трасса двух-трехполосная, машин много. В общем, это похоже на магистраль Москва – Ростов в районе границы Воронежской и Ростовской областей. Последнюю напоминают и здания автостанций Кромы и Тросна: как и на Дону, это небольшие аккуратные здания 1950–60-х годов, довольно приятные и красивые снаружи, но грязные и темные внутри.

Заехав в Тросну, мы свернули на киевскую дорогу. Покрытие еще ухудшилось – на большей части этой трассы наша «Га-

зель» не разгонялась выше 60 км/ч, и при этом нещадно трясло. Проехав ст. Курбакинская (пос. Магнитный), мы попали в промышленную зону.

Город Железногорск так называется не зря. Около него расположен Михайловский ГОК (Михайловский рудник), разрабатывающий карьером протерозойские железистые кварциты Курской магнитной аномалии. Кроме этого места, КМА разрабатывается еще и в районе Губкина (Стойленский и Лебединский карьеры), а также шахтами под Белгородом. Весь район от Курбакинской до Железногорска покрыт сетью путей промышленного транспорта – тяговыми агрегатами по железным, а БелАЗами и «Комацу» по автомобильным дорогам руда вывозится на обогатительные фабрики, а породы вскрыши и «хвосты» – на отвалы. Этих отвалов скопилось уже порядочно: овал карьера имеет (имел в 1998 году) размеры 2 на 7 километров, а глубину до 350 метров, причем собственно железной руды было не более трети от этого объема.

Рейд в Железногорск принес наиболее приятные впечатления от этой поездки – в этих местах семь лет назад я провел почти неделю, изучая фауну вскрышных пород огромного карьера. Отсюда, например, у меня лежат очень редкие для средней полосы остатки девонских кистеперых рыб – наших прямых предков.

Недавно один мой друг произнес примечательную фразу «Нет, на карьеры не пойдем – меня там сразу породой завалит». Здесь, по дороге в Железногорск, я об этом вспомнил, и очень ярко представилось, что бы с ним стало в этом карьере, – если не спускаться к джеспилитам, породой завалить тут не может, но зато в вязкой серой келловейской глине измажешься весь, с ног до головы. По возвращении с карьера мы обычно соскребали с себя по несколько килограммов этих древних морских осадков.

Все крупные карьеры (и Михайловский – не исключение) обычно имеют так называемый «взрывной день». Здесь это четверг. При проведении особо сильных отпалок перекрывают даже дорогу, проходящую почти в километре от борта карьера (и это при том, что взрывают джеспилиты на глубине не менее 150–200 метров). В 1998 году мы нашли в карьере металлический вагончик-бытовку, буквально раздавленный прилетевшей глыбой железистого кварцита весом в несколько десятков тонн.

Железногорск не изменился – такой же серый, мрачный город из многоэтажных домов, все тот же огромный, пустой, грязный и темный автовокзал. Переписав расписание, несколько минут общался с тетушкой-диспетчером про рабочие автобусы. Когда она услышала, что я собираюсь на вокзал, стала меня отговаривать: «Новый вокзал построили, но не открыли, а в старый даже заходить неприятно». Вспомнив этот бомжатник, я с ней согласился – к вящему удовольствию водителя орловской маршрутки, которая уходила обратно в 19.15.

Обратная дорога прошла незаметно. Все-таки полубессонная прошедшая ночь дала о себе знать. Проснулся уже в Орле, вышел за остановку до автовокзала, быстро пересел в подошедший трамвай. На вокзале удалось взять нижнее место на поезд № 604, в котором я и проспал аж до Калитников.

И последнее – угадайте, что я первым делом сделал в Москве, на Курском вокзале? Купил билет в Шарью.

>>



Слева направо: Евгений Баскаков, Валерий Тихонов и Майкл у автостанции Вохма

НА АС1А ИЗ МАЛОГО РАМЕНЬЯ

Автор: Митян Крюков

Участники: Митян Крюков, Александр Фетисов, Валерий Тихонов, Евгений Баскаков, Майкл, «Корреспондент»

Куда: из Москвы по Ярославскому направлению

Дата: 5–7 марта 2005

Отчет о таких поездках писать сложно – даже с учетом того, что она удалась больше, чем на 100%, поэтику найти довольно непросто – быть там надо было, вот что скажу. Те, кто не был, пропустили многое. Я ехал до Шарьи абаканским поездом, плацкарт которого мне показался весьма приемлемым. Оставшаяся часть путешествивников (Майкл, Валерий Тихонов, Саша Фетисов и Евгений Баскаков) доползла в Шарью заранее поездом Москва – Шарья, а мне пришлось (помимо корпоративной вечеринки) принять участие в футбольном турнире, где наша

команда гордо заняла почетное третье место. Не спрашивайте только, сколько было участников всего.

По идее, если бы абаканский поезд приполз вовремя, я бы успел перепрыгнуть на пригородный автобус до Николо-Шанги и там уже с трассы стопить в сторону Вохмы (был риск не успеть на искомый автобус в 15.00 Вохма – Малое Раменье). Однако поезд опоздал на 10 минут, автобус ушел, и я почему-то не спеша начал гулять по Шарье, хотя спешить-то, казалось бы, полагалось.

Стоит отметить, что это была первая поездка за долгое время, куда я отправился без фотоаппарата и где не переписал ни одного расписания, – довольно новые ощущения, надо сказать. Зашел в краеведческий музей. Там не было ничего особо интересного, кроме работ местного художника Васькова. Дело в том, что художник этот лет до 55 жил обычной жизнью,



Пейзажи райцентра Вохма



после чего решил, что ему предназначено быть художником, и стал рисовать по несколько картин в год и годам к 62 дорос до персональной выставки. Я не очень хорошо разбираюсь в живописи, но несколько картин мне показали весьма мастерски сделанными.

Тетушки в музее отметили, что-де «сегодня все почему-то с рюкзаками»; я сделал круглые удивленные глаза и спросил: «А что, еще кто-то был?» «Ага, еще четыре каких-то хрена с горы с утра заходили», – ответили они. Ну что ж, значит хорошо доехали.

Не спеша (нутром чуял, видать) я дошел до выезда из города и сразу же застопил лесовоз до деревни Уткино и поворота как раз на Заветлужье и Малое Раменье. Понял я это, лишь выйдя из лесовоза, после чего дал себе порядочного пинка за то, что не спросил у водителя:

- а) не туда ли он, собственно, едет;
- б) есть ли там вообще дорога.

Минут через десять, правда, на повороте остановился УАЗ-«буханка», водитель которого сказал, что дороги на Раменье нет, но стоит отметить, что он вряд ли был более в курсе, чем водитель лесовоза.

Еще минут через 10 очень резво прикатила маршрутка Шарья – Боговарово, которая так увлеклась обгоном лесовоза, что чуть не проехала мимо меня, что было бы

доже обидно. Я в ней оказался уже пятым стоячим, но вскоре, однако, человек с переднего сиденья вылез. Я было подумал, что приоритетное право сесть имеют те, кто стоял дольше, но они не стремились перейти на переднее сиденье, так что перешел я. Впрочем, почти все вылезли еще до Пыщуга.

До Пыщуга трафик был еще какой-никакой, а после вообще почти пропал. Так что без дозы везения автостоп тут будет непросто. В Пыщуг приехали на 25 минут раньше предполагаемого отправления, уехали на 12 минут раньше. Многого про Пыщуг не понял, но на вид довольно приятный поселок. В Павино приехали вообще за 38 минут до отправления, а вот уехали по графику – автостанция настояла. По дороге порадовали реки Федрос-1, Федрос-2 и Федрос-3.

Я сообщил водителю, что имею сильное желание попасть к трем в Вохму, после чего он заразился спортивным интересом и гнал как Шумахер, успев в итоге за две минуты до отправления автобуса. Что очень странно, отправление из Вохмы данной «Газели» указано как раз в 15.00, что совершенно нереально, особенно учитывая длинные стоянки в Пыщуге и Павино.

Завалился в пазик до Малораменья, воссоединившись с остальными участниками

ВЫПИСКА

*Расписание движения поездов по станции
Малое-Раменье.*

<i>№ поезда</i>	<i>Состав</i>	<i>Продвижение</i>	<i>Дни движения</i>
3802	Тягачева - Малое-Раменье	8 ⁴⁵ / _{7 30}	Ежедневно
3802	Супративичи - Мал.-Раменье	8 ⁴⁵ / _{7 30}	Вторник, четверг, суббота
3803	М.-Раменье - Тягачева	Отправление в 17:00 по расписанию выпуска расписания № 17-20	Ежедневно
3803	М.-Раменье - Супративичи	17 ³⁰	Вторник, четверг, воскресенье



Слева направо: Валерий Тихонов, Митяй Крюков, Александр Фетисов, Майкл в Малом Раменье



Дрезина АС1А в Малом Раменье

поездки. Трафик на этой дороге, кстати, был даже более ощутим, чем на «магистральной», и, учитывая неплохой в теории стоп на таких дорогах, был шанс успеть к поезду в 17.30, даже если автобус в Вохму опоздает. Какого ляда пазик пускают так рано – большой вопрос.

ПАЗ ехал не по той дороге, которая обозначена на картах как асфальтовая, а по также обозначенному на картах грунтовому спрямлению, в связи с чем заезд в деревню Никола у него сформировался довольно внушительный. Впрочем, там село много пассажиров, ехавших именно на поезд.

Высадились в Малораменье почти за два часа до отправления. Минут через 10 открыли вокзал, минут через 30 мы пошли в магазин, где ничего приемлемого нет. Погуляли по станции, ничего выдающего-

ся не нашли. Оказалось, что поезд из Малораменья до Полдневицы ходит вообще ежедневно два раза в сутки, а вот до Супротивного – только к поезду Кострома – Свеча (и наоборот), что очень напоминает ситуацию на ветке Юра – Тегрозеро.

Для полного сходства с этой веткой вместо ожидаемого маневрового с раздолбаным вагоном совершенно бесшумно приперлась чудесная дыра – АС1А с печкой-буржуйкой прямо посреди салона. Восторгу нашему, конечно, пределов не было – на дорогах ОАО «РЖД» такие дыры были давно уже списаны.

Кабина была у нее только с одной стороны, потому назад ехали задом, причем заводились только «с толкача», в чем участвовали и мы. Поездка – феерическая: АС1А несется как угорелая, проезжая



почти все о. п. А таких много – почти каждые 1–2 километра на некоторых участках стоит какой-либо сарай, что позволяет предполагать, что летом тут очень много дачников/грибников/ягодников. На 46-м километре вместо сарая стоит такая же АС1А.

Постояли полчаса в Полдневице. Там магазин гораздо более приемлемый, чем в Малом Раменье, – рекомендую. Выяснилось, что постоянно рассчитывать на АС1А на этой ветке не стоит, – летом, в случае большого пассажиропотока и если автоматриса не заведется, в рейс выходит традиционный тепловоз с вагоном, что гораздо более скучно. Но ощущений масса – так же проперлись и какие-то жители Костромы, приехавшие в гости к бабушке в деревню Никола.

На подъезде к Супротивному случился клевый казус – я и Саша Фетисов поняли,

что мы подходим к стрелке на главный ход, а прочие этого не заметили. А в этот момент по главному ходу пронесся пригородный Шарья – Свеча, и в темноте создалось впечатление, что он едет прямо на нас. Валера и Майкл тут же отпраздновали труса – их прыжок к двери был как фееричен, так и бесполезен.

Встав на входной стрелке, машинист попытался связаться с дежурным по станции Супротивный, но не смог. В итоге мы пошли на вокзал пешком (около 800 метров), после чего на мотрису сели два мужика с пригородного, несколько самоуверенно заявивших, что кроме них никто ее не ждет. Так что когда дежурный наконец дал добро на заезд на 7-й путь, АС1А уже проехала несколько десятков метров в сторону дома. Дежурный был возмущен. На вокзале к нам подошел некий парень, спросивший, не из Москвы ли мы.



Печка внутри дрезины. Евгений Баскаков, Майкл и кто-то из местных греются

«Кто как», – мрачно ответил я ему, но оказалось, что он читал о нас в интернете и решил присоединиться к поездке КТП. Желание поехать автостопом подвело его и до Раменя он не доехал, но вот до Супротивного добрался. Мы сразу же окрестили его «Корреспондентом» в честь обещанного Сашей Фетисовым, но так и не появившегося некоего корреспондента из Перми, поставляющего Саше расписания по тому региону.

В ожидании суперпоезда Свеча – Кострома Корреспондент, Саша и я как-то проникли к дежурному по станции, который оказался неожиданно клевым мужиком – он разобрался во многих сферах жизни, включая историю и лингвистику, и смело дискутировал с Саней на самые разные темы. Мне показалось странным, что такой

человек просиживает уже 12 лет на станции Супротивный, но каждому свое.

Суперпоезд Свеча – Кострома явился аж в составе трех вагонов – одного общего (он же пригородный до Шарьи), одного плацкартного и одного купейного. Мы закупили ячейку в плацкарте, а вот Саша с Корреспондентом отправились в общак. Что сказать – поезд МЕГАРУЛИТ! Во-первых, он чистый. Во-вторых, кроме нас в вагоне до Шарьи почти никого и не было. В-третьих, единственную проводницу можно было смело отдавать в передачу «Ты – супермодель» – видимо, кроме железной дороги в том районе настолько нет работы, что самые лучшие люди (учитывая еще и дежурного по станции) шли именно на нее. Мы перекусили и завалились спать, попрощавшись с Сашей в Шарье.

Час, отпущенный нам в Костроме, мы провели довольно бездарно и засели в первый вагон экспресса Кострома – Ярославль, где ехали до Нерехты тоже одни. Что сказать:

- а) «попугай» красивый;
- б) но очень медленный, еле ехал, при этом легко вписался в график;
- в) основной поток (ужаснитесь) там между станциями Нерехта и Сахареж. Мы предположили, что в Сахареже находится какая-то большая воинская часть, но «Яндекс» информировал только о мегапансионате, что, впрочем, версию о воинской части до конца не исключает.

Я выполз на Яр-Московском, остальные поехали до конечной – Ярославля-Главного. Сделав несколько дел, я воссоединился с Валерой и Майклом в 13.20 в ресторане «Рыцарский пир», а Женя уехал в Москву воркутинским поездом. Ресторан по-прежнему рулит, хоть и начинает терять позиции – во-первых, цены неуклонно растут, во-вторых, вышколенный официант типичного вида как-то совсем не гармонировал с атмосферой заведения – предыдущие толкиновского вида девушки были гораздо более к месту.

После еды мы задались целью найти музей «Музыка и время», но от площади Богоявления пошли, как дураки, через набережную, сделав крюк километра в два. В этом оказался свой плюс – мы попали как раз к началу экскурсии (вел не сам хозяин музея Джон Мостославский, а какая-то девушка, впрочем, довольно сообразительная). В этом оказался и свой минус – сразу после окончания экскурсии пришлось бегом бежать на автобус, а хотелось еще самим побродить по музею. Но ничего, будем живы – вернемся.

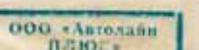
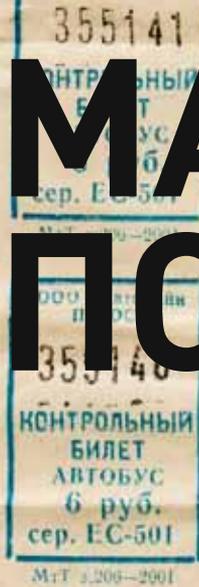
Автобус в 17.30 оказался непривычно пуст для московских экспрессов. Цена нынче – 180 рублей. Едет тоже особо не спеша, зато нигде кроме Переславля не киснет. Вот так и вернулись часам к 22.

МАССОВЫЕ ПОЕЗДКИ

Отдельной важной составляющей истории Клуба транспортных путешественников стали массовые поездки. В первые годы существования сообщества почти все поездки были, по сути, массовыми. Однако потом объективные обстоятельства – работа, семьи, возросшая платежеспособность участников – привели к тому, что большое количество активных членов КТП собиралось в одном месте редко. Возможно, решением было бы привлечение «свежей крови», но мы никогда специально не работали над вербовкой молодежи в свои ряды.

Поэтому мы старались и стараемся периодически проводить разного рода слеты. Иногда мы договариваемся о них заранее, а иногда обычный вроде выезд оказывается настолько интересным, что собирает много людей. Отдельным типом являются арендные поездки, в которых именно участие определенного количества людей позволяет сделать возможной аренду транспортного средства.

В большинстве случаев мы не препятствовали участию в наших поездках тех людей, которые о них просто где-то узнают, поэтому количество участников доходило до семидесяти. Апогеем в этом плане стала поездка на ногинском трамвае, когда мы делали остановки по ходу его следования и приглашали местных жителей покататься.



НОЯБРЬСКИЕ СЛЕТЫ

Главным событием года является ноябрьский слет, проводящийся где-то в районе моего дня рождения, 13 ноября.

Такая традиция возникла не из-за моего тщеславия, а как-то сама собой. Ноябрь обычно скучен, и суета вокруг организации вместе с последующей поездкой позволяют порядком развеселить себя в это время.

Первая ноябрьская поездка состоялась в 2001 году – в Рязановку, и отчет о ней вы можете найти в первом разделе книги. Но в ней не было никакой концептуальной идеи – поехали и поехали. Пожалуй, впервые план собраться вместе возник в следующем, 2002 году – и создателем его можно считать сестру Игоря Лапшова Марину, которая подговорила большую компанию отправиться на водопад Гремячий под Сергиевым Посадам. До водопада мы так и не дошли, зато на следующий день хорошо отметили день рождения в офисе Сергея Кройтора, а потом придумывать что-то каждый год стало чем-то само собой разумеющимся.

Расцвет традиции пришелся на 2006–2009 годы, когда к нашим способностям найти что-нибудь интересное прибавилась возможность арендовать что-нибудь интересное. Однако затем финансовый кризис и политика РЖД привели к разборке многих интересных для нас линий, а на части тех, где осталось движение, ужесточились требования безопасности.

В результате поездки в 2011-м и 2012-м давались нам довольно тяжело, но в итоге все получилось отлично. В сентябре 2013-го, когда я пишу эти строки, мы как раз обсуждаем варианты ноябрьского слета в этом году.

РЯЗАНОВКА-2001

Куда: с Казанского вокзала Москвы
по Казанскому направлению

Дата: 14 ноября 2001

О данной поездке вы можете прочитать в первом разделе книги. Скажу лишь, что она совершенно не воспринималась как начало традиции. Какое-то ясное ощущение, что в ноябре надо собираться, появилось у нас только со следующего года.

>>



ВОДОПАД-2002 И ПОСЛЕДУЮЩИЙ БАНКЕТ

Куда: из Москвы по Ярославскому направлению

Дата: 16 ноября 2002

Идея пойти на водопад Гремячий под Сергиевым Посадом и отметить там день рождения координатора пришла в голову Марине «Странице», и человек десять ее поддержали. К сожалению, водопада мы так и не достигли – ноябрь в том году был снежный, и после трехчасовой ночной прогулки было принято решение повернуть назад в Сергиев Посад.

В качестве компенсации за локальную неудачу участники КТП в расширенном составе собрались на праздничный ужин в офисе Сергея Кройтора, и именно тогда возникла идея сделать ноябрьские поездки регулярными.

>>

ДУДОРОВО-2003

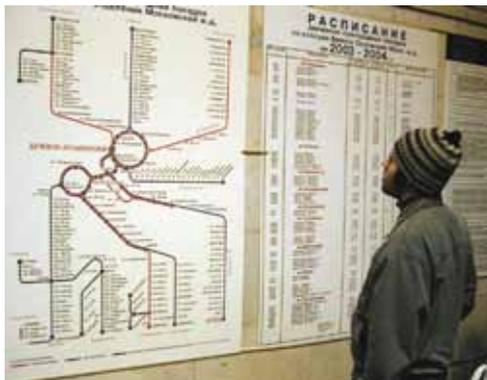
Куда: из Москвы по Киевскому направлению

Дата: 15 ноября 2003

Первая действительно качественная массовая ноябрьская поездка состоялась в 2003 году. КТП в количестве человек примерно двенадцати отправился из Москвы ночным поездом в Брянск, чтобы погулять по утреннему городу и обкатать глухую тепловозную ветку Брянск – Дудорово.

Это был обычный рейсовый поезд, и мы тогда не знали, что решение поехать на данный участок было принято очень вовремя: буквально через несколько лет пассажирское движение сократят до Еленска, а потом ветку и вовсе разберут. Не повезло Евгению Стерлину (с которым вы еще познакомитесь) – он опоздал к закрытию ветки буквально на несколько дней.

Пейзаж в окнах транспортные путешественники наблюдали довольно обычный – то леса, то болота, однако были в той поездке и запоминающиеся моменты. Во-первых, нас никто не гонял от задней двери последнего вагона. Она часто была открыта, и мы фотографировали уходящие вдаль рельсы. Во-вторых, периодически встречались знаки «Осторожно, радиация!» Это иллюстрировало не всем известный факт того, что чернобыльское загрязнение распространялось кусками и не всегда, на первый взгляд, логично. Вроде далеко от места взрыва, но и сюда ветер донес радиоактивные частицы. В-третьих, уже тогда ветка Брянск – Дудорово (на вокзале было написано «Дудорево») была одной из последних на сети РЖД, где оставались семафоры. Ну и в-четвертых, на остановочном пункте 52 км (он же Буки) выходящих встречал рейсовый трактор – удивительное порождение российской технической мысли. Пассажиры загрузились в кузов



Поездка в Дудорово. Слева направо – Сергей, Александр Фетисов, Аслан Тавитов, Олег Скрыбин, Митян Крюков, Всеволод С. Пutnik, Валерий Тихонов, Игорь Лапшов, Алексей Янин, Алим Аджиев, Евгений Баскаков





и поехали в деревню. С тех пор мне все хочется написать научный труд о рейсовых тракторах.

В Дудорово никакой транспорт нас не встретил, и мы пошли пешком в сторону райцентра Ульяново, куда нас группами подвезли попутные машины.

В Ульяново тоже пришлось заниматься автостопом в сторону Козельска и Калуги. В итоге мы на пару с ныне известным финансистом Асланом Тавитовым задержались чуть ли не дольше всех и в итоге эвакуировались на попутном узике. Кстати, это был тот период, когда Аслан активно участвовал в выездах и придумывал много интересного – стоит вспомнить и участие в акции с Луишем Фигу в Челновой, и следующую ноябрьскую поездку – в поселок Лев Толстой.

>>



ЛЕВ ТОЛСТОЙ-2004

Куда: из Москвы по Павелецкому направлению

Дата: 20–22 ноября 2004

В 2004 году мы объехали две малодеятельные линии в Липецкой и Тульской областях: Елец – Лев Толстой и Лев Толстой – Куликово Поле. Стартовали мы из Москвы поездом Москва – Елец с прицепными вагонами до Льва Толстого, но ехали, что любопытно, до разных станций – кто-то взял билеты до Ельца, кто-то – до станции Лутошкино, а Саша Фетисов поехал до Лебедяни.

Впрочем, Елец был так рано утром, что, несмотря на стоянку в два с половиной часа, единственным, кто дисциплинированно осмотрел город, стал Аслан, который проехался на автобусе туда и обратно и приобрел некие впечатления.

В итоге все встретились в пригородном поезде Елец – Лев Толстой, который состоял из тепловоза, одного вагона с народом и одного вагона пустого. Главной достопримечательностью пути стал очень красивый вокзал станции Рождество, и как-то сразу пожалелось, что никто не взял билет Москва – Рождество.

В Лебедяни сели Евгений Черюк, Александр Фетисов и Евгений Баскаков, причем Женя Баскаков своими действиями показал, что уже тогда мы знали все самые хитрые правила проезда: он оформил в Лебедяни так называемую «остановку в пути», сошел со своего поезда и ехал в нашем пригородном бесплатно на совершенно легальных основаниях.

Вскоре мы прибыли в поселок Лев Толстой – это та самая бывшая станция Астапово, где 7 (20 по новому стилю) ноября 1910 года и умер великий писатель. Там мы погуляли по этому славному поселку, посетили краеведческий музей и картинную галерею. Галерея там, честно говоря, забавная очень. Будете там – поищите подпись Фывы в благодарственной книге, дата – ноябрь 2004 года.

Потом мы загрузились в поезд из одного вагона, который, судя по табличке, был самым культуросодержащим вагоном в России: «Лев Толстой – Куликово Поле». Звучит гордо.

Поначалу в вагоне не было вообще почти никого кроме нас, однако добродушная тетка-проводница сказала, что в Данкове нас сметут и прижмут к стенкам. Почти так все и оказалось, хотя, по словам проводницы, народу было еще немного. Уже при подъезде к Куликову Полю была торжественно осушена бутылка ликера от Саши Ермолина, распитие которой осложнялось отсутствием тары.

На станции Куликово Поле (райцентр Волово Тульской области) мы разделились. Некоторые из КТПшников пошли в центр Куркино, остальные решили возвращаться на том же пригородном.

В Куркино выяснилось, что у нас могут быть проблемы с возвращением в Москву к вечеру, так как автобусов никуда не ожидалось. Любопытно, что мы с Асланом и девушкой Ольгой чуть не усугубили эти проблемы до стадии «с возвращением в Москву к утру». Дело было так: мы начали стопить



КТП обедает в столовой поселка Лев Толстой.
На переднем плане – Майкл

машины, вскоре остановился джип с какой-то крутой теткой типа главы местной администрации и ее водителем и довез нас до памятника непосредственно на Куликовом поле, а потом еще и провез чуть дальше до местного кафе с юртами. В кафе мы поели и пошли обратно на развилку стопить дальше. Тухло и безрезультатно.

Через какое-то время вернулись в кафе. Попили чаю. Опять пошли стопить. Опять тухло и безрезультатно. Опять вернулись в кафе. На этой дороге ожидался некий липецкий автобус на Москву в районе 23, но кафе закрывалось в 21. Можно и замерзнуть. В 21 шел автобус на Москву из Данкова, но по этой ли дороге – никто не знал. В 22 шел автобус из Куркино, но для его отлова требовалось вернуться на ту же



Выйдя из машины на искомой остановке в 21.45, мы облегченно вздохнули. Точнее, Ольге еще предстояло узнать, что она сегодня беременна, но ее это не очень огорчило. В 22.15 приполз побитый жизнью «Икарус», на котором мы и добрались к утру до Москвы.

Группа, возвращавшаяся назад через Липецкую область, в большинстве своем никуда не спешила, и ребята возвращались разными маршрутами в течение воскресенья. В Ельце им подарили на вокзале шоу: трактор, совершая маневры по платформе рядом с левтолстовскими вагонами, заехал передним колесом между платформой и одним из вагонов. Долго же этот трактор не могли вытащить оттуда собравшиеся работники станции, сотрудники милиции и еще один трактор!

развилку, с которой мы уехали еще три часа назад. В 20.20, отчаявшись застопить что-то в темноте, мы совершили отчаянный шаг и отправились проходить эти 12 километров пешком.

Вскоре стало ясно, что мы, скорее всего, не дойдем вовремя. Однако в критический момент было принято спорное (мы вряд ли бы сделали так сейчас), но эффективное решение. Завидев встречную машину, я стал рисовать в воздухе соловым телефоном круг – знак экстренной остановки. Мужик остановился. Я подбежал к нему и сказал: «Мужик, помоги, у нас девушка беременная, а мы на автобус не успеваем, плохо же!» Некоторая сумма денег окончательно заставила водителя проявить гуманизм и не ругаться.

>>

ОЗЕРЫ-2005

Куда: из Москвы по Павелецкому направлению,
назад по Казанскому

Дата: 19 ноября 2005

Это была поездка, необычная тем, что мы проехали по участку, на котором большинство транспортных путешественников уже и так побывали, да и вообще дело происходило неподалеку от Москвы. Однако впервые количество участников превысило 20 человек, причем ездили практически все лучшие люди КТП, а также давние друзья клуба: в частности, основатель сайта mostrans.newmail.ru Павел Яблоков и известный исследователь железных дорог Сергей Болашенко. Именно с тех пор количество участников ноябрьских поездок стало резко расти.

Сначала мы приехали из Москвы в Ступино на электричке, потом еле влезли (в таком-то количестве) в автобус Ступино – Озеры. В Озерах нашей целью был пригородный поезд Озеры – Голутвин (город Коломна). Тепловоз с вагонами на днях планировалось заменить на редкий для того времени рельсовый автобус РА1, и вот теперь уже сложно вспомнить: то ли мы ехали в надежде его обкатать, то ли, наоборот, хотели успеть проехать на «старорежимном» пригородном.

Эта поездка запомнилась прежде всего хорошим и конструктивным общением, поэтому отчета о достопримечательностях не будет. В Коломне мы немного погуляли по городу и поехали по домам.

>>



Добрая домашняя поездка в Озеры. Всеволод впервые взял с собой сына Ивана



Поездка в Радовицкий запомнилась невиданным для ноября количеством снега. Уезжали же некоторые участники КТП в кузовах УАЗа (справа сверху)



РАДОВИЦКИЙ И ТУМА-2006

Куда: из Москвы по Казанскому направлению (точнее, в основном по Егорьевскому шоссе)

Дата: 18 ноября (Радовицкий) и 3 декабря (Тума) 2006

Декабрь 2006 года стал одним из пиков развития КТП: в течение месяца нам удалось две крупные арендные поездки. Сначала состоялся традиционный ноябрьский слет – на этот раз на узкоколейке в поселке Радовицкий. А вскоре выяснилось, что руководство узкоколейки Тумская – Голованова Дача (последней ветки некогда знаменитой Мещерской магистрали в Рязанской области) готово нас принять уже в декабре.

Как это ни странно, обе поездки собрали заметно больше 20 участников.

Если говорить о Радовицком, то маршрут до конца нам пройти не удалось, но ни-

кто особенно не пожалел об этом. В Радовицкий (поселок в Шатурском районе на краю Московской области) мы приехали разными путями: кто-то хорошо знакомым многим пригородным поездом Кривандино – Рязановка, кто-то – на прямом автобусе из Москвы, кто-то на своей машине.

Погуляли по поселку, пришли в депо, а тепловозов-то и не видно. Оказывается, оба тепловоза где-то на линии, был сход с рельсов. К счастью, нам повезло, и вскоре они вернулись.

Бодро доехали до Октябрьского, где и был сход. Рельсы погнуты, поезд дальше не пойдет. Сфотографировались, а затем часть группы под предводительством Саши Фетисова ушла по сугробам в Рязановку. Начало зимы в том году было очень снежное, мы реально беспокоились, что они не дойдут.



Оставшиеся не рискнули штурмовать сугробы и поехали обратно. По прибытии Алим Аджиев подбросил несколько человек до Середниково в открытом кузове своего уазика. Ехать было весело, только очень уж холодно. Как у нас водится, шоу на этом не закончилось: в пригородном поезде до Кривандино не было света, и ехали практически в полной темноте по зимнему лесу. Группа, ушедшая пешком в Рязановский, благополучно достигла места назначения, где частично разделилась. Основная часть убыла автобусом в 16.20 на Егорьевск и оттуда в 17.45 на Москву.

3 декабря мы отправились в Тумскую. Впервые за историю КТП в поездке участвовало много дружественных игроков в спортивное «Что? Где? Когда?» – в тот момент многие КТПшники активно участвовали в играх, и произошло некоторое взаимопроникновение интересов.

Поездка запомнилась удивительно светлой атмосферой – общением между собой, с бабушками в поселке Голованова Дача, с машинистами; видами убегающих зимних рельсов... Пожалуй, это был один из лучших моментов существования клуба. Увы, к моменту написания данной книги все эти ветки уже несколько лет как разобраны.

>>

РЯЗАНОВКА-2007

Куда: из Москвы по Казанскому направлению
(точнее, в основном по Егорьевскому шоссе)

Дата: 18 ноября 2007

В Рязановке уже было не менее 40 человек: как старые знакомые со многих прошлых поездок, так и совсем новые люди. Тогда к нам приехали несколько иногородних друзей КТП: в частности, знаменитый путешественник из Ульяновска Александр Балашов и мастер башенных часов из Нижнего Новгорода Михаил Музычук – с ними вы встретитесь в третьем разделе этой книги. Ширилось и представительство игроков в «Что? Где? Когда?» – собственно, дружить мы продолжаем до сих пор.

В Рязановку мы ездили, напомним, в ноябре 2001 года, но тогда на узкоколейке проехать не получилось, поэтому хотелось исправить эту ошибку. Тем более что и этой узкоколейной системе жить оставалось недолго: кризис 2008 года и политика властей сделали торфодобычу нерентабельной.

Все получилось – мы проехали по узкоколейке большую часть системы. Еще одним дополнительным аттракционом было катание на нашей дрезине-«пионерке» (о судьбе этой идеи читайте в четвертом разделе книги). Увы, дрезина на скользких рельсах заводилась с трудом, и нам удалось покатать только человек 15. Впрочем, никто, говорят, не расстроился.

>>

В Рязановке впервые провели испытание дрезины при массовой аудитории. Впрочем, чаще ее приходилось толкать руками





Еще один снежный выезд – Рязановка. Не обошлось без игры в снежки, а спустя год дошли и до снежного сума





БОЛОНЬ-2008

Куда: из Москвы по Казанскому направлению
(точнее, в основном по Егорьевскому шоссе)

Дата: 15 ноября 2008

Эта поездка легендарна там, что участвовало в ней, по разным оценкам, 64–67 человек. Нам представляется, что рекорд до сих пор не побит, хотя поездки в Ногинск и Гродно не так уж сильно отстали. Это потребовало огромных усилий по организации, и очень помогли Саша Малахов, Андрей Оболенский и Юрий Аралов, который организовал аренду автобуса Шатура – Болонь: иначе добраться до узкоколейки такой толпой в срок было бы невозможно.

От Шатуры мы доехали до поселка Болонь Рязанской области, где арендовали не один, а даже два поезда: одним был обычный тепловоз с вагоном, а вторым забавная мотриса, напоминающая грузовик на рельсах.

Также поездка знаменита тем, что на ней было сделано огромное количество отличных фотографий. По справедливости, надо было сделать отдельную книгу, но с этой бы справиться...

Надо добавить, что узкоколейка в Болони – единственная в Мещере, которая смогла пережить экономический кризис и существует к моменту написания этой книги (конец 2013 года).

>>





Болонь – самый многочисленный выезд по сей день, общий вес сделанных фотографий достигает нескольких десятков гигабайт



ГУСЬ-ХРУСТАЛЬНЫЙ-2009

Куда: из Москвы по Казанскому направлению

Дата: 28 ноября 2009

Увы, экономический кризис 2008 года и усиление страха перед террористами резко усложнили нам последующие слеты. Когда в Рязановке и Болони начало казаться, что нам уже море по колено, вдруг выяснилось, что жизнь может быть более суровой, чем видится на первый взгляд.

В результате нескольких недель сложных переговоров мы решили объединить усилия с сайтом «Poezdnaprokat», создатели которого, в том числе на основе наших поездок, попытались сделать аренду поездов окупающим себя видом туризма.

Узкоколейку в Гусевском районе Владимирской области они хорошо знали, договориться получилось быстро; основная сложность возникла, когда ребята удивились, что им на голову свалились человек 40 опытных людей, а не привычные жаждущие экзотики туристы. К счастью, общий язык быстро удалось найти. Спасибо команде «Poezdnaprokat» за помощь в организации!

Участвовали около 60 человек. Стартовали на поезде с двумя вагонами из поселка Торфопродукт (Владимирская область) и проехали до поселка Мезиновский. По дороге была очень колоритная стоянка на площадке, где зимует гигантская и необычная торфоуборочная техника, а желающие смогли немного поуправлять тепловозом.

По окончании поездки нам устроили интересную экскурсию в депо, после чего участники рассредоточились в соответствии с вариантами их возвращения в Москву.

>>

ВАСИЛЬЕВСКИЙ МОХ-2010

Куда: из Москвы по Ленинградскому направлению

Дата: 5 декабря 2010

В 2010 году мы сменили направление и поехали на узкоколейку в Васильевский Мох (Тверская область). Большинство участников поездки выбрали электричку до Твери, а оттуда добрались на пригородном автобусе.

Кто-то поехал на машинах и на скользкой дороге встал в пробку. Пока ждали опоздавших, старт покатушек был задержан минимум на час.

Участвовало около 25 человек (центральной поездкой того года стало все-таки празднование десятилетия КТП в Гродно, туда выбрались почти все).

Запомнилась эта поездка в первую очередь двумя событиями. Во-первых, откуда-то (то ли Сергей Болашенко привез, то ли Саша Малянов, то ли на месте были) появились книги про узкоколейку, и мы впервые ехали «по книгам», сверяясь с тем, что написано.

Во-вторых, на обратном пути тепловоз заскрипел и сломался. День тогда, надо сказать, был холодный, поэтому посмеялись мы, раздумывая о наших перспективах, вдоволь. К счастью, вскоре из депо нас приехал спасать второй тепловоз. И благополучно спас.

На обратном пути, несмотря на холод и кромешную темноту, многие участники поездки еще ухитрились обкатать и малодейственную ширококолейную ветку Васильевский Мох – Тверь.

>>



Выезд в Васильевский Мох больше всего запомнился сломавшимся тепловозом, но и кроме этого было много веселого. С местным котом – Михаил Морозов





Поселок Каринторф – место с удивительной архитектурой. Если бы не идея выезда на узкоколейку, мы так об этом и не узнали бы



КИРОВО-ЧЕПЕЦК-2011 (С ПРОДОЛЖЕНИЕМ)

Куда: из Москвы по Горьковскому направлению
в Киров, далее в Кирово-Чепецк

Дата: 25–27 ноября 2011 и 21–22 апреля 2012

В 2011 году нам решительно надоело заниматься тяжелыми переговорами про аренду, и мы решили поехать на удаленную от Москвы узкоколейку, более того – прокатиться на обычном рейсовом поезде. Была выбрана дорога Кирово-Чепецк – Каринторф, известная также как «Чепецкий трамвай» (настолько часто там в лучшие годы ходил поезд).

Однако КТПшники не побоялись потратить все выходные на слет, и участвовало более 20 человек. Думаю, серьезной мотивацией было то, что ветку обещали разобрать к концу года и заменить автобусом. Это тревожное заявление заставило оторвать себя от дивана даже тех, кто поначалу не собирался ехать.

Все прошло гладко – сначала все погуляли по Кирову, потом по Кирово-Чепецку (час езды от Кирова на автобусе), а затем проехали на рейсовом поезде до поселка Каринторф. Поселок нас поразил – его строили пленные немцы, и его архитек-

тура очень необычна для России. Увы, вряд ли об этом много кто узнает – поехать в Каринторф не так-то просто.

В пути мы ухитрились подружиться с представителями железной дороги, и это вылилось спустя полгода в поездку по всей ее протяженности, включая те участки, где нет пассажирского сообщения. Увы, как-то так сложилось, что множество участников КТП хотели присоединиться к тому путешествию, но по разным причинам не смогли, поездка была на грани срыва, но руководство предприятия не стало задирать цены на аренду, за что ему большое спасибо.

Приятно, что апрельская поездка означала возвращение еще одной традиции – собираться на день рождения и второго отца-основателя КТП, Всеволода.

Увы, не обошлось и без грустных нот. Участок с пассажирским движением пока удалось отстоять, а вот остальные ветки дороги разбирали. На обратном пути машинист расплакался и говорил, что даже не верит, что едет по всей дороге в последний раз.

>>



НОГИНСК-2012

Куда: из Москвы по Горьковскому направлению

Дата: 17 ноября 2012

В 2012 году хотелось вернуться к более массовому формату, и цель стала ясна довольно быстро: легендарную трамвайную линию в подмосковном Ногинске грозились закрыть и разобрать. Прадед координатора КТП Василий Савоскин был первым водителем трамвая в Ногинске, и мы не хотели, чтобы линию закрывали, но в любом случае надо было успеть по ней проехать.

Организацией занималась из Лондона Марина Тен, за что ей большое спасибо, а владельцы трамвайной линии в итоге вообще передумали брать с нас деньги, что было, конечно, очень трогательно.

В Ногинске нас собралось более 50. Мы сначала посмотрели депо, ретро-фотографии трамвая и людей, которые на нем работали, а потом проехали практически всю линию. Лишь состояние пути в Доможирово не позволило трамваю туда заехать.

Главным итогом поездки стало чувство единения. Сначала, увидев, что кто-то припарковал автомобиль прямо на путях, мы вышли из трамвая, взяли машину на ручки и вынесли метров на пять в сторону. Потом на всех остановках стали садиться местные жители, радующиеся трамваю, и к концу поездки стало уже непонятно, кто свои, а кто местные. Впрочем, это как раз было не столь важно.

Судьба ногинского трамвая не решена до сих пор. Новый губернатор Московской области дал указание линию сохранить, однако всем очевидно, что расходы на ее содержание и ремонт подвижного состава будут очень велики. Мы всей душой надеемся на сохранение трамвая в Ногинске.



Количество катавшихся на спецрейсе КТП трамвая в Ногинске было достаточным, чтобы отнестись к путям хоть грузовик



НОВОГОДНИЕ ПОЕЗДКИ

На заре существования КТП мы часто были полны энтузиазма относительно идеи «встретиться и поехать хоть куда-нибудь», поэтому предпринимались и относительно массовые вылазки на новогодние праздники. Однако сильной традиция не стала – все-таки многие предпочитают встречать Новый год дома.

В принципе, и сейчас никто не мешает выбраться куда-то на каникулах старой доброй компанией, иногда участники КТП объединяются для этого, но больших групп уже нет.

Чтобы вспомнить, как это было, – один из давних отчетов.

НОВОГОДНИЙ ПОЕЗД НА УСТЮГ

Автор: Всеволод С. Путник

Участники: Всеволод С. Путник, Марина Егорова, Максим Островский с подругой Светой, Александр Ермолин, Игорь Лапшов, Марина «Странница», Павел Мингалев (он же Фыва Цукен), Сергей Кройтор с сестрой Ирой, Николай Абросимов

Дата: 31 декабря 2003 – 5 января 2004

Начиная с 2003 года МПС РФ (а позднее – ОАО «РЖД») ввело сезонную таблицу цен, в зависимости от которой в разные периоды года билеты на одни и те же поезда и расстояния стоят по-разному. Наиболее дорогими они являются в летнее время, особенно в августе. А самым дешевым оказывается путешествие, которое будет начато 31 декабря.

Таким образом, железные дороги решили несколько разбить пассажиропотоки: если вам надо ехать в «сезон» (летом или перед праздниками, когда надо многим) – будьте добры заплатить больше, зато если поездка начинается в не самое пиковое время, то железная дорога попросит с вас, соответственно, меньше. На соседние дни может быть разница в 10–25%. 31 декабря является уникальным днем – сидячие и плацкартные места стоят почти вдвое дешевле, чем по среднегодовому тарифу, а СВ и купе – втрое.

Чем ближе вырисовывалась дата 31.12.2003, тем чаще некоторые люди из Клуба транспортных путешественников (КТП) задумывались, куда бы поехать и отметить Новый год в поезде, дабы не упускать такую возможность. К моему удивлению, моя супруга Марина легко согласилась на предложение поехать 31 декабря поездом. Правда, все мои варианты (Волгоград, Санкт-Петербург, Воркута, Адлер...) были отклонены. А был предложен давно рассматривавшийся супругой вариант поездки в Великий Устюг (ударение на «У»), где, как известно, с недавних пор официально прописан самый главный российский Дед Мороз. Логика здесь простая и понятная: если уж куда и ехать на Новый год, то только на родину Деда Мороза.

Изначально поездка планировалась как семейная, но позднее к нам решила присоединиться значительная (и наиболее активная) часть КТП, и мы об этом потом ничуть не пожалели, так как встреча Нового года прошла у нас очень необычно и весело. Я заранее купил два билета в 5-й купейный вагон поезда № 176 Москва – Воркута до станции Ядриха (ударение на «Я»), потому что нам нужно было не простое купе, а особенное (потом этих билетов могло уже не быть), но об этом чуть ниже.

Вообще-то из Москвы до Устюга есть прямой беспересадочный плацкартный вагон, перецепляемый в этой самой Ядрихе от воркутинского поезда к пригородному Котлас – Великий Устюг, но он уходит только по четным дням и 31-го числа отсутствовал. С другой стороны, никому не запрещается самому выйти в Ядрихе и подождать 20 минут пригородного. Купил я не просто купейные места, а специфические – с номерами 37 и 38. Как известно, в стандартном купейном вагоне пассажирам отведены 36 мест (9 купе по 4 места), но в ряде поездов, идущих более 1,5–2 суток, есть вагоны, где первое купе (места 1–4) отдано проводникам, там они хранят белье и прочие принадлежности, зато пассажирам достается служебное купе проводников. Там всего 2 места (низ и верх), а само купе сужено. Вот эти места и имеют номера 37 и 38. При этом цена их равна обычным местам, зато едут только 2 человека (получается почти СВ). Хочу поблагодарить Александра Галактионова – он мне помог найти эти места в поезде, а кроме того, помогал мне СМС-информацией по наличию мест в обратном пути.

Ближе к дате выяснилось, что в этом же поезде, но в плацкартном и общем вагонах собираются встретить Новый год члены Академии вольных путешественников (АВП) под предводительством неуязвимого Антона Кротова. Также и на Форуме транспортных путешественников (ФТП) появились мысли поехать в северную сторону. Ну а когда люди из КТП узнали, что мы едем с женой в Устюг, сформировалась некоторая команда вместе с нами, причем интерес проявили не только москвичи, но и жители замечательного города на Неве (билеты все КТПшники брали в наш 5-й вагон). Ну что ж, вместе будет веселее встречать праздник!

И вот наступило 31 декабря. Поезд отправлялся в 13.26. К счастью, идти на ра-

боту с утра не пришлось, что позволило выспаться. В 12.50 мы были на Ярославском вокзале. Прошли по перрону мимо 10-го вагона, у которого были встречены разноцветно одетые автостопщики. У нашего вагона были обнаружены Митян Крюков, изъявивший желание проводить нас в новогоднюю поездку, и Сергей Болашенко, известный путешественник-одиночка, любитель разного рода промышленных и узкоколейных железных дорог. Сергей буквально на днях получил из печати 100 экземпляров своей первой книги об узкоколейках и приехал к нам специально, таким образом проведя ее презентацию. Надеюсь, что Сергей остался доволен, так как около десятка книг уникального издания были нами раскуплены.

На момент моего прихода к вагону основная масса едущих уже сидела внутри, расположившись на своих местах. Поэтому изначально задуманная мною общая фотография на перроне не удалась. Ну да ладно – впереди тысяча километров совместного пути. Мы пожелали всем провожающим счастья и удачи в новом году, и в 13.26 наш поезд точно по графику отправился. Вагон (впрочем, как и весь состав) был заполнен на 100 процентов, что меня удивило. Часть людей выходила в Ярославле, Вологде и на других станциях поменьше, то есть до наступления 0 часов, но основная масса пассажиров нашего поезда встретила праздник именно в пути. Так кто же поддержал поездку в Устюг? Это питерцы Максим Островский с подругой Светой и Александр Ермолин (он же Provodnik), а также москвичи: «конаковская мафия» в лице Игоря Лапшова и его сестры Марины (она же Страница), Павел Мингалев (он же Фыва Цукен), Сергей Кройтор с сестрой Ирой, я с женой Мариной (она же ilapse) и неожиданно в самый последний момент примкнувший Николай Абросимов. Николай оконча-

тельно решил ехать только утром 31 декабря, билетов в наш вагон уже не было, и он взял билет в 8-й купейный, причем это был один из последних билетов на наш поезд вообще.

За окном была не особо новогодняя погода: от -1 до +1 с небольшими осадками в виде дождика. Наш вагон был произведен примерно 5 лет назад на тверском заводе и выглядел достаточно чистым. Состав не спеша ехал до Мытищ: почти всюду шли спешные работы по подготовке к пуску скоростных поездов «Спутник» (обещанное открытие в декабре 2003 года так и не состоялось). После Мытищ скорость прибавилась. Мы успели перезнакомиться. Для встречи Нового года было определено 9-е купе (там ехали Максим, Света, Александр и Фыва), так как Максим и Света привезли максимально возможное количество еды и питья (потом эти запасы путешествовали с ними вплоть до Москвы), а также небольшую елочку.

Потом в вагон пожаловал Антон Кротов с несколькими АВПшниками, с радостью обнаружив нас в поезде (они проходили весь поезд из конца в конец и искали знакомых). Антон записал нас в свой блокнотик как 11 человек, едущих до Ядрихи (Устюга), и сообщил, что их едет 18 человек до Ухты. Досидев до Александрова, часть народа отправилась спать, остальные сидели в «тусовочном» (9-м) купе и под расписание пятилитрового бочонка пива болтали и смотрели фотографии.

Я проснулся перед самым Даниловом. Там длительная стоянка (смена электровазов): Игорь и Паша пошли на вокзал затащить пирожками и пивом и смотреть расписания электричек, мы же с Александром и Страницей смотрели прицепку ВЛ80С и фотографировались на фоне нашего поезда. Кстати, погода улучшилась – шел небольшой снежок (а еще в Ярославле был дождик). После отправления к нам

в гости пришла Наталья Кислицына (Нотка) из АВП. Она пообщалась с нами, удивив тем, что собирается ехать летом в Руанду или Новую Зеландию автостопом. После ее ухода к себе была организована игра в карты (в дурака). Причем участвующих было много, поэтому играли двумя колодами. Параллельно слушали записи Максима и Страницы с разными песнями, в том числе с тувинскими мотивами и горловым пением.

В Вологде мы с женой вышли на улицу прогуляться вдоль поезда. Перрон был засыпан свежесвыпавшим снегом. У 10-го вагона автостопщики в разноцветных ярких комбинезонах засыпали друг друга снежками, пугая всех остальных людей. Вокзал был красиво наряжен различными гирляндами и надписями «С Новым годом!» Поморозив носы, мы вскоре вернулись в наш вагон.

Поехали. Перед станцией Рыбкино переехали железнодорожный мост через реку Вологда, а сразу за ним слева открылся скрываемый темнотой величественный Спасо-Прилуцкий монастырь. Я вспомнил вечер сентября 1995 года, когда мы с Андреем Оболенским впервые ехали по этой линии, причем мы сидели в передней кабине электровазова ВЛ60, и я был очень удивлен, сколь огромен этот монастырь и как близко к нему прошла линия железной дороги на Архангельск.

Тем временем поезд проехал станцию Харовская, где вышли все обитатели 8-го купе. Ура, значит мы никому не будем мешать! Постепенно все переместились в 9-е купе, где стол уже ломился от еды, собранной всеми нами, а по углам были расставлены несколько бутылок с шампанским. Время неумолимо отсчитывало последний час 2003 года. Было решено отправиться небольшой делегацией в 10-й вагон, чтобы поздравить Антона Кротова и остальных путешественников. Мы взяли с собой предварительно написанную

открытку-поздравление «АВП от КТП» с подписями всех нас, немного вкусностей от нашего стола, фотоаппараты и камеру и отправились по вагонам. Следующий после нас вагон был наполовину буфетом (так называемый вагон типа «купе-буфет», где есть четыре обычных купе, а остальная площадь превращена в мини-ресторан), а на столиках уже лежали готовые блюда, которые сторожились несколькими проводниками. Было ясно, что это готов новогодний банкет для работников поезда.

Наша делегация из шести человек змейкой двигалась по поезду, удивляя проводников и пассажиров. Я шел первым и решил поздравлять с наступающим всех людей, кто попадался по ходу нашего продвижения. Вскоре 10-й вагон был достигнут, людей в нем было очень много. Особенно наполнена была середина вагона, там был своего рода штаб АВП, где сидел Антон, а на окне стояла небольшая елочка. Я прошел чуть дальше, чтобы все наши смогли посмотреть на все это, поэтому фотографировал происходящее уже почти вслепую, просовывая фотоаппарат под части тела людей. Было ощущение набитого автобуса в час пик. Наши девушки надели «шапочки-дедморозки» (их привезли из Питера Максим и Света), поздравили Антона и остальных, подарили открытку и вкусности. Нас поблагодарили и расспросили, куда мы едем. После этого было принято решение всем выйти утром на станции Ядриха и устроить на память фотографирование у вокзала. После этого мы вереницей пошли обратно к себе, тем более что на часах было уже 23.30 – пора провожать уходящий год.

Постепенно все наши 11 человек собрались в девятом купе. Поскольку на нижние полки влезло только 8, троим пришлось залезать на верхние. К этому моменту Фыва уже окончательно дозрел до песенного состояния (наверное, условленная

норма пива была уже выпита), поэтому под дробь вагонных колес по стыкам поплыло фирменное «струпызгло-мымызгло, шмяк-квак-бряк».

Мы проводили 2003 год. Все проводники в этот момент ушли в буфет. Страница и Серега тщетно пытались найти по радио на плеере новогоднее выступление президента (не ловилось ничего), а поездное радио начальник поезда включить не додумался. К нам зашли женщина и молодой человек из 7-го купе, спросили, есть ли у нас часы. Мы утвердительно покивали головами. «Тогда вы нам кричите, как будет полночь», – попросили они. Фыва дал отчет двух минут до наступления Нового года, я открыл шампанское и разлил по пластиковым рюмочкам, предусмотрительно взятым моей супругой. Девушки разложили на столе бутерброды. «Осталась минута... 45 секунд... Полминуты...» – сообщил Фыва. Все подняли бокалы. «10, 9, 8...» – тут уже все хором стали громко отсчитывать секунды. «3, 2, 1, ура-а-а!» – раздалось эхом по всему вагону.

С Новым годом! Потом пришли соседи из 7-го купе с бокалами, поблагодарили за информативность и поздравили наш дружный коллектив с наступлением 2004-го, а мы поздравили их. Решили петь песни. Начали с «По полю танки грохотали», но женщина из 7-го купе предложила спеть что-то повеселее, попраздничнее. Не мудрствуя лукаво, начали с самого простого и актуального – «В лесу родилась елочка». Потом были «Голубой вагон», «Бременские музыканты» и другие. Примерно к часу все достаточно наелись, напились и напелись, поэтому было решено расходиться по спальным местам. По общему мнению, операция «С Новым годом!» в поезде удалась на все сто.

Утром мы с женой проснулись, когда поезд подходил к станции Ломоватка. Железнодорожная линия в этих местах

двухпутная, неэлектрифицированная, построенная в военном 1942 году. Умылись, собрались, слегка позавтракали. Я пошел по вагону смотреть, как идут дела с пробуждением остальных. Примерно половина наших уже встала, остальные еще нежились на полках.

Кстати, забыл упомянуть интересный факт с ценами на постельные принадлежности. Когда мы вечером шли по вагонам к АВПшникам, то смотрели в каждом вагоне ценники на белье. Так вот, в нашем купейном вагоне оказались самые низкие цены – 28 рублей за комплект. В других вагонах, в том числе и в плацкартном 10-м, белье стоило уже 35 рублей. А самая большая цена была в вагоне повышенной комфортности № 7 – аж 50 рублей!!!

Без остановок проскочили станции Ерга, Удима, Реваж, и вот уже справа подошла однопутка из Великого Устюга – а значит уже и Ядриха близко. Ехали примерно по расписанию (у Фывы была с собой служебка, а Игорь и Александр имели ксероксы-распечатки нашего графика, поэтому мы постоянно сверяли время).

Прибыли в Ядриху. Сразу вылезли мы с женой и Александр, остальные еще собирали вещи, благо стоянка тут 17 минут. Тем не менее у вокзала нас уже ждало более десятка разноцветных автостопщиков, чтобы сфотографироваться вместе. Антон Кротов, увидев Александра с баклажкой пива «Ленинградское», почему-то очень обрадовался и принялся его фотографировать. Подошел Фыва, но почти сразу направился в вокзал и тем самым проигнорировал съемку. Потом выгрузились и все остальные. Сделали несколько групповых фотографий, распрощались, пожелали друг другу счастливого пути. Игоря отправили за билетами на пригородный, Александр тоже пошел в вокзал, чтобы купить билет на вечер до Питера, я решил снимать отправление нашего поезда, остальные остались у вокзала.

Вскоре ТЭП70-0404 из депо Сольвычегодск свистнул и потащил поезд в Котлас. Но не успел хвост его скрыться, как навстречу уже нарисовался ЧМЭЗ с одним общим вагоном. Это и был наш пригородный поезд Котлас – Великий Устюг, хотя Максим нам предвещал, что в нем обязательно должна быть половинка от тепловоза 2ТЭ10, причем в Устюг она должна была ехать кабиной назад (он ездил тут дважды и оба раза было так). Поначалу мы опасались, что единственный вагон будет набит, и пытались угадать место его остановки и войти первыми, но потом оказалось, что пассажиров немного, а последние три ячейки вообще были свободны. Там мы и разместились.

На входе проводница проверяла билеты, впрочем, тех, кто их не имел, она билечивала в вагоне. Из наших по непонятной причине билет от Игоря не получил Фыва, но мы все дружно махали билетами и сказали, что у Фывы он тоже должен быть, поэтому никаких доплат с нас уже не просили (Игорь честно купил 11 билетов).

Сели. Поезд постоял минут 10, и мы неторопливо поехали, свернув с основной линии Коноша – Котлас – Воркута. Линия Ядриха – Великий Устюг полностью однопутна и относительно недавно построена: участок до Красавино был готов в 1970 году, остальные 25 километров до Устюга сданы в 1976-м. Населенных пунктов тут немного, и на 56 километров ветки приходится 9 остановок. Основное предназначение линии – вывоз древесины. А вот пассажирское движение малоактивно, сейчас это только одна пара пригородных в сутки: утром из Котласа, а после 14 часов – обратно, из Великого Устюга. В 1995 году ходила вторая пара пригородных: из Котласа поезд уходил вечером, ночью был в Устюге и около 4 утра уходил обратно. Между Ядрихой и Устюгом всего два отдельных пункта: Приводино и Красавино. Приводино сейчас фактиче-

ски является блокпостом – там ответвление к поселку, а станционные пути сняты. Красавино же является станцией, рядом ветка на лесопогрузку. А между Приводино и Красавино проходит административная граница Архангельской и Вологодской областей.

В поезде Фыва сразу же залег на верхнюю полку и все два часа пути проспал. Остальные разговаривали, пили чай или пиво, фотографировали друг друга в «шапочках-дедморозках», а также ходили смотреть железнодорожную линию в окно заднего тамбура.

В 12.10, точно по расписанию, мы прибыли на станцию Великий Устюг Северной железной дороги.

Мы прибыли на единственный путь, имеющий перрон, а на соседнем пути одиноко стоял еще один тепловоз ЧМЭЗ. Сама станция небольшая, зато вокзальное здание тут огромно – целых три этажа. Оно украшено большим плакатом «Великий Устюг – родина Деда Мороза» с его же изображением. Сбоку от вокзала стоят снежные фигуры Мороза и Снегурочки, рядом с которыми некоторые из нас поспешили сфотографироваться.

Остальные поторопились на привокзальную площадь, так как к прибытию пригородного должен подходить редко ходящий автобус № 4 до автовокзала. Увы, автобус так и не появился. Возможно, сказалось 1 января. Минут 10 мы его еще подождали, за это время кто-то успел переписать разные расписания, а мы с ilапсе пошли на верхние этажи вокзала. Дело в том, что остальные собирались этим же вечером уехать автобусом в Котлас, а мы хотели более тщательно осмотреть город и окрестности, поэтому нам надо было найти место для ночлега. Еще в середине декабря я из Москвы обзвонил подходящие для этого места (гостиница «Сухона», комнаты в железнодорожном, автобусном и речном вокзалах) Устюга, и только ра-

ботники железнодорожного вокзала согласились записать меня для бронирования номеров (Игорь нас пугал, что народ понаедет в город на Новый год и придется нам ночевать в лучшем случае на каких-нибудь раскладушках в зале ожидания). Сам вокзал внутри очень ухожен, лестницы и верхние этажи вообще отделаны под евроремонт. Комнаты отдыха находятся на третьем этаже вокзала, но все двери были заперты, работников вокзала мы тоже не встретили. 1 января.

Я еще успел обежать вокруг вокзала и сделать несколько снимков с разных сторон. Когда все снова собрались на привокзальной площади, было решено идти пешком через лес на автостанцию, тем более что Игорь уже ходил этим маршрутом прошедшим летом. Только Максим и Света не поддержали пеший поход, так как у них была огромная сумка с едой. Они остались ждать следующего автобуса, а мы пошли. На улице было порядка –10. Все засыпало чистым белым снегом. Мы прошли по дороге до улицы Песчаной, там дорога кончилась, и мы пошли тропинками. Сначала прошли мимо двух пятиэтажек (в одной из них с балконов кто-то пускал петарды), потом углубились в лес. Тропинка через лес была хорошо протоптана – видно, что люди тут часто ходят. Зато вокруг было много снега, не меньше, чем по колено.

Вскоре мы выбрались к другим домам на Пролетарской улице. Игорь утверждал, что автовокзал находится на улице Кирова, но на самом деле он был не там, поэтому пришлось нам побродить дополнительно минут 25, пока мы не увидели заветное трехэтажное здание из силикатного кирпича на улице Виноградова. Около него, к нашей с Сергеем радости, стояли несколько ЛиАЗов-677М, которые мы и сфотографировали. Тем временем все вошли в здание и занялись там переписыванием расписаний и выяснением изменений на праздники, после чего заку-

пили 9 билетов на рейс в 17.40 до Котласа по 49 рублей. Тем временем к автовокзалу на городском автобусе № 1 приехали Максим и Света. Все оставили свои лишние сумки у дежурной (камеры хранения по причине все того же 1 января были закрыты).

Пока наша немалая группа бродила по залу ожидания автовокзала, изучая все и вся, она привлекла внимание некоего молодого человека в форме охранника. Увидев Сергея в шапке Деда Мороза, он поинтересовался, откуда нас так много взялось (кроме нас внутри было не более 5 человек). Серега сообщил, что из Москвы. Охранник как-то нездорово оживился, пытался шутить малоинтересные шутки, потом стал даже пугать, что вечером тут будет собираться местная братва. Впрочем, мы его проигнорировали и отправились в стоящий на посадке ЛиАЗ маршрута № 1. Автобусное движение в городе представлено пятью маршрутами (с 1-го по 6-й, кроме № 5). На одном из ЛиАЗов красовалась надпись «55 лет автобусному движению в Великом Устюге». Наиболее часто ходит маршрут № 1 (Автовокзал – Судоремонтный завод). Проезд по городу стоит 4 рубля, оплату принимают кондукторы.

Великий Устюг часто называют самым малым из больших или самым большим из малых городов России. Население составляет 36 тысяч жителей. Основан Устюг в 1147 году, то есть является ровесником нашей Москвы. Город является центром самого отдаленного района Вологодской области. Будучи потом 4 января в краеведческом музее Вологды, мы слышали, как экскурсовод отдельно отметила в рассказе туристам, что от Вологды до Москвы ближе, чем до Великого Устюга, относящегося к Вологодчине.

Итак, мы едем на автобусе № 1 в центр. Поначалу автобус движется по улице Виноградова. Основная ее застройка – пя-

тиэтажные дома. По мере приближения к центру (улица Красная и Советский проспект) этажность домов уменьшается до одного-двух. В одном путеводителе моя супруга прочитала, что центр города считается историческим заповедником и строительство современных зданий там почти запрещено. Возможно, по этой причине и железнодорожный, и автовокзал находятся на отшибе, почти на границе города.

Как только автобус свернул на улицу Красную, мы вылезли. Первым делом направились к памятнику погибшим в Великой отечественной войне. Он необычной формы, в виде символической ракеты. Рядом с ним стоят снежные фигуры Деда Мороза и Снегурочки, здесь же залит каток для всех желающих. Далее мы выбрались на набережную скованной льдом Сухоны. На набережной находятся несколько белоснежных церквей, архитектурой одна другой краше. Да, умели наши предки строить красиво! К сожалению, не все здания поддерживаются в форме. Впрочем, я надеюсь, что постепенно руки дойдут до восстановления всех храмов. В относительно небольшом и компактном Устюге сейчас 28 религиозных зданий, работают из них три. А до революции их число достигало 40! Кроме того, еще церкви были видны на противоположном берегу Сухоны – в Дымково.

Странница изъявила большое желание залезть на какое-нибудь здание и посмотреть на город сверху. Попытки взобраться на колокольню недействующего собора успехом не увенчались. Пока она тренировалась в скалолазании, мы спустились к Сухоне. Внизу склона устюжане соорудили из снега высокую крепостную стену. А рядом была залита ледяная горка, где дети с визгом катились вниз. Подошедшая Странница тоже захотела съехать. Под наши восторженные крики она буквально промчалась вниз.

Продолжив нашу пешую прогулку, мы вышли на Советский проспект. Сейчас в пределах центра он пешеходный, движение автомобилей тут запрещено (для них выделена Красная улица). Вышли мы в районе памятника Ленину. Рядом с ним соорудили небольшую ледяную горку, а с другой стороны изо льда сделали трон на постаменте. Поодаль стояла наряженная елка, на которой мигали огни гирлянды. Дело в том, что на часах уже было начало четвертого, а темнеет в северных широтах раньше Москвы, поэтому гирлянда и была уже включена.

На противоположной стороне проспекта стояли магазины сувениров. Впрочем, по случаю праздников они были заперты. На магазине «Берендей» висел листок, опечатанный на принтере, гласивший, что 1–3 декабря (!) магазин не работает. Максим в очередной раз подивился нерасторопности местных жителей, не работающих в самый разгар сезона туристов. К примеру, представьте Сочи или Крым, где в июле и августе местные жители вместо сдачи жилья приезжим уезжали бы в отпуск отдыхать! Получается, что Великий Устюг сейчас достаточно прорекламирован, услуги жителей города востребованы туристами, но сами жители пока не готовы удовлетворить спрос гостей. Так, наши девушки хотели посетить сувенирные магазины и что-нибудь купить на память, но удалось это только в самом конце прогулки – в магазине «Сувениры» у гостиницы «Сухона».

Постепенно у всех возникло желание победать, но подходящего заведения все не находилось: они были закрыты либо совсем, либо на спецобслуживание. Мы постепенно продвигались в южную часть по Советскому проспекту (начиная с моста, он становится проезжим для машин – на него выходит окончившаяся Красная улица). И вот наконец, чуть не дойдя до речного вокзала, мы

увидели кафе, куда и завалились всей гурьбой, тут же создав длинную очередь. Там мы задержались на полчаса, накупив разных пирожков с булочками, запивая чаем, кофе и местными наливками (их продают и в разлив по 100 граммов, что очень удобно). Про последние стоит сказать отдельно. Выпускает их местный ликеро-водочный завод, причем видов не менее десятка, разной крепости (от 20 до 40 градусов) и сладости: «Брусничная», «Черная смородина», «Нежинская рябинка» и другие. В интернете в нескольких рассказах туристов, побывавших в Великом Устюге, я читал восторженные отзывы о местных наливках. Попробовав сам, могу только подтвердить это. Будете в Устюге – обязательно попробуйте, не пожалеете! Только не подумайте, что мы какие-то алкоголики: выпили мы всего по 100 граммов, да и то пили не все.

После кафе мы пошли на речной вокзал. Нас с женой интересовали местные комнаты отдыха, некоторых других – расписание движения судов в теплое время. Мы узнали, что свободные места у них есть (судя по негорящим окнам – все места свободны), но за двухместный номер с удобствами на этаже они просят по 300 рублей, что было признано неподходящим.

Мы вышли на темный берег (фонарей тут нет). Странница, увидев памятник, тут же решила на него залезть. В свете вспышек фотоаппаратов стало понятно, что это памятник Водолею. Водолей – старинный символ Великого Устюга (до прописки тут Деда Мороза), так как город построен сразу на нескольких реках (Сухона, Северная Двина, Юг). Даже само название город получил от одной из них: устье Юга.

С этого места хорошо видны изгибающаяся береговая линия и вторящие ей уличные фонари Набережной улицы. Мы решили воспользоваться темнотой этого

места и достали бенгальские огни. Правда, на поиски зажигалки пришлось потратить некоторое время, так как среди 11 человек удивительным образом не оказалось ни одного курящего – по современным российским меркам это поразительно. Наконец, зажигалка все-таки была найдена, и один за другим засветились волшебные искрящиеся огоньки.

Но всему в этом мире когда-то приходит конец. Нам пора было двигаться в сторону автостанции, так как до отхода автобуса на Котлас оставалось чуть более часа. Решили сначала пойти пешком, а потом в центре сесть на автобус. Для разнообразия мы пошли не по Советскому и не по Красной, а по улице Покровского. Она менее красива, но тоже интересна для осмотра: одноэтажные деревянные домики. С правой стороны в ночи было отчетливо видно светлое здание с надписью сверху «Северная чернь». Это предприятие – тоже визитная карточка города. Там изготавливаются металлические изделия: украшения и сувениры.

В районе гостиницы «Сухона» решено было сесть на автобус. Прибыл «Икарус-280», на бортах которого красовалась надпись «Северной черни» – 70 лет». Автобус был явно привезен откуда-то из Восточной Европы, так как имел только две двери вместо четырех традиционных (условно говоря, первую и третью). Мы погрузились и вскоре достигли конечной – автостанции. Там ребята забрали рюкзаки у дежурной, а Игорь еще и выпросил листок с расписанием городских и междугородних автобусов по Устюгу. Я уточнил, на чем ехать в Вотчину Деда Мороза. Выяснилось, что ходит автобус № 122 (идет на Благовещенье). На завтра имелись рейсы в 6.45, 11.00 и 15.00 (обратно из Благовещенья автобусы уходят через 45 минут соответственно). Кроме них, на 1 и 2 января назначался дополнительный рейс до Вотчины в 13.00.

На улице уже стоял темный ЛАЗ-695Н с надписью «Котлас», около которого толпились люди. Мы попрощались со всеми отъезжающими, поблагодарили за теплую компанию и пожелали всем счастливо добраться туда, куда они хотят. Выходило так, что Игорь, Странница, Сергей и Ира сядут вечером в Котласе на поезд Котлас – Санкт-Петербург и через сутки достигнут Питера. Александр собирался выйти в Ядрихе, немного подождать и сесть на тот же самый поезд и в тот же вагон, чтобы с остальными поехать в Питер, так как 3-го ему уже требовалось идти на работу. Максим со Светой планировали заночевать в гостинице в Котласе, а утром пригородным поехать в Лузу и Лальск, затем посетит Киров и вернуться домой через Москву. Фыва и Николай были в раздумьях о своем дальнейшем пути, но вроде как тоже поддерживали идею Максима (потом выяснилось, что они все-таки поехали на поезде Котлас – Санкт-Петербург).

Мы же направились в комнаты отдыха (вход с обратной стороны здания автостанции). Расплатились за двое суток, нам поменяли белье, вымыли пол и протерли столик. Уф-ф, ну теперь можно и расслабиться. Номер представлен комнатой с двумя неплохими кроватями, двумя стульями, столиком и вешалкой. Также есть одна розетка, благодаря которой мы кипятили воду для чая и супа, а также я заряжал аккумуляторы для фотоаппарата. Довольно уютно и тепло. Туалет и раковина с холодной водой находятся в коридоре. Как я уже упоминал, 1 января в комнатах кроме нас больше никого не было. Мы поужинали, посмотрели карты и легли спать.

2 января встали около 10. Позавтракали и пошли на автостанцию. Необходимый автобус на Вотчину («Мерседес-305») прибыл в 10.57, а в 11.00 он уже вез нас по улице Виноградова. Автобус остано-

ливается на всех городских остановках, проезд до Вотчины стоит 9 рублей, ехать примерно полчаса.

Прибыли в Вотчину. В этом месте стоит много легковых машин, преимущественно 35-го и 29-го регионов. Встречаются также 11-й, 97-й и даже 47-й. Вход представляет собой ажурные деревянные ворота. Есть касса, в которую стояло человек десять. Плата для взрослых – 25 рублей. Входим. Вотчина – это огороженная забором территория бывшего детского лагеря (впрочем, летом тут и сейчас отдыхают дети). Почти вся территория – сплошные сосны, разделенные только дорожками. Внутри все украшено новогодней символикой. Для детей составлен «сказочный» маршрут с вырезанными из дерева героями сказок, качелями, горками и каруселями. Все это явно совсем недавно установлено и не успело подвергнуться порче хулиганов. Кроме того, очень забавно названы разные домики, например «Жилище лесовика». Сам лесовик оказался человеком, наряженным в зеленоватый костюмчик. Также видели девушку, наряженную совой. Мы прошли по маршруту и вышли прямо к терему Деда Мороза. Около него собралось много народу с детьми, все фотографировались на ледяном троне, дети лазали по ледяным скульптурам.

На входе в терем образовалась некоторая очередь, так как опять нужно было заплатить: за сам вход (по 50 рублей с человека), за фотографию с Дедом Морозом, за фотографию на его троне и так далее. Заплатили, вошли. Прямо напротив входа стоит роскошная елка, а рядом с ней сидит на троне Дед Мороз. Дети подходят к нему, читают стихи, а он им за это дарит конфеты. Подошла наша очередь фотографироваться, мы снялись на память и пошли осматривать внутреннее убранство терема. Все сделано с большой фантазией и очень красиво, особенно это нравится детям.

Нагулявшись по терему, мы пошли кататься с горки на надувных плотках. Этих горок две, каждая длиной около 40 метров, но на одной стоимость одного спуска с человека 20 рублей и стоит большая очередь, а на другой 25 рублей и очереди совсем нет. Сначала решили проехать с горки за 20 рублей. Оказывается, те, кто уже съехал вниз, бросают плот там, а желающие проехать должны сначала притащить его наверх, затем набрать себе команду из пяти человек, а потом уже ехать. Нам удалось быстро присоединиться к четырем людям, и они понесли вниз. Плот заносило на виражах, женщины визжали. Ей очень понравилось, и мы решили съехать вдвоем с горки по 25 рублей. Ехали вместе с мужчиной с двумя детьми, который был прилично навеселе. Вообще, почти на каждой скамейке попадались компании, которые согревались от мороза горячительными напитками.

После горок сходили посмотреть зверинец. Он состоит из клеток с волками, лисами, кроликами и медведями. В это время их как раз кормили. Причем звери были очень голодными. Например, волков кормили... конфетами, самыми обычными конфетами вместе с оберткой, и они, рыча, отгоняли друг друга от еды.

Прошли еще немного по дорожкам, пропустив катящиеся сани, запряженные оленями. Мы представляли оленей гораздо более крупными. А еще по Вотчине ездит сказочный состав из паровоза и двух вагончиков с надписью «Самый скорый поезд Москва – Великий Устюг».

Но вот уже начало темнеть, а значит – пора расставаться со сказочным городком. Под конец мы еще залезли сбоку входных ворот наверх, посмотрели на сосновый бор и пошли на выход. Автобус пришел минут через десять. Народ бросился к средней двери (у данного автобуса вообще их две – спереди и в середине, а сзади дверей

нет), но водитель открыл и переднюю, куда мы и залезли. Вышли мы, чуть-чуть не доехав до центра, на улице Неводчикова. Был шестой час, и мы решили не торопиться к себе, а погулять по вечернему городу. Тихо, не холодно, шел небольшой снег – отличная погода для зимних прогулок. Было просто приятно побродить по улицам, смотреть на проезжающие рядом сани с лошадьми (тут на них можно покататься по центру), летящие в свете фонарей снежинки...

3 января 2004 года. Проснулись поздно, часов в 10. Это был наш последний день в Устюге. В наших планах были дневная прогулка по городу, осмотр монастырей и храмов, переход по льду Сухоны в Дымково. Позавтракали; пока янсе собирала вещи, я пошел на автостанцию и купил заранее два билета на рейс в 17.40 до Котласа, памятуя, что 1 января автобус ушел полным.

За ночь температура понизилась до –22, а то и –24, зато небо было ясным, и позднее солнце уже вставало над городом, озаряя все вокруг радостными красками. Подробно описывать маршрут нет смысла – мы гуляли по улицам центра и осматривали красоты древнего города. Когда мы немного подмерзали, забегали в какой-нибудь магазинчик, благо большая их часть уже открылась, в том числе и вышеупомянутый «Берендей».

Также мы посетили почту Деда Мороза – деревянный дом в центре, где собирают все письма, направленные знаменитому старцу. На день нашего визита Дед Мороз получил 636 134 письма, о чем свидетельствовал специальный плакат. После этого мы перешли Сухону и попали в Дымково. Самое примечательное в Дымково – вид на Великий Устюг. Тут открывается просто изумительная панорама, город предстает во всей своей красе. Наверное, в хмурые дни не получишь такого восхищения, но в солнечном свете все излучало

какую-то необычную сказочную атмосферу. Над белым-белым городом стройно возвышались темные шпили и блестящие позолоченные купола.

Пройдя по Дымково, мы вернулись в Устюг в районе речного вокзала. Посетили выставку новогодних елок и игрушек. Самое большое удивление и восхищение лично у меня вызвал стенд с названием «Зимняя сказка», где один из мастеров города создал из белой керамики монументальную композицию с Дедом Морозом и сказочными персонажами. Супруге это тоже понравилось, потом она здесь же приобрела у автора (В. А. Максимов) фигурку Снегурочки за 100 рублей. Выставка нам понравилась.

Сходили и к речному вокзалу. Неподалеку в парке одиноко стоял памятник Сергею Мироновичу Кирову. Я сделал несколько фотографий здания вокзала, памятника Водолею и города в предзакатных лучах. Потом мы еще побывали в краеведческом музее и там же посмотрели картинную галерею. В свете луны еще побродили по городу, купили немного сувениров и отправились к себе. Быстрый обед, окончательные сборы – и мы уже в автобусе до Котласа. На этот раз им был относительно редкий ЛАЗ-697 (туристический, но без задней двери и короче, чем ЛАЗ-699).

Дорогу мы почти не видели, так как ехали в середине салона, а спереди еще стояли люди, садившиеся на промежуточных остановках. Да и темно уж было. Мы снова оказались в Архангельской области. Заехали к станции Ядриха после переезда железнодорожных путей. Ну а вскоре автобус уже мчался по недавно (в 2001 году) построенному автодорожному мосту, который находится чуть севернее железнодорожного. Перед мостом пост ДПС, а сам мост ярко подсвечен натриевыми лампами (это которые с оранжевым свечением).

Немного проехав по городу, мы прибыли на привокзальную площадь станции Котлас-Южный. Само станционное здание здесь довольно большое, выкрашенное в коричневый цвет, перед ним на площади стоит вечно живой Владимир Ильич. В кассах почти никого не было, и я быстро взял два купейных билета (плакатных не было) до Вологды на поезд № 187 Воркута – Санкт-Петербург.

До прибытия поезда еще оставался час, и мы решили прогуляться по окрестностям. Первым делом дошли до стоящего напротив речного вокзала. На нем сбоку имелась надпись «Гостиница». Во тьме по глубокому снегу мы спустились на причалы. Перед нами величаво раскинулась замерзшая Северная Двина. Полюбовались минуты три, и мороз погнал нас дальше. Посмотрели храм, потом по мосту перешли железную дорогу и вышли к еще одной площади, расположенной перед зданием городской администрации. Там были ледяные фигурки Деда Мороза и Снегурочки, крепость и большая наряженная елка с гирляндами. Через пешеходный мост мы вернулись на вокзал, куда вскоре и прибыл наш поезд с тепловозом ТЭП70. Мы ехали в последнем купе, соседом оказался интеллигентный мужчина из Санкт-Петербурга.

Проехав вдоль города, поезд свернул в лес и снова остановился на длительную стоянку. В этот раз дело было в том, что на станции Котлас-Узловой он менял направление движения, для чего и давались 20 минут. Сама станция расположена в глухом лесу без каких-либо домов: просто пять путей и небольшой кирпичный вокзал. Я оделся и пошел в вокзал.

Внутри расположен зал ожидания, десяток блоков сидений «с ручками», довольно тепло. Никаких железнодорожников там не находилось, даже кассы были закрыты, только три девушки болтали перед выходом на перрон. На кассе

висел листок с перечнем близлежащих станций, на которых можно высаживать безбилетников в пригородных поездах (по железнодорожной инструкции высаживать можно не везде, а только там, где есть здания с залом ожидания и кассами). Когда я рассматривал расписание, девушки поинтересовались, во сколько отправится поезд, я посмотрел и ответил. «А это точно?» – недоверчиво поинтересовались они. «Точнее не бывает: так по расписанию», – убедил я их. Пока я выходил на улицу и снимал здание вокзала, две из них проводили третью на поезд, а сами ушли в единственную в окрестности машину. Когда мы отправились, машина эта с километр ехала параллельно поезду по рядом проложенной дороге. Мы посмотрели мост через Двину, в Ядрихе к нам подседа четвертая пассажирка.

Пожинали и легли спать. Ночью я проснулся от стука по металлическому предмету: это какие-то рабочие выправляли железный ящик для угля. В окне я увидел красивое желтое здание с вывеской «Кулой». На этой станции происходит смена бригад машинистов. Сам вокзал тут построен недавно – год назад. До этого, судя по рассказам людей, он был представлен железным полуцилиндрическим металлическим сооружением. Я потянулся к фотоаппарату и сделал несколько снимков здания вокзала через окно: два кадра оказались удачными.

Проснулись утром. Легкий завтрак – и в 9.20 мы уже вышли на перрон станции Вологда-1. Первым делом сходили в камеру хранения и сдали туда рюкзаки. Потом пошли в кассы, где я рассчитывал купить билеты на вечер в поезд № 219 Котлас – Москва, но ничего не было, и нам посоветовали приходиться за четыре часа до отправления. Я как-то настроился именно на этот поезд (уходит он в половине девятого, в пять утра – в Москве)

и не додумался спросить места на фирменный 59-й Вологда – Москва. Уже потом, днем, будучи в центре города, я отправил несколько СМС Александру Галактионову насчет наличия в системе «Экспресс-2» свободных мест, и он посоветовал срочно ехать на вокзал и брать еще пока имеющиеся билеты в утром назначенный плацкартный вагон № 0, так как больше на Москву вообще никаких билетов не было, что я и сделал.

В самой Вологде я уже бывал дважды: летом 1995 и 2003 годов. Впрочем, оба раза я ездил с Андреем Оболенским, и наши визиты почти полностью были связаны с транспортом города (поезда, электрички, троллейбусы, автобусы). В этот же визит удалось поближе познакомиться с архитектурой (в частности Кремлем), краеведческим музеем и памятниками. Погода была хмурая, зато не холодная. Мариночка посетила магазин «Вологодские сувениры», где продавалось много всего, в том числе и устюжские изделия из черни.

В городе запомнился магазин «Метро» с соответствующей эмблемой над подземным переходом, а еще приятная «Пирожковая» напротив памятника Ленину в центре. Ну и, конечно, Кремль с прилегающей территорией, в том числе памятник Батюшкову и его коню.

Днем повалил сильный снегопад. Мы как раз осмотрели Кремль и поехали на 4-м троллейбусе на вокзал за билетами. Троллейбус порадовал стильным оформлением внутри на новогоднюю тему: на потолке наклеены разноцветные снежинки, поручни раскрашены в разные цвета, а на заднем стекле приклеены силуэт елочки и надпись «С Новым годом!»

С вокзала вернулись в центр (пока брали билеты, видели поезд Вологда – Мурманск с электровозом ВЛ60), оттуда на маршрутке № 52 поехали в Спасо-Прилуцкий монастырь.

Я его дважды видел из поезда, но подойти к нему смог только в этот раз. Монастырь поражает своей величественностью. Вообще, вход в него вроде разрешен только для групповых экскурсий (так написано в интернете и в правилах самого монастыря), но нам не отказали и впустили, только попросили супругу надеть длинную черную монастырскую юбку (она была в брюках). Также не допускаются туда люди в шортах и выпившие. Внутри запрещаются фотографирование и проход на подворье. То есть правила посещения весьма строги, но, как известно, в чужой монастырь со своим уставом не ходят. Мы не спеша осмотрели сооружения, почитали информацию о разнообразной истории монастыря, зашли внутрь храма. Там было не более 10 человек, в полутьме горели свечи у икон, на душе было тепло и спокойно.

Уехали мы на той же самой маршрутке, что и прибыли. На железнодорожном переезде дежурная убирала снег, который в свете прожекторов огромными хлопьями сыпался с неба. Под этот волшебный снегопад мы и гуляли еще два часа в центре города вдоль набережной реки Вологды, пока не наступила пора ехать на вокзал. Там как раз отправлялся на Москву котлаский поезд с электровозом ВЛ80С-2057, на который я изначально хотел брать билеты, а позади него стояла электричка ЭД9М-0072 на Череповец. Мы же еще около часа ждали подачи нашего поезда под посадку, потом шли вдоль всего состава почти до локомотива (ВЛ60), зато были вознаграждены новым и теплым плацкартным вагоном. У него даже полки были толстые и мягкие, как у купейного. Места были заняты все, так что мы вовремя успели с билетами. Белье проводница продавала по 49 рублей, хотя на ее двери значилась цена 40,95. На мое замечание она ответила, что с 1 января цены поднялись, а там просто еще не успели

исправить. Что ж, взяли один комплект на двоих (Маришке наволочку и простыню, мне – просто простыню (накрыл ей и матрас, и подушку), полотенце – общее). Поужинали, легли спать.

Утром разбудили рано. Впрочем, спасибо проводнице – туалет она закрыла только в Мытищах, так что даже долго просыпающийся я успел в него заскочить. Вот и перрон Ярославского вокзала. Выходим из вагона третьими и скорей в метро – ilance около 8 часов выходить на работу, а надо еще и домой заскочить. Все, праздники закончились, начинаются будни. Ну ничего, еще немного, и будут новые праздники, а значит и новые маршруты! А там уже и следующий Новый год, где снова будут скидки на поезда – остается только выбрать маршрут (на ФТП уже есть предложение поехать в Соликамск). Спасибо всем, кто дочитал! И спасибо моей жене, что помогла написать про посещение Вотчины, а также взяла на себя все семейные дела, пока я долго стучал по клавишам...

ВОЗДУШНЫЕ ПОДУШКИ

Идея судов на воздушной подушке давно нас занимала – и занимает до сих пор, однако так вышло, что аренда этого транспортного средства всегда вызывает какие-то нечеловеческие сложности. Насколько я понимаю, за всю историю КТП было всего три арендных поездки на СВП (рейсовые пересечения рек не в счет). Мы бы не против продлить список, но каждый раз что-то мешает нам.

ПЕТРОЗАВОДСК – КИЖИ

Еще одной проблемой такой поездки является то, что вместимость «подушки» строго лимитирована, и попытки взять больше людей, чем мест, приводят к разным осложнениям. В первую нашу поездку – от Петрозаводска до Кижей – несколько отказов участников в последний момент привели к довольно необычному составу: например, с нами тогда поехал известный спортивный журналист Иван Калашников.

Первая поездка по уровню организации стала и лучшей – мы отлично доехали и туда, и обратно, нам показали зимние Кижы, а в качестве бонуса мы еще и пару раз застряли во льдах и выталкивали «подушку» руками.

>>





Снега Кижского ожерелья.
На верхнем снимке Фыва Цукен изображает матадора. Снизу – мы пробиваемся к часовням

Вторая поездка стала самой массовой. Нам после долгих переговоров удалось договориться с базой отдыха в Вичелово под Череповцом (спасибо Антону Попову за помощь в переговорах), и нам выделили аж два судна на воздушной подушке. Сначала мы просто курсировали по Рыбинскому водохранилищу, но наши надежды найти остатки затопленных церквей не оправдались.

Поэтому мы поехали к селу Захарьино (когда-то раньше посещенному с помощью вертолета Игорем Лапшовым и Мариной «Странницей»; этот отчет в книгу, увы, не вошел), где погуляли по древнему селу, залезли на колокольню и даже устроили розыгрыш первого (и пока последнего) Кубка КТП по сумо на льду Рыбинского водохранилища.

На обратном пути желающие могли чуть-чуть поуправлять СВП, что, конечно, возможность нечастая. Также мы заехали к деревянной церкви в Дмитриево. Поездка получилась веселая, хоть и несколько безалаберная.

Другие участники КТП восхитились и заказали ту же «подушку» спустя две недели, 8 марта. У них тоже все прошло хорошо.

>>

Увы, третья поездка не очень сложилась. Нам было удалось договориться о том, чтобы из знакомого уже Петрозаводска объехать труднодоступные церкви и часовни так называемого Кижского ожерелья. Желающих было так много, что мы разделили поездку на два дня.

В первый день программу кое-как удалось выполнить, хотя сразу стало ясно, что нам попался недружелюбный капитан, который то ли по делу жаловался на неисправность судна, то ли симулировал поломку. В итоге после наших уговоров в первый день мы смогли проехать хотя бы половину намеченного маршрута, а во второй день нам было сказано сразу, что дальше залива СВП не пойдет.

В итоге группу покатали только час и вернули назад. Надо отдать должное Саше Фетисову, который героически развлекал разномастный состав участников, организовав осмотр водопада Кивач, но в целом, конечно, некоторый привкус неудачи остался.





МОНЗА

Монзенская железная дорога привлекала нас практически с того дня, когда мы услышали о ней. Впервые для массового читателя Монзу описал координатор Академии вольных путешествий Егор Пагирев в «Вольной энциклопедии», за что ему большое спасибо (хотя, как выяснилось, Егор чрезмерно доверился местным жителям и многое напутал).

Монзенская железная дорога – одна из крупнейших в России «ведомственных» железных дорог широкой колеи. Находится на территории Вологодской и Костромской областей. Владелец Монзенской железной дороги – ООО «Монзажелезтранс», учредителями которого являются Монзенский ДОК, Череповецкий фанерно-мебельный комбинат и Солигаличский известковый комбинат. Управление железной дороги находится в поселке Вохтога Грязовецкого района Вологодской области.

Со станции Вохтога-2 эта однопутная ветка уходит в глухие леса Вологодчины, совершенно сюрреалистично смотря на карте. В наше тяжелое время, когда по всей стране разбираются железные дороги и закрываются предприятия, Монза еще держится. До сих пор на ветке есть

даже пассажирское сообщение. Именно этот факт позволил практически всем желающим проехать Монзенскую железную дорогу как минимум от станции Вохтога до станции Ида (конечного пункта следования пассажирского поезда).

Из многочисленных визитов разных участников КТП стоит выделить нашу с Екатериной Федоровой поездку от Монзы до Каменки на дрезине-«пионерке», а также наш зимний вояж с Александром Фетисовым от Солигалича до станции Ламса, где путешественники ждали поезда восемь часов и на какое-то время получили в свое распоряжение всю станцию, поскольку дежурный ушел куда-то пить чай. Ничего плохого мы не сделали, медитативно подметали стрелки от снега, а снег этот падал, падал и падал...

Часть участников КТП поехала на Монзу в декабре 2004 года, что нашло отражение в отчете «Открытое письмо из Ярославля» (см. первый раздел книги), но основная поездка состоялась в мае 2006 года, когда мы осознали свои возможности по аренде.

Большим составом мы арендовали мотодрезину и – что очень важно – проехали до самого последнего километра Монзы за станцией Кема, а также заехали на ответвлении в Каменку и Солигалич.

Как ни странно, полное прохождение дороги не убило романтику, и многие возвращались туда снова и снова.

Потом на Монзе состоялись еще несколько арендных поездок – в частности, компании «Poezdnaprokat» и даже самой Академии вольных путешествий под предводительством Антона Кротова в 2013 году.

Нельзя не отметить огромные заслуги в исследовании Монзенской железной дороги давнего друга КТП Сергея Болашенко, который даже издал одноименную книгу, которую мы вам всемерно рекомендуем.



На верхних
фотографиях –
конец Монзы, тупик
за станцией Кема.
Снизу справа – вид
с моста на станции
Каменка



ЧЕЛНОВАЯ

Плавню переходя к «разовым» массовым поездкам, стоит первым, конечно, вспомнить эпическое путешествие в Челновую. Оно состоялось в апреле 2004 года и было приурочено ко дню рождения Севы.

Я так полагаю, что это была одна из самых веселых и удачных поездок КТП. Сам формат располагал – нас чудесным образом пустили на открытую платформу, следовавшую в составе поезда Богоявленск – Челновая. О существовании платформы я узнал случайно, попав в Богоявленск предыдущей зимой, однако мы ни с кем не созванивались и просто заявили в случайно выбранную субботу в Богоявленск толпой.

Само по себе это было довольно авантюрно, а спустя пару лет, в связи с ростом паники вокруг терроризма, стало бы совсем невозможно, да и платформу эту в какой-то момент к поезду перестали цеплять, так что мы успели вовремя.

На платформе нам было весело, и мы развлекались как могли. Но самым забавным фрагментом поездки стала история с Луишем Фигу.

Я тогда позаимствовал у Сергея Григорьева, ЖЖ-юзера taget, идею вывешивать фотографию Луиша Фигу (без комментариев) в ответ на любое дурацкое предложение. Перед поездкой я поделился с Сашей Фетисовым мыслью распечатать пару портретов португальца, чтобы ими размахивать при каждом удобном случае, а Саша, работавший тогда в компании, занимавшейся принтерами и ксероксами, распечатал их штук 50, еще и в цвете, еще и на хорошей бумаге.

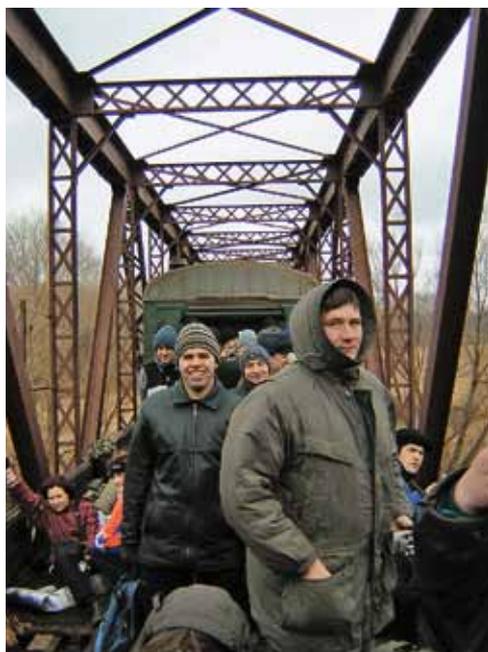
В итоге мы размещали Фигу всюду – на стендах расписаний и на окнах поездов, на досках объявлений и на стенах домов. Но все это действо ждало завершающего аккорда. Мы благополучно доехали в Челновую, сфотографировались на фоне платформы, а потом зашли в здание вокзала. Там был единственный газетный киоск. Строго по центру киоска располагался спортивный журнал, обложку которого украшал большой портрет... думаю, вы уже догадались, кого.

Из Челновой участники КТП разъезжались по-разному, оттого общими усилиями посетили городов 15, где тоже было много интересного.





Путешествие на открытой платформе поезда Богоявленск – Челночная: одна из лучших идей КТП. Снизу слева – Марина «Странница», на фотографии внутри фотографии – Луиш Фигу



«ГАВРЮША»

Наверное, поездку на катере «Гаврюша» по реке Луге в Ленинградской области можно считать одной из самых трудных в проведении за все время существования Клуба транспортных путешественников.

Сведения о том, что на маленькой реке Луге, близко к транспортным артериям, остался какой-то последний из могижан, чудом выживший динозавр, рейсовый катер «Гаврюша», дошли до нас еще году в 2004-м.

Однако ни расписания его, ни телефона, по которому что-то можно было бы узнать, у нас тогда не было.

В итоге как минимум дважды мы доезжали до Толмачево сами и дважды утыкались в запертую дверь красивого капитанского дома с якорями и другими морскими украшениями. Во второй раз выезд бодро продолжился в сторону Пскова и Талабских островов у одной части компании и Оредежа у другой, а Саша Галактионов вообще уехал в Таллин. Уж не помню, что нам мешало оставить капитану какие-то послания, но прогресс наметился только спустя пару лет.

Саша Фетисов нашел каких-то питерцев, у которых был номер капитанского телефона. Если вы думаете, что это нам быстро помогло, то вы ошибаетесь. Еще примерно полгода ушло на то, чтобы этот номер у них выудить и дозвониться.

В итоге 23 мая 2011 года нас прокатили по Луге на прекрасном самодельном катере «Гаврюша» до Сабска. Все это было очень вовремя – в качестве рейсового катера «Гаврюша» уже не ходил, капитану с друзьями часто вниз по Луге уже было не надо, и он с неохотой, но все же рассматривал предложение продать «Гаврюшу» в Петербург.

До самого старта из Толмачево мы не могли поверить, что все, ЕДЕМ! О самом путешествии сложно говорить много – была



типичная прекрасная поездка по узкой, извилистой реке в хорошую погоду, когда все либо неторопливо разговаривали друг с другом, либо вообще загорали, смотря на особенно красивые в тот день облака. Из Сабска мы вернулись в Петербург через Волосово, и как раз тогда возник еще один забавный термин – «Клуб транспортных фаталистов», но о нем мы расскажем чуть позже, в третьем разделе книги.



Осуществленная с огромным трудом поездка на «Гаврюше» по Луге. Погода радовала, многие загорали на крыше катера. На переднем плане средней фотографии – редактор сайта All-Transport Дмитрий Соколов



ДЕСЯТИЛЕТИЕ КТП

13 июня 2010 года состоялось мероприятие, посвященное десятилетию Клуба транспортных путешественников. Мы арендовали теплоход и прошли от Гродно по реке Неман и Августовскому каналу через два шлюза (Немново и Домбровка), после чего вернулись назад. Пожалуй, это была первая действительно массовая летняя поездка.

Такая идея возникла у меня, если я не ошибаюсь, после покупки отлично изданной книги про Августовский канал, которая несколько лет дразнила меня своими фотографиями старинных шлюзов.

В обычное время по всему этому участку пройти невозможно – есть либо прогулочные рейсы по Неману, либо прогулочные рейсы по самому Августовскому каналу. Забавно, что о вторых мы не знали, ибо тогда, возможно, выбрали бы более простой путь, – но так как придуманный нами вариант в итоге сработал, то все вышло наилучшим образом.

Из-за редкости навигации на маршруте было много сложностей – в первую очередь связанных с тем, что никто не мог гарантировать работу шлюзов; однако шлюзы заработали, и остальные проблемы так или иначе разрешились.

Десятилетие КТП – событие нетривиальное, и приехало более 50 человек. К счастью, юбилей не был омрачен, все прошло отлично. Хочу сказать большое спасибо турбюро «Коляда-Тур» и лично Анжеле Залеской за помощь в организации, а также всем участникам поездки и особенно Александру Фетисову за его содействие в координации.

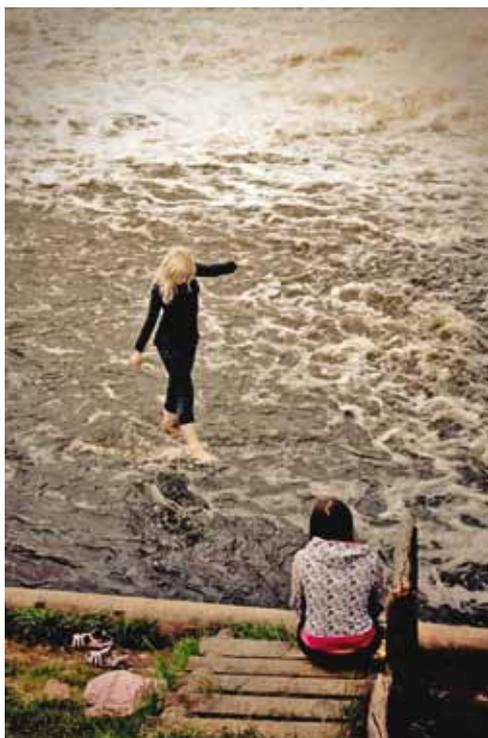
Еще одним забавным обстоятельством следует признать то, что буквально за день до этого мы с Валерием Тихоновым прошли по небольшому маршруту на польской части канала – власти двух (даже трех, включая Литву) стран давно обсуждают возможность трансграничных рейсов, но пока дело ограничивается заплывами редких энтузиастов на байдарках.

Если говорить о самой поездке, то кроме общения самой интересной частью были узкие старинные шлюзы. Все получили огромное удовольствие. Пройдя шлюзы в одну сторону, примерно две трети путешественников обратно таким же образом не поплыли, а отправились пешком в Сопоцкин для новых открытий, но человек 15 вернулись в Гродно на теплоходе и потом гуляли по городу до вечера следующего дня.



Теплоход «Ольга Соломова» в Гродно. Слева – до посадки, справа сверху – посадка начинается, справа снизу – посадка завершена



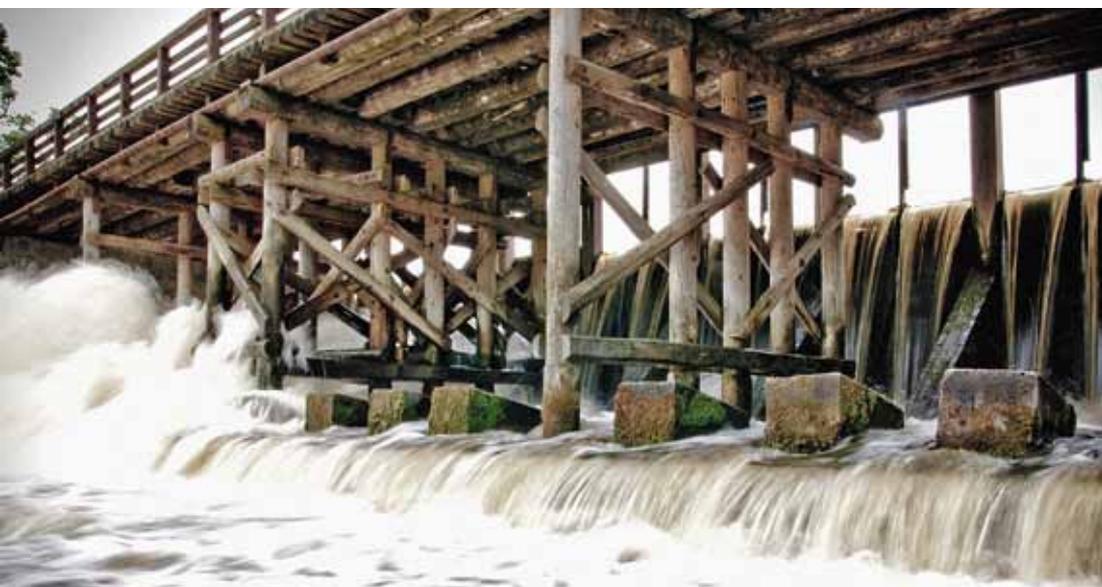


Августовский канал, построенный в 1824–39-м и отремонтированный с белорусской стороны в 2004–06-м





Возвращаемся в Гродно. На верхней фотографии слева направо – Владимир Шалгунов, Константин Гришин, Всеволод С. Путник, Кирилл, Ира и Даша Голубы



НОВЫЕ ОТЧЕТЫ



В разделе «Новые отчеты» хронология соблюдается далеко не всегда. В процессе подготовки книги мы прочитали большое количество разных отчетов и в этот раздел решили включить рассказы, соответствующие следующим критериям:

- Отчеты участников и давних друзей КТП, которые по каким-либо причинам не участвовали в ранних поездках (вариант: те поездки, в которых они участвовали, в книгу не вошли). Таковы отчеты знаменитого путешественника из Ульяновска Александра Балашова и самого старшего из наших друзей Георгия Семеновича Федосова, который бороздил просторы родины, когда большинства героев этой книги даже не было в планах.

- Отчеты о путешествиях в интересные места, о которых обычно рядовой житель страны знает мало. Тут и поездка на ветку Юра – Тегрозеро, и история про людей и болота в ХМАО, и рассказ о достижении по зимнику Нарьян-Мара, и растянувшийся на несколько лет отчет о покорении великой реки Лены. Сюда же можно отнести эпические заметки Валерия Тихонова о Китае, которые повествуют о приключениях участника КТП в далеком зарубежье.

- Собственно новые отчеты, призванные напомнить читателю о том, что КТП живет и здравствует. К этой подгруппе относятся отчет Евгения Стерлина о малой авиации Архангельской области и, опять же, вторая часть рассказа про реку Лену.

Не факт, что это лучшие рассказы за всю историю, но именно их мы, редакторы, сочли наиболее интересными и хорошо отражающими картину реальности. Увы, про некоторые легендарные поездки отчет так и не был написан (в частности, про покорение Курил и экспедицию в Норильск на автомобиле), и создать их с нуля спустя несколько лет представляется крайне сложным. Остается только смотреть на фотографии.

Любопытно, что некоторые поездки хитрым образом пересекаются между собой, – впрочем, вы и сами это заметите.

КРУИЗ НА ВОСТОК – ДО КАМЫ И ОБРАТНО

Автор: Георгий Федосов

Маршрут: Москва – Александров –

Ярославль – Нерехта – Кострома –

Свеча – Орлов – Слободской – Белая Холуница –

Омутнинск – Яр – Верещагино – Очер – Оханск –

Оса – Чайковский – Сарапул – Арск – Казань –

Свияжск – Зеленодольск – Канаш – Алатырь –

Рузаевка – Сасово – Касимов – Спас-Клепики –

Рязань – Зарайск – Москва

Дата: июль – август 2004

МОСКВА – НЕРЕХТА

На Ярославском вокзале я купил билет до Александрова и сделал правильно: сел в электричку до Сергиева Посада и расположился на теневой стороне. В Сергиевом Посаде только успел покурить, как подошла александровская электричка, из нее вышла солидная толпа, поэтому стоять не пришлось, но свободных мест было немного.

В Александрове временами накрапывал мелкий дождик, так что к Александровской слободе не пошел – опасался, что дождь усилится, а идти туда примерно полчаса. Я там был последний раз пять лет назад, интересно было бы посмотреть, как облагородили испоганенную обитель. Пришлось три часа бродить вблизи и внутри недавно отремонтированного вокзала. Приличной столовой или кафе не обнаружил – пришлось обедать в гадостной орсовской столовой, расположенной на привокзальной площади.

Билет купил на ярославскую электричку отправлением в 13.56, заранее в нее сел, но пассажиров было немного.

В Рязанцево выяснил у вошедших, что общедоступные автобусы из Владимирской области (Юрьев-Польской, Сима) в Рязанцево не ходят. По выходным вроде бы курсирует автобус Владимир – Переславль.

Вылез я на станции Ярославль-Московский, так как александровская электрич-

ка туда заходит, а потом отползает назад к Ярославлю-Главному. Костромские (и нерехотские) электрички и ивановские поезда проходят через Ярославль-Московский, начиная свой путь от Ярославля-Главного. Это позволило мне успеть на электричку в Нерехту, которая останавливается на Ярославле-Московском в 18.00, причем образовалось еще полчаса на удовлетворение всяческих потребностей. На платформе расположен богато оформленный платный туалет, а в недавно отремонтированном вокзале в 2003 году к столетию многолетнего руководителя МПС Бещева установлен его бюст.

По приезде в Нерехту последствия неудачного обеда в Александрове заставили немедленно поискать туалет – он (бесплатный) расположен по ходу поезда за водокачкой. После этого устроился в полупустой гостинице «Октябрь», в одноместном номере (унитаз и раковина имеются, душа нет, так как горячая вода не подведена) за 155 рублей в сутки. После этого плотно пообедал (на этот раз вкусно) в кафе при гостинице.

Более чем полноценный обед обошелся мне в 80 рублей, ненамного дороже, чем дрянь в александровской столовке. На следующий день, когда я был менее голодным, стоимость нормального обеда составила 49 рублей – цена для Москвы немыслимая. Больше ничего про цены на пропитание в записках не будет – чтобы жители столиц не могли меня заподозрить в лживости патологического характера.

Утром встал очень рано, сходил на железнодорожный вокзал – сохранившееся старое здание, в котором идет ремонт, а в одном из коридоров размещается касса автовокзала. Из расписания понял, что осуществить свою идею проехать за ночь от Нерехты до Котельнича не получится, поскольку дальних поездов почти нет.

После этого направился в центр города к междугороднему телефону (на улице Ленина), чтобы позвонить родителям внука – поздравить с его однолетним юбилеем.

Было рано, все еще закрыто, и я решил прогуляться на окраину, в Троице-Паисиев монастырь. По указаниям местных жителей направился туда сильно кружным путем по маршруту одного из городских автобусов.

По дороге заглянул в магазин и в кафетерии попил чаю со вкусной и теплой булкой, заглянул в выставочно-торговый зал райпромкомбината, посмотрел недорогую мебель и двери, которые там изготавливают.

Троицкий монастырь находится практически за городом, за переездом одноколейной, без электротяги линии на Иваново. Монастырь расположен на двух взгорбках над ручьем. Около монастырского ручья, как это обычно бывает, имеется источник, святость которого гарантирована Пахомием Нерехтским, в XIV веке отказавшимся от руководящей должности, полученной по настоятельной рекомендации Сергия Радонежского, и удалившимся в обитель около Нерехты, которую и прославил своим присутствием. Ручей чистый, но качество воды оценить не смог, так как общедоступной черпательной емкости на срубе нет.

В оригинальном соборе обители хранятся мощи Пахомия, но я внутрь храма не заходил, потому что монастырь сейчас женский; монахини, очень пожилые, выходя после ранней заутрени, злобным шепотом обменивались впечатлениями и вообще по своему сурово-вдохновенному внешнему облику напоминали бывших идеологических работников, вынужденно сменивших идею за исчерпанием предыдущей.

На другой стороне ручья строятся солидные благоустроенные здания для размещения контингента подвижниц.

Обратно возвращался по улице Красной Армии (Нижегородской) и быстро оказался в центре города.

В 10 часов в Нерехте открываются музеи (закрываются в 17 часов, выходной – понедельник). В городе их четыре (вход в каждый по 8 рублей):

1. Краеведческий в здании аптеки стиля модерн. Большая часть экспозиции посвящена Дьяконовой – местной эмансипированной девице купеческого звания, которая надоедала светилам российской словесности вопросами о смысле жизни. Так как умерла она сравнительно рано, в 28 лет, при загадочных обстоятельствах во время восхождения на горку в Альпах, то не успела всемирно прославиться выходом замуж за иноземного или отечественного декадента.

2. В церкви Богоявления (Никольской) оформлена интересная выставка церковных предметов, соборных музеев из разгромленных окрестных храмов и размещенных на фоне привезенного из Солигаличского района эффектного иконостаса. Свой иконостас не сохранился, все церкви в городе были закрыты и перепрофилированы, оставалась действующей только одна – на кладбище.

3. С колокольни Троицкого собора (в остатках основного здания расположен хлебокомбинат) открывается отличный вид на город и окрестности. Для того чтобы в будни подняться на колокольню, нужно о своем желании сообщить сотрудникам в церкви Богоявления, заплатить 8 рублей, и за эту цену вас проведет наверх персональный экскурсовод.

4. Во Владимирской церкви размещается отдел природы – туда не заходил, поскольку музеи, хотя и очень даже неплохие, надоели.

Пора уж было прогуляться по городу.

Город очень старинный, основан в XIII веке на месте редкого для того времени и очень доходного промысла – добычи

поваренной соли. Это продолжалось долго, пока в XVII веке не появились в иных краях новые месторождения, более рентабельные. Сейчас старинные места добычи утрачены и позабыты.

Впоследствии поселение было назначено уездным городом Костромской губернии и получило полагающиеся здания: Гостиный двор, присутственные места и тому подобное. Уезд был намного больше нынешнего Нерехтского района – к примеру, в него входил живописный маленький городок Плес, ныне Ивановской области. Железнодорожным узлом Нерехта стала еще до революции, а после оказалась в стороне от автомобильных путей: автострада от Ярославля на Кострому прошла ближе к Волге, а хороших дорог до границ Ярославской и Ивановской областей нет до сих пор.

Город частично холмистый, есть много старых и старинных домов, и все это создает живописные картинки. Сохранилось множество всяческих скульптур советского периода. Например, на крыше тамбура над входом в школу № 1 установлена покрытая серебрянкой скульптура трудолюбивой девочки, кормящей кур.

В запущенном парке культуры имени Ленина имеется обелиск кладбищенского вида, поставленный на невысокий пьедестал. Памятник напоминает о том, что мифический воздухоплаватель Крякутной, якобы поднявшийся в Рязани на шаре, наполненном «дымом поганым и вонючим», был жителем Нерехты. Давно доказано, что это было одной из фальсификаций суперпатриотичного лица кавказской национальности по фамилии Сулакадзев, но государственники и антиглобалисты до сих пор настойчиво пропагандируют мысль, что братья Монгольфе уперли идею и приоритет у отечественного подъячего.

В недавние времена в парке появился очень большой булыжник, окруженный

цепями на столбиках, поставленный друзьями на месте смерти (видимо, несвоевременной) авторитетного местного жителя.

Парк расположен на левом берегу узкой и извилистой реки Нерехты. В реку народ залезает, особенно многочисленно у моста на улице Металлистов. Вода чистая, есть кувшинки и лилии, но для плавания места маловато. В основном народ занимается на берегу любимым хобби провинциалов – мытьем и сушкой ковров под завистливыми взглядами соседей.

НЕРЕХТА – КОСТРОМА

Так как мои надежды на поезд, который довез бы меня без остановок до Котельнича, не оправдались, пришлось добираться перекладными. Я купил билет на электричку до Костромы за 20 рублей и доехал за час.

Поезд на Свечу в этот день не отправлялся, и пришлось приискать место в гостинице. Пошел в ближайшую, какую я знал, – гостиницу «Кострома» на Советской улице. Гостиницу отремонтировали, но не евроремонтом, и цены приемлемые. После этого отправился прогуляться по городу, в котором не был 17 лет.

На главной улице, Советской, новых домов в центре нет – это заповедная зона, а старые хорошо отделаны в последние годы. Отличное впечатление производят торговые ряды, где отреставрирована и открыта церковь. Отреставрированы и знаменитая каланча, и другие представительные дома, сохранившиеся с дореволюционных времен. По всему городу свежепозолоченными куполами сияют церкви. Было жарко, двигался не спеша, отдыхая в тени на многочисленных скамейках. Гуляющих, даже во вторник, было много, особенно на набережной, но они предпочитали употреблять пиво за столиками в разнообразных заведениях. Я даже немного пожалел, что к пиву

отношусь без удовольствия и интереса. Пьяных до горизонтальности не видел, что отличает нынешний менталитет горожан от прежнего. Некоторые, в том числе трезвые, купались в Волге, несмотря на позднее время.

Набережная сильно изменилась, наконец-то она выглядит пристойно, пригодна для прогулки вдоль всего берега, но рельсы к мельнице еще не сняты, хотя поржавели и заросли травой, а без этого сделать набережную презентабельной, достойной замечательного города, проблематично.

Между автомобильным и железнодорожным мостами строят новые и реставрируют старые особняки от набережной до улицы Нижняя Дебря. Это хорошо – халуп и доведенных до этого состояния коммунальным заселением купеческих усадеб там хватает.

Поздно вечером пошел на вокзал купить билет на завтра, а то днем были большие очереди. Вечером работает одна касса, до 22.55 продавали только на московский поезд, а потом столь долго оформляли один билет, что я плюнул и ушел в гостиницу.

С утра среды хотел отправиться купаться на Волгу – она по виду значительно чище, чем 20 лет назад. Но утро было пасмурным. Погода (хмурое небо, иногда мелкий дождь) способствовала повышению культурного уровня: сходил в художественный музей.

Музей не лучший из областных, уступает он и некоторым районным. Еще посетил литературный музей (в здании бывшей гауптвахты рядом с пожарной каланчой). Снова пошел на вокзал – купил билет на вечер на поезд № 644 Кострома – Свеча, потом пообедал в одном из многочисленных кафе в начале Советской улицы, напротив Гостиного двора.

КОСТРОМА - ОРЛОВ

Вечером сел на поезд до Свечи. В 8.30 прибыли на станцию Свеча, откуда бли-

жайшая электричка отправлялась в 13.30, то есть почти через пять часов. Многочисленные таксисты предлагали отвезти куда угодно, но дороговато.

Пошел в поселок. Позавтракал на втором этаже кафе «Русь» в ста метрах от вокзала. О ценах умолчу. Прошелся еще дальше к павильону автостанции (касс и зала нет), списал очень лаконичное расписание. Заглянул в соседний Дом культуры, посетил там туалет с канализацией и разломанным водопроводом. Наискосок от ДК стоит сараеподобное здание церкви из силикатного кирпича с деревянной колокольней. Гостиницы в Свече нет. Водопроводных колонок на улицах не видел. Долго сидел на платформе, беседуя с местными, пытавшимися, с незначительным успехом, за недорого продавать чернику трехлитровыми банками во время остановки на две минуты проходящих поездов.

Билет на электричку до Котельнича купил заранее и на всякий случай пообедал.

До Котельнича поезд шел чуть больше часа, по приезде я сразу заглянул на автостанцию (сто метров от железнодорожного вокзала на той же стороне) – через 40 минут уходил автобус в город Орлов. Предусмотрительно съеденный обед оказался кстати, хотя в старом здании железнодорожного вокзала Котельнич-1 с 8 до 17 без выходных работает столовая, но потреблять еду нужно было бы торопливо.

Автобус ПАЗ расстояние до Орлова (бывший Халтурин) преодолел за один час по хорошо асфальтированной и живописной дороге. Виднелись интересные колокольни в селах, по северным окраинам которых проходит новая трасса.

Один из немногочисленных попутчиков проводил меня до единственного в городе места, принимающего постояльцев: нескольких комнат общежития сельхозколледжа на улице Ленина. Это довольно

далеко от автостанции, расположенной у выезда из города в сторону Кирова.

Сам колледж находится в перестроенном здании церкви уничтоженного монастыря, а его общежитие – в плохо построенном здании из силикатного кирпича. Условия проживания в общежитии и вообще оставляют желать (один умывальник и один унитаз на весь первый этаж), а сейчас, кроме того, идет ремонт со вскрытием полов и другими серьезными неудобствами.

Я устроился и пошел прогуляться по городу. Увы, давно не видел города такого испоганенного и сохранившего все недостатки советских времен: на эффектно высоко откосе над рекой Вятка всего несколько старых зданий, причем требующих серьезного ремонта; остальные дома, самого примитивного вида, построены в советские времена и уже сейчас находятся в облупленном виде, бульвар у реки (на месте стародавней крепости) пребывает в дичалом и захлавленном состоянии. Колокольня, хотя и ободрана, конструктивно в хорошем состоянии, несмотря на более чем двухсотлетний возраст, и служит пунктом сбора цветного и черного металлолома. Рядом раньше было две церкви, остатки одной из них приспособлены под городскую баню. Колокольню окружают грязные гаражи и мастерские. Старинные дома в городе, сильно потрепанные, стоят в городе вперемешку с кое-как построенными значительно позже.

Магазины в городе закрываются в основном в 18 часов, поесть вечером негде – единственное кафе сгорело, имеется только несколько забегаловок. Днем можно пообедать в столовой № 1 на углу улиц Ленина и Орловской.

С утра еще прогулялся по городу, удивляясь его безобразному состоянию, – поломать все поломали, а строили так, как будто кельму до этого в руках не держали. Да и блочные дома не лучше – на улице

Ленина несколько трехэтажных крупноблочных перекосило, и они давно стоят незаселенными. На горе, между улицей Ленина и рекой, располагается, за забором, какое-то учреждение принудительного труда.

Под высоким откосом – небольшие песчаные пляжики, на одном из них располагались лагерем какие-то водные туристы. На противоположном левом берегу никаких строений нет, не видно движения по грунтовке на юг, в направлении железной дороги. На левый берег ни парома, ни организованного перевоза нет. Немногочисленные лодки с рыбаками заякорены посреди реки, так что есть с кем договориваться о переправе.

Посетил музей (Орловская улица, дом 60, вывески нет), размещающийся в четырех комнатах старинного особняка, в котором останавливался самый знаменитый венценосный турист – Александр I. В здании сейчас размещается библиотека-читальня. Музей неплохой, две сотрудницы провели со мной интересную беседу-экскурсию. Но отвращение музейных работников к топографии (в музее нет ни одной карты города) вынудило на пальцах выяснять местоположение многочисленных в прошлом церквей, разрушенных при советской власти. Около музея дичает еще один заброшенный и загаженный сквер.

Город с XVIII века являлся административным центром большого уезда, растянутого в меридиональном направлении. Был он и значительным учебным и культурным центром: существовали там реальное училище (сейчас школа на Набережной улице) в большом краснокирпичном здании, отделенном от бровки речного откоса изгаженным ныне бульваром, а также женская гимназия – сейчас в этом здании педучилище.

О террористе-пролетарии Степане Халтурине, в честь которого город именовался несколько десятилетий, в музее расска-

зывается немного. Он родился в деревне около Орлова и окончил в городе начальную школу. Потом уехал, как и многие земляки, заниматься столярным делом, стал краснодеревщиком, а потом одним из немногих пролетариев, поддавшихся на агитацию народовольцев и принявших участие в терроре. Халтурин был основным исполнителем взрыва в Зимнем дворце, а впоследствии участвовал и в покушении на прокурора. Его поймали, и военный суд повесил террориста, назвавшегося чужим именем, не доискиваясь его настоящей фамилии.

Поскольку квалифицированных рабочих, примкнувших к революционерам, было очень мало, то Халтурина старательно прославляли и переименовали в память бомбиста много улиц в различных населенных пунктах и даже его родной город, который не менее старательно измордовали в послереволюционные годы.

Город был местом ссылки, и многие дома отмечены памятными досками о пребывании там известных революционеров: Баумана, Воровского и других. Бежать из такого места было нетрудно, и ссылки обычно долго в городе не задерживались.

ОРЛОВ - СЛОБОДСКОЙ

Я же несколько задержался и сел только на автобус до Кирова в 13.55. Ехали аж два часа: очень долго катились на подъезде к новому мосту через Вятку и по забитым транспортом промышленным районам города. В Кирове сразу уехал на другом автобусе в город Слободской.

По дороге из окна автобуса (ЛиАЗ) видел исключительно эффектную церковь Макария Желтоводского.

Адрес единственной городской гостиницы в интернете указан неправильный, и я некоторое время выяснял дорогу к общежитию, где приедем сдаются койки в отдельном блоке из четырех комнат

(по 3–4 кровати в каждой) с общим туалетом, умывальником и душем.

Заселившись, сразу отправился познакомиться с городом и поужинать. Город с первого взгляда мне понравился. Поужинал в кафе «Фантазия» (на улице Ленина, рядом с рынком) – очень вкусно, причем с голодухи объелся. Выпил, для пробы, сто граммов водки местного завода (водка так себе). При фейс-контроле засомневались, брать ли с меня 30 рублей за вход в это неплохо оформленное заведение с музыкой и танцами, но так как я твердо обещал не выходить в круг танцующих в своих тряпичных тапочках синего цвета на резиновом ходу, денег не взяли.

С утра прошелся на автостанцию (маленькое помещение практически без зала ожидания, внутри есть туалет, на ночь закрывается). Мало того, что расписание только внутри, так еще в таблице вообще не отражены транзитные маршруты, а их много – дорога на северо-восток области проходит через Слободской. Многие транзитные проезжают мимо автостанции – их надо ловить на другой стороне моста через Вятку.

Подтвердилось первое впечатление: город очень симпатичный. Разгром, присущий советским временам, не был варварским. Даже если здания находятся в плохом и брошенном состоянии, никто не выковыривает кирпичи из их стен.

Характеризует менталитет местного населения и то, что в маленьком и не слишком ухоженном детском парке имени Пушкина сохранились скамейки (довольно хлипкие на вид), не говоря уже о неповрежденном бюсте поэта.

На границе парка имени Горького (обычная статуя писателя цела и там) и кладбища, между которыми ограда отсутствует, сохранился обелиск с надписями на немецком и русском языках, поставленный во время Первой мировой войны немец-

кими пленными своим товарищам, умершим в плену, а уж межгосударственные отношения прямо-таки подстрекали над ним поглумиться.

Посетил краеведческий музей, который с давних времен находится в здании церкви, рядом с эффектной колокольной (жаль, на ее верх не пускают), по силуэту напоминающей здание Адмиралтейства в Петербурге. Колокольня расположена на большой площади, окруженной старинными домами. Было очень приятно сидеть за столиком под тентом, неторопливо попивая вкусный квас (6 рублей за пол-литра), и дожидаться перезвона курантов, после которого в 9 часов открывается музей. Колокольню построили по проекту губернского архитектора с типичной для вятичей фамилией – Дюссар де Невиль.

В музее много интересных экспонатов, относящихся к промыслам XIX века. Остальное представлено скромно, хотя Слободской долго исполнял функцию административного центра огромного уезда. Музей работает с 9 до 17 кроме понедельника. Билет – 10 рублей.

Город очень старый, известен с начала XVI века, и через него проходил тракт на Урал севернее Камы на Кай, Чердынь, Соликамск, Верхотурье. Слободской недолго был крепостью, так как казанское ханство уже не было в таком авторитете, как раньше, а потом и вообще вошло в состав Руси, освободив устья Вятки и Камы для торговых связей с севером. Тогда-то Слободской и стал городом (с 1599 года), а с XVIII века, после организации и обустройства пути с Вятки на Северную Двину через реку Луза и Ношульскую пристань, слободские купцы разбогатели, стали владеть кораблями в Архангельске и торговать с зарубежьем. Они украшали свой город богатыми домами и храмами, а тогдашний олигарх местного масштаба Анфилатов

открыл в 1809 году первый в Российской империи частный банк.

В честь этой купеческой фамилии главная улица была названа Анфилатовской. Олигарх вскоре был разорен разнонаправленной дружбой российского императора то с Наполеоном, то с Англией, но до революции улица названия не меняла. Советская власть, в честь себя, любимой, переименовала ее в Советскую, но дома на ней сохранились старые и очень интересные.

Потом железная дорога в Сибирь прошла южнее, реки обмелели, санно-колесная дорога до Ношули вообще исчезла, потому как теперь это республика Коми. Остался только старый тракт, который заасфальтировали, но ведет он только в северо-восточные районы Кировской области, а там, на границах с Коми и Пермским краем, обрывается. Еще кое-как обустроен тракт более позднего времени, в сторону Удмуртии и Перми.

Судоходство в Слободском давно прекратилось, построен мост через Вятку, спуститься вниз надобность отпала, и ныне существующие спуски представляют собой тропы и одну плохую автодорогу к оставшимся под откосом немногим домам.

Я предполагал искупаться в Вятке, тем более что за мостом, на пустынном лесистом берегу соблазнительно располагаются слегка обустроенные песчаные пляжи, но погода не позволила мне это осуществить – было прохладно, и временами шли дожди.

По такой погоде прогуливался по городу. Помимо жилых домов и церквей сохранились старые промышленные здания ликеро-водочного и пивоваренного заводов, причем нынешние хозяева при недавнем ремонте оформлением подчеркнули их стародавнее происхождение. Заводы находятся в районе тупиковой товарной станции действующей железной дороги, которая с 50-х годов не имеет пассажир-

ского движения. Автостанцию построили в те же годы недалеко от железнодорожных путей в расчете на пересеживающих пассажиров.

В городе имеются еще два музея, которые я не посетил.

В музей Яна Райниса, располагающийся в доме, где литератор проживал во время ссылки, я не пошел, так как латышской поэзией никогда не интересовался.

Музей-усадьба известного хирурга Бакулева в доме его родителей находится в поселке Первомайский, куда к спичечной фабрике ходит автобус, но музей точно не работает по понедельникам и вторникам.

В городе много меховых магазинов и салонов. Я в этом дурак дураком, но, прячась от дождя, туда заходил (фирменный салон фабрики «Белка» расположен недалеко от гостиницы). Ничего для себя интересного не видел.

СЛОБОДСКОЙ – БЕЛАЯ ХОЛУНИЦА

Билеты на автобус купил на автостанции заранее (33 рубля). Престарелый автобус ЛАЗ довез по хорошей дороге до Белой Холуницы за один час, с краткой остановкой в Вахрушево. Вскоре после моста через Вятку пересекли узкоколейку, которая протянулась от поселка Октябрьский до Кирово-Чепецка. Узкоколейка функционирует, но, по словам попутчиков, пассажирские перевозки осуществляются только в выходные дни (это та самая узкоколейка, о которой мы писали во втором разделе книги – *прим. ред.*).

Автостанция в Белой Холунице расположена на окраине города. Открыта с 5 до 18, внутри есть туалет. Транзитные рейсы в расписании не отражены, но, по рассказам, транзитные не всегда заезжают на автовокзал Белой Холуницы, а иногда поворачивают на 200 метров раньше, на развилке.

Гостиницу, с помощью прохожих, нашел быстро. Это примерно полчаса пешком от автостанции. Место в трехместном номере стоит 155 рублей в сутки, туалеты на первом этаже, на втором – кухня (есть холодильник, кастрюли, ложки). Пользование душем платное – 20 рублей. В комнате чисто, маленький древний черно-белый телевизор «Юность» с телескопической антенной функционирует плохо.

Расположена гостиница оригинально: между двумя трибунами вдоль длинной стороны футбольного поля. Раньше она использовалась исключительно для приема приезжавших на соревнования (матчи чемпионата области) спортсменов. На втором этаже гостиницы в сторону поля глядит своеобразная лоджия, изображающая VIP-ложу для VIP-болельщиков. Как только разместился, переделся и направился купаться. Дошел до пляжа. Он необорудованный, песчаный. Был уже шестой час, в воде плескались только дети. Дул сильный и прохладный ветер, была даже небольшая волна, так как пруд, подпертый плотиной (которую подновляли и пленные воины наполеоновской армии), вытянулся на 9 километров. Вошел в воду, долго брел по мелководью, пока стало выше колен, но передумал и плавать не стал.

С утра перед отъездом пошел прогуляться по городу.

В городе старых домов мало, но какие имеются – своеобразные. На здании бывшего заводского магазина (ныне «Гастроном») в который раз укрепили крупногабаритный термометр со шкалой Реомюра, предшественники которого неоднократно оказывались украденными любителями неординарных градусов.

В 8.30 любезные хранительницы пустили меня в краеведческий музей (улица Усатовой, дом 4), хотя работает он с 9 часов и до 16. Выходной – воскресенье, билет –

5 рублей. Музей располагается в небольшом здании бывшего Народного дома (около Дворца культуры) и довольно интересный.

На базе небогатого железорудного месторождения, расположенного километрах в 15 от нынешнего местоположения города, был основан в XVIII веке завод, но необходимость в энергии заставила построить плотину и заполнить огромный пруд. Перепад воды составляет примерно 10 метров, и водоспуск выглядит впечатляюще. Завод в 1764 году перенесли к плотине, и вокруг него возник будущий город Белая Холуница. Железной руды было немного, сразу же пришлось осваивать изготовление изделий из чугуна (в том числе художественных): решеток, скамеек, бюстиков царей и другой мелкой пластики. При этом зачастую занимались выпуском контрафактной продукции, копируя изделия самого знаменитого из чугунолитейных заводов – Каслинского.

Владельцы завода часто менялись, и производственные успехи и неудачи проявлялись импульсами. В конце XIX века тогдашние хозяева (дворяне с составной фамилией Поклевские-Козел) построили себе богатый дом (ныне школа № 2) на берегу пруда с ажурным чугунным крыльцом, украшенным родовым гербом. Рядом были построены здание главной конторы заводоуправления, народный дом, магазин, дома для рабочей аристократии и так далее. Престижные траты закончились банкротством градообразующего предприятия, и казне пришлось в 1902 году выкупать разоренный завод у владельцев, за что мастеровые, благодарные лично Николаю II, и отлили чугунную доску с восхвалениями содеянного императором-альтруистом. Эта доска, поврежденная впоследствии теми же гегемонами, ныне хранится в музее.

Церковь в городе была большая, но при расширении завода она оказалась на его

территории и была перестроена до неузнаваемости. Сейчас в городе храмов не видно, только во дворе одного из домов установлено какое-то странное сооружение, напоминающее купол.

Город в основном состоит из крепких деревянных частных домов с большими участками. Есть и кирпичные. Сбербанк построил в последние годы здание современного вида. В советские времена в городе было поставлено в скверах несколько памятников и скульптур, не представляющих интереса. В Белой Холунице имеются еще две гостиницы, одна на улице Глазырина, другая, под названием «Уют», в районе автовокзала.

БЕЛАЯ ХОЛУНИЦА – ОМУТНИНСК

Автобус ПАЗ неторопливо за два с половиной часа добрался до Омутнинска. По дороге заезжали в Климковку, где когда-то нашли железную руду и основали завод, который потом переместился в Белую Холуницу.

Останавливались еще в поселке Черная Холуница – также старом центре железнорудного производства. Плотина сдерживает красивый пруд, окруженный лесом. Гостиницу в Черной Холунице недавно закрыли.

Въехали в Омутнинск. Я вылез из автобуса, не доезжая до автовокзала, на остановке с навесом в центре города, где останавливаются все междугородние автобусы западного направления.

Попутчик-милиционер проводил меня до общежития Омутнинского металлургического завода, представил на вахте персоналу в качестве гостя из столицы, и я разместился в одной из комнат первого этажа, где и функционирует заводская гостиница, доступная для приезжих. Туалет и умывальник в коридоре, вода только холодная и подается по графику (с 6 до 9, с 12 до 13, с 17 до 21). Гостиницы в городе вроде бы есть и другие, но их я не искал, а только видел объявление, что на тре-

тьем этаже железнодорожного вокзала есть комната отдыха пассажиров.

Так как появился я в отеле в период истечения воды, то незамедлительно постирался, ополоснулся и пошел пройтись по городу. Музея в городе нет, как сказали мне велотуристы из Омутнинска, с которыми я беседовал ранним утром на главной площади Слободского. При прогулке по Омутнинску я усмотрел идеальное место для размещения такого музея: старинный двухэтажный дом бывшей заводской конторы (пожалуй, единственное здание такого возраста в городе), около которого уже расставлены крупноразмерные изделия Омутнинского завода, произведенные в разные времена. Здание стоит в небольшом сквере у нового корпуса заводоуправления. Впоследствии оказалось, что музей в городе все-таки имеется, – когда шел вечером в кафе, то увидел вывеску, сообщающую, что на третьем этаже Дворца культуры размещается музей.

Завод был основан при длинной плотине, которая оформлена как набережная: с кафе, фонарями, памятниками, скамейками. Пора было пообедать, но обнаружил только пельменную на противоположной от заводоуправления стороне улицы Котошихина. Покормили так себе. Вообще в городе точек питания немного – все ссылаются на большое количество столовых на территории завода-кормильца.

После этого прогулялся на вокзал. Пешеходство я затеял напрасно – вокзал находится очень далеко, фактически за городом, а идти туда пришлось, минуя малоинтересные и очень длинные кварталы.

Вокзал большой, функционирует круглосуточно, зал ожидания со скамейками с ручками, бедный ассортиментом круглосуточный буфет, бесплатный туалет на первом этаже. Здание служит и автовокзалом – на первом этаже расположены кассы.

Вечером пошел поужинать на улицу Котошихина, в единственное встреченное приличное вечернее кафе «Акула» (названное по созвучию с фамилией хозяина). Там хорошо покормился и пошел гулять в сторону набережной. Место очень приятное: сделаны трибуны для зрителей водных соревнований, лодочная станция (не работает), оборудован пляж со сходом в воду по каменным ступенькам. В небольшом сквере на городошной площадке азартно играют квалифицированные любители: тратят примерно по три биты на фигуру.

На другом конце залива увидел интересную церковь и пошел в ту сторону. В плотине два водопропускных отверстия, перепад оценить трудно, но, думаю, метров 6–7. Церковь недавно построена, и, похоже, ее отделка еще не завершена: стены сложены из современного красного кирпича, ложковая сторона которого тиснено-шероховатая, что предполагает впоследствии оштукатуривание. Церковь напоминает культовые здания, которые строил для старообрядцев архитектор Бондаренко в Москве после послаблений 1905 года, представлявшие собой вольные фантазии на темы древнерусских соборов, чтобы они внешне отличались от храмов РПЦ.

Церковь стоит на мысу и смотрится эффектно, чего нельзя сказать о виде на город от нее: прежде всего в глаза бросаются сильно дымящие трубы металлургического завода.

Ночь в Омутнинске прошла беспокойно – заели комары.

ОМУТНИНСК – ОЧЕР

На городском автобусе (проезд – 5 рублей) доехал до вокзала (станция Стальная), где приобрел билет (с предъявлением паспорта) до станции Яр за 63 рубля. Могучий двухсекционный тепловоз без проблем потащил три вагона.

Однокольная дорога идет по лесу, поселков и остановочных пунктов почти нет. На многих разъездах разобраны вторые пути, и они перестали исполнять свое изначальное предназначение.

По приезде на станцию Яр немедленно купил билет в восточном направлении, хотя первоначально собирался посетить город Глазов.

Три причины изменили мое решение:

1. Ждать электричку до Глазова надо было 6 часов.

2. Неясно было, ходит ли дневная электричка из Балезино в Пермь (впоследствии выяснилось, что с лета 2004 года не ходит).

3. Глазов – большой город, а я уже от больших городов отвык.

В результате купил билет на проходящий поезд в плацкартный вагон за 144 рубля до станции Верещагино.

Впоследствии, когда я на окраинах Глазова увидел такие высоченные дома, что мне не хватило пальцев на руках сосчитать их этажи, я понял, что был прав.

Через три с половиной часа я оказался в городе Верещагино, побывав за день в трех часовых поясах: Омутнинск в Кировской области живет по московскому времени, Удмуртия (и поселок Яр в том числе) имеет +1 час от Москвы, а Верещагино, как и вся Пермская область, +2 часа. Так что по местному времени я оказался в Верещагино в 18.30. Была возможность либо остаться в верещагинской гостинице, либо немедленно уехать в Очер в 18.50.

Я избрал третий путь – решил пообедать-поужинать в Верещагино, а потом решить. Любезные аборигены отправили меня искать кафе с обедами на улице Ленина (респектабельная главная улица, перпендикулярная вокзалу и путям), и я минут 15 по ней шел. Но ничего подходящего не видел. В конце концов был направлен в сторону пельменной с довольно скром-

ным ассортиментом, которая служит, видимо, в Верещагино местом разгула. Еще не было 19 часов, а две женщины зрелого возраста кокетничали с заезжим кавказцем на предмет подношения дамам некоего количества водочки. Восточный человек их желание любезно исполнил, однако демонстративно игнорировал призывы иного рода.

Пельменная располагается недалеко от музея, который был уже закрыт и в котором я очень хотел узнать, зачем известный художник-баталист Верещагин останавливался на этой станции (тогда еще она носила название Очерская) по пути на Русско-японскую войну, что и послужило причиной ее переименования еще в 1916 году. Впоследствии, уже в интернете, нашел версию, что у адмирала Макарова, спутником которого был Верещагин, сломался комфортабельный вагон и они сутки ожидали замены.

Главная улица выглядит презентабельно – на чистой широкой улице располагаются все городские здания: администрация, школа, гостиница, неработающий ресторан. Солидные дома строятся и в настоящее время.

Вокзал размещается в хорошо отремонтированном каменном здании столетней давности, зал ожидания маленький. Автостанция, расположенная рядом с вокзалом, занимает небольшой недавно построенный павильон причудливого вида, практически без зала ожидания, с платным, но неработающим туалетом.

Вокзальную площадь украшает поясная скульптура художника-баталиста Верещагина в походном картузе. При въезде на станцию Верещагино выполнена имитация высокого откоса, и на ней установлен паровоз серии ФД.

Все эти достопримечательности мне показалось недостаточными для того, чтобы остаться в городе до утра, и я за 17 рублей купил билет до Очера. Доехали до горо-

да по живописной холмистой местности за полчаса. Водитель любезно высадил меня у дверей гостиницы.

ОЧЕР

Место в четырехместном номере коммунальной гостиницы «Очер» стоит 155 рублей. Частично номера заняты административными органами, с клерками которых сталкиваются немногочисленные полуголые по случаю жары постояльцы. Сильно устал и из номера вечером не выходил. Интересно поговорили с соседом по номеру (с легко запоминающимся именем Адам), который приехал поучаствовать в судебном процессе в качестве потерпевшего и попутно занимался отгрузкой лесоматериалов в родной Краснодарский край.

С утра занялся поиском пропитания. Все немногочисленные заведения в городе открываются с 10 часов. Посетил столовую на втором этаже около рынка (работает с 10 до 16). Качество соответствует общепиту советских времен.

Краеведческий музей в городе закрыт – его перевели в большое, своеобразной архитектуры здание (бывший дом управляющего с наблюдательной башенкой на крыше), и это здание вот уже третий год ремонтируется.

Сотрудники музея, участвующие в ремонте, посоветовали мне посетить музей Очерского механического завода, расположенный на Революционной улице, рядом с городской достопримечательностью – солнечными часами. Музей любопытный, но специфический: рассказы о трудовых династиях за 250 лет существования завода, образцы и макеты продукции разных периодов и тому подобное. Вход бесплатный.

А солнечные часы на небольшом пьедестале, которые раньше украшали небольшую площадь рядом с церковью, сейчас выглядят глуповато, приткнувшись по-

среди пыльной улицы, так как бывшую площадь застроили по «красным линиям» проходившей насквозь улицы.

Соседнюю церковь Михаила Архангела в 1920-х годах разорили: сломали колокольню и купола, однако основной объем с колоннами аккуратно сохранили, и здание долгие годы выполняло функции Дома культуры. Сейчас здание возвращено верующим и постепенно вновь получает присущие храму аксессуары и оформление. Интересны и оригинальны изготовленные на очерском заводе ажурные металлические лесенки, втиснутые между колонн фасада, а также ограда вокруг церкви.

На главной улице (Ленина) сохранилось много старых (XIX века) каменных домов, главным достоинством которых является бросающаяся в глаза основательность.

Прогулялся по длинной плотине с довольно большим перепадом между бьефами. На берегу расположены лодочная станция, кафе и подобие пляжа.

Места здесь холмистые, и заводской пруд представляет собой не безбрежную водную гладь, а систему протоков и заливов. Большой остров, покрытый сосновым лесом, находится напротив плотины. По рассказам, очень живописные места расположены неподалеку от города, в районе старинного, давно не действующего канала Очер – Чепца.

Пообедал, плохо и невкусно, в кафе «Летнее» на улице Урицкого.

Тупиковая железнодорожная ветка в Очере интенсивно функционирует, отгружая лес и металл, но пассажирского движения не имеет.

Завод сейчас работает вполсилы, выпускающая комплектующие для бурового оборудования. В городе сохранилась стародавняя традиция подавать заводской гудок в 7.00, пробуждая обывателей, а в 8.00 оповещать о начале смены.

Весь день солнце не показывалось, но было очень душно. Маленький дождик начался только вечером, когда я пришел на автостанцию – небольшой каменный дом, почти без зала ожидания, на углу улиц Калинина и Революционной. Билет до Оханска стоит 49 рублей.

ОЧЕР – ОХАНСК

В Оханск поехали по такому маршруту: сначала выехали на трассу Пермь – Ижевск, покрытую отличным асфальтом; затем свернули и заехали на окраину поселка Павловский, основанного, как и сам Очер, Строгановыми, но на несколько лет позже Очера, в котором те же достопримечательности: завод, плотина, пруд; потом по гравийке, через Пономари, выехали на старый Сибирский тракт, там дорога тоже была гравийной; только после Сторожки, старейшего поселения (бывшей крепости), которому исполнилось 400 лет, появился на Сибирском тракте асфальт в заплатках.

Всего ехали от Очера до Оханска по холмистой и очень живописной местности полтора часа.

Автостанция в Оханске с недавних пор размещается в части помещений бывшего кинотеатра. Оттуда по улице Кирова я долго шел к гостинице, расположенной на улице Ленина.

Когда рассвело, стало понятно, что идет сильный обложной дождь. Продрых я до 10 часов, к сожалению, дискретно. Когда окончательно проснулся, дождь как раз поутих, и появилась возможность пройтись по городу.

Я позавтракал, затем заглянул в районное управление культуры и выяснил, что музей в городе имеется. Он недавно преобразован из народного, и плата за вход не установлена. Музей, естественно, не богат.

Прогулялся к парому через Каму (идти туда примерно полчаса), получил инфор-

мацию. Зашел на автостанцию ознакомиться с расписанием. Заглянул в магазин при швейной фабрике, их продукция меня не заинтересовала, зато купил чисто синтетические носки, которые предпочитаю с юности.

Город интересный, на главной улице (Первомайской) много старых домов, на Советской стоит громадное здание женской гимназии, в котором сейчас размещаются филиалы двух учебных заведений (колледжа и ПТУ). Неподдалеку большое здание бывшего реального училища и построенный уже в советское время целый комплекс детского дома санаторного типа.

На эффектном месте, на верху откоса над Камой, расположен ободранный, но сохранивший формы Успенский собор. Рядом с ним памятник погибшим продотрядовцам. Хотя на постаменте написано об их мученической смерти, художественно-пластическое решение монумента больше напоминает борьбу трех пьяных с силами земного притяжения.

В нескольких местах города, на пересечении улиц, устроены угловые прилавки с навесами, где пожилые оханцы пытаются продать плоды своих огородов: крыжовник, смородину и тому подобное, но в основном беседуют между собой с утра до вечера. Судя по всему, плата за место на таких мини-рынках не взывается.

Оханск был городом очень маленьким (2 тысячи жителей в конце XIX века), но успешно выполнял функции центра огромного уезда и большого пересыльного пункта на переправе через Каму на Сибирском тракте. Его посещали проездом, по доброй воле или вынужденно, очень многие известные люди.

Постройка в конце XIX века железной дороги севернее и проведение в недавние времена федеральной дороги Ижевск – Пермь через Краснокамск еще больше

снизили роль и значение Оханска. На пароме за одну ходку (то есть раз в два часа) переправляются 10–20 машин, что несопоставимо с потоком на федеральной трассе.

Здания острога и тюремной церкви не сохранились – на этом месте сейчас размещается швейная фабрика, ведущее предприятие города.

Весь день с небольшими перерывами шел мелкий дождь. Пришлось ходить в ветровке, которую таскал в сумке много лет. Утром следующего дня погода была приличная. Решил зайти в порт и выяснить: не идет ли что-нибудь в сторону города Оса? Но нет, никакого движения в порту, даже грузового, не говоря уж о пассажирском, не обнаружил. Оно прекратилось с 2003 года (в 2002-м на одном из последних рейсов «Метеора» Чайковский – Пермь прокатился Митян Крюков – *прим. ред.*).

Маленькое здание речного вокзала используется как офис. В разговоре со сторожем брандвахты выяснил местоположение турбазы, где ходят на яхтах и катаются на лошадях. Она расположена примерно в 3 километрах от города, идти на турбазу следует тропой от больницы, расположенной на Советской улице. Хотел сходить, но опять начался дождь. Раньше все, к кому я обращался, указывали на базу отдыха на левом берегу Камы, которую полностью выкупили и используют для персональной релаксации несколько богатых пермяков.

ОХАНСК – ОСА

Все описанное ниже произошло из-за того, что 2002 год стал последним годом пассажирской навигации на Каме. Я надеялся, что какие-то остатки судоходства сохранились, но ошибся, и пришлось вместо плавания меж живописных берегов потрястись на автобусах от Оханска до Чайковского с остановкой в Осе.

Паромная переправа на левый берег Камы функционирует с 7 до 21 часа каждый нечетный, а с левого на правый с 8 до 22 каждый четный час. Паром представляет собой большую баржу с аппарелью, влекомую пришвартованным к левому борту буксиром. На пароме имеется закрытое помещение с буфетом.

На левом берегу (остановка «Берег Камы») нас поджидал автобус ПАЗ. До Юго-Камского билет стоит 8 рублей, и через 20 минут мы приехали в этот поселок.

Автостанция в Юго-Камском напоминает строительную бытовку. В поселке есть довольно большой пруд, рядом с автостанцией – переделанная под клуб церковь. Около нее в скверике почему-то установлена БМД, изображающая воинский мемориал. Все это сильно загажено, не считая нового и аккуратного двухэтажного дома с видом на озеро, принадлежащего владельцу кафе «Эдем», и других торговых точек поселка. Все два часа, пока я был в Юго-Камском, свадебный кортеж катался туда-сюда по Советской улице, главной, проходящей через весь поселок. Я купил билет на транзитный рейс Пермь – Оса. По случаю пятницы народу было много, пришлось стоять в проходе минут 40 (примерно столько, сколько в метро по дороге на работу). Потом места стали освобождаться, особенно после крупного села Рождественское, где есть несколько магазинов и работающая столовая. Состояние дороги от Юго-Камского до Осы разное: сначала очень плохое (там проходит реконструкция дороги, в некоторых местах осталась только грунтовая колея), потом асфальт плохого качества, а при подъезде к Осе дорожное полотно отличное. Путь от Перми до Осы через Юго-Камский менее удобен, чем через Кукуштан по недавно проложенной трассе в сторону города Чайковский.

Приехали на автостанцию, расположенную на углу улиц Злыгосского и Степана

Разина. Единственная гостиница, которая работает в городе, называется «Нефтяник» и принадлежит понятно кому. Располагается она в 15 минутах ходьбы от автостанции, на улице Степана Разина, занимая одну секцию пятиэтажного жилого дома.

Там я сразу же поплескался в холодном душе и постирался – погода жаркая, совсем не напоминающая, что утром в Оханске шел дождь. Отлично выспавшись, ранним утром вышел прогуляться по городу. Путь от гостиницы, расположенной в новом районе, до центра города занимает примерно полчаса.

Редко я видел, чтобы старый (постройки XVIII–XIX веков) город так хорошо и целно сохранился.

Город Оса был сначала небольшой крепостью, которую построили в двух верстах от Камы, на холме, для контроля над переправой. Потом город был назначен центром большого уезда, который охватывал весь юго-западный угол Пермской губернии и даже немного нынешней Башкирии, и имел все полагающиеся уездному центру атрибуты: присутственные места, острог, торговые ряды и тому подобное.

Здание острога (без ограды) сохранилось и содержится в хорошем состоянии – там располагается ПТУ. Огромная площадь, где все дома старые, кроме убогого здания администрации постройки 1960-х годов, имеет доминанту на противоположной от администрации стороне: трибуну для приветствования демонстрирующих, над которой возвышается большая скульптура Ленина. За спиной скульптуры располагается парк, в котором размещены сразу три мемориала войнам: крестьянской под руководством Пугачева, Гражданской и Великой отечественной.

На мемориале Гражданской похоронены ее жертвы со стороны большевиков с патетическими надгробными надписями.

Там же упокоен активный участник Гражданской войны, бывший штабс-капитан Богомяков, который впоследствии был арестован на должности начштаба ОКДВА, отбыл срок как японский шпион, реабилитирован, получил генеральскую пенсию, вернулся на малую родину, купил домик и тихо доживал свои дни в Осе, городе своей юности.

На мемориале ВОВ установлен почему-то тяжелый танк ИС-2, который в боевых действиях почти не участвовал.

Парк выходит к берегу водохранилища и у пугачевского мемориала имеет парадную лестницу-спуск к Каме. Парк довольно запущенный, но куч мусора нет, все в целостности и выглядит благопристойно. Вообще в городе мало проявлялся вандализм, бессмысленных разрушений не было и нет. Например, около вышеуказанной лестницы сохранилась пара старых и утративших актуальность створных знаков, которых с Камы не видно из-за разросшейся зелени, однако они стоят, и никто их не поломал на дрова.

То же относится и к зданию музея, расположенного на краю парка около небольшого откоса над Камой. Раньше на месте парка и музея была деревянная крепость, но потом она обветшала, ее снесли, а на месте сгоревшей во время пугачевского бунта церкви построили каменный Успенский собор. После революции рачительные жители города Оса сломали апсиды и купол и превратили его, сохранив портик, в симпатичное здание, которое до сих пор используется как музей. Колокольню снесли в конце 50-х годов, в процессе иницированной Хрущевым запоздалой коммунистической атаки на конкурирующую идеологию.

Музей интересный. Много посвящено чуть ли не основному событию русской истории из зацепивших захолустный город Оса – восстанию Пугачева, в том числе главный экспонат музея – диорама.

По исполнению диорама довольно примитивная – на переднем плане только муляжи военно-интендантского имущества. На живописном полотне изображены выход гарнизонного воинства из крепости после двух дней сопротивления бунтовщику-супостату и коленопреклоненное принесение сдавшимися, во главе с кадровым секунд-майором, присяги императору Петру III (он же вышеупомянутый супостат, он же беглый донской казак Емелька Пугачев).

Диорама, как и вся историческая экспозиция, размещается в бывшей церкви, а рядом расположено симпатичное деревянное специально построенное здание, в котором размещен отдел природы. Я мельком его посмотрел, и мне понравилась там двухъярусная диорама: наверху сухопутные животные в разные времена года, внизу – подводные обитатели.

Между двумя музейными зданиями лежит плоский огромный пьедестал, который должен был принять скульптуры Пугачева и его подельника Салавата Юлаева, раненого при штурме крепости Оса. Но в начале 90-х годов денег на идеологию выделялось недостаточно, и грандиозный монумент остался незавершенным.

Неподалеку от площади и музея располагается самое крупное здание города – Троицкий собор. Он был построен в начале XX века в псевдорусском стиле, конструктивно хорошо сохранился, выглядит гармонично и впечатляюще. Собор ремонтируется после длительного непрофильного использования, но в нем уже проводят службы. На кладбище, на пригорке, находится Казанская церковь (1882 года), но я из-за жары туда не ходил, видел только из города ее красивую колокольню.

В общем, я много гулял по улицам старого города, здания которого очень хорошо сохранились, прежде всего стараниями самих жителей. Новые дома, как правило,

двухэтажные, они вполне гармонируют со старой застройкой.

Впечатление такое, что почти 50 лет при советской власти аккуратным жителям хватало того, что было построено до революции, а потом в 60-х годах в окрестностях стали добывать нефть. Рассудительные горожане не стали перестраивать и приспособливать старые дома, а построили на севере города микрорайон, где и расположена гостиница. На оставшиеся деньги подремонтировали уцелевшие старинные здания. В результате город сохранил всю историческую застройку, а в новом районе на широких озелененных улицах возвели трех-пятиэтажные благоустроенные дома.

Город всегда стоял в стороне от важнейших сухопутных путей, поэтому знаменитости проезжали в отдалении и в Осу не заглядывали. Только по случаю эвакуации в городе на два года застряли писатели Бианки и Соколов-Микитов. Местные уроженцы прославились в узкоспециальных областях, из общеизвестных людей только кинорежиссер Мотыль (снявший «Белое солнце пустыни») несколько лет обучался в местной школе, о чем свидетельствует доска, укрепленная на здании учебного заведения.

Судоходство по Каме значительно сократилось. Регулярные рейсы поперек Камы совершает только небольшое специальное паромное судно, которое трижды в день переправляет желающих на другой берег залива, образовавшегося на месте речки, к дачным участкам осинских мичуринцев. Перевоз дачников до Слободки, на полуостров, образовавшийся после заполнения Воткинского водохранилища, стоит 6 рублей, ребенка – 3 рубля, велосипеды и тележки бесплатно.

Попытка местного предпринимателя, соорудившего легкий мост из труб на другую сторону залива и взыскивавшего небольшую плату за проход, окончилась

неудачей. После первого же ледохода конструкции моста были искорежены и уже не восстанавливались, а их остатки до сих пор торчат из воды.

Теми же паромными рейсами можно добраться на другой берег Камы (где расположена часть Осинского района) в деревню Монастырка. Из Монастырки есть два автобусных маршрута: в Богомягково и еще куда-то, не выходя за пределы района. В дореволюционное время существовал тракт местного значения до Оханска, сейчас проехать, по слухам, тоже можно, но дорога плохая.

Народ в субботу отдыхает (видимо, все, так как даже магазины почти не работают), выходит на реку, фактически окружающую город с трех сторон (еще одна сторона – широченный залив в устье реки Тулва), купается, в том числе на галечном пляже возле улиц Кобелева и Карла Маркса, ловит рыбу с лодок и берега, а также занимается традиционным мытьем ковров и паласов на бетонных плитах, установленных под углом примерно 45 градусов для приема льдин во время ледохода. Высокие лесистые холмы с огромными известково-песчаными обрывами на противоположном берегу Камы очень впечатляют. Там, на левом берегу, около Монастырки, снимались кадры кинокомедии «Волга-Волга».

Первоначально я предполагал уехать вечером, но погода даже к вечеру оставалась жаркой и душной, и я решил остаться на ночь в комфортных условиях гостиницы «Нефтяник», где один пребывал в двухместном номере.

ОСА – ЧАЙКОВСКИЙ

Билет купил на проходящий рейс Пермь – Чайковский (125 рублей) и на каком-то иноземном комфортабельном автобусе доехал за 3 часа. Вдоль дороги часто встречаются качалки, добывающие нефть, и емкости для хранения. Очень чисто, не-

похоже на Апшеронский полуостров, где в 1970 году нефть текла по кюветам и так пропитала землю, что было страшно выбросить окурков из окна машины.

По приезде на большой двухуровневый городской автовокзал хотел остановиться в гостинице при нем, так как он находится рядом с перроном железнодорожной станции Сайгатка. Но в гостинице администратор официально прерывает свою службу с 13 до 14 часов на обед. Такой дикости я нигде не встречал (кроме как в Киеве, где часовой перерыв посреди дня был у дежурного помощника начальника железнодорожного вокзала), так что решил пойти в гостиницу «Волна», расположенную в 10 минутах ходьбы от автовокзала.

При моем появлении мне был предложен номер за 460 рублей в сутки. Я мягко, но убедительно, ссылаясь на прейскурант, попросил поселить меня поскромнее и был водворен на 6-й этаж в двухместный номер с удобствами (в том числе горячей водой), но без телевизора, за 230 рублей. Гостиница большая, построенная в 1976 году для потока отечественных туристов, и все номера (а их было запроектировано 328) оснащены удобствами. Заселена слабо, что неудивительно при таких размерах, и жил я в номере один.

Пообедав, я направился в сторону музеев, которые компактно располагаются на улице Мира в домах № 19 и № 21 (10 минут пешком от гостиницы и 5 минут от автовокзала). Музеев в городе два: краеведческий и картинная галерея. В краеведческом музее – хорошая экспозиция по истории нового города и гидроэлектростанции, при которой он вырос.

Интересна история появления в молодом городе картинной галереи. Московский инженер-путеец Жигалко всю жизнь собирал живопись, в основном XIX века, и хотел, чтобы после его смерти коллек-

ция не расплылась, а была бы сохранена общедоступной и в целостном виде.

Собрание картин у Жигалко было по объему довольно большое, а по качеству неравноценное. Все музеи собирателю снобистски отказывали, а предусмотрительные руководители новопостроенного города Чайковский согласились с условиями жертвователя, которые и были письменно зафиксированы в дарственной, копия каковой выставлена в музее. Коллекционеру за его дар было присвоено звание почетного гражданина города Чайковский.

Художественный музей был открыт в 1970 году, и с тех пор еще несколько собирателей пожертвовали ему свои коллекции. В результате город заимел неплохое собрание живописи, в основном XIX–XX веков. Многие картины числятся за «неизвестными художниками», но коллекционеры, сообразуясь со своим вкусом, покупали картины неординарные и привлекающие внимание. Имеются и работы именитых мастеров: Крамского, Шишкина, Айвазовского, но не первоклассные. Интересны картины салонных портретистов XIX–XX веков, почти не представленные в центральных музеях. Есть в экспозиции отличное полотно работы художника Бразы, а также картина Давида Бурлюка, еще не перешедшего на позиции футуризма.

Народу, несмотря на воскресный день, в музеях не было, и я осматривал их в одиночестве, под присмотром служительниц. Между посещением краеведческого музея и галереи я вышел на улицу покурить и наблюдал интересную, сугубо местную традицию. В соседнем кафе справляли свадьбу, и жених должен был здоровенным топором расколоть здоровенный пень, чтобы достать засунутые туда в качестве подарка денежные купюры.

После завершения культурной программы отправился прогуляться по городу,

который оказался исключительно симпатичным. Он толково спланирован, чистый и очень зеленый. Особенно привлекательно, что на берегу оставили сосновый лес и устроили там парк, в котором расположен большой стадион. Речной вокзал закрыт, пассажирское движение полностью прекратилось – причаливают только редкие туристские теплоходы. Берег водохранилища частично занят respectable набережной с парашютом и со сходами к воде, на меньшей части – обустроенный песчаный пляж.

Стал искать железнодорожный вокзал и выяснил, что его закрыли, а после действий различных арендаторов, а также небольшой реконструкции в здании вокзала разместился православный храм. Расписания поездов нигде нет, а встреченные предлагали свои варианты времени отправления единственного за день состава, направляющегося в Ижевск, в интервале от 6.00 до 6.30 местного времени.

Прошелся еще в сторону ГЭС. Ее назвали Воткинской, хотя Воткинск находится далеко от плотины и даже не стоит на берегу огромного водохранилища. Город Чайковский получил свое имя опосредованно тоже благодаря Воткинску, так как композитор родился именно там. На месте города Чайковский существовала деревня Сайгатка, название которой сохранено за железнодорожной станцией.

Строительство города началось с 1955 года, одновременно с Воткинской ГЭС. Городской статус он получил с 1962 года, но входил в Фокинский район, а райцентром назначен только в 1977 году вместо села Фоки.

ЧАЙКОВСКИЙ – САРАПУЛ

Ранним утром к 6.30 я пришел на перрон и сел в поезд, который состоит из пяти вагонов: два кресельных (кресла старые с продавленными пружинами), два плац-

картных, изображающих общие, и один прицепной до Москвы.

Поезд идет почти везде через лес, станций мало, а на территории Пермской области их нет совсем. Лес хороший, место экологически чистое: рядом с рельсами растут лишайники, а они, как известно, при малейшем неблагоприятии вымирают. По длинной насыпи и мосту пересекли пойму и реку Каму. Всего ехали около двух часов.

Местное время на час отличается от пермского, так что прибыли по-сарapulьски в 7.30. Народ в автобусах массово ехал на работу, толкаться не хотелось, и я, не торопясь, пешком направился в гостиницу «Прикамье» (рядом с рынком и пожарной каланчой), где поселился в одноместном номере без удобств, только с радиоточкой, за 170 рублей в сутки.

По дороге (по улице Ленина) перешел через широкий бетонированный канал с маленьким ручейком посередине, который, видимо, служит для отвода излишней воды из узкой речки Сарапулки с крутыми берегами, мост через которую я тоже переходил.

Поселившись, я отправился гулять дальше и был удивлен – многие дома вполне способны украсить любой губернский город, а Сарапул таковым никогда не был. Огромный дом на Красной площади, занимаемый учреждениями, вообще как будто перевезли из Петербурга или Москвы. В то же время в застройке много примитивных домов советского периода, что расслабило население, и к своим старым и достойным домам люди стали относиться без рвения, сопоставимого с усилиями жителей Осы. В результате многие (особенно деревянные) дома пришли в плачевное состояние.

Город холмистый, как и большинство правобережных на меридиональных реках. Некоторые улицы частично являются непроезжими из-за гористого ре-

льефа. Например, Первомайская улица в центре на одном отрезке представлена лестницей.

На вершине самого высокого холма (Старцева Гора) соседствуют, доминируя над городом, мечеть и строящийся православный собор. Собор вблизи довольно большой, с хорошим силуэтом, но снизу кажется маловатым для такой высокой точки. К сожалению, на горе я не обнаружил никакой обзорной площадки, откос густо порос зеленью. Чуть дальше на этой горе, на улице Раскольниково (самая длинная улица города), размещается тюрьма (на территории бывшего монастыря). С караульных вышек вид на город и Каму наверняка очень обзорный.

Спустился вниз к речному вокзалу и набережной. Речной вокзал функционирует, отправляя в плаванье только корабль типа «Москва» на левый берег в Симонику и Борок. Там же расположен и платный оборудованный пляж.

После ужина спустился к набережной прогуляться. Стоял прекрасный летний вечер, и променад горожан был массовым, тем более что 2 августа – день ВДВ. Подвыпившие десантники и их подруги составляли значительную часть гуляющих. Употребляли они в основном пиво в большом баре под шатром, расположенным рядом с оригинальными, выполненными из камня, солнечными часами.

Проявляла десантура себя не буйно, даже плескаться в Каму не лезла.купающихся оказалось немного, было солнечно, но дул сильный ветер, да и береговой антураж не очень способствовал. Запомнилась компания подвыпивших женщин рубенсо-кустодиевского типа, которые залезли в воду и заманивали туда значительно более субтильных кавалеров.

С утра во вторник пошел в музей Прикамья, который создан давно и в 2004 году праздновал свое 95-летие. Размещен он в двухэтажном краснокирпичном здании

в стиле удешевленного модерна, который применялся в начале XX века при строительстве учебных заведений. Собрано в музее много, оформлен он хорошо, но ветеранство сказывается: фактически отсутствует хронологически систематизированная экспозиция. Свое предназначение музей видит в устройстве выставок и тематических вечеров для местных интеллектуалов.

Персонала в музее много, но, судя по надушенной важности и другим внешним признакам, это родственники ответственных работников – в провинциальных очагах культуры труд малооплачиваемый, но престижный. Они слабо разбираются в краеведении: на выставке (красиво оформленной, но довольно бесполовой), посвященной Надежде Дуровой, кавалерист-девице, участнице войны 1812 года, дочери и сестре последовательно сменявшихся сарапульских градоначальников, были выставлены находки с места раскопок их усадьбы, но смотрящая за выставкой не смогла сказать, где же эта усадьба находилась.

Рядом с музеем расположен двухэтажный деревянный дом-музей академика Мельникова, ученого специалиста горного дела. Честно говоря, никогда не слышал о таком академике, но хотелось посмотреть, как жили небогатые сарапульцы. Это не удалось, так как музей был закрыт, а ключ надо было у кого-то искать.

Гораздо более приятное впечатление оставил у меня художественный музей, расположенный на бывшей даче Башенина, местного богатого купца. В конце XIX века сосновый лес на окраине Сарапула был поделен на большие участки, которые были проданы под жилищное строительство. Богатые жители Сарапула стали возводить там загородные дома. Не все эти усадьбы дошли до наших дней, большинство преобразовано в лечебные и санаторные заведения, и их

территории плотно застроены в советское время.

Дача Башенина тоже много лет была каким-то интернатом, но более-менее сохранилась, и примерно десять лет назад ее передали музею для использования.

Усадебный дом представляет собой хороший образец модерна, построенный для богатого и самодостаточного купца, которому не нужно было выпендриваться, и здание вышло удобным для проживания, солидно-представительным и эффективным.

Башенин, старший сын в большой купеческой семье, рано начал самостоятельно заниматься бизнесом, разбогател, был почти единогласно избран городским головой Сарапула. Успешно исполнял эту должность, строил первый в Вятской губернии водопровод, городскую электростанцию, занимался благоустройством и благотворительностью. Увы, уже в 41 год он скоропостижно скончался.

Описывать дом стиля модерн трудно. Он несимметричный, каменный, но стилизован под деревянный, имеет треугольный чердак с балконом и башню со смотровой площадкой наверху. В доме размещена коллекция картин, часть которых была подарена краеведческому музею еще при основании. Небольшое собрание очень интересно. Представлены в основном художники, которые были воспитаны в традициях классицизма, а впоследствии вписались в стиль, близкий «Миру искусства». Художники эти сейчас малоизвестны, так как были оттерты идейно подкованными передвижниками, охотно откликнувшимися на животрепещущие вопросы той еще современности.

Представлено несколько картин художников Сведомских, имевших родовое поместье недалеко от Сарапула, которые подарили полотна свои и своего коллеги Котарбинского нарождающемуся музею. Все трое составляли компанию Васне-

цову, Нестерову и Врубелю при росписи Владимирского собора в Киеве, но работали в основном за границей и в России знаменитыми не стали. В экспозиции выставлены портретные работы профессионалов, которых впоследствии тоже забыли, например художника Галкина, известного дореволюционного салонного портретиста, работы которого в натуре я видел в первый раз. Есть в музее отлично выполненная копия картины Тициана, оригинал которой в 30-х годах был продан из Эрмитажа за границу.

От ухоженной музейной усадьбы у меня осталось очень приятное впечатление. Она, как уже говорилось, располагалась в дачном районе, и там же было устроено несколько парков, которые функционируют до сих пор. Горсад имени Пушкина занимает один квартал и перенасыщен аттракционами и скульптурами советского периода. Симпатичен маленький детский парк, занимающий часть квартала. На значительной территории сохраненного соснового и елового леса расположен парк имени Ленина. Он находится рядом с откосом над речкой Большая Сарапулка. На краю этого парка стоит исторически недостоверная скульптурная группа, посвященная революционным маевкам сарапульских рабочих. Маевки маскировались под праздничные гулянья с выпивкой, самоваром и гармошкой, но на двухфигурной композиции унылый оратор мусолит в ладонях листочки доклада, а пожилой рабочий держит огромных размеров знамя.

Решил пройти в сторону железнодорожного вокзала. По дороге зашел в один из многочисленных магазинов Сарапульской кондитерской фабрики. Ассортимент богатый, но ничего на сахарозаменителях не выпускается, так что пришлось ограничиться слюноотделением. В магазине Сарапульского пивзавода торгуют дрожжами и «живым» пивом.

На привокзальной площади установлен паровоз типа ОВ. Вокзал большой, с залом ожидания, скамейки с ручками. На втором этаже имеются комнаты отдыха пассажиров.

К этому моменту ходить по холмистому городу мне уже надоело, и я прокатился на кольцевом автобусе (6 рублей). Город весьма раскидистый, во многих местах сохранились остатки сосновых лесов, значительную площадь занимают участки садовых товариществ.

Город Сарапул развивался бешеными темпами на рубеже XIX–XX веков. Этому способствовало пересечение крупной судоходной реки и построенной железной дороги. Незадолго до революции всерьез рассматривался проект об образовании новой Сарапульской губернии. В нее должны были войти Малмыжский, Елабужский, Сарапульский уезды Вятской губернии, Мензелинский и Бирский уезды Уфимской и Осинский уезд Пермской губернии. Все они тяготели к проложенной железной дороге и далеко отстояли от своих губернских центров – например, Сарапул от Вятки на 600 верст.

Ленинская национальная политика похерила эти логичные и целесообразные проекты и создала автономию удмуртов. Удмуртам (по старой терминологии – вотьякам), сугубо деревенским жителям, достались два уездных города: Сарапул (25 тысяч жителей) и Глазов (6 тысяч), а также два очень крупных заводских поселка: Ижевск (больше 30 тысяч) и Воткинск (20 тысяч). Удмурты растерялись. Сначала проводили съезды вотьяков (восточных угро-финнов) в Сарапуле, потом объявили столицей Вотской республики город Глазов. Но быстро освоились, и с 1921 года столицей стал Ижевск, который с тех пор вырос более чем в 10 раз. На некоторое время Сарапул и Воткинск выпадали из Удмуртии, угодив в состав грандиозной Уральской области. Впо-

следствии национальная автономия опять разрослась и поглотила эти города.

САРАПУЛ – АРСК

Теперь общим направлением движения для меня стала Казань. Пользоваться ночным поездом от Сарапула до Казани нет смысла – поезд идет 6 часов, и выспаться все равно не получится.

Я намечал добраться до Елабуги, а потом отправиться в Казань через город Мамадыш. Но уж очень надоели автобусы, и я решил начать осуществлять этот план только железнодорожным путем.

Рано утром на городском автобусе я поехал на вокзал и там подждал поезд Сайгатка – Ижевск, чтобы доехать до Агрыза. Это мне удалось, но я буквально на несколько минут опоздал на поезд Ижевск – Набережные Челны. Я пользовался сведениями из интернетовского расписания МПС, а оно оказалось неправильным. В результате этого я решил ехать сразу в Казань и купил билет на электричку Ижевск – Казань за 143 рубля. Эта электричка – редкое проявление сотрудничества между двумя отделениями одной (Горьковской) дороги. Но деньги врозь: дают два билета – один по Ижевскому отделению, другой по Казанскому.

До отправления у меня осталось больше часа на знакомство с городом Агрыз. Он принадлежит Татарстану, но почти со всех сторон окружен Удмуртией.

Недавно реконструированный вокзал Агрыз – большой, трехуровневый. На первом этаже кассы автовокзала и бедноватое кафе, на втором – железнодорожные кассы и платные туалеты, на третьем – комната отдыха пассажиров. На аккуратной привокзальной площади стоит бюст какого-то деятеля с труднопроизносимой татарской фамилией.

Электричка шла неторопливо, со всеми остановками. Около 15 часов я задумался: приеду я примерно в 17 часов и буду

в шумной и многолюдной Казани искать пристанища и пропитания. Решил выйти в Арске, где электричек побольше, поесть, а потом катить дальше.

АРСК – КАЗАНЬ

Увидел из окна вагона новенький и симпатичный краснокирпичный вокзал и подумал, что имеет смысл и переночевать в этом поселке. Мне сказали, что гостиница имеется, я сел на автобус и поехал кружным путем на горку, в центр. В двухэтажной гостинице «Идель» устроился в двухместном номере без удобств за 157 рублей в сутки. В номере присутствует громадный телевизор-ветеран «Славутич», который в цвете показывает вторую программу и без цвета, зато с рябью, первый канал. Еще в номере наличествует трюмо, но нет графина и стаканов. Я быстро сбегал в столовую и направился в музей, о котором заранее разыскал сведения в интернете.

В музей (от гостиницы – 5 минут ходьбы) я ворвался в 15.55, за 5 минут до закрытия. Миниатюрная девушка типично восточной миловидности любезно показала всю экспозицию, но мне смотреть там было нечего – музей посвящен литературе и искусству, процветавшим в Арске в разные времена. Я ничего об этих татарских литераторах и деятелях искусств никогда не слышал, и процесс познания длился примерно полчаса. Краеведческих материалов мало, хотя городок (точнее, поселок городского типа) очень древний, был в средние века центром Арского княжества, потом с 1781 года являлся уездным, а с 1802-го – заштатным городом Казанского уезда. В советские годы Арск городской статус утратил.

Особо в музее отмечается, что юный Федор Шаляпин несколько месяцев обучался мастерству переплетчика в Арске, куда его отправили из Казани, чтобы отвлечь от излишнего поклонения соблазнам

большого города. Это зафиксировано также на мемориальной доске, прикрепленной к стене здания бывшего училища.

Достопримечательностей в поселке мало. Каменная Богоявленская церковь построена в 1873 году. Когда-то в составе артели в ее росписи принимал участие ставший впоследствии известным скульптор Степан Эрзя, но внутри я не был, ничего сказать не могу. Сохранились несколько старых зданий, в том числе перестроенные торговые ряды, где размещается и столовая. Перед торговыми рядами на главной площади установлено несколько бюстов каких-то достойных людей с поясяющими надписями на татарском. Мечеть новая и симпатичная.

Городок заселен почти исключительно татарами. Многие носят традиционные бархатные тюбетейки, шитые серебром. Рисунок на них в этой местности скромный и элегантный. Некоторые надписи на вывесках не дублированы на татарский (касающиеся сотовой связи, интернета), некоторые – на русский. Полезно знать, что «ашхана» – это место, где можно покушать.

Поселок редкостно благообразен: очень чистый, гуляет многочисленная живность, существующие здания аккуратные, много новых, добротных домов строится. Арск состоит из двух частей: поселок при станции с почти полностью обновленной привокзальной площадью, где размещены магазины, ашхана и тому подобное, а в маленьком домике – автостанция. Эта часть отделена речкой Казанкой (шириной примерно 10 метров) от старой (центральной) части поселка, живописно расположенной на холме, где, видимо, когда-то и была крепость.

В итоге я взял очередной билет на электричку, и мы преодолели путь до Казани за два часа. Многие жители Арска, досыпая в вагоне, ехали в столицу республики на работу.

КАЗАНЬ – СВЯЖСК

Целью моего приезда в Казань было посещение Свяжска. Сразу же по прибытии я отправился на речной вокзал и убедился, что теплоходы в это село отправляются в 7.45 и в 17.00. На первый я не успел, а второй ночует в Свяжске. Еще я узнал, что по субботам и воскресеньям устраиваются экскурсионные рейсы в Свяжск и Болгары.

Обнаружил на речном вокзале комнаты отдыха пассажиров. Они давно и надолго заселены (в коридоре стоит эксплуатируемый велотренажер), но нашлось место и мне – в трехместном номере с умывальником. Две остальные койки в тесном номере надолго заняты молодыми ребятами – милиционерами из Нижнего Новгорода, но мы почти не виделись: они служили, а я гулял.

Мои попытки повысить свой культурный уровень не удались: картинная галерея была закрыта на ремонт с 1 июля по 15 августа (в разгар туристского сезона!), а исторический музей после давнего пожара так и не обзавелся в отремонтированном здании постоянной экспозицией. Побывал я только на маленькой бесплатной выставке в одной из башен казанского Кремля, доказывающей, что ханская Казань и до оккупации ее Иваном Грозным была процветающим городом с многочисленными достопримечательностями.

Я не был в Казани 13 лет. Город очень изменился. Идет сплошная стройка – суетливо крушат старые дома, строят новые и немного реставрируют (в 2013 году – ровно то же самое! – прим. ред.). Готовятся в 2005 году отпраздновать 1000-летие. Попутно копают метро, что делает город еще более непроезжим. Хорошо организовали и отделали улицу Баумана – аналог пешеходного Арбата, только шире и длиннее.

Пришла пора все-таки отправляться в Свяжск. Билеты туда продаются

не в здании речного вокзала, а правее – в пригородных кассах. Первая остановка – на противоположном от Казани берегу, где живописно располагается на холме село Верхний Услон, райцентр. Видны православный храм, новая мечеть, оборудованный песчаный пляж. От села открывается панорама всей Казани.

У следующей пристани, в Печищах, обжигали и дробили известь, нарытую в береговых откосах. Рядом с водой виднеются остатки круглых кирпичных печей. Стоит крупное промышленное здание с надписью «1895 год», в котором известь как-то перерабатывают и сейчас.

Остановочный пункт Набережные Моркваша расположен рядом с недавно построенным десятипролетным автомобильным мостом через Волгу. У моста разрастается коттеджный поселок. Мост охраняется, пешком по нему ходить нельзя.

Около последней остановки перед Свяжском на горе живописно располагается Макарьевский монастырь.

В Свяжске теплоход причаливает к дебаркадеру, на котором имеются касса и маленький зал ожидания со скамейками с ручками. Добраться в Свяжск можно только по воде (к 2013 году построили дамбу – *прим. ред.*), так как этот бывший уездный и районный центр после заполнения Куйбышевского водохранилища оказался островом, отрезанным от суши.

Появился Свяжск в 1551 году как крепость, противостоящая Казани, и был построен из срубленных в районе Углича деревьев. Там же они были обработаны и собраны в здания разного назначения, затем разобраны и сплавлены по Волге. Крепостные стены, башни, церковь, жилые дома опять собрали за четыре недели, и на высоком холме, окруженном рекой Свягой, ручьем и болотом, образовалась сильная крепость (осуществлял общее

руководство постройкой Свяжска касимовский правитель Шах-Али). Это был первый эксперимент массового сборного строительства на Руси.

Крепость была нужна как база для штурма, и после взятия Казани она осталась опорным пунктом, контролирующим устье Свяги и переправу через Волгу на новопроложенном тракте в сторону Сибири. Река Свяга, давшая городу название, в те времена была судоходной.

Впоследствии городок стал центром уезда с положенными атрибутами, но после строительства севернее Свяжска моста железной дороги через Волгу начал приходить в упадок. Во время Гражданской войны городок занимали и красные, и белые, и зверства, свойственные любой гражданской войне, интенсивно осуществлялись здесь с обеих сторон.

Согласно обыкновению советской власти использовать все огороженные крепкими стенами места для размещения концлагерей, в монастыре Свяжска много лет располагалась тюрьма, а потом (с 1956-го по 1994-й) психиатрическая больница со строгим режимом.

В 1926 году райцентр был перемещен в Верхний Услон, и жизнь села Свяжск сконцентрировалась на обслуживании тюрьмы, разведении огородов на пойменных землях и содержании большого количества молочного скота. Более того, в 1950-х годах Куйбышевское водохранилище окружило Свяжск со всех сторон и отрезало от материка.

Описывать храмы и брошенный уездный центр не буду – этого, в том числе фотографий, в интернете достаточно. Зрелище интересное. Жителей в Свяжске в начале XX века было больше 3000 человек, а сейчас около 300.

Три часа я осматривал уцелевшие церкви, казенные здания и жилые дома. Несколько старых и интересных церквей, в том числе одна собранная из доставленных

в XVI веке бревен, сохранились до сих пор. В городе, выполнявшем роль духовно-идеологического форпоста православия в мусульманском окружении, храмов было больше, но, согласно решению Верхнеуслонского РИКа, избыточные продали на разборку и вывоз кирпича.

На некоторых улицах сохранились следы мощения камнем. Большинство деревянных домов было вывезено или сгорело. Каменные, построенные в конце XIX века, сохранились неплохо, особенно гимназия, в которой и сейчас размещается школа. Сейчас в одном из двух частично сохранившихся монастырей опять поселились монахи, и он постепенно восстанавливается.

Виды с высоты холма великолепные в любую из сторон. Холм известковый, с трудом поддается лопате, и даже кладбище располагается на другом, еще более высоком холме западнее, за широкой протокой, образованной водохранилищем.

Осмотр всего оставшегося от города занял три часа. Было очень жарко и безветренно, и оставшиеся три часа я прятался в помещении дебаркадера, где имели место тень и сквозняк, беседуя с туристами и местными жителями.

Помимо двух ежедневных теплоходов из Казани в Свяжск, из Васильево, с левого берега Волги, приходит катер «Черемуха» без расписания, иногда по несколько раз в день. Это единственная связь Свяжска с Зеленодольским районом, в ведение которого он перешел с 1997 года. Прямых рейсов из Зеленодольска нет. Катер привозит товары в магазин, а также пассажиров при наличии таковых. Ходит катер «Черемуха» нерегулярно, в этот день уже один раз был, ожидалось, что придет и второй, но это не сбылось. Пришлось путешествовать в обратном направлении по уже проплытому пути, что я не люблю.

КАЗАНЬ – ЗЕЛЕНОДОЛЬСК – АЛАТЫРЬ

Все же вернулся в Казань, подождал трамвай № 7, связывающий речной, автомобильный (в одной остановке от речного) и железнодорожный вокзалы.

По дороге решил, что поеду до Зеленодольска, так как электричка в Канаш приходит туда в 12 часов ночи, а искать пристанище в это время некомфортно. Так что сел на электричку и через час приехал в Зеленодольск. На вокзале я спросил, где в городе гостиница, но мне указали на второй этаж вокзального здания, где имеются комнаты отдыха пассажиров.

С утра я только успел съездить на городском автобусе (6 рублей) к автовокзалу и посетить расположенный рядом рынок. Автовокзал от железной дороги далеко – минут 15–20 на автобусе по промзоне, расположенной вдоль Волги.

Вернувшись, купил билет на электричку до Канаша (40 рублей) и доехал туда за два часа, преодолев при этом границу Татарии и Чувашии. Вокзал станции Канаш и его окрестности чисты и ухожены. Я хорошо пообедал в кафе «Азалия» справа наискосок от вокзала и купил билет в поезд до Алатыря.

Пригородный из двух сидячих вагонов потащил по однопутной тепловоз относительно небольших размеров, похожий на маневровый. Поезд шел медленно, подолгу стоял на разъездах и прибыл в Алатырь через три часа.

У меня была карта города, скачанная из интернета, и я направился к ближайшей гостинице – на улице Комсомола, но на закрытых дверях была надпись «Мест нет». Я удивился и пошел к следующей гостинице, которая расположена на углу Московской и Комиссариатской улиц и называется «Заря». Мест там было сколько угодно, а вот воды не было совсем уже третий день. Деваться мне было некуда, и я поселился в одноместном номере со всеми удобствами за 160 рублей

в сутки. Малым запасом пресной воды, которую всегда вожу с собой для питья, намочил полотенце, обтерся и вышел прогуляться по городу.

Удивило меня, что яблоны растут на улицах города в качестве декоративных деревьев и яблоки, падающие на газоны, никто не подбирает. В колонках вода почему-то присутствовала, и граждане набирали ее в емкости и растаскивали по пятиэтажным домам.

Утром воду вернули, и после гигиенических процедур я отправился на автовокзал, который расположен в двух кварталах от железнодорожного, на улице Горького. Автовокзал – большое одноэтажное стеклобетонное здание с навесом над посадочными площадками. Ознакомившись с расписанием автобусов, купил билет на 14 часов до Ардатова, города уже в Мордовии, и отправился прогуляться по Алатырю.

Первым делом я отправился в краеведческий музей. Его выгнали из здания церкви, и теперь он функционирует в двухэтажном доме на углу Московской улицы и улицы Горшенина (местный уроженец – генеральный прокурор СССР сталинских времен). Музей (плата за вход – 5 рублей) небольшой, и не все периоды существования города отражены в его экспозиции.

Алатырь был основан в 1552 году Иваном Грозным как крепость на границах государства, но быстро утратил военное значение и стал крупным торгово-ремесленным центром на судоходной Сура. Сура, река весьма протяженная, течет почти параллельно Волге, но в обратном направлении – с юга на север. Она служила очень удобным путем для вывоза с юга зерна, так как впадает в Волгу выше Чебоксар. При разделении на губернии Алатырь был назначен уездным городом Симбирской губернии, территория которой тянулась вдоль Суры далеко на север, и только устье было заперто старинным русским

городом-крепостью Василь (ныне пгт Васильсурск) Нижегородской губернии.

При национально-территориальном размежевании Алатырь попал в подчинение республиканскому центру Чебоксары, который в то время был маленьким (6 тысяч жителей) городишкой Казанской губернии. Сейчас населения в Чебоксарах больше 500 тысяч, а в Алатыре немногим более сорока.

Я вышел из музея и оглядел окрестности. Рядом с музеем – сквер с затянутым ряской прудом, на берегу установлен памятник Эрзье – скульптору, который хотя и мордвин по национальности, но юность свою провел в Алатыре. Там же Эрзья прибил к иконописной артели и пошел по стезе изобразительных искусств. Он считал Алатырь родным городом и хотел, чтобы скульптуры, которые он привез из аргентинской эмиграции, были выставлены там. Человеком Эрзья был, мягко говоря, странноватым, что-то не склеилось, чувашско-чебоксарские власти без интереса отнеслись к идее прославления чужака в конкурирующем городе, а мордовские подсуетились, построили в Саранске роскошное здание и устроили в нем музей национальной скульптурной гордости Мордовской АССР.

Рядом со сквером располагается Свято-Троицкий действующий мужской монастырь со старым собором и необычного вида башней. В городе (особенно на улице Ленина) сохранилось много старых и интересных домов, церкви в основном разрушили и изуродовали, но и осталось немало. Самое плохое, что на огромной главной площади, используя исковерканные здания церковного комплекса, разместили Алатырский релейный завод, а потом пристроили стандартно-примитивные промышленные корпуса, которые испортили весь архитектурный ансамбль центра города. И хотя около завода вос-

становили две церкви, устроили воинский мемориал и сквер с бюстом академика-кораблестроителя Крылова, выглядит все это малопривлекательно.

Судоходство на Суре прекратилось очень давно. С высокого обрыва вниз ведут грязные и замусоренные спуски. Я не стал спускаться – ведь потом надо лезть обратно, а в жару это не вдохновляет.

На бровке откоса раньше, видимо, был городской сад, а до того крепость. Но сейчас все очень изгажено, на идеальном месте для обзорной площадки (вид на много километров за Сурой) распозлась свалка, которая время от времени горит. Из города (с улицы Свердлова) открывается также отличный вид на широкую пойму извилистой реки Алатырь, давшей название городу.

АЛАТЫРЬ – АРДАТОВ

Билет я купил утром и пришел на автовокзал заранее, чтобы передохнуть в тени от изнуряющей жары.

Автобус «ЛАЗ-Турист» бодро двинулся к близкой границе с Мордовией и ее преодолел. В первом после границы мордовском селе Баево есть дом-музей Эрзы, так как в этом селе он родился. Проезжали село Тургенево, там функционирует мужской монастырь, недавно восстановленный, но с автодороги я его не видел. Пересекали грузовую железнодорожную ветку, заходящую в это село к Ардатовскому светотехническому заводу.

Через 45 минут после отправления приехали в Ардатов. До революции он был центром Ардатовского уезда Симбирской губернии. Нечасто складывалось, что два уездных города были расположены так близко, но Алатырь и Ардатов появились задолго до оформления губерний (в XVI и XVII веках), были уже заметными населенными пунктами, и их назначение административными центрами вполне объяснимо.

Ходить по Ардатову у меня особо времени не было, да и продолжал накрапывать дождь. Поиск музея, нашел его, но не попал, так как сеет разумное он очень дозировано: по выходным с 10 до 14, в остальные дни – с 10 до 17 с перерывом на обед с 13 до 14, по понедельникам и в последнюю пятницу месяца – выходной.

В городок я заехал по просьбе своего приятеля, большого поклонника Ильфа и Петрова, подозревавшего, что Ардатов является прототипом Арбатова. Ничего примечательного и похожего на зафиксированное в романе я в Ардатове не заметил, хотя, быть может, нудный дождик помешал мне понять прелесть маленького городка. Любопытно, что есть еще один Ардатов, ныне утративший городской статус, тоже районный центр (а до того уездный), но в Нижегородской области.

Погоуляв немного под дождем по покатому городу, вернулся в верхнюю часть, к автостанции – маленькому каменному зданию с навесом. Рейсов в близкую Нижегородскую область (к примеру, в Большое Болдино) нет совсем, хотя дорога, по отзывам, сейчас хорошая. В Саранск идет несколько автобусов за день.

Город никогда не был крупным центром (сейчас – меньше 10 тысяч жителей), но еще больше потерял свое значение, когда в 10 километрах от него прошла железная дорога и там появилась станция под названием «Ардатов». С этой станции я и хотел доехать до Алатыря.

Никогда не надо искать приключения в путешествиях – они сами тебя найдут. Я спокойно подждал 16 часов 30 минут, когда, согласно расписанию, должен был направляться автобус на вокзал. Но в урочное время кассирша с периферийной вальяжной безапелляционностью сообщила, что автобус сегодня не пойдет. А в Алатырь уже ушел последний в этот день рейс. Дождавшимися своего часа автошачалами (возможно, находящимися

в доле с кассиром) мне было предложено прокатиться до станции за 70 рублей, но я посчитал такую сумму чрезмерной. Пришлось заняться автостопом. Поток из города в воскресенье вечером был слаб, пришлось полчаса идти до границ города и ловить там. Первая же машина, «Нива», на которой молодой парень ехал с маленьким сыном на рыбалку, застопилась и довезла меня до станции Ардатов. Вокзал построили, видимо с учетом уездного статуса города, кирпичным, средних размеров. Он хорошо сохранился со времен постройки, что неудивительно, так как дальние поезда останавливаются два с половиной раза в сутки, а пригородных только одна пара. Зал ожидания, с многочисленными цветками на подоконниках, закрыт намертво, в кассовом зале несколько скамеек с ручками. По станционному поселку я не гулял, прошелся только через пути до магазина купить сигарет, а там уже и поезд до Алатыря приехал.

АЛАТЫРЬ – САСОВО

Вообще-то я предполагал проехать путь до Сасово без остановок на поезде дальнего следования, но от Алатыря до Москвы можно теперь доехать только с пересадкой в Рузаевке.

Встал рано, чтобы успеть к 6.30 на местный поезд Канаш – Красный Узел, и за три часа, на том же поезде, что и вчера, доехал до станции Красный Узел (поселок Ромоданово, райцентр республики Мордовия). Я предполагал двигаться дальше, до Рузаевки, на электричке, но она должна была отправляться только через 4 часа.

Я вышел на заплыванную привокзальную площадь и в будке кассы автостанции купил за 19 рублей билет до Саранска. Автобус народ брал штурмом, хотя ехать всего 40 минут.

В Саранске я неоднократно бывал, и гулять по нему в такую жару не хотелось. Посидел во дворе какого-то дома, поел

в кафе «Нива» на углу улиц Ленина и Васенко, походил по привокзальной территории. Вокзал постройки 30-х годов, с облупленными скульптурами храбрых летчиков, ремонтируется. На платформе расположен бесплатный туалет, огромный, словно он предназначен для маршевых батальонов.

Купил билет на электричку до Рузаевки за 12 рублей. Электричка шла долго, часто стояла – произошел какой-то сбой в расписании. Было уже поздновато, но оставаться на ночь в гостинице и весь следующий день добираться до Сасово через Пичкиряево и Кустаревку я не решился – уж очень жарко и электрички плохо стыкуются.

Вокзал в Рузаевке огромен и хорошо содержится. Билетов, однако, как и везде, маловато, но до Сасово несколько плацкартных нашлось (до Москвы не было), и я купил один из них. После этого через пути вышел на привокзальную (она же главная) площадь города. Красотой здания, ее формирующие, не блещут, но площадь толково организована: тут и власть городская, и отделение дороги, и автостанция, и кассы электричек, и рынок, и большая гостиница «Юбилейная».

Было у меня до поезда два с половиной часа, из них я час с лишним не спеша, со вкусом обедал в кафе «Кристалл» на первом этаже гостиницы, покуривая между блюдами и предостерегая официантку от излишне поспешного обслуживания.

Поезд Уфа – Москва двигался не торопясь. В Потье стояли долго, жители этого транзитного пункта торговали дарами местных лесов, нещадно уничтожаемых уже не первым поколением заключенных мордовских лагерей, в Пичкиряево через освещенные окна маленького вокзала виднелись люди, коротающие ночь в ожидании электрички, в Кустаревке вокзальное здание тонуло в полной темноте. Дневная жара разродилась сильной

грозой, но в Сасово, куда я приехал около 23 часов, она уже прекратилась.

САСОВО – РЯЗАНЬ

Поскольку большое село Сасово Елатомского уезда Тамбовской губернии стало бурно развиваться и впоследствии получило статус города вследствие проведения железной дороги, я думал, что и жизненные его центры сосредоточены неподалеку от вокзала.

Оказалось, что это не так, и поджидавшие жертв автошакалы стали заламывать несусветные цены за 10 минут поездки до гостиницы.

Я подошел к какому-то парню, который на своей машине собирался тронуться в город, и попросил подвезти до места, откуда нетрудно добраться до гостиницы. Из диалога я понял, что в городе гостиница не единственная. Ехали около десяти минут, водитель несколько раз круто поворачивал и в итоге подвез меня к дверям отеля «Цна» (пятиэтажное здание 70-х годов на проспекте Свободы). Я дал ему 20 рублей – доброе дело нужно поощрять: ведь он-то в гостиницу не собирался, а ехал по своим делам.

С утра было пасмурно. Я спросил, и мне объяснили, что пешком до вокзала идти всего минут 15. Я в этом убедился собственными ногами, одновременно удивляясь нелепости городской планировки: проспект Свободы перетекает в узкую немощеную улицу, а потом в асфальтированную тропу меж жилых домиков, ведущую к вокзалу. Весь этот относительно прямой путь пересекается улицами под разными углами.

Начался дождь, и я, посетив несколько магазинов, укрылся в номере гостиницы, так как на утренний (9.00) рейс в Касимов уже опоздал. Потом я поел и отправился в краеведческий музей.

Музей на профессиональной основе организован в 1991 году. Размещается он

в двухэтажном здании, построенном в стиле «железнодорожного модерна» в конце XIX века. Музей толково организован и создает отчетливое представление о прошлом города. Есть еще в нем и коллекция картин, основой которой являются работы организатора музея Почиталина, человека, судя по экспозиции, умного и рассудительного.

Дождь совсем прекратился, и я немного прошелся по городу. В начале XX века местные промышленники, разбогатевшие на веревочном производстве, стали строить себе в разных концах села особняки. Один из особняков, неподалеку от вокзала, особенно причудливый – какого-то готическо-мавританского стиля. Там выступал Калинин, а в январе 1918 года проходил первый съезд сасовских большевиков. Вообще советская власть с трудом «победоносно шествовала» в этих краях. Сасовские красногвардейцы, вкупе с вездесущими сухопутными матросиками, только в марте 1918 года двинулись брать штурмом уездный город Елатьму.

Хаотичность застройки редкостная – например, из окна номера видны: деревянные и каменные одноэтажные дома, строящееся здание большой бревенчатой церкви, действующая церковь из бруса и силикатного кирпича, панельный девятиэтажный дом, за ним пятиэтажки. Все это ориентировано произвольно, никак не привязываясь к асфальтированному, но не имеющему тротуаров проспекту Свободы.

Весь день над городом кружились самолеты Ан-2 Сасовского училища гражданской авиации.

САСОВО – КАСИМОВ

Асфальт на дороге Сасово – Касимов хороший, ехали быстро. Вокруг дороги – эталонный среднерусский пейзаж, временами демонстрировались красивые силуэты колоколен на фоне предзакат-

ного неба. Оку переезжали по длинному и высокому мосту, с которого Касимов был хорошо виден. Всего проезд занял два с половиной часа.

Высадился я не доезжая до автовокзала, расположенного на окраине, и сразу же пошел в гостиницу.

С утра я собирался поехать в Елатьму, но небо было сильно нахмуренным, похолодало. Все равно решил пойти на автовокзал, а в процессе решить вопрос о дальнейших действиях. Автовокзал находится на главной улице – Советской, но далеко, в доме 134. Здание старое, до-революционной постройки, даже непонятно, зачем такое большое нужно было на дальней окраине. Напротив вокзала находятся старые татарские лавки – узкие краснокирпичные домики с дверью посередине и двумя маленькими окошечками по бокам от двери. Торговая площадь в лавке маленькая, а здание довольно длинное – видимо, там размещались складские помещения. Есть такие лавки и на других улицах города.

Погода не улучшалась: дул сильный ветер, иногда с неба сыпалась водяная пыль. Решил посвятить день знакомству с Касимовом.

Подробно описывать не буду, но город исключительно своеобразный и интересный, живописный своим расположением на высоком берегу Оки и оврагами, прорезающими городские кварталы. Овраги застроены даже на самой крутизне, многие улицы непроезжие, а часть и непроходимые, так как оканчиваются у бровки оврага, а на другой стороне продолжают под тем же именем.

Судоходство по реке почти прекратилось, в здании речного вокзала и соседних скаучают представители вспомогательных служб речного ведомства. Подобие причала существует, и когда я к нему подошел, там стоял довольно крупный корабль, именуемый «Плотовод». Потом он

отчалил и ушел вниз по реке, однако речной обстановки, обозначающей фарватер, в пределах города не наблюдается.

Наиболее заметны в городе, естественно, храмы. Они оригинальные, так как крутой рельеф заставил принимать нестандартные решения. Так, колокольня Троицкого собора опирается на двухъярусную высокую галерею.

Касимов недавно, в 2002 году, праздновал свое 850-летие. Дата обосновывается невнятной записью в летописях, но под нее дали денег, и город прихорошился. Сделана пристойная набережная, отреставрированы некоторые особняки на ней. Остальная часть береговой полосы пребывает в одичалом состоянии, так как после прекращения судоходства надобность спускаться вниз отпала, и спуски, ранее многочисленные, обветшали и заросли либо заняты владельцами домов, стоящих на откосе. Спуститься к реке стало затруднительно, да и что там делать? Наплавной мост не наводят уже много лет. Берег, противоположный городу, покрыт диковатыми зарослями, пустынная дорога, которая раньше вела к переправе, утыкается в воду.

Посетил музей, который к 850-летию Касимова переселили в дом Алянчиковых на центральной площади, – крупное здание оригинальной архитектуры, которое было построено в начале XIX века для богатейшего городского купца Алянчикова местным зодчим из купцов Гагиным, нашедшим после неудач в коммерции свою стезю в архитектуре.

Музей богатый и интересный. Часть музейной экспозиции, посвященная истории татар в Касимове, продолжает функционировать в здании бывшей мечети. Можно также за 7 рублей подняться на минарет, откуда открывается прекрасный вид на город, Оку и окрестности.

«Новая» мечеть (на улице Нариманова), построенная в начале XX века, использу-

ется по прямому назначению. Восстановили ее (подреставрировали, поставили заново минарет) с помощью Саудовской Аравии – поклонников ислама в городе мало. Их извели в первые советские годы. Непьющие касимовские татары, предприимчивые и свободно говорящие порусски, были желанными служителями в ресторано-увеселительных заведениях крупных городов России, а также почти монополизировали торговлю в привокзальных буфетах по всей империи.

История касимовских татар необычна и любопытна. Одного из многочисленных казанских царевичей (по имени Касим) старший брат собирался было уничтожить, как уже поступил с отцом и младшими братьями. Касим со свитой убежал в русские пределы, где повстречал отряд, поддерживавший Василия II (Темного) в аналогичной семейной расправе с Дмитрием Шемякой. Правильно оценивший ситуацию Касим получил в награду целое царство на южных окраинах тогдашней Руси. Царство достаточно большое – простиралось южнее нынешнего Шацка. Поскольку Касим ненавидел своих казанских единоплеменников (и чувство это было обоюдным), то погранохрану несбдительно.

После его смерти столица царства – Городец-Мещерский, основанный еще Юрием Долгоруким, был переименован в Касимов и остался под властью Касимовых потомков. Татары свободно исповедовали свою исламскую веру, но стабильно сражались исключительно на стороне русского царя. В том числе с Казанью, на которую имели большой зуб. Например, Шах-Али разработал план, по которому сам осуществил заготовку сборных деталей и строительство Свяжска.

Впоследствии всех по разным причинам попадавших на Русь знатных мусульман отправляли в Касимов на перековку и имперско-патриотическое воспитание.

Некоторые касимовцы при поддержке Москвы даже усаживались на казанский престол. Последнюю казанскую царицу, Сумбеку, после того как она интриганством и нездоровым пристрастием к отравляющим веществам осточертела казанским аристократам, руководящие татары сдали в жены вышеупомянутому Шаху-Али. Шах-Али предусмотрительно ее к себе не допускал из соображений безопасности, возраст Сумбека имела уже за 30, а потом и вообще умерла – могила ее на престижном мусульманском кладбище, увы, не сохранилась.

Романтические легенды, которые рассказывают в Казани экскурсоводы о юной и прекрасной царице Сююмбике, бросившейся с одноименной свежестроенной башни в качестве асимметричного ответа на удачный штурм Казани, не соответствуют скучным историческим фактам.

Касимовские цари с годами мельчали, находясь в полном подчинении Москве. Власть их формально была наследственной, но, чтобы избежать традиционных на Востоке семейных интриг, на касимовский престол время от времени назначались пришлые представители знатных мусульманских родов. При Алексее Михайловиче дети очередного касимовского царя поддались уговорам православных прозелитов, перешли в государственную религию и, соответственно, не могли уже руководить подданными, исповедующими ислам.

Город, однако, развивался, находясь на судоходной Оке и используя ремесленные традиции в обработке кожи и производстве веревок (из конопли, между прочим). При Екатерине II город стал уездным центром в Рязанской губернии и вполне процветал.

КАСИМОВ - ЕЛАТЬМА

На следующий день я проснулся очень рано и решил поехать в Елатьму рейсом

в 5.30. По автовокзалу бродили сонные граждане, ночевавшие в зале ожидания на коротких и плоских диванах.

Автобус ПАЗ за 45 минут довез немногочисленных пассажиров в Елатьму по хорошей асфальтированной дороге. Местность холмистая и живописная. Почти все время низины были заполнены густым туманом.

В Елатьме мы остановились у маленького каменного здания автостанции на главной площади. Попутчики разошлись по пустынным улицам поселка, а я зашел в старый липовый парк над Окой. Реки не было видно, так как стоял густейший и высокий (выше откоса) туман, сквозь который с трудом пробивалось восходящее солнце. Подождал, сидя на скамейке видовой площадки, окончания красивого зрелища – рассеивания этого тумана, который медленно оседал и уползал клочьями на восток, за Оку.

В 7 часов открылся фирменный магазин ОАО «Елатьма-Молоко». Я купил там кефир (очень вкусный) и теплую еще булку и пошел обратно в горсад, где их не торопясь откусал, оглядывая заокские просторы с высоты откоса.

Город просыпался. В парк пришли сборщики стеклотары. Я отправился пройтись по поселку. На главной площади, напротив старых торговых рядов, построены новые, которые вполне гармонично вписались в застройку. Но чувствуется, что многих зданий, свойственных уездному городу, явно не хватает. Прежде всего не видно церквей. В дореволюционной Елатьме их было 14, а осталось 5. В упомянутом городском парке на месте нынешнего футбольного поля стоял крупный пятиглавый главный городской собор. Мечеть перепрофилировали в пожарное депо. Минарет при нем исполнял функции вышки, а потом его сломали. Много в поселке больших двухэтажных каменных домов, часть которых испол-

зуется в качестве детских приютов, часть стоит заколоченными.

В 10 часов открылся музей на втором этаже Дома культуры, располагающегося в большом здании Народного дома дореволюционной постройки, и мы очень интересно побеседовали с его хранительницей. Музей маленький, но любопытный.

Время основания Елатьмы достоверно не установлено, но первое письменное упоминание относится к 1381 году, когда мещерский князь Александр Укович продал родину московскому князю Дмитрию Донскому. На высокой горе соорудили деревянную крепость, окружили ее рвами с водой, которые сохранились и до сих пор в виде живописных прудиков, затянутых тиной. Оборонительную функцию Елатьма успешно выполняла, а когда утратила, то стала весьма благополучным городком. В 1778 году Елатьма назначается уездным городом и приписывается к Тамбовской губернии. Город на Оке процветал. Население в начале XX века составляло 8 тысяч человек, а сейчас в поселке живет меньше четырех тысяч. В Елатьме было много православных церквей, две мечети и даже синагога. Храмы всех религий уничтожали с редкостным усердием – сейчас осталось только пять, и те, кроме плохо отремонтированной кладбищенской Всехсвятской церкви, пребывают в состоянии руин. Самая эффектная из оставшихся – Покровская, с шатровой колокольней, стоит на бровке откоса над нижним посадом. Храмы доламывали уже в 1950-е.

В 1924 году в стране произошло очередное административное переустройство – Елатьма переходит в Касимовский уезд Рязанской губернии и в связи с этим лишается статуса города и называется селом. Впоследствии село все-таки повысили в статусе до поселка городского типа.

В городе раньше была пристань с соответствующим грузо- и пассажирообо-

ротом. Сейчас ничего пассажирского по Оке не ходит, да и грузового мало. Только видел, как небольшой паром с 7 утра перевозит машины на правый пустынный берег (условий переправы не знаю), и те уезжают по лесной дороге (зимой 2013 года Митян Крюков, Кирилл Емельянов и Карина Сафина добрались по этой дороге до Выксы; впрочем, наверняка не они одни – *прим. ред.*).

В общем, поселок оказался в тупиковой петле Оки. Автобусным движением он связан исключительно с Касимовом. А раньше планов было много: когда-то на окраине города Елатьма (это и сейчас окраина) построили двухэтажное каменное здание железнодорожного вокзала в ожидании гипотетической ветки от города Меленки Владимирской губернии. Сейчас в здании размещается какой-то детский дом.

Денег в поселке, не являющемся районным центром, мало, и очень многие здания, требующие ремонта, стоят заброшенными. Например, двухэтажный тюремный замок середины XIX века, эксплуатировавшийся по назначению до 1953 года, когда амнистии уменьшили потребность в казематах и его перепрофилировали в ремесленное училище.

Очень интересен деревянный дом конца XIX века (также заколоченный), принадлежавший местной миллионерше и меценатке Поповой.

Здание мужской гимназии, открытой одной из первых в провинциальных городах России в середине XIX века, хотя и двухэтажное, но длинное и вместительное. Оно до сих пор удовлетворяет потребности поселка в просвещении.

Так экономические причины (отсутствие путей сообщения), административно-территориальная реформа (логичная сама по себе, так как реки Цна и Мокша стали несудоходными еще в XIX веке), а также отчасти сознательное, а отчасти бестолко-

вое варварство фактически уничтожили городскую среду симпатичного населенного пункта.

Но елатомцы – люди предприимчивые. ОАО «Елатьма-Молоко», возглавляемое энергичной дамой из местных, увеличивает выпуск вкусной, изготавливаемой по старым рецептам и регламентам продукции и в касимовском ареале стало уже почти монополистом. Елатомский приборный завод (заводоуправление – один из домов промышленника Баташева) развернул бешеную кампанию по рекламе своих медицинских приборов и, судя по серьезности ремонта здания заводоуправления, процветает. Кстати, завод является владельцем единственной действующей в поселке гостиницы (второй этаж дома напротив автостанции). Места бывают всегда, но для гарантии можно позвонить в отдел кадров завода и договориться.

Город имеет смысл посетить, так как он живописен и с незастроенных бровок откосов открываются великолепные виды на Оку и заокские просторы.

Я предполагал уехать на частном маршрутном такси в 11.50, но «Газель» из Касимова не пришла: кто-то уволился, и ездить некому. Рейсовый автобус отправлялся в 12.20, и я даже успел торопливо поесть.

На обратном пути я обратил внимание на странные сооружения в селах, через которые мы проезжали. Сооружения представляют собой кирпичные низкие домики размером приблизительно 3 на 4 метра с шатровыми или вальмовыми крышами и с маленьким оконцем без стекла в стене напротив двери (для сквозняка). Попутчики мне объяснили, что это – холодные и трудносгораемые кладовки, которые ставят перед деревянным жилым домом (или рядом) для хранения имущества. В них также спят в душные летние ночи. Я нигде такого не видел, но села, которые

мы проезжали, выглядят очень зажиточными, и жители их вполне способны сооружать кладовки со стенами толщиной в один кирпич.

КАСИМОВ – СПАС-КЛЕПИКИ

Утром была великолепная погода, и я еще немного прогулялся по живописному и оригинальному Касимову.

В 12.45 я погрузился в небоольшой автобус корейского производства «Азия-Космос», который довез меня до поселка Гусь-Железный. Подъезжая к поселку, увидел на небольшом взгорбке грандиозную церковь. Я знал, что она большая, но не мог даже вообразить ее высоту и мощь. Вылез на автостанции (маленький домик из силикатного кирпича), оставил сумку у касира и пошел пройтись по остаткам гнезда знаменитых Баташевых.

В царствование Екатерины II при посредстве Потемкина два брата Баташевы, владельцы одного из тульских металлургических заводиков, получили гигантское количество земель и дворянство.

Причиной их выселения из Тулы было введение абсолютного запрета на вырубку окрестных лесов, изрядно изведенных на нужды металлургии. Выселенцам предоставлялись неосвоенные лесные массивы в разных концах обширной империи. Но получение огромных близкорасположенных лесных угодий по обе стороны Оки без коррупции не обошлось. Как и срочное получение дворянства, необходимое для покупки крепостных.

Братья разделили полученные пространства на две части. Один из братьев (Иван Родионович) стал владеть Выксой (правобережье Оки) и основал там знаменитый Выксунский металлургический завод, процветающий до сих пор. В Выксе я пока не был, и разговор пойдет о владельце территорий на левобережье Оки – Андрее Родионовиче, который избрал в качестве своей резиденции Гусь-Железный и об-

устроил его буквально за несколько лет: построил плотину на реке Гусь, оградил огромную территорию пятиметровым кирпичным забором, внутри возвел дворец и множество домов для работников, снаружи построил театр, начал постройку грандиозного собора. Существует много легенд и преданий о его жестоком и самовластном правлении в своей вотчине и о тайнах сооружений Гуся-Железного. Мне было интересно посмотреть, что сохранилось. Сейчас на огороженной территории расположено много чего, в том числе дискотека и футбольное поле. Это помимо какого-то производства, где установлен козловый кран, и детского санатория, занимающего дворец. Дворец двухэтажный, протяженный, имеет два фасада с портиками по длинным сторонам здания. Колонны портиков чугунные, но сейчас покрашены белой краской и не выделяются. В санатории идет ремонт и расширение, дворец подроставрирован и выглядит хорошо, но рядом строится примитивное здание из силикатного кирпича. Театр давно разрушен, а остатки перестроены – там сейчас отделение милиции и магазин. Пруд спущен, и по его явно выраженному ложу извиливается река Гусь.

Главная достопримечательность – Троицкий собор – пребывает сейчас в хорошем состоянии. Он был построен более 150 лет назад настолько качественно, что полноценная реставрация ему не потребовалась: крупные камни, из которых собор сложен, почти не имеют повреждений. Купола храма и колокольни покрыты каким-то белым металлом, хорошо гармонирующим с серыми стенами собора. Окна застеклены, повешен один колокол, но полноценно освоить такое огромное помещение в маленьком (2,4 тысячи жителей) поселке, скорее всего, не получится. Больше описывать не буду – собор нужно видеть в натуре.

Источники богатства Баташева загадочны. Изготовление фальшивых денег, в чем его подозревали, сомнительно. Это Демидовы в Невьянке могли чеканить монету из нелегально добытого золота, присваивая разницу между номиналом и себестоимостью изготовления. А выделка в больших количествах фальшивых или неполноценных монет отлавливалась быстро, и за это выдавалось по полной программе, независимо от личности и чина.

Осматривал я достопримечательности примерно полтора часа, а потом на автобусе «Икарус» рейса Касимов – Рязань уехал в Спас-Клепики. По дороге ненадолго останавливались около автостанции поселка Тума, расположенной рядом с железнодорожным вокзалом.

Приехали на автостанцию Спас-Клепиков, и там я узнал, что гостиницы в городе нет, а переночевать можно только на турбазе «Мещера» в 5 километрах от города в сторону Рязани. Транспорта туда тоже нет, пришлось сначала идти пешком, потом добрый человек подвез меня к административному корпусу турбазы. Турбаза принадлежит профсоюзам, и дальше пошла ностальгия по советским временам.

Сначала мне заявили, что мест нет.

Потом сообщили, что когда уйдет сменщица, места найдутся.

Когда я заплатил 300 рублей за сутки пребывания в одноместном номере с удобствами (что соответствует прейскуранту), то услышал: «Квитанция вам ведь не нужна?»

Когда же спросил о пропитании, то мне посоветовали обратиться непосредственно к поварихе – она за отдельную плату может накормить.

Сплошная школа коммунизма.

Находясь в безвыходном положении, я заплатил 300 рублей, а выпрашивать еду, сэкономленную на отдыхающих, не стал.

Отправился в Спас-Клепики и там отлично поужинал в кафе «Гурман», после чего совершил обратный моцион до турбазы при прекрасной погоде.

Утром проснулся, по обыкновению, очень рано и пошел осмотреться. Турбаза «Мещера» расположена в сосновом лесу на берегу реки под названием Пра. Река небольшая, с темной (болотной), но чистой водой. На куске песчаного берега организован пляж. Вода была теплая, но купаться не тянуло – утренняя прохлада не вдохновляла. Прогулялся немного по берегу и лесу, сильно вытоптанному поколениями туристов, но тут начал капать дождь, и пришлось это занятие прекратить.

Вскоре дождь закончился, и я решил отправиться в Спас-Клепики. Поехал автостопом и еще раз убедился, что этот способ не для меня. В городе позавтракал и пошел к музею Сергея Есенина, который открывается в 10 часов. По дороге дождь усилился, и пришлось прятаться под кленом, но это не тот клен. Тот вроде бы растет до сих пор на территории московской психиатрической больницы имени Алексеева в Канатчиково.

Ключница музея запоздала, и ждать пришлось долго. Зато в музее я пробыл полтора часа – дождь стал очень сильным, и выходить не хотелось, да и не гнали единственного посетителя.

Музей открыт в школе, где Есенин учился три года, с 1909-го по 1912-й. Российская империя в начале XX века решила стать страной сплошной грамотности. Для этого нужны были учителя. Преподавателей решили готовить из крестьянских детей неподалеку от места жительства их родителей. Для подготовки скороспелых педагогов было открыто несколько сотен школ, имевших двухгодичный курс и, для наиболее способных и желающих, еще один год обучения, за который готовили учителей для де-

ревенских церковно-приходских школ. Как правило, эти школы, называемые почему-то двухклассными, открывались в волостных центрах.

Сергей Есенин получил начальное образование в Константиново и был определен в Спас-Клепиковскую школу. Семья Есенина богатой не была, но и не жила в нищете – за учебу нужно было ежегодно платить 30 рублей. Правда, лучшим ученикам полагалась стипендия 25 рублей в год, но Есенин прилежанием не отличался.

Школы должны были обязательно размещаться недалеко от церковных зданий, так как находились под патронажем Русской православной церкви. Такой двухэтажный дом был найден (трактир с номерами для приезжающих), куплен местным богатеем, им перестроен и подарен под учебное заведение.

В здании школяры и учились, и жили. Количество учеников из местных жителей ограничивалось, большинство были приезжими и проживали в интернате. На первом этаже размещалась квартира старшего учителя, которая в клепиковском музее воссоздана с использованием (частично) подлинных вещей старшего учителя Хитрова, преподававшего словесность. Человеком этот Хитров был своеобразным, нацеленным на карьеру. Он быстро на занимаемой должности дослужился до чина надворного советника (соответствует подполковнику). Так тогда ценили учителей. А после революции неожиданно стал членом партии большевиков и активным организатором колхозов.

На втором этаже проходили занятия и стояли спальни. Воспроизведено это, по возможности, подлинными вещами – есть даже две парты столетней давности. Почему-то в музее не отразили кухню и столовую, которые также входили в состав учебно-интернатского комплекса.

Краеведческих материалов о Спас-Клепиках в музее нет, так как он является филиалом музея Есенина в Константиново, а тот подчинен напрямую Минкультуры (или как оно теперь называется). Из фотографий и экспонатов можно понять, что село было торгово-промышленным и богатым.

И сейчас в городе довольно много старых кирпичных домов, магазинов. Трактир с номерами тоже не был единственным в селе. Это сейчас в Спас-Клепиках гостиницы нет, а тогда было несколько. В недавние годы захудалый отель в городе функционировал, но его перестроили и поселили туда отставных военных. Сейчас рядом с автостанцией отделяют старый дом, работы ведутся энергично – скорее всего, в 2005 году гостиница в городе будет.

Дождь помешал мне основательно прогуляться по городку, но поселение производит приятное впечатление: центральные улицы выполнены в виде бульваров, довольно чистых, дома содержатся в хорошем состоянии. Памятник Есенину не очень впечатляющий, и было бы уместно со стороны Лужкова подарить (а он это очень уважает) копию памятника поэту, стоящего на Есенинском бульваре в Кузьминках, тем более что эта скульптура соответствует возрасту, в котором Сергей учился в Спас-Клепиках.

Работы в городе толком нет – многие уезжают на заработки. Но успешно работает ватная фабрика, трикотажная находится в центре, на улице Есенина, и там открыт фирменный магазин, торгующий ее изделиями.

Автостанция когда-то была построена рядом с вокзалом узкоколейной железной дороги, которая шла почти до Рязани. Сейчас деревянное вокзальное здание стоит заколоченным и заброшенным. Рельсы около вокзала сняты, видны кое-

где только прогнившие шпалы. Деревянный мост узкоколейки разобран и частично сгорел.

На автостанции я узнал, что по случаю выходных имеются проблемы с билетами на автобусы в сторону Москвы, а я собирался в Егорьевск. Да еще, чтобы претендовать на билет, нужно было съездить на турбазу за вещами и вернуться, а потом терпеливо ожидать свободного места. И все это под сильным дождем. Поразмывшись, решил ехать в сторону Рязани, так как турбаза находится в Полушкино, недалеко от дороги на Рязань. Вернулся в номер, собрался, на попутной машине доехал до шоссе, где под навесом подждал автобус на Рязань.

СПАС-КЛЕПИКИ – ЗАРАЙСК

Я сел в автобус и хотел заехать в Солотчу, чтобы там как-то устроиться и посмотреть достопримечательности. По дороге проезжали по мосту через недействующую железную дорогу, рельсы там еще не сняты. Водитель в Солотче не остановился, а я придержать его не мог, так как не знал где – дорога проходит по окраинам, а к автостанции мы не подъезжали. В результате я прикатил в Рязань.

Оказавшись в Рязани, я решил, что оставаться в городе не стоит, так как осмотр под дождем большого города создает о нем плохое впечатление. На троллейбусе доехал до вокзала Рязань-2. Ближайшая электричка на Москву уходила через три с половиной часа. У касс висело расписание вокзала Рязань-1, и из него я понял, что через полтора часа оттуда идет электричка на Голутвин.

Дождь продолжался, а я долго ждал троллейбус на остановке. В процессе ожидания родилась мысль заехать в Зарайск, где я никогда не был. Взял билет до Луховиц и приехал туда примерно в 19 часов.

В Луховицах ухоженные вокзал, площадь, автовокзал произвели на меня

приятное впечатление, и я стал подумывать остановиться в здешней гостинице, тем более что автобусы от Луховиц до Зарайска уже не ходили. В это время обманчиво выглянуло солнце. Я узнал, что московские и голутвинские автобусы, не заезжая на луховицкий вокзал, прокатываются по окраине Луховиц и направляются в Зарайск. Так что я сел на городской автобус и доехал куда-то к торговому корпусу «Союз» и там, под навесом остановки, совмещенной с магазином, около часа ожидал автобуса на Зарайск. Дождь то прекращался, то начинался вновь.

Автобус городского типа иностранного производства бесшумно и плавно, со скоростью катафалка, довез меня до Зарайска почти за час.

Я высадился недалеко от гостиницы «Зарайск», не доезжая до автовокзала. В двухэтажном краснокирпичном здании гостиницы постояльцев было мало, и я получил одноместный номер с умывальником. В 2005 году открылся торгово-гостиничный комплекс на Октябрьской улице с номерами гораздо более комфортными и дорогими. Уже было 21.00, и настала пора подумать о пропитании. Продмагов поблизости не оказалось, но недалеко от гостиницы, на противоположной стороне улицы Карла Маркса, обнаружил кафе «Осетр», где хорошо поужинал, беседуя с местным милиционером, который во внеслужбное время дежурит в этом увеселительно-кулинарном заведении.

Проснулся я очень рано и пошел посмотреть на город. Он исключительно интересен. Чего стоит хотя бы Кремль, небольшой, с хорошо сохранившимися крепостными стенами и башнями XVI века. Нижняя часть стен выложена из известняка, а верхняя из кирпича. Снаружи и внутри стен – незастроенное пространство, никаких прилеплен-

ных к стенам пристроек, как в Коломне, и из-за этого Кремль смотрится выигрышно. Стены и башни не в идеальном состоянии: есть трещины, деревянные шатры подгнили, но крепость выглядит внушительно. К внешней стороне стены примыкает сквер, и там почему-то есть несколько могил примерно 50-летней давности.

Внутри Кремля сейчас функционируют только церкви, и ворота открываются примерно в 8 часов утра. Выглядят церкви эффектно, описывать их историю не буду – найти сведения в интернете не составляет большого труда.

Прошелся по чистым улицам города: много старых зданий, большинство в хорошем состоянии, но есть и такие, которые стоят заколоченными. В городе несколько парков и скверов.

Сходил к святому источнику около реки Осетр. Туда проложена тупиковая автодорога, немного не достигающая сооружений, оформляющих водозабор. Из машин вылезают граждане с канистрами, спускаются под горку и там затариваются. Возвратился в город по почти заросшей тропе, проложенной прежними поколениями пешех поклонников святой воды.

Многие уроженцы, жители и посетители города были людьми прославленными. В городе установлено два бюста дважды Героям Советского Союза – уроженцам Зарайска. Бюст Леонову, флотскому десантнику-разведчику, изготовлен обычных для этого отличия размеров со стандартной надписью и установлен на аллее Героев около Дворца культуры. Бюст же маршала Мерецкова, значительно больших размеров, поставлен на одной из площадей в центре города.

Проездом в Зарайске бывали и знаменитые писатели, например Достоевский и Куприн.

До 11 часов, времени открытия музея, я успел посмотреть основные достопри-

мечательности Зарайска. Музей размещается в церкви около торговых рядов и автостанции. Он основан давно и, наверное, богат, но предполагается его переезд в двухэтажное здание на территории Кремля. Экспозиция крайне невнятная, в основном состоящая из того, что было взято после революции в богатом имении Сенницы, много лет, по необычной традиции, переходившем по наследству по женской линии.

История Зарайска богата, но довольно обычна для пограничного города Московского княжества. Основание Зарайска (формальная дата – 1225 год) связано с обретением образа святого Николая. Произошло это, по преданиям, на том месте, где сейчас эксплуатируется святой источник. Религиозные авторы освещают это событие невнятно и велеречиво. Скорее всего, из подвергшейся монгольскому разгрому Корсуни (Херсонеса) кем-то из православных жителей этого крымского города икона греческого письма была вывезена на север, в более спокойные края, и отдана местному рязанскому князю как подношение за регистрацию и прописку.

Края оказались не столь спокойными, и рязанские земли вскоре подверглись погрому со стороны тех же монголов вкупе с присоединившимися к ним тюркоязычными татарами, покоренными чуть раньше. Город стоял на пересечении торговых путей (река Осетр была судоходной) на южной границе дремучих лесов, он развивался как торгово-ремесленный центр, прикрываемый от набегов небольшой деревянной крепостью. Впоследствии, после присоединения Рязанского княжества к Московскому, стал выполнять охранные функции на южных его рубежах. В начале XVI века на одном из холмов был построен небольшой каменный Кремль, который не раз выдерживал набег крымских татар. Воеводой

в Зарайске в начале XVII века служил князь Дмитрий Пожарский. После того как границы отодвинулись еще южнее, оборонное значение крепости себя исчерпало, но, по традиции, в городе всегда стоял и стоит до сих пор значительный гарнизон. В XIX веке в Зарайске отбывал солдатчину разжалованный поэт Полежаев, автор поэмы, эротизм которой не был адекватно воспринят Николаем I.

Перед Первой мировой войной в городе были расквартированы казачий полк и саперный батальон. И сейчас на огороженной территории недалеко от гостиницы и источника размещаются воинские части. У караулки установлен памятный знак в честь дореволюционного полка, участвовавшего во многих войнах. Судя по виду, мемориал был выполнен в порядке дембельского аккорда.

Город стоял на важных торговых путях. Когда образовалась Рязанская губерния, в Рязани народу жило меньше, чем в Зарайске. Но Рязань находилась в центре ареала и стала губернским городом, а Зарайск только уездным и в ее подчинении. Торговое значение Зарайска уменьшилось после спрямления сухопутной дороги от Рязани к Москве, которая прошла при этом через Луховицы, и особенно после проведения магистральной железной дороги через те же Луховицы, которые из деревни превратились ныне в город с населением, превышающим зарайское. А в Зарайске в то время количество жителей даже уменьшилось, часть купцов окончательно перебралась в Москву (например, Бахрушины), а на их место пришли иностранцы, основавшие обувную и пухо-перовую фабрики, после чего город приобрел промышленный оттенок.

Пока я осматривал зарайский музей, прошел ливень, разогнавший торжище на площади. Потом развиднелось, но временами проходили дожди малой интенсивности, не мешавшие перемещаться

по городу. Подошло время пообедать, и я выяснил, что в Зарайске маловато заведений, где можно это сделать. Заходил еще в фирменные магазин местной обувной фабрики и в магазин «Пушинка» перинно-подушечной направленности. Музей известной женщины-скульптора Голубкиной (родившейся и умершей в Зарайске) закрыт на капитальный ремонт. Понравилась мне водонапорная башня, стоящая на самом возвышенном месте холмистого города. Башня стилизована под средневековую, даже некая корона сверху имеется. Жаль, что на башню не пускают – вид оттуда, наверное, великолепный. В город приходит железная дорога, недалеко от гостиницы располагаются ее тупики. Раньше имелось пассажирское сообщение. Вокзал (одноэтажное здание из силикатного кирпича) стоит полностью разгромленным.

Решил уехать в этот день и взял билет на Луховицы. Автостанция располагается в торговых рядах между музеем и Кремлем.

ЗАРАЙСК – МОСКВА

На автобусе Ликийского автозавода доехал до Луховиц. ЛиАЗ двигался медленно, но пырханьем и дребезжаньем создавал иллюзию динамичности.

В Луховицах походил по двум привокзальным площадям, которые обзавелись в недавние времена многими новыми зданиями. Хорошо поел в кафе «Элегия». Заходил в здание автовокзала – новое и современное, с небольшим залом ожидания. Железнодорожный вокзал старый, но хорошо отремонтированный. Вблизи вокзала, в специально сооруженном здании, расположен музей, но я в него не успел.

Купил билет до Выхино. Сначала доехал до Голутвина, а там пересел на московскую электричку. Народу, несмотря на вечер воскресенья, было немного – видно, холод и дождь прогнали дачников раньше.

В ПЯТЬ КОНЕЧНЫХ ПУНКТОВ

Автор: Александр Балашов

Дата поездки: апрель – май 2006

В ПОСЛЕДНИЙ ДЕНЬ ПЕРЕД ОТПУСКОМ

Утро 4 апреля 2006 года – я вхожу в раздевалку своей бригады на родном предприятии, где меня встречают преувеличенно восторженными возгласами:

- О, ты еще не уехал?
- Мужики, завтра я... – начинаю я с блаженной улыбкой.
- Ой, уехал бы поскорее. Можешь прямо сейчас ехать. За полгода начинает говорить про свой отъезд, – смеются надо мной.

Начинается рабочий день – для меня последний перед долгожданными отпуском и путешествием. Бригада тем временем собирает инструменты и приспособления и выходит на очередной объект.

Разговор слесарей, ремонтирующих, например как сейчас, электродвигатель, напоминает диалог нудиста, вуайериста и эксгибициониста одновременно:

- Так, раздевай изоляцию на х..., теперь отдери ее, б...
- Осторожно, б..., я вынимаю болт! Б..., вал пока не трогайте, болт пока воткни в эту дыру, на х..., посвети мне, на х... Куда ты светишь, на х..., ты мне на х... свети, а не на х... Так, давайте сначала этот е...й подшипник снимем, а потом сзади. Прокрутите вал, на х..., подожди крутить, я никак не воткну, надо смазать, на х...
- Солидола на центральном складе нет ни х..., кладовщицы не дают, б...
- Как не дают, мне они все что хошь дают.
- Ну правильно, ты, б..., молодой, вот они тебе и дают...

Отличие от всех этих рутинных дней было в том, что каждые три минуты я говорил, что уезжаю и все подшипники мне теперь на х... не упали. Мне так же отвечали: «Прямо хоть сейчас п...й», советовали набрать в дорогу побольше г..., намека-

ли, что с меня причитается, иначе не будет дороги. Ласково, но матерно обругав коллег за такие предсказания, я ответил им на следующий вопрос о том, что я им привезу, – этих самых г.... только уже использованных. Во время обеда я известил всех, что мой поезд только что отправился из Москвы и завтра утром пройдет наш Ульяновск, забрав меня, а мне ответили, что он не доедет. Так продолжалось до конца дня – я был главным героем приколов и подковырок.

Но вот получены пропуска, я попрощался со всеми и пошел домой. 15 минут ходу до проходной и еще 25 до дома – ежедневный мой маршрут, знакомый до банальных подробностей. Дома я комплектую рюкзак – укладываю смену белья, продукты, умывальные принадлежности, карты городов (как радуются менты, когда их находят, – великого террориста поймали), переписываю номера крупных купюр на случай каких-либо криминальных неприятностей. Еще беру несколько записных книжек – у каждой своя специализация: в одной план поездки, где все предусмотрено до минуты и рубля, – впрочем, почти всегда бывают сбои, в другой – пишу по пути расписания, третья – дневник поездки.

Потом ужинаю, моюсь и спать. Засыпаю, однако, нескоро – одолевают думы. Это мое путешествие будет очень продолжительным – более месяца. Я планирую посетить Саратов, Москву, чтобы забрать в посольстве Литвы паспорт, потом саму Литву с Калининградом. Еще хочу побывать в Питере, Белоруссии, Украине. Таким образом, основных, «опорных», конечных пунктов у меня получается пять, не считая заездов во всякие небольшие города.

Маршруты моих поездок вызывают шок у нормального обывателя, ибо я стараюсь каждый раз выбирать все новые пути для достижения своих целей. Так, напри-



Автор на фоне автобуса Москва – Брянск

мер, от Ульяновска до Саратова я должен добираться двое суток, через Челно-Вершины – Самару – Новоузенск – Александров Гай.

НАЧАЛОСЬ

Все-таки к полуночи я уснул, а звонок будильника в 4.55 подбросил меня в постели. Быстро встаю, умываюсь, в кухне тем временем мама варит пельмени. Домашняя любимица, кошка, соизволила тоже встать, а заодно и выпросить чего-нибудь в кухне вкусенького. Впрочем, питается она лишь вареной рыбой, при виде всей остальной еды демонстративно объявляет голодовку.

На улице – слабый рассвет и туман, не прекращающийся уже несколько дней. Проглатываю завтрак, целуюсь с мамой и кошкой, выслушиваю наставления быть осторожным. Выхожу из подъезда – невероятное ощущение радости и свободы – на целых 36 дней я забуду о многих своих проблемах. Забуду и про работу с этими

двигателями, приточками, завесами, трапами, трубами, туалетами, небольшой зарплатой, всеобщим маразмом и бардаком. УРА! Вперед!

Так, троллейбус еще не ходит, придется идти на «Газель»... Через 20 минут я захожу в вокзал Верхняя Терраса. И тут первая удача: билет продается без комиссионного сбора – экономия 56 рублей. Проходит еще немного времени, объявляют мой поезд. Голосовые объявления на станциях этого участка очень своеобразны:

– Внимание! Пассажирский поезд № 356 Москва – Уфа ВЫШЕЛ С СОСЕДНЕЙ СТАНЦИИ, прибытие ожидается на 4-й путь.

Я стоял на переходном мосту, на холодном пронизывающем ветру. Сквозь слабо рассеивающийся туман вдаль стал виден высокий правый берег Волги, потом я увидел, как на переезде Майской горы закрылись шлагбаумы, и услышал вдаль слабый гудок тепловоза и нарастающий



Дороги Калининградской области. Выезд из Славска

стук колес, так приятный моему уху. Минута-другая – и тепловоз 2ТЭ10М с вагонами поезда «Башкортостан» остановился на 5 минут на Верхней Террасе, забрал около полутора десятка пассажиров, включая и меня, и понесся дальше. Народ в вагоне еще спал, я уселся на свободной нижней полке и, посматривая в окно, предавался воспоминаниям.

Вспоминал о своем детстве, о том, как редко могли мои родители позволить себе различные выезды, например к родственникам в другие города (хотя, по мнению других людей, ездили мы частенько), да и родственники у нас сосредоточены в основном в Саратове, и любая поездка туда была для меня великой радостью. Я же мечтал объездить весь Советский Союз. Мечтал и о работе на железнодорожном транспорте, однако мечтать не вредно, и ныне я работаю самым заурядным слесарем-сантехником энергоцеха крупнейшего в Европе авиационного завода – производителя огромных «Русланов» и лучших в мире авиалайнеров Ту-204.

А тогда, в 10–12 лет, обладая велосипедом, я играл в поезда – по нашему микрорайону Авиастроителей были составлены графики и расписания моего «велопоезда», названия отдельных пунктов происходили от фамилий одноклассников, живущих в ближайших подъездах, но на прибалтийский манер: Толстиковускас, Шарафутдиноваскас, была и узловая станция Подвиг, на одноименной агитплощадке, с разветвленной сетью пешеходных и велосипедных дорожек – здесь у меня проводилась переприцепка. А в 14–15 лет я начал разрабатывать и осуществлять свои первые путешествия, начиная с близких Новоульяновска, Ишеевки и Чердаклы...

За такими воспоминаниями проехали Димитровград, откуда я, познав учение гуру автостопа Антона Кротова, начал свои первые автостопные поездки в далеком 1997-м. Упросил тогда линейных милиционеров подвезти меня на поезде от Бряндино до Димитровграда – на меня сбежалось посмотреть все Димитровградское ЛОВД, про автостоп тогда еще ни-



Момент возвращения Александра домой, 6 мая 2006 года

кто не слышал, и людей изумляли всякие вольнопутешествующие.

После проследования Малыклы я стал пристально смотреть в окно, пытаюсь понять, в каком состоянии находится ветка Амировка – Новочеремшанск. От Амировки – разъезда с несколькими избушками – я увидел эту линию, а ехавшие по соседству железнодорожники сказали, что она разобрана еще в середине 90-х. Хорошо, что я по ней успел прокатиться еще в 1993 году.

Ну вот Погрузная, Нурлат, а вскоре мне и выходить – станция Челна. Вокзал Челна – на южной окраине села Челно-Вершины – современное пустое здание. Я не догадался надеть внутренние штаны и теперь стал мерзнуть, пришлось совершить подвиг переодевания прямо в зале ожидания, благо оценить его было некому. Стало теплее, и я пошел по этому райцентру. Село расположено на реке Челна и имеет холмистый рельеф – отсюда и название. Прошел автостанцию и через 20 минут вышел к развилке на Самару и Шенталу.

После часа зависания на позиции меня подбирает «Жигуленок» с пожилым водителем до поселка Красный Строитель. 20 минут нашего совместного пути прошли в беседах о бестолковости властей, разваливших народное хозяйство. В Красном Строителе меня подбирает акушер-гинеколог на своем «Опеле». Он жаловался на бестолковость баб, которые не наблюдаются у него в период беременности, а потом невесть откуда появляются в его родилке. Также он мне очень живописал поселок Сергиевск, куда он направлялся, так что я решил там ненадолго остановиться.

Посмотреть действительно было на что – благоустроенная центральная улица с зоной отдыха, памятником Сергию Радонежскому, в честь которого село было названо 300 лет назад, фонтанами и шикарным платным туалетом за 2 рубля. В новом краеведческом музее я спросил дежурную старушку тоном налогового инспектора – откуда, бабушка, у вас в селе такое богатство? Она мне горестно посоветовала, что «Чистоту и красоту навели,



Замок Шереметевых в Юрино, республика Марий Эл

а мясо-то 200 рубликов стоит...» Но музей, конечно, хороший, и 5 рублей за вход многократно себя окупил.

Автостанция Сергиевска – покосившийся деревянный домик, но строят новый автовокзал. Поселки Сергиевск, Суходол, Серноводск и Сургут являются сельской агломерацией с хорошим автобусным сообщением между ними. Потом я побывал в поселке Суходол, откуда недалеко до трассы М5, куда я потом и направился, желая отбыть на Самару.

М-да, классический пример нехорошей позиции – отворотка на Суходол, сразу после нее подъем на путепровод и стоящая самка-тюлень. Впрочем, скоро ей надоело стоять и она вернулась в свой Суходол, а ее место заняла другая тюлениха, девушка с круто обтянутой джинсами задницей. Вскоре я имел удовольствие лицезреть ее вблизи – мама дорогая, что это?! Девице можно было дать и 20 лет и 40, кожа вся

в морщинах, количество зубов едва ли четверть от нормативного. Довершал сей ансамбль фингал под глазом, отливавший дивным лиловым цветом. Она улыбнулась мне и поинтересовалась, куда я еду, потом отошла, и почти сразу ей весело просигналила грузовая «Скания» и остановилась. Виляя задницей, она подошла к дверце и по-хозяйски забралась на сиденье, а я зашелся смехом – вот, наверное, остолбенел драйвер, когда ее лучше разглядел.

Но вскоре мне стало не до смеха, машины шли не останавливаясь, я стал мерзнуть – ветер не утихал, стала болеть шея. Так прошло три часа, я стал опасаться за уходящий из Самары поезд. Подобрала меня рейсовая «Газель» – пришлось расстаться с сотней и полтора часа ехать в стиснутом состоянии, но я уже был рад и тому. В вокзал Самары я вбежал за час до отправления поезда, стоял в длинной, но быстрой



Электропоезд на станции Вевис, Литва

очереди, а билет до станции Урбах в сидячий вагон поезда Тольятти – Саратов опять приобрел без комиссионного сбора. В вагоне я заварил бич-пакет, попил чай и улегся на креслах – на весь вагон было 15 пассажиров. Так прошел первый день путешествия и отпуска.

Погода вдруг резко испортилась, в Пугачевске я обратил внимание на проливной дождь. Не лучше дело обстояло и в Ершове. При подъезде к станции Урбах было видно, что поля занесены мокрым снегом и его падение не прекращается. Я вышел из вагона и пошлепал к вокзалу по хлюпающей снежной жиже, с трудом обходя лужи. Возникла дилемма – ехать в Александров Гай, как и было запланировано, или отложить это до следующего раза и срочно эвакуироваться от ненастья в Саратов. Мокрый непрекращающийся снег не вызывал энтузиазма, а если меня на трассе забрызгают десять машин, сле-

дующие вряд ли захотят взять забрызганного субъекта, а расписание автобусов здесь неудобно для подобных экскурсий. А путь предстоял еще неблизкий, чтобы сразу загрязниться.

Но сдаваться так просто не хотелось, и я сел в пригородный автобус до райцентра Степное. Тем временем немногие островки суши окончательно превращались в непролазную грязь. В Степном, скучном бедном поселке, я провел более часа, походил, прыгая с одной проталины на другую, пообедал в столовой и на автобусе в 10.00 все-таки выехал в Саратов. Что приятно, это оказался ПАЗ новой модели – удлиненный с мягкими сиденьями. Не было еще и полудня, как я вышел на автовокзале Саратова. Через несколько дней я должен был ехать в Москву и далее и хотел преодолеть путь до столицы по трассе, но стопщик из меня плохой, а автобус проходит этот путь ночью. Так



Автор в Вильнюсе

что покупаю билет на скорый поезд, отправляющийся через три дня.

На Московской улице я сел в новый троллейбус неизвестной мне модели, доехал до Главпочтамта, где немного погулял по центру. Вообще цвет города Саратова, особенно на фоне непогоды, – грязно-серый, улицы разбиты, дома обшарпаны, с гор, которыми город окружен, в Волгу текут грязные ручьи, отовсюду торчат трубы теплотрасс, народ страдает от нищенских зарплат. Из изменений к лучшему можно отметить, что на некоторых автобусных маршрутах, особенно длинных, работают не «Газели», активно мной ненавидимые, а большие импортные автобусы. Это отличается от ситуации в Ульяновске и многих других городах – муниципальный транспорт весь угробили, а этих «Газелей» просто немыслимое количество. Не люблю их за очень неудобные сиденья, ощущение – будто сидишь на наклоненной вперед деревянной лавке, стоят сиденья задом, боком, тесно, в окна

ничего не видно, да и нередко водители завешивают их рекламой и трафаретами. При этом они еще выражают недовольство, когда кто-то стремится сесть впереди при свободных местах в салоне. Эта машина хороша для спецслужб, но никак не в качестве пассажирской.

Саратов – мой родной город, здесь я провел первые детские годы, здесь у меня живет много дядь, тетя, двоюродных братьев, сестер, племянников... Остаток дня и весь следующий я провел в активном общении с ними. А 8 апреля решил прокатиться в город Калининск. Утром добрался из Заводского района до платформы Площадь Ленина, где сел на электричку до Аткарска. Как ни странно, в Аткарске она прибыла, почти не опоздав, но я все равно не успел посетить автостанцию, чтобы переписать расписание. Поезд на Калининск ходит лишь по четным числам, отправлялся он через полчаса, так что рисковать не хотелось. В Аткарске и в соседнем Петровском районе у меня

тоже есть родственники, в 30 километрах отсюда похоронен мой отец, но я каждый раз все откладываю посещение этих мест. Нужно все-таки обязательно съездить туда через год.

Поезд Аткарск – Калининск состоял из тепловоза ТЭП70 и древнего вагона, который когда-то был плацкартным, а теперь в стены его перегородок были уже вмонтированы мягкие спинки. Через 10 минут на станции Красавка он сошел с основной магистрали и поехал по тупиковому ответвлению. На платформе Юная вышло много народу – не удалось определить, работает ли там сейчас вокзал, но скорее всего – нет.

Остановились на 10 минут на станции Лысье Горы, вошли три пассажира с билетами – значит, здесь вокзал пока не закрыли. У местного путейца я спросил о дальнейшей судьбе этой рокады. Ответил он мне, что непохоже, что линию закроют (слухи об этом ходили в среде любителей транспорта). По словам путейца, линию вообще как-то хотели продлять до Балашова, да и в прошлом году получили для ремонта очень много шпал, на ликвидируемые участки таких поступлений не бывает.

Приехали в Калининск, пассажиров осталось едва ли не десяток. Вокзал в двадцати минутах ходьбы от центра, автобусы не слишком часты. Посетил краеведческий музей – он расположен на первом этаже пятиэтажки. Потом прошел до района пивзавода: пиво и лимонад местного производства – очень ходовой товар. Запомнилась совмещенная скульптура борцам за советскую власть и погибшим в Великой отечественной: на фоне трех военных фигур разных времен значатся даты «1917–1941–1945». Заказчики сего памятника сильно сэкономили – один памятник-то дешевле двух.

От пивзавода до трассы Саратов – Воронеж полчаса ходу, там же расположен и автовокзал. На нем полностью от-

сутствуют пригородные рейсы: как пояснила кассирша, каждое село в районе решает свои транспортные проблемы самостоятельно, и расписание их транспорта неизвестно.

Подошел автобус Саратов – Москва. До автобуса на Саратов еще час, я вышел на трассу, проигнорировав газельного зазывалу, – на этой колымаге я и даром не желаю ехать. Но опять машины по трассе шли мимо меня, и я решил спрятаться от холода в вокзальном кафе. Во время чаепития я услышал звук двигателя подошедшего «Икаруса», спешно допил свой чай и вышел на платформу, попросился доехать до Саратова, заплатил 120 рублей. Да пропади они, все эти «Газели», тут – новый, чистый и пустой «Икарус».

Я сел на переднее сиденье, взору моему открывалась дорога, и я с удивлением отметил, что от Калининска до райцентра Лысье Горы по трассе идет раздельная полоса, – давно я тут не ездил. Правда, потом до самого Саратова дорога резко ухудшилась. Вот миновали развязку объездной дороги Саратова, поворот на Волгоград, проехали мимо памятника воинам-автомобилистам с плакатом «Водитель! Почти гудком память военных водителей!», и автобус стал спускаться в город с двухсотметровой высоты по Новоастраханскому шоссе. Открылась панорама родного Заводского района, бескрайняя гладь Волги. Правда, свинцового цвета – начало апреля, однако. Возле станции Саратов-3 я попросил водителя высадить меня – недалеко от дома, где я временно остановился у родственников. На следующее утро мой дядя, входя ко мне в комнату, сказал, что вчера мне повезло с погодой, – сегодня всю ночь шел дождь и прекращаться не собирается. Картина за окном была действительно неприглядная. К завтраку пришел мой племянник и предложил покататься по городу на его машине, что мы и делали в течение двух

часов. Заехали в «Магнит», я купил себе паек в дорогу, потом он завез меня обратно и уехал по своим делам. Вечером я распрощался с той частью родни, что наутро идет на работу и в школу, – ведь с ними уже назавтра не увижусь.

Следующим утром я позавтракал в компании дяди и тети и в 12.40 выехал на вокзал. Там я как раз понаблюдал прибытие скорого поезда из Берлина с вагонами Берлин – Астана формирования «Казакстан темир жолы». Их вид меня позабавил – такие же вагоны казахи ставят в составы поездов, например, Актобе – Мангышлак. Мой же поезд № 47 под управлением новенького электровоза ЭП1 НЭВЗ* отправился точно по расписанию. Приятно, что в ТЧ Саратов практически полностью обновлен парк локомотивов. Езда замечательная – соседи не буйные, проводники на редкость приветливые, возникла мысль написать в их адрес благодарность. По мере того как вагонные пассажиры перезнакомились и я, уже ближе к Ртищеву, рассказал им о своем путешествии, в вагоне разгорелась ожесточенная дискуссия на тему «Зачем вообще нужны всякие путешественники?!» Одни поддерживали такое романтическое, по их словам, времяпровождение, другие указывали, что я обязан немедленно жениться, завести детей и не заниматься ерундой, – в общем, знакомая любому путешественнику картина. Одна женщина, швырнув в сторону журнал, который читала, в сердцах заявила, что она с таких, как я, брала бы повышенный подоходный налог. К вечеру все разговоры смолкли – все легли спать.

А наутро, за пару минут до прибытия в Москву, ко мне неожиданно обратился один из попутчиков, житель Саратова, молчавший почти всю дорогу. Он сказал, что он тоже путешественник, но путешествует исключительно пешком, своим хо-

дом добирался до Гонконга, а сейчас едет в столицу за шенгенской визой – пойдет путешествовать по Европе. Дальше он подарил мне 100 рублей как собрату по разуму. Мы обменялись с ним координатами, а я (как и другие мои попутчики) был изумлен тем, какой необычный контингент подобрался в вагоне.

Я вышел на площадь Павелецкого вокзала, сел в трамвай и, любуясь панорамой просыпающейся столицы и наслаждаясь быстрой трамвайной ездой, доехал до Чистых Прудов. Оттуда дошел до Казанского вокзала, купил себе билет на 2 мая до Зубовой Поляны и поехал на электричке к очень известному (в узких кругах) путешественнику и по совместительству очень хорошему человеку – Егору. У Егора я в гостях не впервые, при том, что знакомы мы с ним менее года, да и в Москве я бываю нечасто. Тем не менее с ним удивительно легко и интересно общаться, да и не только мне, как показывает практика.

В его гостеприимном доме я смог слегка расслабиться и отдохнуть, а потом мы с ним поехали в центр. Егор взялся сопровождать меня до литовского посольства. Три недели назад я приезжал в посольство подавать заявление на визу. Несмотря на уверения знающих людей, что литовская виза получается довольно легко, я всех их просто достал вопросом, как это лучше делать, поскольку в посольства никогда не обращался.

И вот в посольстве – торжественный момент – я получаю свой загранпаспорт с первой в жизни визой иностранного государства: Литовской Республики. Первым, кто меня с этим поздравил, был Егор. Мы немного пролись по центру, зашли в интернет, а потом вернулись к нему домой. До самой глубокой ночи в его квартире не смолкали приколы и коллек-

* Новочеркасский электровозостроительный завод.

тивный смех в нашем исполнении. Но наступило время отхода ко сну: утром мне рано вставать и ехать дальше.

ОТ МОСКВЫ ДО САМЫХ ЗАПАДНЫХ ОКРАИН

Наутро, когда жители квартиры еще спали, я покинул гостеприимную вписку и доехал до Киевского вокзала. Там пришлось побегать в поисках автобуса на Брянск, а когда я его отыскал, оказалось, что отправится он лишь через час, напрасно я поднялся так рано. Да и за проезд пришлось отдать 400 рублей – жуть! Наконец в 9.00 наша «Сетра» отправилась, около сорока минут выезжала из Москвы, а потом резво покатила по трассе М3. Погода была пасмурная, накрапывал мелкий дождик, да и за Калугой дорога ухудшилась. По автобусному телевизору крутили какую-то дурацкую комедию про то, как компания юных американских придурков все время хотела потрахаться и все время им что-то мешало. На железнодорожный вокзал Брянск-Орловский прибыли в 15.15. Переписывание расписания заняло около часа, потом я отправился по городу. Прошелся по Деснинской набережной, обратил внимание на наличие причала с расписанием прогулочного судна, прошел мимо одного из старейших заводов России – «Арсенала», поднялся к обелиску на Покровской горе, откуда открывается хороший вид на город, – жаль, погода не очень подходящая для прогулок, очень прохладно. Осмотрел центральный проспект Ленина, посетил вокзал Брянск-Льговский и автовокзал. Что еще бросилось в глаза мне в этом древнем городе? Приятно, что нет засилья «Газелей», довольно много автобусов и троллейбусов, хоть и древних на вид. Обратил внимание на плакат в одной из подворотен: рекламируют очищающую жидкость с 95%-ным содержанием спирта для хозяйственных якобы нужд, здесь же

тусуются потребители этого зелья с помятыми фейсами. Кроме того, активно рекламирует себя в городе воинской славы движение РНЕ – на всех столбах изображена его символика.

В магазине приобрел на завтрашний путь сосисок «Брестских» по 48 рублей за килограмм – на вкус оказались вполне нормальными, при таких-то ценах. Вечереет... В Брянске у меня тоже есть вписка, у некоего Константина – с ним я познакомился в прошлом году на острове Валаам. К сожалению, сам он отсутствует в городе, поскольку ныне живет и работает в Подмоскovie, но его родители были извещены обо мне, и я был очень и очень хорошо встречен ими у них дома. Тетя Ира и Алексей Владимирович очень милые, приветливые люди, у которых я помылся, поужинал. Отец Кости предложил отведать напиток собственного изготовления и так расписал его, что я решил поступиться принципами совершенно трезвого образа жизни в пути. Была принесена трехлитровая банка некоей жидкости, как дали понять хозяева – самогонно-коньячной. Пошла жидкость легко, но была весьма крепкой. После мне были продемонстрированы фотоальбомы, посвященные Костиным путешествиям и его прошедшей учебе в институте, а к 22 часам мне постелили постель, и я погрузился в мир сна.

Наутро, в 7.10, меня разбудили, накормили, я распрощался с хозяйкой, а Алексей Владимирович проводил меня до троллейбуса. Перед тем как уехать из Брянска, я хотел еще побывать на Кургане Бессмертия и в Бежицком районе. На Кургане – скульптура, посвященная Второй мировой войне. Потом я зашел в соседний лесопарк Соловьи, и, надо сказать, эти птицы там действительно орал на деревьях. В Бежице посмотрел на красивое здание вокзала Орджоникидзеград и, возвращаясь в центр города, стал думать, что

на трассу уже не успеваю, ибо скоро идет автобус на Гомель, который страхует меня от зависания на трассе, – рисковать не надо. Поэтому поехал на автовокзал, благо цены на автобусные билеты на Брянщине еще божеские.

В 10.30 автобус Орел – Гомель отправился. Народу мало, проехали Выгоничи, Почеп. Тут начался дождь. В Клинцах водитель попросил пересесть в другой автобус – эти маршруты обслуживаются Клинцовским ПАТП. Далее заезжали в Новозыбков и через 20 минут после отправления из Злынки, в 16.05, въехали в Белоруссию. Я торжественно перевел часы на час назад и стал наслаждаться пейзажами края, в котором так люблю бывать.

Люблю этот народ, нравится мне белорусская эстрада: «Песняры», «Сябры»; белорусский язык. На мой взгляд, невозможно не уважать страну, которая полностью обеспечивает себе промышленную и продовольственную независимость, будучи небогатой природными ресурсами, где не развалены предприятия и колхозы, где сохранен научный и экономический потенциал. Я неоднократно задавался вопросом: вроде бы россияне и белорусы – нации идентичные по всем параметрам, одинаковые язык, культура, менталитет. Но почему-то стоит только пересечь границу – и сразу виден заметный контраст: качество дороги резко улучшается, на ней аккуратная разметка, на полях пахут трактора, в селах не видно покосившихся черных избушек, даже домишки, которые выглядят не сильно богато, имеют более основательный и приглядный вид. Даже кажется, что трава на газонах в Белоруссии выглядит сочнее.

...Ну а дождь тем временем и не думал утихать, по автобусным стеклам струились ручьи, небо заволкло серыми, тяжелыми тучами. «Икарус» быстро катился по отличному шоссе, мелькали

за окном остановки с названиями Мядзведжы Лог, Селішча... Вскоре въехали в Гомель, еще 20 минут и автовокзал. Я поменял свою тысячу на 76 тысяч белорусских рублей и купил билет на фирменный поезд № 107 «Белая Русь» до Минска за 17720 в плацкартный вагон (при наличии в составе общего). Здесь такой нюанс – в составе этого поезда сидячие вагоны дороже плацкартных, что я выяснил еще в России. При этом белорусские кассиры не норовят подсунуть пассажиру подтирку, называемую страховым полисом, и не обсчитывают их. Стоимость билетов на Беларуской чыгунке немного ниже, чем на РЖД, размеры комиссионных сборов вообще мизерны.

Укрывшись капюшоном, я пошел по центральному проспекту Ленина, дошел до набережной Сожа, где расположен прекрасный дворцово-парковый комплекс XVIII–XIX веков, но вскоре вынужден был скрыться от дождя в троллейбусе и покататься по периферийным районам Гомеля. Опять меня поражали ухоженность городских кварталов и оригинальные скульптуры в них. Потом я нашел интернет, отправил друзьям сообщения о том, что замочен и замерз, и вернулся на вокзал. У меня промокла куртка, рюкзак тоже не предназначен для долгого пребывания во влажной среде, и его содержимое также было подмочено, даже мой загранпаспорт был мокрым.

В вокзальном кафе пес грустно смотрел на питающихся, и я решил его угостить беляшом. Но кобель, понюхав его, обиженно на меня глянул и отошел подальше. Сначала меня изумило такое поведение, но потом я подумал: может, раньше начинка этого пирожка гавкала и рычала, ведь это только некоторым людям свойственно поедать себе подобных, животные вроде так не поступают.

Подошел на посадку мой фирменный поезд. Зайдя в свой дешевый плацкартный

вагон, я был приятно удивлен его оригинальной конструкцией – почти как купейный, только без дверей купе: боковые места отделены от прохода перегородками. Табличка гласила, что вагон восстановлен на Гомельском ВРЗ, – научились же гомельчане делать комфортные вагоны!

Тут я совершил второе извращение – взял постельное белье. Хотел отогреться, отоспаться нормально, просушить одежду, да и постель стоит всего 2120 рублей. Вагон шел полупустым, находившийся по соседству полуторцентнеровый мужчина, заснув, так храпел, что, наверное, в других вагонах было слышно. Посему некоторые пассажиры только ворочались и тихо матюкались, но потом привыкли к этому медвежьему реву и уснули.

В 5.00 проводница, красивая белорусская девушка, стала будить всех со словами: «Доброе утро! Просыпайтесь, сдавайте постели». Вскоре и Минск. Одежда моя слегка подсохла, надевать все это было не так противно. Я перешел на Центральный автовокзал, взял билет до Вильнюса, на рейс 7.20, – ну вот и еду за рубеж. Но что-то билет дорог – около 26 000 рублей.

Автобус «Сетра» Минск – Каунас был полон, я удобно устроился на своем любимом в автобусах месте – у правого окна – и с удовольствием стал следить за проносящимися мимо меня селами и хуторами, автомобильными развязками на прекрасном шоссе. Взошло солнце и ничто не предвещало ненастья. Проехали городок Ошмяны и в 9.40 прибыли на границу.

Ближе к границе некоторые пассажиры, перевозившие излишний алкоголь и табак, стали упрашивать «пустых» попутчиков помочь им с перевозкой этих контрабандных изделий. После долгих уговоров пожилой белорус, сидевший рядом со мной, согласился на сию махинацию, за что ему была презентована бутыл-

ка водки, которую он попытался выпить прямо на нейтральной полосе. Однако его жена устроила ему скандал с матом, криком, мордобитием и причитаниями: «Как я устала от этого алкаголика!» Мужик, кстати, не выглядел алкашом, но от процесса открывания пузыря оторвался с удовольствием...

Все формальности на обеих сторонах заняли чуть более часа, а от границы до столицы Литвы – полчаса езды. Я жадно всматривался в проносившиеся мимо пейзажи новой для себя страны. До этого я был лишь в Польше и странах СНГ: Молдавии, Украине, Казахстане, Белоруссии. Я никак не ожидал, что после границы качество дороги немного ухудшится, обочины ее окажутся заваленными кучами мусора, а уборщики на обочинах будут сидеть и покуривать. Поблекшие стены советских многоэтажек, исписанные граффити стены и заборы, мусорные кучи, огромная очередь к обменному пункту – вот что первое бросилось в глаза в европейской столице – Вильнюсе. Было впечатление, что я попал в небольшой российский областной центр, причем не самый преуспевающий. Впечатление усиливалось от того, что почти везде слышалась русская речь, и то, что я выучился бойко произносить: «Атсипрашау, аш не супранту лиетувишкай!» («Извините, я не понимаю по-литовски!»), оказалось почти не нужно – почти все говорят по-русски, не проявляя никакого национализма.

Вскоре я поменял валюту. 1 доллар = 2,8 лита – литовские деньги очень удобны для россиян: один лит стоит около десяти рублей. Дальше я начал искать себе недорогой ночлег, так как вписку отыскать здесь не смог. Но в бюро туристской информации хорошая литовская девушка-информатор назвала несколько дешевых отелей и дала практические советы по городу.

Железнодорожный вокзал представляет собой здание, видимо, сталинского времени, и ничего оригинального в его конструкции не наблюдается. Автовокзал выглядит посовременнее. Осмотрев вокзалы, я купил суточный билет на автобус и троллейбус за 6 литов и пошел через центр к дешевой гостинице на улице Полоцко. Я шел по привокзальной площади, и у меня не укладывалось в голове, что я в европейской столице: слишком все это было знакомо по российским городам, особенно неприглядным, как сейчас, ранней весной, – старые, послевоенные дома с облупившейся штукатуркой и исписанными стенами, кучи мусора во дворах и подростки, хвляющиеся друг перед другом своими похождениями.

Но вот я вступил в историческую часть города через ворота Аушрос на улице Аушрос Варту, и картина резко поменялась. Здесь я, наконец, смог порадоваться за Вильнюс – эта часть города выглядит явно более презентабельно, что и неудивительно: центр есть центр. Несмотря на большое количество туристов, гулять по узким средневековым улочкам Вильнюса приятно, и легко себе вообразить, мысленно убрав магазинные вывески, которыми завешаны дома, как по извилистым мощеным улочкам громыхали старинные экипажи и прогуливалась средневековая аристократия.

По пути попала большая церковь Святого Духа, я ее оценил как одну из красивейших православных церквей, виденных мной. Потом посетил интернет-кафе, посмотрел почту. Опять поразило то, как распространен здесь мой родной язык, хотя меня все предупреждали, что молодежь его уже не знает. Но молодые литовцы в кафе очень приветливо отвечали на мои вопросы по-русски, никто из них не собирался высказывать мне мысли об оккупации Литвы Советским Союзом. Потом я нашел гостиницу, заплатил 26 литов

за очень недурной четырехместный номер, где обитал я один, умылся и налегке отправился по городу.

Опять стал моросить дождик, и я скрылся от него в троллейбусе – благо суточный билет число поездов не ограничивает. На городских троллейбусных линиях работают «Шкоды», ни одного энгельского ЗиУ-9 уже не видно, в салонах работают автоинформаторы, на остановках висят поминутные расписания для каждого маршрута. На автобусных линиях – «Икарусы» и «Вольво». Я заехал в район многоэтажек Жирмунай – ощущение того, что я не выезжал из родной страны, не покидало меня: 80% пассажиров говорили по-русски, а за окном проносились девятиэтажные дома, которые есть в любом советском городе.

Вечерело, дождь то прекращался, то с новой силой обрушивался на вильнюсцев и меня. Я съездил еще в район телецентра – Каролинишкес, но осматривать достопримечательности под дождем – занятие невеселое, и я поехал на автовокзал, где поужинал в кафе. Чашка вкусного супа со щавелем и большая порция гречки с жареными колбасками обошлись мне в 11 литов. Теперь уже хотелось спать, в сумерках я вернулся в отель. Контингент его состоял в основном из иностранных студентов, которые весело меня приветствовали: «Хай!» Так у них принято здороваться с незнакомыми людьми. Меня это поначалу шокировало, и я с некоторым опозданием отвечал им, почему-то по-литовски: «Лабас!» Но потом освоился и стал всем им улыбаться и в свою очередь приветствовать их. Я принял душ и наконец смог отдохнуть.

Наутро погода снова отнюдь не радовала своей ясностью – тяжелые тучи ходили по небу, грозил начаться дождь. Но это был мой последний день пребывания в Вильнюсе, поэтому я покинул отель, прошелся по улице Субачяус, откуда от-

крывается прекрасный вид на старый Вильнюс. Увы, но дождь снова мешал наслаждаться великолепной панорамой и фотографировать. Пришлось мне спрятаться в автобус, потом я позавтракал на вокзале и решил ознакомиться с междугородным сообщением – все равно во время дождя по городу не погуляешь. Я взял билет на автобус до первого попавшегося поселка, им оказался Вевис. В нем я оказался через 50 минут. Недалеко от трассы – железнодорожный вокзал, и скоро должна была отправиться электричка Каунас – Науойя-Вильня. Я взял билет до Вильнюса за 4 литы 10 центов. Дождь прекратился, я заглянул в местный кабак, посмотрел на литовских пьяниц, удивительно похожих на их русских собратьев, – они потребляли спиртосодержащее лекарство стаканами и общались по-литовски, но в речи их изобиловала русская ненормативная лексика. Вернулся на вокзал, и вскоре точно по расписанию подошла четырехвагонная электричка ЕК9Т, окрашенная в символические красно-желтые цвета Литовских железных дорог. Внутри она была отделана красивым пластиком мраморного оттенка. В Вильнюсе уже начали подсыхать лужи, и я наконец-то пошел по исторической части города. И опять дождь, и опять я прячусь в троллейбус – такая игра в кошки-мышки заняла около двух часов. Но вот выглянуло солнце, и я шагаю по узким, извилистым средневековым улочкам мимо забитых прихожанами костелов – завтра католическая Пасха. Кульминацией этой прогулки стало восхождение на древнюю башню замка литовского князя Гедиминаса, которая расположена на высоком холме, куда туристов доставляет фуникулер за 2 литы. Восхождение на саму башню оплачивается дополнительно и стоит 4 литы. Открылся хороший вид на 600-тысячный город, весело на солнце играли красные

черепичные крыши домов, неширокой, но извилистой лентой река Нярис неспешно несла свои воды, огибая древнюю столицу. Вдалеке высились кварталы многоэтажных домов советского периода, башня телецентра. Один из туристов по моей просьбе сфотографировал меня моим аппаратом, и я спустился вниз, на брэнную землю.

Снова зарядил дождь. И снова я пересаживаюсь из одного троллейбуса в другой, спасаясь так от дождя и знакомясь одновременно с отдаленными районами. Наконец приехал к телевизионному центру. Как я понял из объявления, на его башню организуются экскурсии, но это, вероятно, недешево, да и мне вскоре отбывать. Так что осмотрел мемориал погибшим во время демонстраций по поводу выхода Литвы из СССР, установленный возле телебашни в 1989 году, и, когда стемнело, вернулся на автовокзал. В половине одиннадцатого покушал в «Макдональдсе», растрчивая остатки литов, а после 23.20 пришел мой автобус Барановичи – Калининград. Не получилась у меня поездка в Каунас, но я побывал в очень интересной стране, да и спустя 3 дня буду возвращаться через Литву поездом.

А пока старичок «Икарус» из Барановичского ПАТП принял меня в свое нутро, я заплатил за проезд до Гвардейска 37 литов (а в кассе сказали, что стоимость билета 42 литы), занял одно из многих свободных мест, и в 23.50 автобус отправился. Наступили новые сутки, автобус шел по ночному шоссе, затем по сонному Каунасу, потом проехали городок Мариямполе и в 3.20 прибыли на границу. Здесь задержались ненадолго – менее полутора часов, пограничники поставили в паспорта штампики, причем у меня единственного спросили, где я проживаю постоянно. Ну вот и он, 39-й регион, весьма интересное место своим географическим положением, историей и природой. Автодорога,

по которой автобус сейчас едет, вплотную обсажена деревьями, а для движения транспорта оставлена довольно-таки узкая полоса. Оказалось, аналогичная картина присутствует на многих магистралях области. Как потом рассказывали водители, дороги обсаживались таким образом перед войной, чтобы со шпионских самолетов невозможно было увидеть расположение автодорожных коммуникаций. Очень много старинных брусчатых мостовых, в любом населенном пункте имеются старинные немецкие постройки, начиная с мелких трансформаторных подстанций и заканчивая большими замками и крепостями. Вот здесь уже невозможно отделаться от впечатления, что попал в какую-нибудь Баварию, правда очень запущенную.

Здесь я пробуду 3 дня. Я нашел по интернету координаты местной автостопщицы – Жанны, которая пообещала вписать меня в Черняховске. Но пока еще очень рано являться в гости к незнакомым людям, поэтому я решил прокатиться из Гвардейска в город Советск. В Гвардейске вышел на трассу возле замка Тапиау тринадцатого века. Сейчас там, однако, функционирует учреждение Минюста, попросту тюрьма. Первая машина подвезла меня совсем немного, но скоро я застопил КамАЗ с веселым молодым водилой, который дивился моим путешествиям. Он довез он меня до села Талпаки. Там меня подбирает «Ниссан» с литовскими номерами прямо до Советска. За рулем – миловидная литовка, рядом ее супруг, едут на Пасху в Клайпеду. Они высказали одобрение моему путешествию, а я им предложил послушать кассету, которую купил накануне в Вильнюсе для своего друга Егора – любителя всякой местной экзотики, по его просьбе. Они с радостью согласились, но когда зазвучали первые аккорды, мои попутчики удивленно переглянулись и посмотрели на меня. Я уже понял – что-

то не то, скверные джазовые композиции, звучавшие из динамиков, сопровождались словами на неизвестном языке, не на литовском по крайней мере. А на обложке была изображена продажного вида «девка империализма», как говорилось в почтенные социалистические времена. Ни мне, ни литовцам не пришлось по вкусу приторные вопли сей девки, с извиняющимся видом кассету мне вернули, а я был слегка сконфужен – хотел как лучше. Надеюсь, и Егору это не понравится, а его просьбу, к сожалению, получается, я не выполнил. Литовцы сделали вид, что ничего не случилось, – вообще очень приветливые люди, и вскоре они высадили меня в центре Советска, а сами поехали на погранпереход.

А я посетил автовокзал, переписал для коллекции очередное расписание. Здесь уместно сказать пару слов о работе внутриобластного автотранспорта: расписания на всех автостанциях составлены в едином стиле и, как это ни странно для России, четко выполняются, на линиях работает много импортных автобусов, а все водители наряжены в строгие костюмы с галстуками. Правда, их улучшенный внешний вид не повлиял на качество обслуживания пассажиров, некоторые из водителей так и остались хамами.

По железной дороге от Советска ходят лишь пригородные поезда на Калининград и Черняховск. До поезда на Черняховск было еще 4 часа. А пока меня сносило в скучнейший городок Славск, я думал, что вернусь оттуда на дизель-поезде, но опоздал на него и вернулся в Советск опять по шоссе. В Советске я первым делом нашел переговорный пункт, позвонил Жанне и известил ее, что в 16.30 буду у нее на родине, договорились, что она встретит меня на вокзале, потом немного посидел в интернете.

В центре Советска немало старых немецких домов, многие уже совсем ветхие.

Я вышел к автопереходу с величественным мостом через Неман – на другом берегу виден литовский поселок Панемуне. Прошелся вдоль грязноватого городского пруда, и настало время отбыть из города. На вокзале меня ожидал приятный сюрприз – поездом на Черняховск оказался рельсовый автобус, а мне ни разу еще не приходилось ездить на нем. Удобный салон рассчитан примерно на 60–70 посадочных мест, РА1 достаточно быстроходен, правда в салоне шумно из-за гудков. До Черняховска полтора часа езды. На вокзале я не нашел искомой девушки и решил пока переписать расписание, за этим занятием она меня и застала. Наконец-то мы познакомились реально, а не виртуально, и отправились бродить по городу.

Итак, Жанна – калининградская студентка и автостоппица, даже воинствующая фундаменталистка этого вида передвижения, страна ее мечты – древняя Эллада, именно на нее у Жанны пока направлены все помыслы. Но сейчас она продемонстрировала мне достопримечательности своего городка, названного в честь советского маршала, – памятник ему мы первым делом осмотрели на привокзальной площади. Черняховск похож на своих соседей: Советск, Славск, Гвардейск – те же немецкие замки, костел, брусчатые мостовые, но поскольку это было для меня внове, то я с неподдельным интересом осматривал город, да и за последующие дни эти виды мне не приелись. Ну и, конечно, двум близким по увлечению людям есть о чем пообщаться. Во время разговора позвонила мама Жанны, беспокоясь о нашем местонахождении, и мы направились домой.

Жилище, в котором обитает семья Жанны, представляет собой плачевное зрелище: древний аварийный пятиквартирный дом с печным отоплением, в котором ныне лишь две квартиры жилые. Мне-то все

равно, где обрести крышу над головой, но хозяевам жить здесь очень трудно, и они со вздохом вспоминают времена, когда им обещали дать нормальные квартиры, но тут советская власть рухнула. Однако на их доброжелательный характер это не повлияло, и мама Жанны, Валентина Станиславовна, – заботливая, но иногда чрезмерно эмоциональная женщина – с ходу наложила мне огромную миску картошки с котлетами.

Услышав отчество хозяйки, я спросил:

– Пани Валентина есть полька?

– Была когда-то, – смущенно засмеялась она.

– Чы пани муви по польску? – и добавил какую-то фразу по-польски, которую сам не понял. Но пани пришла в восторг и стала утверждать, что по-польски я говорю совершенно чисто, а по-русски почему-то с акцентом, – как можно много узнать о себе! Потом она стала жаловаться на Жанночку, на ее увлечение автостоппом, что из-за этого Валентина Станиславовна рано поседела и не находит себе места во время ее странствий. Убедить маму в том, что такие занятия относительно безопасны, никак не удавалось. Вскоре пришла бабушка Нина – весьма резвая и легкая на подъем старушка. Несмотря на свои 80 лет, она тоже была очень рада гостям. Заканчивалась семейная идиллия на черном коте Героине/Геркулесе, который ходил с подбитым глазом и дичился меня – нового человека. Потом еще немного поговорили о путешествиях и о жизни, меня уложили спать, и я почти сразу отрубился.

Встали утром, позавтракали, и Жанна решила показать самые красивые места своей области. Вышли на трассу, остановили старенький «Форд», водитель захотел оплаты за проезд, но Жанна его уговорила подвезти нас бесплатно при помощи своего безграничного обаяния. Светило солнце, дорога хорошая, машина быстрая,

вдоль дороги я впервые в жизни наблюдал многочисленные гнезда аистов на деревьях. «Форд» довез нас до объездной Калининграда, еще на четырех машинах мы быстро добрались до Зеленоградска. Выходя из последней машины, моя попутчица прищемила дверью палец, пошла кровь. Мы зашли в кафе – я обработал ей йодом палец, заодно попили чаю. Вышли на берег Балтийского моря, волны были довольно бурными, дул сильный ветер. Мы вышли на трассу, где начинается Куршская коса. Вскоре нам остановилась машина с жителем косы, с ним мы проехали через КПП и доехали до курортного поселка Лесной. Жанне, видимо, понравилось прищеплять дверью палец, она снова совершила этот фокус, но поскользнувшись уже не было, я велел ей терпеть.

Мы снова отправились на море и довольно долго просидели на пляже, любуясь стихией, несмотря на суровый ветер. А потом пошли на противоположную сторону косы – на залив. Зашли по дороге в пустой детский лагерь, где Жанна отдыхала в детстве. Она предалась ностальгическим воспоминаниям о том, какое бурное было у нее это самое детство. На берегу залива было поспокойнее, мы стояли, любуясь на белых лебедей, что горделиво плавали по Куршскому заливу.

Мы стали собираться, была уже вторая половина дня, мы еще хотели в Светлогорск, а к ночи меня ждали снова в Черняховске. Попутную машину ждали недолго, она подвезла нас до вокзала в Зеленоградске. Жанне я сказал, чтобы дверь она больше не трогала, закрывал за нее я. Я предложил ей поехать на электричке до станции Пионерский Курорт, откуда легко попасть в Светлогорск, она поворчала, что терпеть не может общественный транспорт, но нехотя согласилась.

До Пионерского ехать недалеко, и во время пути Жанна терзала свой подсевший

мобильник, решая вопрос моей вписки на завтрашнюю ночь. По результатам ее переговоров в лучшем случае вписки нашлась только на сегодня (если бы знать заранее, можно было бы воспользоваться), и Жанна высказала еще один фантастический проект моего ночлега: забраться завтра вечером в окно второго этажа в знакомое ей женское общежитие и отлеживаться под кроватью какой-то девочки во время обхода злого коменданта. Конечно, может, это и обычное дело в таких общагах, но я не сталкивался с такими ситуациями, поэтому проект отклонил, да и девочка, кровать которой предназначалась для сокрытия моего тела, возражала...

Прибыв в Пионерский, Жанна стала мне доказывать, что я просто обязан побывать в Светлогорске, но я боялся, что тогда нескоро попаду в Черняховск. Она нехотя со мной согласилась, но когда мы поймали машину, намереваясь ехать в Калининград, оказалось, что едет машина именно в Светлогорск. Ну что же, видимо, судьба, и мы поехали туда, благо это совсем рядом. Эмансипированная средних лет дама за рулем оказалась уроженкой Челно-Вершин. Я известил ее о том, что 12 дней назад был у нее на родине. Она довезла нас до монумента и часовни, что установлены недалеко от берега Балтики на месте падения 16 мая 1972 года самолета прямо на детский сад с находившимися там детьми.

С таким грустным первым впечатлением мы пошли потом на набережную и прошли по ней. Набережная очень цивилизна и благоустроена, я купил местный сувенир – небольшую картину с вкраплениями янтаря с видом кафедрального собора в Калининграде. По крайней мере хотелось бы думать, что это янтарь, а не желтое оргстекло. Не пожалел я о том, что приехал сюда, хотелось бы еще задержаться здесь, но подступал ве-

чер, и мы вышли на трассу. Нам сегодня везло, скоро для нас остановилась машина под управлением двух студентов. Рассказывали им про путешествия, а Жанна рассказывала про автостоп, настолько увлекательно, что те смеялись: «Не надо нас соблазнять, не хотим мы так по дорогам мотаться!»

И вот мы в королевском городе – старинном Кенигсберге, здесь Жанна отделяется от меня – завтра ей на работу, мне завещает ехать на трассу на автобусе № 37. Мы попрощались: «До встречи в Ульяновске!», и я стал ждать автобуса, но его почему-то долго не было. А через час должно было начать смеркаться, поэтому я решил идти на автовокзал и отдать за билет 80 рублей. Бабушка Жанны беспокоилась о моем отсутствии, но вот я у них, все нормально. Я предупредил, что завтра хочу встать в 5.00, чтобы ехать в Калининград на барановичском автобусе, у меня еще остались литовские деньги, и их наверняка возьмут там за проезд. Бабушка Нина на все согласилась, но в связи с тяжелой криминогенной обстановкой в городке постановила отправить меня на автостанцию утром на такси за ее счет. Я был изумлен, не шутит ли она, но и Валентина Станиславовна поддержала бабушку. Напрасно я им пытался доказать, что 5 часов – это не ночь, а утро, автостанция рядом, да и разорять их я не имею желания, – женщины были непреклонны.

Утром, в 5 часов, я снова пытался их отговорить от этой идеи, но, не слушая меня, Валентина Станиславовна вызвала машину, которая через 5 минут появилась у дома. Я очень тепло попрощался с ними, они сунули таксисту 50 рублей, не принимая моих возражений, и через 3 минуты я был на автостанции. Там я переписал расписание, потом пришел тот же автобус, на котором я приехал сюда из Литвы, я заплатил 10 литов, полтора часа – и я опять в Калининграде. Иду по Кенигу, как называют

его местные, любуюсь старинной немецкой архитектурой, набережной Преголи, кафедральным собором с усыпальницей знаменитого философа Иммануила Канта. Параллельно ищу ночлег, ничего нет, самое дешевое место – комната отдыха на вокзале за 350 рублей, но сейчас и эти места заняты, есть только по 470 рублей. Вообще город довольно дорогой, например проезд в городских автобусах стоит 10 рублей, в трамвае, троллейбусе – 8, причем работает транспорт плохо, да еще постоянные пробки в городе. Трамвайная колея – узкая, я такую еще не видел, прокатился на одном трамвае с «гармошкой» между салонами, ехал в хвостовом салоне, и при проезде вагоном кривых участков стены его изгибались пропеллером, ощущение было – будто сидишь в картонной коробке, а ее волокут по горе и поворотам. Вот опять пробка. Оказывается, возникла она из-за забастовки рыночных продавцов, которые с плакатами, обличающими мэрию, стоят возле Центрального рынка. Иду в комнату отдыха, там жалуюсь на низкие доходы и обругиваю ОАО «РЖД», которое нагло обирает трудящихся, неоправданно завышая цены. Мне вежливо ответили: не нравится? Если у вас есть билет, можете ночевать на вокзале. Девчонки, да это же классно, спасибо за хорошую весть – ночлег будет вообще бесплатным. С этими возгласами я покинул дорожную ночлежку.

Снова не везет с погодой, то солнце, то дождь. Все время пристегиваю и отстегиваю капюшон от куртки. Музеи не посещал, хоть и есть интересные, но что-то денег стало жалко, на каждый по 30–50 рублей. Я просто наслаждался прогулкой на свежем воздухе, переваривал массу полученных впечатлений. Наконец, наслаждался своей свободой! Да, сейчас я очень много недосыпаю, устаю, мерзну, не всегда успеваю поесть... И все же – как мне хорошо! Многие мои

проблемы отошли на второй план, ежедневно я звоню домой, узнаю, что все нормально, то же самое говорю домашним и о себе, а иной раз с чувством некоторого злорадства вспоминаю свою работу – мужики сейчас работают так, что руки по уши в мазуте, да хоть и просто в домино стучат, а я ловлю кайф.

К ночи возвращаюсь на вокзал, диалог с дежурной:

- Я у вас ночую, вот мой билет на завтра.
- Почему не идете в комнату отдыха? – внимательно изучив мой билет и паспорт, недовольно спрашивает та.
- Потому что у вас очень дорого!
- Нет, у нас очень дешевые услуги.
- А у нас можно за 100–200 рублей найти ночлег.

– Ой, только не надо мне рассказывать сказки, – говорит злобно дежурная, – за такие деньги можно найти лишь гадюшник. Будете СИДЕТЬ (тоном команды служебной собаке) всю ночь в зале. И по залу не ходить!

Удивительно, как с такой гримзой муж живет? А может, и не живет, сбежал от такой, вот она и бесится. Ну, черт с ней. Подходят менты, задав пару вопросов, зевнув, предупредив, чтобы по залу не ходил, удалились. В обоих случаях я не стал качать права, ибо не знал, официально ли разрешено находиться ночью на вокзале пассажирам. Если обратиться с таким вопросом в ОАО «РЖД», такой ночлег они могут запретить, чтобы больше не возникало проблем, и я таким образом подставляю других людей. А то можно было бы поставить на место эту взбесившуюся от собственного богатства бабу – ну еще бы, 500 рублей за ночь для нее – мелочь. Да и у ментов попросил бы сперва удостоверения, правда разговаривали они вежливо, претензий к ним почти нет.

Укладываясь на сиденьях, сделал неприятное открытие – отрываются подошвы у обеих кроссовок, если совсем отлетят –

будет нехорошо. Забегая вперед, скажу – до дома полностью не оторвались. Часов до двух ночи вокзальные уборщики возили свои воюющие машины, орал, неизвестно зачем, телевизор... Хоть и было шумно, я уснул быстро. Ночью на улице шел ливень, в зале было очень холодно.

Но все проходит, прошла и эта ночь (а через 17 дней закончится и это путешествие), я съездил утром в круглосуточный супермаркет, купил на дорогу продуктов. Мой поезд на Санкт-Петербург отправлялся в 9.37. Прощай, 39-й регион – «Зона с особыми экономическими условиями «Янтарь», я еще хочу сюда когда-нибудь приехать.

ПИТЕРСКИЙ КРЮК – ПОСЛЕ НА ЮГ

Соседи в поезде попались неразговорчивые, так что я спокойно писал эту повесть. В Черняховске литовский консул раздал россиянам упрощенные транзитные документы, затем прошли контроль на пограничных станциях: Нестеров и Кибартай. И снова я смотрел из окна на Литву, и опять не находил особых отличий от России. Потом пошли дремучие леса любимой Белоруссии. А потом и спать захотелось. В целях экономии постель в поездах я не беру, но и без оной хорошо заснул.

Утром поезд делает всего три остановки и в 11.29 приходит в Питер. Я сразу беру билет на завтра до Великих Лук.

Это двухдневное посещение Северной столицы было, пожалуй, самым бездарным во всей поездке. Я поехал в Кировск через станцию Мга, хотел прокатиться там на чудо-поезде, описанном в «Вольной энциклопедии»: древний вагон электрички, управляемый тепловозом, на ведомственной ветке Невдубстрой – Кировск. Никто из местных жителей не дал мне вразумительного ответа, работает ли еще эта сцепка. Сообщение между Мгой и Кировском в основном автобусное. В Кировск я по-

пал через два часа, ехать в близлежащий Шлиссельбург, где находится крепость Орешек, было поздновато, решил вернуться в Ленинград, маршрутом № 565, как было написано в расписании Кировской автостанции. Возле станции метро «Улица Дыбенко» в банкомате я немного пополнил свои денежные запасы, получив часть зарплаты за март, проявил одну пленку в лаборатории. Оттуда через весь город я поехал к Михаилу, тоже путешественнику – недавнему моему знакомцу, душевные качества которого, в частности гостеприимство, я уже успел оценить. К нему я приехал около 21 часа, но, к сожалению, Миши не было, его срочно вызвали на работу, но он обещал скоро быть дома. А пока я разговаривал с его младшим братом – Максимом, но потом он ушел спать, а вскоре появился и сам Михаил. Он пожаловался на издержки своей работы, не позволяющей вовремя являться домой. Очень жаль, что поговорили мы с ним в этот раз мало: оба смертельно хотели спать. И куда подевалась моя бессонница? Путешествия – лучшее средство от подобных недугов.

Утром Михе нужно было на учебу, я решил проводить его до центра, в переходе метро с ним простился, высказал ему благодарность за деяния, обеспечивающие вписчиков различными благами, выразил горячее желание видеть его в своем доме, и мы расстались.

Я поехал на книжную ярмарку в ДК имени Крупской, но ничего полезного для себя там не увидел. Собирался в тот день поехать в Кронштадт, но моросил дождь. Кроме того, я стал понимать, что оставшегося до поезда времени не хватит для полноценной прогулки по Кронштадту. Походил по Петропавловской крепости, можно было побывать в ее музеях, но я отложил это занятие для другого раза – до поезда оставалось три часа. Дошел до Витебского вокзала, там сел в свой общий вагон, пере-

полненный по случаю пятницы, к тому же еще и предпраздничной. Поезд на Великие Луки шел через Псков, здесь сменилась большая часть пассажиров, и дальше ехали в той же тесноте, но после 4.00 в вагоне стало свободно. С утра заработало поездное радио, сначала транслировали хиты 1970–80-х, но потом пошли песни про срок, зону, кумов и колючую проволоку – радио я сразу выключил. К Великим Лукам в вагоне остался едва ли десяток человек. Я опять еду в Белоруссию, в город Новополоцк, где у меня живет дядя. Иду на автовокзал, где узнаю, в общем-то, не новую для себя информацию: на Витебщину автобус будет нескором и мест нет никуда – день предпраздничный. Возвращаюсь на железнодорожный, беру билет на пригородный до Полоцка, билет продают только до границы – остановка Клястицы, остальные 36 рублей доплачивают в вагоне. В составе пригородного поезда было 4 вагона, восстановленных на Гомельском ВРЗ, а точнее сказать – испорченных там, поскольку интерьер их очень плох – очень неудобные лавки. И один вагон-«самолетик», туда я и загрузился. Народу много, но большая часть пассажиров едет до Невеля.

В поезде я немного подремал, от станции Алеша (Алешча) началась Белоруссия. В Полоцке открыли новый вокзал – довольно заурядная бетонная коробка, в более красивом здании старого теперь пригородные кассы. Я отправился гулять по этому одному из древнейших городов Белой Руси. В книжном магазине пополнил свою коллекцию карт городов. Вышел на берег Западной Двины, потом прогулялся по улице Ленина, возле которой сосредоточено большинство городских достопримечательностей. Дошел до Софийского собора – главной достопримечательности Полоцка, в нем также расположен орган зал. Как раз шел концерт, сквозь неплотно прикрытые

двери слышались чарующие звуки этого инструмента. Перешел Западную Двину по тому мосту, с которого виден Новополоцк. На этом берегу в парке воздвигнут небольшой курган со скульптурой в честь погибших в войне – Курган Бессмертия, побывал и там, а после покатался по Полоцку на автобусах. А потом мне предстояло совершить последний переезд в этот день – в Новополоцк. Между двумя городами хорошее автобусное сообщение, но я поступил очень нетрадиционно, решил использовать для достижения цели поезд. Как раз с вокзала отправлялся дизель-поезд до пограничной станции Бигосово. Состав представлял из себя вагоны дизель-поезда ДДБ1, на вид еще очень приличные, но вел их тепловоз 2М62. Ехать мне было 10 минут, до станции Ропнянская, оттуда 15 минут пешком до Новополоцка по мосту через Западную Двину.

Новополоцк – город молодой, город-новостройка, воздвигнутый во второй половине XX века на берегу реки при нефтеперерабатывающем заводе и других химических предприятиях. Тогда люди со всех концов страны съезжались на великую стройку. Ими построены не только огромные предприятия, но и этот прекрасный, чистый, благоустроенный город. И вот я в доме у своего дяди, его супруги и их собачки. Видимся мы очень редко, встречен я ими был очень тепло и смог обрести у них помывку, постирку, еду и безмятежный сон. Ну и, конечно же, великое родственное общение.

24 апреля – светлое Христово воскресенье – Пасха. С утра прошлись с дядей Толей по городу, он показал новые здания дворца бракосочетания и церкви. Меня не переставала восхищать чистота и аккуратность белорусских городов. Пришли на автовокзал, я стал искать себе автобус для завтрашнего отъезда. Выявил, что около 8.00 автобуса на Минск нет,

но в это же время идет автобус в Бобруйск, на нем можно уехать в Борисов, откуда до Минска недалеко. Потом мы вернулись на трамвае домой, где состоялся замечательный праздничный обед в родственном кругу под поздравительную речь по телевизору «бацькі Лукашэнкі».

Утром я простился с родственниками, дядя Толя проводил меня до трамвая. Он же мне, кстати, поведал, что на некоторых новополоцких трамваях марки КТМ полностью поменяли кузова, и я очень хотел увидеть эти машины, но, к сожалению, мне они так и не попались.

Приобрел билет до Борисова – больше 15 000 рублей, дорогие тут здесь автобусные перевозки. Подходит на посадку крутейший на вид МАЗ, если не знать, что это МАЗ, можно подумать, что это лучшая модель западного автобусостроения. Однако внутри очень душно – вентиляция начинает работать не сразу. Проехали знакомый Полоцк, потом Лепель, Бегомль, в 12.00 прибыли в Борисов. На автовокзале в глаза бросилась большая очередь из желающих уехать в Минск, как раз должен был подойти рейс Бешенковичи – Минск. Вот подошел этот «Икарус». Несмотря на то что автобус был весьма непустой, он смог забрать почти всех желающих уехать в Жодино и Минск. В Минск автобус прибыл на Московский автовокзал, он имеет очень оригинальную архитектуру, и я еще раз с удовольствием осмотрел его, а после пошел по городу. В одном магазине приобрел два MP3-диска «Белорусские Песняры», в книжном – карты белорусских городов для своей коллекции. В этот раз мне не предстояло долгой задержки в Минске, вечером следовало ехать дальше – на юг, правда не на море, а лишь до Киева.

По улицам ходит много старых трамваев РВЗ, а также каких-то невиданных мною моделей – с тремя салонами, соединенны-

ми «гармошками». Минск – один из любимых мною городов, почти полностью разрушенный во время последней войны и восстановленный по последнему слову советского градостроения. Не потерял он былой привлекательности и за последнее десятилетие, наоборот, год от года становится все краше. На железнодорожном вокзале (тоже суперсовременное здание), отстояв довольно длинную очередь в кассу, стал обладателем билета до Овруча. Остаток дня катался на трамваях, 9000 рублей потратил на две банки вкуснейшей тушенки местного производства. Оставшаяся мелочь, рублей 660, пойдет на сувениры. Вообще надо сказать, что белорусская валюта очень неудобна, когда держишь пачку купюр, кажется, что это много, а на деле эта пачка ничего не стоит. Мой поезд № 330 Барановичи – Житомир отправился в 22.40, в общем вагоне, где я находился, было 15 пассажиров. Вагон той самой неудобной модификации Гомельского вагоноремонтного, но его пустота способствовала тому, что люди укладывались спать во всю длину лавок. То же самое сделал и я – и преспокойно уснул. Проснулся уже засветло – поезд стоял в Калинковичах, в вагоне сталолюдно. Проводница раздала украинские миграционные карточки, потом, в Словечно, пошли белорусские пограничники, мне задали пару вопросов, откуда, мол, и куда, потом поезд пересек украинский кордон и остановился в Овруче. Таможенник обратился ко мне по-украински, что, мол, в рюкзаке, потом «прыкордонник» поставил штамп в паспорт – теперь я беспрепятственно могу гулять по их стране 3 месяца – дякуем, у меня по плану только 5 дней!

В Овруче меня поначалу удивило, как много людей говорит по-украински, – ну что же, державна мова. Я поменял 100 рублей на 16 гривен, за 2 гривны пообедал в «їдальне» молочно-консервного

завода. На автовокзале узнал, что на Киев автобус еще не скоро, и ушел на трасу – я хотел проехать в Киев через заброшенный после чернобыльской аварии пгт Полесское. Но из города я выходил долго, а на трассе две бабульки, увидев мой строгий черный прикид, спросили, не служу ли я в церкви? Так получилось, что у меня неподходящая для путешественника одежда, – начиная от черных кроссовок и кончая черными рюкзаком и волосами на голове. Нужно ли говорить о черных брюках и такой же толстовке... Для полноты картины еще бы негром мне быть, попробуй меня тогда найди в темной комнате.

Остановился мне ГАЗ до райцентра Народици, я с благодарностью отверг его, потому что если я там застрял бы, а это было очень вероятно, то спасти меня мог бы только вечерний киевский автобус, в Киев я приехал бы поздно. Но ситуация складывалась еще и так, что если я не уехал бы отсюда куда-либо сейчас, хотя бы в Коростень, то потом покинуть Овруч было бы трудно. Поэтому я вернулся на автовокзал и взял билет на ближайший рейс до Коростеня.

В момент моего приезда в Украину транспортные услуги были там очень дешевы, но люди говорили, что поскольку все выборы прошли, скоро все цены резко возрастут. А пока поездка в душном, пыльном, переполненном ЛАЗе, следовавшем в Бердичев, обошлась мне до Коростеня всего в 6 гривен. В Коростене я успел на киевскую электричку, и здесь проезд до киевской станции Святошин обошелся мне всего в 5 гривен, в России такое удовольствие в 3–4 раза дороже в зависимости от региона. При этом украинские электрички – чистые, быстроходные и, как правило, не опаздывающие. На этой электричке я через 4 часа попал в город Вишневое, который отделен от столицы кольцевой автодорогой.

В Киеве меня приютил Андрей – известный украинский путешественник, объехавший не только всю Украину, многие регионы России и страны СНГ, но и такие места, как Польша, Венгрия, Сирия, Болгария, Турция... Ездит он как автостопом, так и рейсовым транспортом, на ближайшее время планирует выезд в Юго-Восточную Азию. У него я снова смог решить свои хозяйственные проблемы, такие как купание, стирка, питание; эти необходимые занятия чередовались с интересным разговором с хозяином дома и просмотром большого количества поездочных фотографий, изучением краеведческой литературы. Была поздняя ночь, подходить к концу 21-й день моей поездки, впереди был еще неблизкий путь, и я запросился спать, Андрей с радостью согласился – он тоже не железный.

На второй день моего официального дружеского визита в Киев было запланировано посещение музея народной архитектуры и быта, Экспоцентра, а затем отъезд в Чернигов. Попрошался с хозяином – через 2 дня я, по договоренности с ним, снова вернусь сюда. До музея ехать не очень долго, но с пересадкой, городской транспорт Киева, как известно, представлен сейчас всеми его видами. На линиях в основном машины отечественного производства – марки «Богдан», отчаянно громыхающие во время движения, и микроавтобусы «Эталон». Стоимость проезда колеблется от полутора до двух гривен. Из троллейбусов много изделий киевского авиазавода «Авиант». В довольно плохом состоянии сейчас киевский трамвай, трехвагонных поездов сейчас нет, на скоростных маршрутах скорости упали до обычных, новых вагонов, видимо, не закупают. Но к действующим участкам метрополитена довольно интенсивно пристраивают новые, работает фуникулер, так что можно оценить работу гортранспорта Киева как хорошую. Система оплаты проезда

в транспорте весьма странная – талончики по 50 копеек, продаются как в киосках, так и в транспорте кондуктором, в обязанности которого входит лишь продажа талонов, но не контроль за оплатой проезда. Продают и суточные проездные, по две с половиной гривны.

Я доехал до музея народной архитектуры и быта Украины и долго бродил по его огромной территории, на которой интересно проследить эволюцию домостроения в разных регионах страны. Проходил я там аж до обеда, потом поехал в Экспоцентр – бывшую ВДНХ УССР, которая, впрочем, не утратила своего исконного значения как выставочный центр.

На автовокзале взял предварительный билет до Орла на 30 апреля. Успел потом съездить до Золотых ворот и вернуться на автовокзал, чтобы последним рейсом, в 18.40, выехать на Чернигов. Билет стоит 16 гривен. Полупустой «Икарус» стал выбираться из забитого автомобилями Киева. Возле станции метро «Лісова» село много пригородных пассажиров, и автобус поехал по отличной черниговской дороге. До Козельца (где расположена колокольня собора Рождества Богородицы, откуда якобы видны и Чернигов и Киев) многие пассажиры вышли, и в Чернигов мы прибыли точно по расписанию – в 21.25. Я решил обратиться в комнату отдыха на железнодорожном вокзале – вдруг это окажется необременительно для моего кармана. Действительность превзошла все мои ожидания – стоимость койки в 9-местном номере – 8 гривен.

В комнате на одной из коек сидел дед. Я поздоровался, и он с ходу спросил, откуда я, а услышав мой ответ, несказанно удивился:

– Як же, у нас усі хлопці їздять до Росії працювати, а ти сюди приїхав?

– Так я, діду, приїхав не працювати, а відпочивати, – улыбнувся я.

Тут заселились еще трое постояльцев, а дед вопросов больше не задавал, но смотрел на меня во все глаза – видно, думал, как же так, все работают, а этот москаль катается в свое удовольствие. Кстати, многие люди, в том числе и те, с которыми я постоянно общаюсь, высказывают подобные мысли, но мало кому известно, как мне приходится в жизни на всем экономить и откладывать часть денег со своей небольшой зарплаты на путешествия и сколько я теряю нервных клеток в связи с этим. И я считаю, что хотя бы во время своего отпуска пользуюсь заслуженными благами.

Дальше мой путь пролегал в Славутич – самый новый город Украины, где живут работники Чернобыльской АЭС. Меня разбудили незадолго до электрички, я успел попить чаю, отдал за билет около трех гривен и через полтора часа приехал в Славутич. Электричка прибыла на вторую платформу, а с первой как раз отправлялась рабочая электричка на ЧАЭС. Теоретически можно проехать на ней до атомной станции и, не вылезая, вернуться обратно, но мне было неизвестно, совершал ли такой подвиг раньше кто-либо из путешественников, а быть пионером-первопроходцем мне не хотелось.

Неизвестно, является ли проезд на ЧАЭС наказуемым делом, а вот посещение Славутича – допускается. Посмотреть там есть на что, строительство городка пришлось на период между аварией на ЧАЭС и развалом Союза. Строила его вся огромная страна, каждый квартал несет на себе архитектурные особенности того или иного региона СССР, что видно из названий: Ереванский, Московский, Киевский, Таллинский, Рижский... Много красивых скверов, окружают Славутич густые хвойные леса – городок очень тихий, спокойный, что обусловлено интеллигентным контингентом проживающих. Читаю криминальную хронику в местной газете:

подросток споткнулся на улице – разбил голову, попытка угона автомобиля, драка, ушла и не вернулась жена, бомж в состоянии тяжелого алкогольного отравления... Если не знать, что рядом находится место самой значительной в истории человечества экологической катастрофы, то можно было бы лишь позавидовать его жителям. Я пришел в буфет одного из учреждений, представился путешественником из России и попросился у них покушать. Поварихи, интересуясь моими путями, накормили меня завтраком, не взяв денег. Поблагодарив их, я дошел до памятника жертвам катастрофы на ЧАЭС. Как раз накануне мир отмечал двадцатую годовщину скорбной даты.

Ну а ближе к обеду пришло время отбывать в Чернигов. Около полудня выбирался на трассу, там застопил ГАЗ. Первый вопрос, который был мне задан водителем, – почему Россия так обижает Украину с газом. Ответил дипломатично, что такие вопросы решаю не я – простой российский человек. Так что сначала говорили о политике. Я поинтересовался, как живет простому украинскому человеку после «оранжевой революции», шофер ответил, что Ющенко не оправдал возложенных надежд. Я попросил его рассказать о достопримечательностях Чернигова. Ответ брата-пролетария на эту тему был очень толковым, многие его советы мне пригодились при знакомстве с этим древним городом. Жаловался он мне и на жизнь в Украине, все это было знакомо по тем же явлениям в родной стране: пустые деревни и поля, остановившиеся предприятия, спивающееся население и мизерные его доходы, включая и тех людей, кто не спивается.

Довез он меня прямо до вокзала. Я купил билет до Нежина за 9,03 гривны – у нас в России столько стоит проезд на электричке на то же расстояние, а здесь я поеду в плацкартном вагоне фирменного

поезда. До него было еще больше трех часов, и я отправился в центр. Красная площадь, проспект Мира со сквером, парк Коцюбинского, откуда открывается вид на разливы Десны, и Екатерининская церковь. Оттуда я поехал в Троицко-Ильинский монастырь, с колокольни которого открывается замечательная панорама города и его окрестностей. Вход на колокольню стоит 2 гривны, нужно взбираться по лестницам на самый верх, на высоту пятнадцатизэтажного дома. Вдоволь налюбовавшись, при спуске с нее я решил потянуть веревку небольшого колокола. Неожиданно раздался громкий чистый звон на всю округу, правда никаких санкций не последовало, несмотря на письменное предупреждение о финансовой ответственности туристов за различные злодеяния. Когда я покинул монастырь, недалеко обнаружил еще одно святое место: пещеры Антония – подземные владения святого отшельника. И последний пункт посещения в Чернигове – мемориал Славы на склоне Болдиной горы.

Ну все, пора на вокзал, туда чуть более полчасика ходьбы. Пришел как раз вовремя – минут через 20 подошел мой фирменный «Лыбидь» Санкт-Петербург – Киев. В вагоне – мягкие полки, обитые красным бархатом, цветы, портьеры. До Нежина путь недалек, я успел лишь поужинать бич-пакетом и кофе с печеньем. В Нежине решил заночевать в комнате отдыха – очень устал, заплатил 12,5 гривны.

Подняли меня по моей просьбе в 4.10, а уже в 4.40 я досматривал последние сны в электричке до станции Киев-Петровка. Весь этот день я наслаждался чистым, зеленым городом – столицей самостийной Украины. Купил почти на 50 гривен карт разных городов страны в картографическом магазине у станции метро «Черниговская». Катался на другой конец города, в курортный поселок Пуца-Водица. А за-

вершил этот день я автобусной обзорной экскурсией по городу, что организует турфирма от вокзала, это удовольствие обошлось в 20 гривен.

И опять я у Андрея. Кроме него, меня приветствуют его мама и огромная безразличная ко всему сенбернариха, то ли Машка, то ли Маська, а может, и еще как. Я рассказываю им о своих событиях последних дней, до ночи смотрим фотографии.

Наступил последний день моего пребывания в Киеве, я стал собираться в центр, Андрей поднял голову от подушки – своими сборами я его разбудил. Я, конечно, повинился за созданный шум и сказал, что нужно ехать, ибо если мне валяться в постели до вечера, то тогда нечего и ездить. Первым делом я посетил фотолабораторию, где накануне заказал печать 70 фотографий, уже отснятых в этой поездке. Фотопечать в Киеве дешева – 30 копеек. Получив их, я огорчился настолько, что захотелось разбить фотоаппарат о ближайший угол. Плохие оптика и экспонометр порождают плохое качество. Эта неудача помешала мне в полной мере внимательно осмотреть экспозицию музея «Чернобыль», я был так расстроен, что ничего там не понял.

В этот день я не успел побывать везде, где запланировал, ходил по Крещатику, по высокому берегу Днепра, был в парке Победы, но, надеюсь, это не последний мой приезд в Киев, когда-нибудь приеду еще и более подробно поезжу по Украине и по зоне ЧАЭС.

На Майдане Незалежности хотел приобрести какой-нибудь сувенир с символикой «оранжевой революции», но их там продавалось очень мало, да и покупать значок за 5 гривен при его себестоимости в 10 копеек не хотелось. В завершение побывал на железнодорожном вокзале, он мне очень нравится, думаю, что его старое и новое здания гармонируют между собой, они соединены конкор-

сом над путями, и, на мой взгляд, там очень удачно продуманы все помещения и службы. Потом в супермаркете «Фуршет» купил еды на завтрашний путь, поменял остатки гривен на рубли и вернулся к Андрюхе домой.

В последний вечер на этой вписке я готовился к завтрашней дороге. Еще где-то до полуночи говорили с Андреем о путешествиях, прошедших и будущих, о разных случаях в пути и в жизни. Он собрался всю ночь просидеть за компьютером, а я планировал спать, он хотел утром разбудить меня и завалиться сам. В полночь я уснул. Около 1.00 во дворе раздались истошные идиотские вопли, от которых я проснулся. Андрей оторвался от монитора и с интересом смотрел на меня, оценивая, какова будет моя реакция на внешний раздражитель. Конечно же, я спросил, уж не происходит ли там совокуплений, на что мне было отвечено, что так развлекается местная гопота. Я удовлетворенно повернулся на другой бок, думая, что хорошо, что есть надежная крыша над головой, и снова уснул.

ПОРА ДОМОЙ

«Вставай!» – в 7 часов вернул меня к жесткой действительности Андрюха. Я быстро поднялся, умылся, рюкзак в руки – спасибо, Андрей, за все, приезжай в гости.

Раннее воскресное утро, поэтому пробок на дорогах нет – еду на центральный автовокзал, по дороге заезжаю в небольшое кафе, выпиваю стакан чая. На вокзале на посадку подходит «Неоплан» до Москвы отправлением в 9.30. Народу немного, но на станции метро «Лісова» подседело много пригородных пассажиров, а после Козельца в салоне снова стало свободно. Сделали остановку на повороте на Нежин, а в 15.00 приехали в город Глухов, где стояли полчаса, я на оставшиеся 2 гривны попил чаю. На улице вдруг резко похолодало. В Глухове (как утверждают многие

автостопщики – действительно глухое место) село довольно много народу. Видимо, этот маршрут – единственная надежная связь небольшого городка с Москвой. На границу прибыли в 16.25, проходили ее довольно долго, в общей сложности два с половиной часа. Сидевший поодаль от меня украинец попивал горилку и изрекал пьяные перлы, над которыми потешался весь автобус. Вот въехали на российскую территорию, колеса обработали изшланга какой-то жидкостью, иностранцам раздали миграционные карты. Пьяные украинцы думали, как их заполнить, не написать ли ради прикола «Цель приезда: теракт». Но вот благополучно миновали границу, в 9-й и последний для меня раз за эту поездку, проехали маленький кусок Брянщины и скоро остановились на заправке, где измученные границей пассажиры смогли обрести туалет и кафе. В кафе я встал было в очередь, но, увидев цены, смылся: стакан кофе – 25 рублей, все остальное тоже дорого.

Поехали. Пьяная болтовня начала доставать, одна женщина кричала алкашу: «Да заткнешься ты, наконец?! У тебя голос пидорский!» при проезде каждого поста ГАИ, водители обещали высадить «эту пьянь», но отчего-то не торопились это делать.

В полной темноте подъезжали к Орлу, куда у меня билет. Мне показалось неразумным вылезать поздним холодным вечером на окраине незнакомого города, и я спросил, сколько нужно доплатить, чтобы доехать до Москвы. 250 рублей? Всего-то, за 400 километров? Пожалуйста! И спокойно ехал дальше, правда в салоне ночью было холодно.

Первомайский праздник начался в 2.00 церемонией высадки в Туле пьяного хохла, хотевшего совершить в России теракт, – начало ему удалось, пол-автобуса он уже затерроризировал. Билет у него был именно до Тулы, но ему вдруг

по пьяни захотелось прокатиться до Москвы. Водитель вытолкал его на улицу, вслед полетели чемодан и коробка с киевским тортом, дверь перед его носом захлопнулась и автобус рванул дальше. Украинец, шатаясь, бродил по остановке. Ну ничего, милиция у нас отзывчивая, она не даст погибнуть от холода уставшему зарубежному гостю в центре полумиллионного города.

Забрезжил слабый рассвет, когда автобус прибыл в Москву, на главный автовокзал. Автовокзал уже был полон – много автобусов приходит в столицу в эти часы, когда еще не работает метро, а люди, утомленные ночным переездом в автобусе, вынуждены подолгу ждать его открытия на переполненном вокзале.

У меня многие друзья-москвичи в эти дни разъехались кто куда. Думал пойти к легендарному Кротову – мы давно не виделись, и у него тоже неплохо. Но раннее утро – неподходящее время для визита к нему, так что я решил пока съездить в Спас-Клепики – Рязань. Только после 6.00 открылись автобусные кассы, куда уже выстроились длинные хвосты, но билеты на мой автобус продавались и в 7.00. Старенький «Икарус» повез меня по маршруту Москва – Касимов. В Клепиках я был уже в 11.00, по случаю праздника улицы в поселке были пустынные, редко кто появлялся в поле моего зрения, тем более не было видно всяких пролетарских демонстраций: видимо, местные жители празднуют на своих огородах. Я нашел работающее кафе, пообедал пельменями и вышел на трассу за мостом через Совку. Минут через 30 мне остановилась быстроходная «Волга» до Рязани. Молодой водитель, видимо, таксовал – вез пассажиров, но путешественника решил подвезти бесплатно.

В Рязани я немного полазил по Кремлю и пошел на вокзал, чтобы ехать в Москву. Поезда пока не намечались, автобус дол-

жен был идти через полтора часа. Как я просчитался! Я взял билет на автобус и не учел того, что завтра начнется рабочая неделя и все едут вечером в Москву, создавая немислимые пробки. Полный пассажиров автобус промахнул коломенскую объездную. Здесь возникли первые трудности в движении. Потом перед перекрестком на Непецино – Воскресенск еще постояли. И опять мое сердце мне ничего не подсказало. С трудом проехали Бронницы, и тут закрались первые мысли о том, что, может, лучше выйти и дальше ехать на электричке? Но вставать было лень. Отъехали от Бронниц километров на 25 и прочно встали перед узким мостом через Москву-реку. Двигался автобус со скоростью 3–4 км/ч, а оставалось еще больше тридцати километров. Наиболее юркие автомобили ехали прямо по обочине, поднимая за собой столбы пыли. Я решил покинуть автобус и, пока не начало темнеть, срочно вернуться в Бронницы, вышел, перемахнул через ограждение и встал на противоположной полосе. Здесь пробки не наблюдалось, но и останавливаться никто не хотел. Я зашел в ближайшую деревню, чтобы узнать, где я нахожусь и какое расстояние до Бронниц, но спрашивать было не у кого, лишь вдаль тусовалась пара байкеров, вид которых не вызвал у меня доверия. Я вернулся на шоссе, и тут небесные силы послали мне оказию в виде «Жигуленка» с двумя азербайджанцами внутри. Они ругались друг на друга, поскольку заблудились и не знали, куда им ехать. Им повезло, что я им встретился на пути, а мне – что они меня подобрали. Я знал те места, куда им надо было попасть, – город Воскресенск, район Цемгиганта – у меня там жили родственники, и я там бывал. Я подробно рассказал им маршрут, а они через 15 минут высадили меня в Бронницах. Начинались сумерки. На остановке висело расписание автобуса, которое гласило,

что сейчас подойдет последний автобус на город Раменское, – опять мне повезло. И автобус не обманул моих ожиданий, отправился по расписанию – в 21.03. Через полчаса я был на платформе Раменское. Далее – дело техники: электрички здесь часты, ближайшая, Голутвин – Москва, подошла через 10 минут, а еще через 40 я вышел на станции Выхино – шел одиннадцатый час ночи. Еще около часа пути на метро до станции «Речной вокзал», оттуда 10 минут быстрого шага до дома Антона Кротова. Этот знаменитый господин в представлении не нуждается.

На часах было 23.30. Я подошел к его дому и гадал, сильно обругает меня Кротов за столь позднее вторжение или простит мое невольное раздолбайство. Но в его окнах горел свет, что сильно приободрило меня. Набираю знакомый код на двери, поднимаюсь на четвертый этаж на раритетном «клетчатом» лифте с открывающимися вручную дверями и нажимаю кнопку звонка.

В тот день у Кротова ночевали: Демид из Энгельса – мой земляк, доселе знакомый лишь заочно, 4 парня из Ижевска и один из Владимира. Я появился седьмым. Меня окружили новые знакомцы, Кротов навалил мне тарелку своей любимой гречки, и все стали расспрашивать меня о моих путях, жизни и сущности. Еще через полчаса после меня появился некий Назар – хип из Киева. На ночь меня положили спать в коридоре. Я, прикалываясь, предупредил, что если ночью какая-нибудь б... на меня наступит, я буду ругаться, хипа разместили в кухне, большая комната была уже забита ранее приехавшими людьми. Но ночью никто не шастал по квартире, зато рано утром в дверь позвонил какой-то молодой бомж, который также мечтал обрести вписку у Кротова, но Антон его отшил и захлопнул перед его носом дверь. Но из-за этого народ в квартире стал просыпаться, в коридоре

мне уже валяться было ни к чему, и я пошел завтракать с проснувшимися путешественниками. Некоторые из них уже с утра отбывали по домам.

Антон сказал, что сегодня я могу отдыхать от странствий у него. Я, подумав, согласился – поезд у меня отправлялся в 20.08. Все остальные разошлись, кто по делам, кто за билетами, кто осматривать столицу. После обеда вписчики вновь стали появляться у Кротова, и один из ижевчан, Дима, предложил мне составить ему компанию в посещении торгового центра «Ашан». Поразмыслив о том, что лучшего времени для этого не найти, я согласился. У метро мы сели на бесплатный фирменный автобус, который и довез нас до этого комплекса, находящегося за пределами МКАДа. Я был наслышан об этом торговом объекте, но все равно меня поразили его огромные территория, корпуса, наполненные самым разнообразным товаром, продающимся по низким ценам. Я купил себе в дорогу хлеба, сосисок. Затем мы зашли в кафе, где к двадцатирублевому фастфуду прилагается неограниченное количество ледяного лимонада разных сортов и кофе. Здесь меня сгубила жадность – я перепробовал все сорта лимонада и схватил простуду. На бесплатном автобусе мы вернулись к Кротову, а вскоре я стал собираться. Попрощался с жителями этой знаменитой квартиры и пошел к метро. Приехал как раз к посадке на поезд № 392 Москва – Челябинск.

В поезде я был разбужен глубокой ночью. В 3.38 мне следовало выходить на станции Зубова Поляна. Через 10 часов этот поезд должен был пройти мою Верхнюю Террасу, но я еще не торопился домой. Дремал на вокзале, потом, когда открылась автостанция, переместился туда – путь я теперь держал на север Нижегородской области, через Теньгушево. Взял билет до поселка Явас. После отправления пазика из Зубовой Поляны и проезда

Потьмы остановились перед постом ГАИ со шлагбаумом – въезд в режимную зону, о чем гласят придорожные плакаты. Весь запад Мордовии – это тюрьмы, колонии, зоны, в каждом поселке имеются такие учреждения, и не по одному. Первая же зона – прямо за постом, в Потьме, большой контингент пассажиров местных автобусов – люди в военной форме. Параллельно автодороге идет дорога железная, по которой практически нет пассажирского движения, ходят лишь хозяйственные составы, на станциях стоят разваленные деревянные вокзалы. В одном из таких, в поселке Явас, разместились комнатка автостанции. Немного прогулялся по поселку. Сквозь колючий забор видны фигуры заключенных, столпившихся у административного здания колонии. Я не стал особо бродить по Явасу и снова пришел к вокзалу – скоро должен прийти автобус Зубова Поляна – Теньгушево. Подошел опять пазик – эти трясущиеся автобусики в Нижегородской области и Мордовии – самый распространенный вид транспорта, причем считаются они «с мягкими сиденьями» и поэтому стоят дороже рубля за километр пути.

Закончилась режимная зона, подъехали к Теньгушево. Здесь я не собирался надолго задерживаться, но автобус на Вознесенское должен был идти через 2 часа, а трасса начинается на противоположном конце поселка. Пошел я через все Теньгушево, по пути зашел в столовую пообедать и встал на трассе. Мимо меня проходил теньгушевский дед, который посоветовал отойти чуть подальше, что я и сделал. Он поинтересовался, как вообще ездить автостопом и где я вообще побывал. Услышав мой сжатый ответ, пожелал доброго пути. Почти сразу меня подобрала пожилая семейная чета, до ближайшего села Криуши, которое, однако, уже в Нижегородской области, оттуда до Вознесенского меня подвез

пригородный автобус, да и там я не задержался – вскоре уходил автобус на Дивеево. Перед Дивеево справа от дороги виден самый режимный город России, Саров – с многоэтажными зданиями, колокольней.

В Дивеево я уже бывал, но до следующего автобуса, на Ардатов, оставалось более часа, и я опять пошел по знакомому пути в Серафимо-Дивеевский монастырь, а оттуда – к источнику преподобной Александры. Час пролетел незаметно, и вот я снова в пазике направляюсь в Ардатов. Оттуда доехал до Мухтолово и там стал ловить машину в сторону Павлово. На этом отвратительном, пыльном и ухабистом шоссе мне скоро остановился КамАЗ прямо до Павлово – повезло, а то проторчать здесь можно долго и безрезультатно. Более часа тряслись по этим кочкам, зато потом легко можно уехать на Нижний Новгород. Пожилой водитель высадил меня на окраине Павлово, оттуда я поехал на вокзал – неказистое, маленькое деревянное здание, которое называется «Металлист», в нем же размещается и комнатка автостанции. Поезд на Горький отправлялся через 3 часа, так что у меня было время погулять по этому старинному городу. Рядом с вокзалом – автобусный завод. В ближайшем кафе «Лучинки» я поужинал пельменями. Кафе уютное, недорогое, публика приличная. Да и сам город Павлово – очень спокойный. От парка я вышел на высокий берег Оки, где стоит памятник, прогуливаются парочки, бродят собаки. Одну из них я стал кормить печеньем. Взору моему меж тем открывалась панорама заокских лугов – это, конечно, не Волга, но все равно красиво! От заокской деревни отправился теплоход «ОМ» – переправа, он ходит каждый час, а вообще на лето здесь ставят понтонный мост. Пока его конструкции отдыхают на берегу. Я ре-

шил пройтись до дебаркадера, куда причаливает «Омик», идти пришлось через овраг, мимо чистеньких деревянных домов, потом по исторической части города. Там я пробыл недолго и засобирался на вокзал. На автобусных линиях работают, конечно же, пазики, в салонах висят такие объявления: «Уважаемые пассажиры! Водитель и кондуктор просят вас не возвращать использованные билеты!» А я и не собирался возвращать, на них нарисован красивый ПАЗ, проезд стоит 8 рублей.

На вокзал как раз прибывал пригородный поезд из Горького, через час идущий обратно. Отправился состав уже в сумерках, а в 23.09 прибыл в центр Приволжского федерального округа. На вокзале я запросил справочную установку о наличии мест на интересующий меня поезд № 32. Ответ был шокирующим – в наличии только 5 купейных мест. Это меня не устраивало, и я стал обдумывать альтернативные пути. Но все же решил на всякий случай обратиться в кассу, где выяснилось, что на самом деле есть в наличии места в вагонах всех категорий, в том числе и сидячие. Непонятно, почему система дает ложные ответы. Решил срочно купить билет до Шахуньи, а то вдруг опять пропадут. До прихода поезда (1.16) дремал в зале ожидания.

Сидячий вагон фирменного поезда «Вятка» был с довольно неплохими креслами, но без столиков. Для продуктов в этих вагонах новой конструкции не предусмотрено такой необходимой мелочи, и пассажиры фирменных поездов вынуждены раскладывать свою снедь на коленях либо (в лучшем случае) на соседнем кресле. Но в «Вятке» хотя бы есть отверстия в подлокотниках кресел, чтобы поставить стакан с чаем.

Выхожу в 4.31 в Шахунье, переписываю на автостанции расписание, во время этого ко мне подошел некий сеньор с пьяной

ободранной мордой, обратился ко мне с непонятым вопросом, я его отшиваю. Потом он опять подошел и более внятно спросил, как добраться до Нижнего Новгорода. Показал ему электричку. Переписав расписание, пошел на железнодорожный вокзал – новое красивое двухэтажное здание. Там я попил кофе и сел в горьковскую электричку, чтобы доехать до Уреня. Спать уже почему-то не хотелось, да и вдруг стало не до этого, так как в глазах у меня посерело. Вокруг меня образовались две серые фигуры, которые радостно воскликнули, будто застали меня на месте преступления:

– Так, предъявите ваши документы!
– Так! – тоже радостно воскликнул я. Воскликнул радостно, а хотелось-то послать их куда подальше. – Представьтесь, пожалуйста, и предъявите ваши служебные удостоверения.
– Господи, господа! Да сейчас мы вам все, что хотите, покажем, – сбавили тон менты. – А почему вдруг вы спрашиваете? Мы что, непохожи на милиционеров?

«Сказать бы вам, на кого вы похожи!» – подумал я, вынимая ручку и приготовившись пополнить свой «Лист учета внеплановых контактов с сотрудниками государственных силовых структур», где уже было несколько прошлых лет записей о разных неприятностях с милиционерами, о которых я потом обязательно пишу жалобы в различные инстанции... Удостоверение мне было предъявлено только одним из них.

– Уберите водительские права, – сказал я.
– О господи-и! Сейчас, – он уже раздраженно вытащил права из своей ксивы, а я стал писать данные: «Дата, время, место, трансп. милиция, л-т Чудин В. Г.». Лишь после этого я протянул свой паспорт. Далее последовали их вопросы: куда, зачем и нет ли у меня атомной бомбы в рюкзаке. Не удовлетворившись моим отрицательным ответом, они предложили

растянуть рюкзак и, увидев пачку бумаг, захотели с нею ознакомиться.

– О, да у него тут карты, а тут обозначены все объекты: мосты... О, и спиртзавод есть, – облизнулся блюститель, сглотнув слюну.

– Подобного рода объекты всегда обозначаются на картографической продукции, продается она в книжных магазинах – вам сказать, где?

– Ну зачем нам? Так, надо фамилию записать... Ну счастливо, турист!

– И вам того же.

Если бы сразу не поставил я их на место, наверняка все закончилось бы хуже – меня и оскорбили бы, и обругали. Просто так, чтобы продемонстрировать свою тупую власть... Небольшое отступление. По приезде домой я сразу же написал жалобы в МВД, в Генпрокуратуру и в департамент обеспечения правопорядка на транспорте:

«4 мая 2006 года, в 6.10, при проезде в электропоезде Шахунья – Горький ко мне обратились двое сотрудников транспортной милиции и в довольно грубой форме потребовали от меня предъявить документы. Я предложил им представиться и предъявить служебные удостоверения, как и предписывает федеральный «Закон о милиции». После моих долгих уговоров один из них предъявил служебное удостоверение на имя Чудина В. Г., второй сотрудник отказался выполнить мое правомерное требование. После того как я предъявил паспорт, мне был задан вопрос о цели поездки. Данный вопрос является неправомерным, так как подразумевает грубое вмешательство в мою личную жизнь и нарушает, таким образом, мои конституционные права. Кроме того, ими безо всяких на то оснований был проведен досмотр моей ручной клади без составления протокола и привлечения понятых. Прошу провести в отношении данных сотрудников служебное

расследование и привлечь их к ответственности за превышение должностных полномочий».

Вот такие письма пишу во все инстанции после каждого путешествия, так как немало страдал от милицейских бандитов. Два раза они меня грабили (оба раза на Северном Кавказе – вообще там милиция самая наглая), а нарушения конституционных прав, оскорбления – это норма. Как правило, приходят ответы, примерно такого содержания: «Уважаемая унтер-офицерская вдова! Проведенная по вашей кляузе проверка показала, что никто вас не сек, а вы сами себя высекли». Но пусть проверяют их почаще и побольше – тоже нервы им помотают...

Вышел в Урене и собрался уезжать, как ни странно, в Шахунью. Просто участок Урень – Йошкар-Ола я хотел проехать именно на резиновых колесах, а «Вятка» в Урене не останавливается. На пригородном автобусе доехал до поворота на Арью, там меня подобрала машина-молоковоз на 5 километров. Потом был автобус до Обхода, где я простоял час. И вот меня подобрал ГАЗ, едущий в Киров, можно было с ним проехать до Яранска, но я хотел еще походить по Шахунье. Так что Шахунья я достиг, но ничего особо интересного в этом городе железнодорожников не было, даже позвонить оттуда нормально нельзя, так как об авансовой системе операторы переговорных пунктов не имеют понятия – нужно заказывать переговоры либо покупать карточку, которую используешь процентов на 10, а потом ее можно выкинуть. С аналогичной ситуацией я встретился потом в Яранске, Йошкар-Оле, Юрино и Козьмодемьянске – так что столкнулся с идиотизмом со стороны Минсвязи России. В Шахунье пообедал в столовой на привокзальной площади, и тут как раз отправлялся автобус на Яранск. Пропыленный, грязный, воняющий гарью ЛАЗ два часа

ехал по плохому, ухабистому асфальту. В Яранске я не собирался долго задерживаться, я уже был здесь. Просто посетил переговорный пункт, узнал, что здесь, как и в Шахунье, нет нормальной телефонной связи, и стал выбирать на трассу. Выходил довольно долго, занял неплохую позицию, но простоял более часа. И вот на мою руку с поднятым большим пальцем тормозит «Жигуль»:

– Ты ждешь автобуса или?..

– Я путешествую, сейчас еду автостопом в Йошкар-Олу.

– О, хорошо, садись, что-нибудь нам расскажешь.

– Ну что вам рассказать, – начал я, усевшись на заднее сиденье, – сегодня тридцатый день моего путешествия, оно уже заканчивается, через два дня я должен быть дома, в Ульяновске.

Далее я сжато рассказал двум братьям-коммерсантам из Йошкар-Олы о своих путях, поделившись с ними самыми яркими впечатлениями от поездки. Братья оказались хорошими слушателями, рассказали в свою очередь о каком-то зарубежном автостопщике, путешествовавшем недавно в этих местах в красном комбезе, из-за чего местные жители принимали его за инопланетянина. У меня спросили, почему моя одежда слишком мрачной расцветки, неяркая, я признал в очередной раз свое упущение. Поговорили о политике, бизнесе, авиастроении. Именно от них я узнал об упавшем в Черное море армянском самолете. Вот в таких разговорах прошел час пути, и высадили меня на окраинной троллейбусной остановке марийской столицы.

До дома – совсем ничего, три с половиной сотни километров. Но завтрашний день я решил посвятить западу республики – поселку Юрино, и лишь после этого гнать домой.

В Йошке (как иногда называют свой город местные) я был 11 лет назад, она

за это время похорошела, появились пешеходные улицы. Я прошел по пешеходному бульвару Чавайна, по пешеходному Театральному мосту, перешел на левый берег Кокшаги в Центральный микрорайон и там сел в троллейбус до вокзала.

Ночевал я раньше в гостинице «Гарнизонная», еще за 12000 рублей. За это время гостиница никуда не делась, так и стоит на Юбилейной площади. Я заплатил теперь 150 рублей за койку в двухместном номере, а потом решил еще часок пройтись по городу. Попил чаю в кафе, дошел до площади Ленина, вернулся в гостиницу, где за 20 рублей принял душ. Я попросил горничную разбудить меня в 6.00, она пообещала и рассказала, как однажды будила одного постояльца. Очень долго и безрезультатно, проснулся он только от поливания водой. Я же в свою очередь рассказал, как в гостинице одного из городов Чувашии ко мне в номер поздним вечером явилась в дупель пьяная администраторша, чтобы зарегистрировать. Молния на юбке была у нее расстегнута, лифчик застегнут сикось-накось – видимо, во время одевания у нее (или у того, кто одевал) руки тряслись. Но написать она ничего не смогла, не в состоянии была держать ручку. Я ее тоже попросил меня разбудить, а в результате утром пришлось ее будить мне самому, я тогда чуть не опоздал на автобус... Мы посмеялись, еще немного поговорили, и я ушел спать.

Наутро меня разбудили всего за полчаса до автобуса. Пока умывался, собирался, шел на вокзал, автобус ушел прямо из-под носа. Следующий шел прямо до Юрино. Я взял билет за 200 рублей (непонятно, что у них за тарифы: обратный билет на тот же автобус стоит 143 рубля). Автобус, новенький красный ПАЗ, вышел с небольшим опозданием, но по трассе ехал очень и очень резво. Проехали район-центр, поселок Медведево, с которым столица соединена хорошим троллей-

бусным сообщением. И вот едем по довольно неплохому асфальту, по сторонам – дремучие марийские леса. Первая остановка – в поселке Визимьяры, потом Коротни напротив Козьмодемьянска. Снова едем по асфальту, в лесах, где изредка появляются небольшие деревушки. Вот мост через Ветлугу, открытый, оказывается, совсем недавно, в октябре 2005 года, до этого был понтонный (либо автобусы ходили только до берега). Вместо заявленных в расписании 6 часов пути ехали четыре, и уже в 11.30 я пошел гулять по самому дальнему райцентру республики Марий Эл. Расположено Юрино недалеко от устья Ветлуги, однако это не единственное, что привлекает здесь туристов, главное – это знаменитый замок Шереметева.

До обратного автобуса более трех часов. Улица, начинающаяся от автостанции, называется Центральный проспект, рядом рынок и столовая «У Насти», где я пообедал. Сам проспект обставлен деревянными домишками, здесь же большой, многокупольный храм Михаила Архангела. Заканчивается Центральный проспект на Красной площади, у крепостной стены замка, в которой расположены магазины и рыбоприемный пункт, нужно пройти через ворота и тогда попадаешь в парк. Ну а чуть поодаль, на берегу Волги, возле густого соснового лесочка и находится сооружение, которое называют «Жемчужиной Поволжья», – трехэтажное здание из кирпича и камня разных цветов. В его архитектуре присутствуют многие направления и стили, от готики до древнерусского, проектировали его известные архитекторы, в том числе и иностранные. В замке действуют недорогая гостиница, музей.

Вдоль волжского берега идет дамба, по ней я пошел в поисках парома в Козьмодемьянск, который должен был отправляться в 15.00. Пройдя 3 километра,

я не обнаружил никаких следов парома, зато на правом берегу был виден Козьмодемьянск. Я вернулся к замку и выяснил, что паром отменен 2 года назад. Тогда же прекратил свое существование «Метеор» на Нижний Новгород и столько же к Юрино не пристают туристские теплоходы.

Напоследок, походив по красивому замковому скверу и по берегу Волги, я отправился на автостанцию. Там кучковался народ, ожидая «Газель» на Йошкар-Олу в 14.30, автобус туда же в 15.00 и пригородные автобусы. Билеты на «Газель» продавала бабушка у забора. Я бы поехал автобусом, но хотел поскорее попасть в Козьмодемьянск, чтобы оттуда успеть на последний автобус в Чебоксары. Поэтому взял билет на «Газель» до Коротней. Бабушка продала мне рулонный билет за 70 рублей, на котором стоял штамп: «ИП Лаптев». 14.25 – «Газели» нет, не подошла она и через 10 минут. Я потребовал у бабушки деньги обратно: раз не можете выполнять расписание – мне гораздо комфортнее ехать автобусом, пусть это даже и ПАЗ, тем более что билет на него стоит 50 рублей. Деньги мне были немедленно возвращены, хотя тетки, стоявшие рядом, сказали мне, что мы не в Америке и у нас опоздание на полдня грехом не является. Я пошел к кассе, где меня отловил таксист, предлагая подкинуть до Коротней по цене автобуса. Я согласился, а он еще минут 10 искал других пассажиров. Доискался до того, что подошла «Газель» на посадку и ему пришлось везти меня одного.

Снова огибаем Ветлугу и через час после отъезда из Юрино подъезжаем к коротнинскому причалу. Однако толку от этого никакого – паром только отошел, следующий где-то через полчаса. Переписал на автостанции расписание, потом стоял на волжском берегу, наблюдая приход парома СП-26. Я заплатил 18 рублей, отошли от левого берега Волги в 16.18, в пути около десяти минут. Вот подошли к бере-

гу с надписью «Васюки» – как известно, за Козьмодемьянском прочно закрепилась слава этого вымышленного города. На автобусах намалеваны физиономии Остапа Бендера, магазины носят названия «Мастер Гамбс» и так далее. Я уже бывал в этом интересном городе, поэтому заторопился сразу на автовокзал, который находится далеко от пристани – на выезде на Чебоксары. По приезде туда выяснилось (как и ожидалось) – нечего было торопиться, последний автобус только что ушел, но в 19.00 будет дополнительный рейс «Газели». Я поужинал кашей в вокзальном буфете и пошел в центр города, чтобы посидеть в интернете. Сообщений мне не было, на гостевых книгах – ничего интересного, позвонить домой с переговорного опять не удалось. Не торопясь, вернулся на автовокзал, взял билет до Чебоксар. «Газель» отправилась с опозданием, но шла ходко. Вообще во всей этой поездке, к моей радости, «Газелями» почти не пришлось пользоваться. В 20.20 я вышел на центральном автовокзале Чебоксар, он был уже закрыт, а ночью отправлялось несколько автобусов, один из которых, Нижний Новгород – Оренбург, мне и был нужен. Я постучался в одну дверь, другую, вышел сторож и сказал, что автобус будет в 23.25. Я решил прогуляться до центра, сел в троллейбус: «Осторожно! Двери закрываются. Следующая остановка – улица Николаева. Тепре чаранмалли – Николаев урем». Еду на Главпочтамт – надо домой, наконец, позвонить.

Первый раз в Чебоксарах я был, когда учился в школе, ездили на экскурсию. И тогда мне активно не понравился этот захолустный городишко. Последние годы преобразили его в лучшую сторону, теперь это один из самых благоустроенных городов России. От Главпочтамта я направился к рукотворному заливу, образованному в центре Чебоксар в 60-е годы

прошлого века при строительстве Чебоксарской ГЭС, – сейчас это место притягивает к себе сотни отдыхающих. Сначала я зашел в «Макдональдс», чтобы отметить небольшим ужином (но с большими ценами) финал поездки. Стемнело. По бульвару Купца Ефремова (Ехрем Купса бульваре) спустился к заливу, залитому светом неоновых огней и смотревшемуся очень красиво. Прогуливался я около часа, раздумывая уже о своих дальнейших странствиях и о домашних делах, потом сел в троллейбус и поехал на автовокзал. Там я появился в 23 часа.

На вокзале былолюдно, но автобус еще не подошел. На дальней скамейке сидел разнесчастный кот, я подсел к нему и угостил его сосиской, а он полез ко мне на колени. Эх, котище, погладил бы я тебя и на руки взял бы, но мало ли какой инфекционный подарок можно от тебя получить. А потом у меня мелькнула мысль: а может, забрать этого чувашского кота домой? Но будет ли этот вокзальный кот рад семичасовому переезду в автобусе, а потом жизни на восьмом этаже?

Подошел автобус Нижний Новгород – Уфа, в него село немного людей, я спросил водителя, не видел ли он моего автобуса на Оренбург, он ответил, что сейчас подойдет. И вот он подъезжает, туда хотят сесть человек двадцать пять (при наличии тридцати уже сидящих). Минут через 15 начинают запускать в салон чебоксарских пассажиров. Занимаю место в задней части салона – очень неудобное, узкое, так и не смог нормально усесться, но ничего, следующую ночь я проведу уже в своей постели. Автобус отправился в 23.50, водитель пошел собирать деньги и за проезд до Ульяновска захотел всего 150 рублей, а я попросил его довезти меня прямо до Верхней Террасы.

В поселке Кугеси голодные пассажиры смогли поужинать в кафе. Стояли около получаса, а потом погнались дальше.

Я то дремал, то смотрел в темное окно. Вот мелькнул указатель «Бол. Нагаткино» – уже Ульяновская область, осталось совсем немного. В 4.00 прибыли на автовокзал Ульяновска, заглушили мотор – отправление в 6.22. После этого еще 25 минут пути по знакомым улицам и мосту через Волгу – и вот автостанция «Заволжье», что на Верхней Террасе.

ТРОЛЛЕЙБУС № 4: ПОЛЧАСА – И ДОМА!

Возникло состояние транса, ощущение какой-то нереальности произошедшего, уже знакомое мне. После каждой поездки особенно остро ощущается контраст: из такой интересной жизни и получения богатых впечатлений сразу окунуться в домашние проблемы и каждодневную рутину. Не пропадало это ощущение и в последующие четыре дня, оставшиеся до окончания отпуска.

Время неумолимо, вот уже первый рабочий день, подъем в 6.00, выход из дома в 6.46, 25 минут хода до проходной, еще 15 до цеха – знакомый каждодневный маршрут. Привет, мужики!

Первый же вопрос мне: как мое потенциальное здоровье после посещения Чернобыля? Но в этот раз я туда не смог попасть. Вот уже стою за станком, переодетый в рабочую одежду, нажимаю на кнопки и рычаги, переключаю тумблера. Закончив эту работу, иду к мужикам, ремонтирующим вентсистему, – сейчас я должен к ним присоединиться. Внутри вентиляционной трубы слышны лязг металла, стук кувалды и, конечно же, мат:

– Вставку поставим потом, сначала ставим диффузор, на х...

– Мужики, – сказал я со вздохом, подходя к ним, – но ведь диффузор ставят в улитку, а не на х...

Начались будни.

>>

ЗАМЫСЛОВАТЫ ХИНЫ

Автор: Валерий Тихонов

Дата: март 2011

Заголовком данный отчет обязан Михаилу Васильевичу Ломоносову, который в своем «Письме о пользе стекла» сообщал, что «вместо одного замысловаты хины сосуды составлять нашли из чистой глины, огромность тяжкую плода лишенных гор художеством своим преобратив в фарфор». Хотя с момента написания «Письма...» минуло уже 259 лет, эпитет «замысловаты» не утратил по отношению к китайцам и их стране ни глубины, ни актуальности.

Как-то довелось мне быть случайным свидетелем разговора в аэропорту двух китайцев, один из которых с иронией говорил другому о высказанном в свой адрес предположении: «Раз ты в Китае прожил три года, то, наверное, язык знаешь в совершенстве». Его коллега понимающе кивал: «Да хоть три, хоть десять лет: европеец в совершенстве китайский язык никогда не выучит и китайской культурой не проникнется до конца; к глубокому пониманию и того и другого можно лишь стремиться максимально приблизиться...»

Действительно, отличие фундаментально и проявляется во всем, включая даже идею, на которой базируется письменность, – кому из нас незнакомо выражение «китайская грамота»? Однако даже если полное проникновение в цивилизацию юго-восточного соседа России и впрямь невозможно, то приближение – возможно вполне. В конце концов, как гласит одно из самых известных русским китайских изречений, путь в тысячу ли начинается с первого шага.

Собственно, первый шаг был сделан год назад, когда я, прокатившись по КВЖД, понял, что самостоятельное путешествие по Китаю не является чем-то запредельно сложным. Правда, поскольку тогдашние

визовые приключения меня не слишком порадовали, я впервые в жизни решился на «неспортивный» поступок: оформил визу в Поднебесную через туристическое агентство. Оправданий у меня было два: во-первых, комплект документов все равно требовалось собирать самостоятельно, так что турагент выполнял скорее роль курьера, придающего дополнительную солидность; во-вторых, на поездку из Кракова в Варшаву, где находится ближайшее консульство КНР, мне пришлось бы угробить два рабочих дня (один – чтоб подать документы, второй – чтоб их забрать), а эти дни мне было бы приятней присоветовать к отпуску, не говоря уже о том, что заработал я за это время больше, чем в итоге отдал визовому посреднику.

Следующим этапом была покупка авиабилетов, в кои-то веки заставившая меня порадоваться некоторым особенностям устройства Российской Федерации и наличию у меня гражданства оной. Законодательный запрет на невозвратные авиабилеты, может, и препятствует развитию бюджетного сегмента авиaperевозок внутри России, но зато делает возможным отлов дешевых билетов на самолет в визовую страну: при появлении проблем с консульством билеты можно относительно безболезненно сдать. Более того, в случае с Китаем в пакете документов на визу резервация авиабилета необходима, и распечатка из «Sabre» с фиксированными датами произвела самое благоприятное впечатление. Сам же билет «Аэрофлота» при этом приятно удивил ценой (350 евро из Москвы в Пекин и обратно со всеми сборами), причем, насколько я знаю, держать столь замечательные цены и при этом не терпеть убытки перевозчику помогают роялти, получаемые от иностранных авиакомпаний за пролет над территорией России. С точки зрения глобальной справедливости совершенно непонятно ни то, на ка-

ком основании эти деньги получает именно и только «Аэрофлот», ни то, на каком основании они вообще взимаются, однако в данном случае меня вопросы глобальной справедливости волновали гораздо меньше, чем собственная выгода. Жизнь вообще груба и жестока.

Ну а российский паспорт в кармане позволял без лишних формальностей добраться в Москву, откуда «Аэрофлот», естественно, возил заметно дешевле, чем из какого-либо другого пункта с пересадкой. Выезд был нетрадиционно намечен на ночь с субботы на воскресенье; причиной этого стало то, что суббота у меня была занята последними турами IV лиги командного первенства Польши по шахматам. Первая резервная дружина клуба, за который я выступал, заняла в итоге 4-е место из 10 – в общем, не блеск, но и не провал, и после окончания турнира я с чувством выполненного долга отправился в путешествие на восток.

Географически начало путешествия тоже было парадоксальным, ибо сперва требовалось отъехать на поезде на восемьдесят километров на запад, в Катовице, чтобы там сесть на поезд Вена – Варшава. Забавно, что в Варшаве для продолжения пути пришлось пересесть в другой международный поезд, Варшава – Шяштокай, хотя оба, выражаясь авиационным языком, «сегмента» были внутри Польши – шяштокайским поездом я ехал до Белостока.

В столице Подляшья у меня как раз было немного времени на неспешный перекус в привокзальном «Макдональдсе», после чего я загрузился в электричку Белосток – Гродно. Мой билет до Кузницы, разумеется, вызвал интерес у кондуктора, который осведомился, не собираюсь ли я ехать дальше за границу. Получив утвердительный ответ, он предложил купить билет у него, специально подчеркнув, что наценка, которую обычно берут за продажу билета в поезде, в данном



Западный вокзал Пекина

случае не взимается. Я, однако, предпочел взять билет в кассе, ибо электричка хоть и числится прямой, в реальности киснет в Кузнице целый час, хотя погранично-таможенный контроль начинается там за тридцать, а то и за двадцать минут до отправления; покупка билета, таким образом, была бы каким-никаким развлечением, ибо даже полчаса делать в Кузнице совершенно нечего.

Купив билет и обменяв оставшиеся у меня в большом количестве польские монеты на пять долларов США (явно более полезные в дальнейшем путешествии, чем мелочь в злотых), я снова занял место в электричке, и в 16.10 в соответствии с расписанием наш поезд прибыл на вокзал Гродно.

Времени на пересадку на московский поезд с учетом прохождения погранично-таможенного контроля на белорусской стороне было весьма немного (фирменный «Неман» отправлялся в 17.22), однако билеты были в наличии плюс очень помогла общая высокая «картофицированность» Белоруссии: была возможность оплатить пластиком как поездку в Москву, так и продукты в дорогу в магазине на привокзальной площади, что избавляло от необходимости тратить время на посещение обменника.

В Гродно, судя по всему, в то воскресенье завершился какой-то фестиваль по игре в «Что? Где? Когда?» – вагон поезда был заполнен знатоками, обсуждавшими прошедшие туры и устраивавшими трениро-

вочные бои в различных дисциплинах. Так что по дороге скучать не пришлось. В Москве, что забавно, несмотря на наличие у меня почти трех дней (приехал я утром понедельника, а вылет в Пекин был намечен на вечер среды), я практически все свободное время провел около компьютера, пытаюсь выкачать из жутко медленно работавшего интернета все сведения по грядущей поездке и отправить их на распечатку. По предыдущему визиту я прекрасно помнил, что в такой стране, как Китай, самостоятельному путешественнику нужно очень четко, буквально до мелочей продумывать маршрут и возможные обходные пути, иметь в запасе кучу расписаний и «явки с паролями» иероглификой. В итоге, конечно, какие-то детали все равно учесть не удалось; вот как раз в этих местах чуть было не произошли критические сбои, так что принцип был в очередной раз подтвержден. В конце концов мне все-таки удалось победить компьютер и извлечь из принтера пачку листов формата А4 с нужными данными. Собрав максимально легкий рюкзак, я поехал в Шереметьево к ночному рейсу в китайскую столицу. Вопреки ожиданиям, введение тотального контроля на вход в здание аэропорта не вылилось в какую-то особо кошмарную давку – так, очередь небольшая, не более того. Гораздо дольше пришлось прождать на входе в зону таможенного контроля, ибо аккурат передо мной к этому входу подошла тургруппа, летевшая charterом в Таиланд. Впрочем, в Шереметьево я был довольно сильно заранее, так что и это проблемой не стало. Что любопытно, так это то, что хотя мне в семичасовом рейсе толком не удалось поспать, к утру в Пекине я совершенно не чувствовал себя утомленным, хотя вроде бы и долгий перелет, и смена часовых поясов к этому располагали. Так что, получив штамп в паспорт и пожелание

счастливого пути от пограничницы, которую очень порадовало то, что я заполнил миграционку по-китайски, я пошел к станции аэроэкспресса. Надо сказать, что я сперва не планировал им пользоваться, потому что по плану первым пунктом у меня стояло посещение железнодорожного музея, каковой находился как раз примерно на полпути между аэропортом и первой остановкой экспрессного поезда. И на станции я хотел лишь купить икитун – транспортную карту, дающую 60-процентную скидку на проезд в автобусах и позволяющую не заморачиваться с наличными при оплате поездок в метро. Вообще-то функциональность икитуна гораздо шире: с помощью этой карточки можно расплачиваться в такси, телефонных автоматах, некоторых закусочных, супермаркетах и спортивных центрах, но мне столько всего было не нужно – вполне хватало и общественного транспорта. Отдав сотню (80 на счет и 20 в качестве депозита) из предусмотрительно купленных в Москве 500 юаней и получив заветную карточку, я отправился искать нужный мне автобус 359-го маршрута, который вроде бы должен был ходить от аэропорта. Реальность, однако, оказалась не столь радужной. Транспортное обслуживание пекинского аэропорта «Столичный» было построено на принципе «Раз нашел деньги на авиабилет, то раскошеливайся и на то, чтоб уехать отсюда». Ничего кроме трансферных автобусов «аэропорт – город» за 16 юаней и того самого аэроэкспресса за 25 (при цене билета на обычный гор-транспорт в 2 юаня) для авиапассажиров просто не существует. Особенное удовольствие доставляют пригородные автобусы 900-х маршрутов, проходящие через второй терминал без остановки! Я даже сходил в терминал первый, нашел там стойку туристической информации, спросил, где искать автобус номер 359.



Поезд с углем на Цзянянской узкоколейке

На что получил стандартный китайский ответ, знакомый мне еще по Харбину: «Это не здесь, мистер, вам нужно взять такси».

Поскольку пеших выходов из аэропорта не просматривалось, я решил на этот раз не упорствовать и воспользоваться-таки аэроэкспрессом до станции Саньюаньцяо, откуда до железнодорожного музея должен был ходить автобус 403. Что интересно, у самой станции этот автобус не останавливается: чтоб его отловить, следует, покинув станцию через выход С, пройти в направлении его движения по улице Цзинми еще целую остановку! Я не проявил склонности к пешим прогулкам и сел на автобус 967-го маршрута, шедший примерно в те же края несколько другим путем. Вышел я даже на остановку раньше, чем надо было, ибо увидел по дороге от-

деление «Bank of China», где можно было обменять на местную валюту доллары.

Вообще обмен валюты в китайском банке – это целый ритуал. Обычно при появлении человека европейской внешности к нему сразу подходит кто-то из англоговорящего персонала и с вопросительной интонацией произносит слово change (ибо логично предположить, что иностранцу именно обмен денег и нужен). Получив подтверждение, гостя просят заполнить большую квитанцию, в которую следует вписать сумму и код валюты. На этом этапе нелишне поинтересоваться, сколько юаней вы получите (ибо курсы обмена, как правило, не вывешены нигде), – если сумма вас устраивает, священнодействие можно продолжать; далее в квитанции надлежит указать фамилию, имя, гражданство и даже место



Музей железнодорожной техники в Пекине

проживания в Китае. После этого можно уже сесть к окошку, отдать свои денежки и получить за них разноцветные банкноты с портретами Мао Цзэдуна. Свою копию квитанции рекомендуется сохранять, ибо, как гласит надпись на них, обратный обмен возможен только по их предъявлению (на практике, скажу честно, я этого не проверял).

Обзаведясь китайскими деньгами в количестве, позволяющем не беспокоиться за первую часть путешествия, я пошел в ближайший торговый центр поживиться местными вкусностями. Первым номером программы была вареная кукуруза, которая на первый взгляд производила впечатление водянистой из-за белого цвета зерен, но на самом деле была сладкой и выглядела так лишь потому, что была собрана в стадии молочной спелости. По-

сле кукурузы пришел черед фирменного пекинского лакомства (распространенного, впрочем, и в других провинциях Китая): ягод боярышника в сиропе, нарезанных на деревянную палочку. Мне очень понравилось, хотя эта штука скорее на любителя.

Перекусив, я поехал на ближайшую к искомому музею автобусную конечную Хуайсин Тедао. Место это, судя по наличию там какого-то исследовательского института и железнодорожного кольца, является ближайшим аналогом подмосковной Щербинки, чем и объясняется факт расположения экспозиции в столь жутких гребнях. Чтоб добраться к ангару с экспонатами, требуется, выйдя из автобуса, перейти железнодорожные пути и дальше ориентироваться по указателям (на которых китайский текст иногда дублируется

английским, а иногда нет) – они приведут вас на автодорогу между двумя заборами, с которой надо будет свернуть налево; от Хуайсин Тедао идти около четверти часа. Здесь располагается разнообразный подвижной состав от паровозов до вагонов метро. У музея, кстати, есть еще один отдел в самом центре близ площади Тяньаньмэнь в бывшем здании вокзала Цзиньфаньской железной дороги, где представлена, соответственно, «вокзальная составляющая», так что не удивляйтесь, если при поиске местонахождения объекта в разных источниках вам будут попадаться совершенно разные адреса.

Вдоволь нагулявшись по музейному ангару, я отправился назад к конечной автобуса 403: автобус этот был весьма полезным, так как вторым пунктом назначения у него был главный вокзал Пекина. Нужный мне поезд, правда, уходил с Западного, но на главном можно было сесть в метро и доехать до станции «Военный музей». На этой станции следовало выйти через выход D на улицу Фусин, пройти по ней до пересечения с улицей Янфаньдянь, после чего повернуть направо и прогуляться десять минут бодрым шагом. Янфаньдянь упирается прямо в огромное здание Западного вокзала, которое, впрочем, и без этого трудно не заметить: недаром на момент постройки в 1996 году вокзал был крупнейшим в Азии.

Толпа пассажиров, правда, была не менее огромна; хорошо, что касс было много и работали они достаточно быстро. Подойдя к окошку, я стандартно протянул бумажку с иероглифами, на которой было написано, что я хочу купить билет до Чжэнчжоу на ближайший поезд в плацкартный вагон. Получив ответ об отсутствии таковых, я оперативно зачеркнул «плацкарт» и вписал «купе», по прошлогоднему харбинскому опыту полагая, что достать место в вагоне подороже шансов

больше. Однако, по словам кассира, ничего не было и там.

Чтобы не задерживать очередь, я отошел от кассы и стал думать, что же теперь делать. Переверстывать все планы уже на первом сегменте не хотелось совсем. Поразмыслив немного, я встал в очередь в другую кассу с намерением выяснить, есть ли в сторону Чжэнчжоу хотя бы какие-нибудь билеты. Проблема была в том, что метод письменного общения для этого как-то не очень подходил. Однако, как я уже неоднократно убеждался, если другого выхода нет, из глубин памяти может всплыть что угодно. И когда подошла моя очередь, я неожиданно сам для себя довольно уверенно спросил:

– 到郑州的火车,今天有什么票?

Что удивительно, меня поняли с первого раза, хотя вряд ли я даже случайно угадал тональную структуру столь длинного для новичка предложения, – полагаю, что контекст ситуации просто делал смысл довольно очевидным.

Тут, пожалуй, уместно будет некоторое отступление по поводу языка Поднебесной. Прежде всего следует сказать, что не так страшен черт, как его малюют. Моя проблема была в том, что идея весеннего путешествия у меня оформилась окончательно где-то за месяц до выезда, то есть срок даже на беглое знакомство с китайской грамотой был отпущен совсем уж небольшой. Если же времени достаточно, то овладение китайским на базовом уровне непреодолимых трудностей вызывать не должно. Основы китайской грамматики приведут в восторг любого: этот изолирующий язык не имеет ни склонений существительных, ни спряжений глаголов, ни даже категории числа! Что касается впечатления, которое может произвести иероглифика, то его можно сравнить с впечатлением от определения навороченного научного термина. Скажем, если вы, не будучи химиком, читаете что-то

вроде «нуклеофилы предоставляют свою пару электронов на образование новой связи и вытесняют из молекулы RX уходящую группу (X) с парой электронов, образовывавшей старую связь, а электрофилы при образовании новой связи служат акцепторами пары электронов и вытесняют уходящую группу в виде положительно заряженной частицы», то над смыслом фразы вам придется надолго задуматься. Если же, узнав, что, упрощенно говоря, почти любая химическая связь образуется объединением двух электронов и нуклеофил электроны предоставляет, а электрофил принимает, вы прочтете ту же самую фразу еще раз, ее восприятие сильно облегчится. Так и с иероглифами: когда смотришь на нагромождение линий в каком-нибудь особенно сложном знаке, кажется, что запомнить даже один такой невозможно совершенно. Но если хорошенько запечатлеть в памяти элементы, из которых складывается любой иероглиф в его современном начертании (а таковых всего 24 – 8 основных и 16 дополнительных, представляющих собой различные комбинации этих восьми), понять принципы расположения в знаках детерминативов и фонетиков (запомнив по дороге небольшое количество так называемых гетерограмм, этим принципам не соответствующих), а также твердо усвоить порядок написания отдельных черт, то китайская каллиграфия перестанет выглядеть непостижимой. То есть самостоятельное изучение основ языка Среднего государства вполне возможно при соблюдении одного важного условия: ваш самоучитель обязательно должен быть снабжен аудиоприложением. Вообще-то само по себе произношение китайских тонов, имеющих смысловоразличительную функцию, можно выучить и по описаниям в книге, однако их различные сочетания и ритмические паузы, влияющие на изменение этимологических тонов, без

слуховой тренировки доставят вам много головной боли; необходимо привыкать к звучанию фраз целиком. Чтобы было понятно, почему именно этот элемент представляет для европейцев основную трудность, приведу довольно яркий пример из классического учебника Задоевко: предложения «Tā dàile xiǎomào jù zǒule» и «Tā dàile xiǎomāo jù zǒule» содержат абсолютно одинаковые звуки в одинаковой последовательности и различаются только тонами, однако первое означает «Она надела шапочку и ушла», а второе – «Она поймала котенка и ударила».

Из основ грамматики европейца могут ввести в ступор разве что счетные слова, которые в обязательном порядке употребляются с числительными, даже не столько потому, что этих слов много, сколько потому, что логика их применения зачастую загадочна. В самом деле, можно понять, почему счетное слово *tíáo* («полоса») употребляется для счета рек или улиц, но вот почему его употребляют для счета собак – уже удивительно.

В остальном же эти основы, как я уже говорил, просты, и это-то, на мой взгляд, явилось одной из главных причин того, что китайский язык остался к настоящему моменту единственным из живых языков, не ушедшим дальше со стадии иероглифической письменности, а наоборот, развившим ее. Когда элементы стоят в предложении как кирпичики, когда основой является неизменяемая слогоморфема, а смысл определяется жестким порядком, устраняющим необходимость в изменяемых частях слова, иероглифике нет нужды эволюционировать даже в слоговую письменность (в заимствованном китайское письмо японском языке, который имеет принципиально иную структуру, для сравнения, слоговых азбук развилось аж две штуки). Ну а вторым мощнейшим фактором, способствовавшим консервации письменности на иероглифической

стадии, стало огромное число омонимов, совпадающих в том числе и тонами: в алфавитной записи их было бы крайне тяжело отличать. В итоге и получилось вот такое своеобразие, являющееся своего рода вызовом: пугающее при первом взгляде, оно совершенно завораживает, когда хотя бы чуть-чуть приоткрываешь завесу тайны.

Вернемся, впрочем, на Западный вокзал Пекина. Из ответа кассира выяснилось, что в наличии только билеты без мест. Я решил, что это хоть что-то, и взял, хотя выглядевшая вполне реальной перспектива провести свыше восьми часов в ночном поезде стоя (вряд ли я имел шансы выиграть битву за места с закаленными в таких боях китайцами) меня откровенно ужасала, особенно учитывая, что и предыдущая ночь прошла без нормального сна.

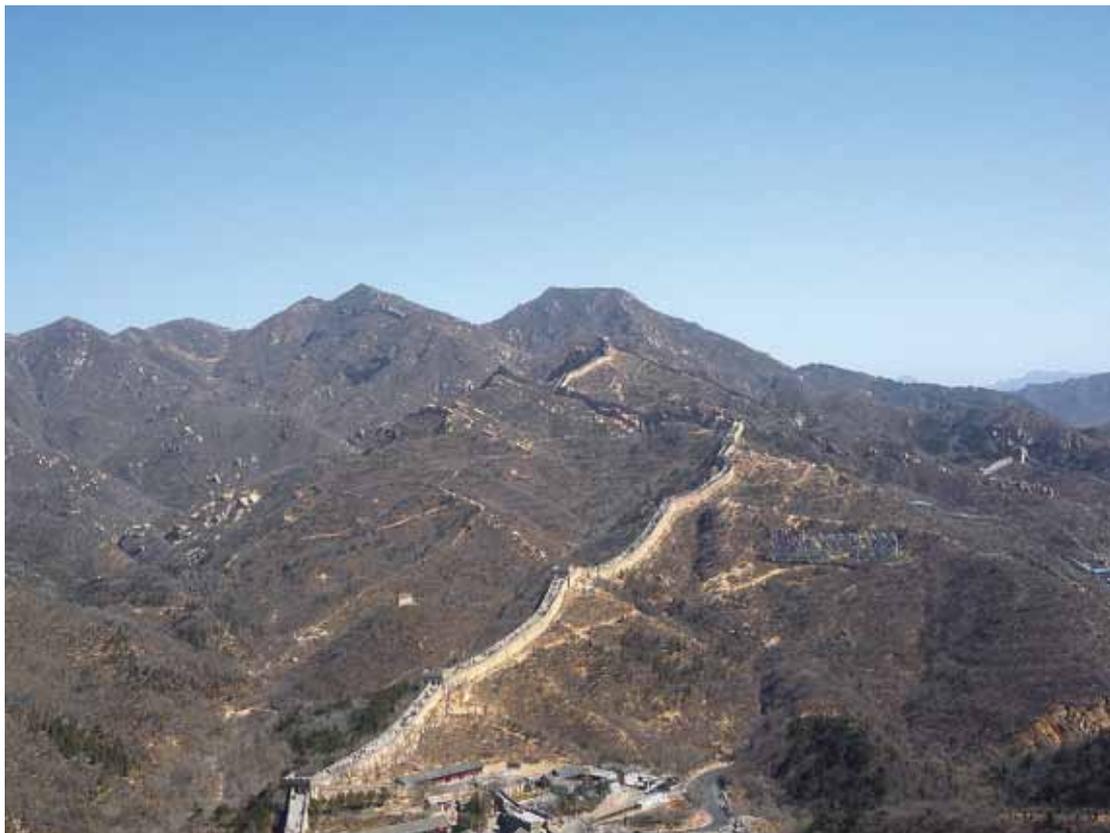
Как известно, процесс посадки на поезд в Китае чем-то напоминает процесс посадки на самолет во времена СССР. Пассажиры с билетами сначала загоняют в накопитель (для каждого поезда свой), а уж потом начинают выпускать на перрон, не забыв проверить и прокомпостировать билет по пути. Так вот, очередь, стоявшая к калитке у выхода из накопителя к платформам, никакого оптимизма не внушала совершенно. Впрочем, закончилось все неожиданно благополучно: моя европейская внешность привлекла внимание граждан в тубетейках, у которых в отсеке оказалось одно свободное место. Приглашение его занять чем-то живо напомнило рассказы автостопщиков о путешествиях по Афганистану: «Ты откуда? Из России? О, а мы дунгане из Синьцзяна, Россия от нас недалеко. Мы мусульмане, а ты не мусульманин? Нет? Ну все равно – в России ведь живет много мусульман? Ну тогда садись...»

Вскоре после отъезда по вагону прошла официантка из вагона-ресторана, разно-

сившая довольно любопытную разновидность местного эскимо – с воздушным рисом внутри. Я решил взять одну штуку на пробу – ой, что тут началось! На представление под названием «Лаовай покупает мороженое» можно было смело продавать билеты: чуть ли не все пассажиры, отвлекшись ото сна и бесед, смотрели на то, как я справлюсь с выбором одного сорта мороженого из двух, отсчетом денег, вскрытием упаковки. А на сказанное по-китайски «спасибо» реакция была такая, будто это слово произнесла в цирке ученая мартышка.

Вообще европейцу, не любящему быть в центре внимания, поездка в Китай противопоказана категорически. Дети будут показывать на вас пальцами, молодежь в туристических местах просить сфотографироваться, половина встречных будет орать «Hello!» (а некоторые будут заходить и дальше: так, какие-то девушки на Янфаньдянь решились аж на фразу «Kiss me, I love you!») – в общем, покоя не ждите, у вас на лице написано, что вы не местный...

Утро в Чжэнчжоу – городе, который был мне интересен не сам по себе, а как промежуточный пункт на пути в монастырь Шаолинь, – стало для меня своего рода предостережением насчет того, что к информации из интернет-источников надо все же относиться с известной осторожностью. Вот, например, как описывает попадание в национальный парк Суншань, частью которого Шаолинь является, популярный ресурс Wikitravel: «Парк находится в двух часах езды от Чжэнчжоу. Поездка туда легко укладывается в один день. Автобусы отправляются от остановки напротив железнодорожного вокзала. Будьте внимательны: многие из автобусов не рейсовые, а туристические, и вам, возможно, придется провести большую часть времени за осмотром второстепенных достопримечательностей или в при-



Великая китайская стена в Бадалине

дорожном кафе, а не в самом Шаолине. К тому же в стоимость предлагаемых туров не включены входные билеты. Постарайтесь убедиться, что вы сели в прямой автобус, или наймите маршрутку, если хотите организовать себе тур самостоятельно. Сядьте на автостанции в автобус № 1 и, доехав до конечной, сделайте пересадку на автобус № 8. Это обойдется вам в 3 юаня, а не в 30, как в туристическом автобусе».

В последнем предложении все написано правильно, только вот в таком контексте из него совершенно не очевидно, что содержание его относится не к автостанции Чжэнчжоу, а к автостанции ближайшего к монастырю города Дэнфэн. В Чжэнч-

жоу же, как на грех, автобус № 1 тоже вполне себе ходит как раз от остановки, расположенной у въездных ворот автостанции. Я на нем честно совершил 40-минутное путешествие до конечной Тун Ли, однако никакой восьмерки там не обнаружил (оно и к счастью, что совпадение не стало совсем уж анекдотическим, а то даже трудно представить, куда б я мог на ней уехать). Пришлось возвращаться на вокзал – хорошо, что на соседней улице обнаружился подходящий для этой цели более шустрый автобус № 12, шедший туда напрямик, а не кругами.

На автостанции я сразу же обнаружил автобус с табличкой «Шаолинь», однако уехать на нем не удалось: за билетом



Шанхай: классический вид на небоскребы Пудуна и телебашню

меня отправили в кассу, а там свободные места были лишь на следующий, отходящий через час. Ладно, пошел завтракать в ближайший «Макдональдс» (в котором единственной местной спецификой является отсутствие туалетов и наличие вместо них дозаторов с дезинфицирующей жидкостью), согреваемый мыслью о том, что уж на автостанции-то я точно купил билет в автобус, который отвезет меня прямо в монастырь. Не тут-то было! Нет, по всяким сувенирным лавкам по дороге он не останавливался, однако привез не к воротам храмового комплекса, а к академии Сунъян, от которой до Шаолиня было, как следовало из дорожного указателя, еще одиннадцать с половиной километров. Сунъян – место, в общем, тоже интересное: это одна из четырех так называемых «Великих академий Ки-

тая», служивших центрами классического образования и хранилищами древних книг, просто в мои планы не входило задерживаться здесь надолго. Пассажиры автобуса (а ими были местные китайцы) отправились на ее осмотр, я же, выслушав очередную лекцию о том, что лаовай должен всюду ездить на такси, махнул рукой и отправился пешком в направлении Шаолиня, надеясь по дороге обнаружить какой-нибудь попутный общественный транспорт.

Впрочем, делать этого мне в итоге не пришлось. Ситуация разрешилась довольно неожиданным образом: тот же самый автобус, на котором я приехал сюда, вскоре догнал меня, и водитель жестами предложил сесть. Оказалось, что ему все равно надо было ехать на заправку, которая находилась в нескольких метрах от во-

рот храмового комплекса! В итоге меня довели туда без намека на какие-то дополнительные деньги. Честно говоря, я так и не понял, какой смысл вешать себе табличку «Шаолинь», а возить в Сунъян. Ладно бы еще это было рассчитано на наивных иностранцев, но ведь автобус был не туристический, а рейсовый, да и табличка была только по-китайски! Тем более что от Сунъяна до Шаолиня в любом случае добраться не проблема, и кому надо, все равно поедет в монастырь, а не пойдет в академию, только при этом у него еще и неприятный осадок останется. Экономических соображений тут тоже не просматривается, поскольку не думаю я, что лишние 23 километра пробега проделают дыру в бюджете выполняющего рейсы автопредприятия, тем более что время от времени – на заправку – автобус все равно туда ездит!

Интересно, что входной билет в монастырский комплекс обошелся мне чуть ли не во столько же, во сколько встала десятичасовая поездка туда из Пекина: за поезд и автобус я заплатил в сумме 126 юаней, а за вход – 100. Вообще в Китае практически все места, хоть сколько-нибудь приятные человеческому глазу, – будь то окрестности древнего храма или живописного озера – окружены заборами, у которых поставлены кассы, взимающие весьма немалую не только по китайским меркам плату. Причем у меня сложилось ощущение, что по размеру этой платы можно определить силу визуального впечатления от объекта: посещение выглядящего весьма грандиозно буддийского комплекса Линшань, возведенного в 1996–2008 годах, стоит 180 юаней, а вот подъем на Великую китайскую стену, хотя и имеющую куда более значительную культурно-историческую ценность, но не видную глазу целиком, – всего 40. Шаолинь, как видим, находится где-то почти посередине, чуть

ближе к стене, и это мне кажется оправданным. От «храма в молодом лесу» (именно так переводится с китайского его название) я ожидал несколько большего, но какой-то особо завораживающей гармонии между окружающим пейзажем и монастырскими постройками там не обнаружил. Возможно, я напрасно не стал посещать шоу кун-фу, поскольку это искусство (хотя и представленное сейчас в изрядно коммерциализированном виде) все-таки неотделимо от слова «Шаолинь», хотя я и сомневаюсь, что мое впечатление от места это бы сильно изменило. Не скажу, что я не рекомендую туда ездить, – если по пути или если вам особенно интересен китайский буддизм или боевые искусства, то почему бы и нет, только сделайте поправку на то, что популярность места во многом базируется на его «раскрутке» в массовой культуре.

Провожали меня из Шаолиня Владимир Владимирович Путин фотографией на белом щите и наглые (как и положено в туристических местах) продавцы сувениров и еды. Ценой полюбившегося мне боярышника в сиропе я все-таки рискнул поинтересоваться; как и ожидалось, продавщица, поглядев на мою европейскую физиономию, уверенно назвала совершенно несусветную цену в пять юаней.

– Wǔ? – обалдев от такой бесцеремонности, переспросил я. В стандартном китайском числительное «пять» произносится с третьим тоном, который Радио Тайваня в своих онлайн-уроках определяет для русских слушателей как «вопросительно-угрожающий». Я как раз был настолько удивлен и возмущен попыткой ободрать как липку наивного туриста, что произношением третьего тона в моем исполнении в тот момент остался бы доволен любой китаист. Продавщица, кстати, тоже впечатлилась, и цена немедленно упала с пяти юаней до разумных двух.

Доев лакомство, я стал размышлять над тем, как отсюда выбираться. Долго думать не пришлось: вскоре с криком «Downtown, mister!» на меня набросились зазывалы, приглашавшие занять место в «восьмерке», маршрут которой начался как раз у ворот комплекса. Я мог бы выйти на конечной «единицы», но решил все-таки доехать в центр без пересадки и не прогадал. На остановке у перекрестка улиц Цзинянгуань и Чунгао неожиданно обнаружился готовый к отправлению автобус с табличкой «Лоян»; я немедленно покинул «восьмерку» и загрузился в него. Оказалось, что сам автобус едет не в Лоян, а обратно в Шаолинь, просто по пути выезжает на столбовую дорожку, догоняет там автобус, курсирующий в Лоян из Чжэнчжоу, и пересаживает пассажиров, которым надо дальше, в него. Отсюда, кстати, следует, что желающим попасть в Шаолинь как из Чжэнчжоу, так и из Лояна разумнее всего и пользоваться автобусом, ходящим между ними, покупая в кассе билет до Дэнфэна: при движении в сторону Чжэнчжоу вы просто выйдете чуть раньше (у ворот монастыря водители останавливают без проблем), а в обратном направлении можете либо попытаться уговорить водителя провезти вас чуть дальше, либо, если это не удастся, просто доехать от автостанции городскими автобусами с пересадкой по описанной выше схеме; в любом случае это лучше, чем оказаться почти в дюжине километров от цели у академии Сунъян, поскольку никто не гарантирует, что вам там повезет так же, как мне. Разумеется, и при движении из Шаолиня в Лоян вовсе не обязательно, подобно мне, кататься в центр Дэнфэна и назад: можно просто перейти дорогу и отловить один из проходящих автобусов, которые весьма нередки.

Окончательно оставив Шаолинь позади, мы понеслись в Лоян. Скажу сразу, по-



ездка на автобусе в этих краях – развлечение не для слабоверных. Водитель закладывает лихие виражи на серпантинах с уклонами, близкими к максимально допустимым (местность тут весьма гористая), идет на обгон по встречной через двойную сплошную на дороге между скалой и пропастью, будучи твердо убежден-



Слева – комплекс Линшань. Справа – скоростной поезд на Северном вокзале Сианя

ным в том, что непрерывными нажатиями на клаксон он легко распугает не только встречные легковушки, но и фуры. Народ в автобусе реагирует на все это совершенно индифферентно: половина занята громкими разговорами по мобильным телефонам, половина жует какую-то бурду, смачно харкая на пол в процессе, – в общем, Китай как Китай.

Часа через полтора езды замечаю справа по курсу довольно большой храмовый комплекс и из возгласов попутчиков понимаю, что это Храм Белой лошади – первая буддийская святыня в Поднебесной, возведенная еще в 68 году нашей эры. Я подумал немного и решил ограничиться наружным осмотром из окна автобуса: храм с момента создания, естественно, неоднократно перестраивался и ценность

представляет в большей степени религиозно-историческую.

Приехав на автовокзал Лояна, я довольно быстро нашел расположенный рядом и предварительно забронированный хостел и получил в свое единоличное распоряжение аж восьмиместную комнату (ибо соседей в ней в первую ночь не оказалось). Приняв душ и выстирав вещи, я наконец получил первую после приезда в Китай возможность нормально выспаться, чем и не преминул воспользоваться.

На следующее утро проснулся я, разумеется, довольно поздно, ну так и спешить мне было некуда. День я решил посвятить целиком главной достопримечательности Лояна – каменным пещерам Лунмэнь, одному из наиболее впечатляющих буддийских скальных храмовых комплексов



Знаменитая Терракотовая армия

Китай. Растянувшийся примерно на километр по скалам на обоих берегах реки И, он содержит, по официальным оценкам, 2345 ниш и углублений, 2800 надписей, 43 пагоды и свыше ста тысяч изображений религиозного свойства. Река И здесь довольно широкая, поэтому на каждый из берегов открываются довольно впечатляющие виды с берега противоположного – благодаря этому масштабность сооружения становится весьма наглядной. Я решил обойти комплекс не по стандартному маршруту против часовой стрелки, а в противоход основной массе туристов, посетив сначала сад Бай и храм Сяншань, а уже потом отправившись к собственно нишам. Любопытно, что входной билет является по совместительству маркиро-

ванной почтовой открыткой (насколько я понял, это довольно распространенная в Китае «фишка», подобное я встречал позднее в Уси и во время посещения Великой китайской стены). Запомнился мне он, правда, не столько этим фактом, сколько позабавившим меня переводом статуса достопримечательности – на английском он звучал не иначе как *civilized scenic spot*.

Итак, как я уже говорил, осмотр «цивилизованного живописного места» начался у меня с парка Бай, названного так в честь похороненного здесь Бай Цзюйи (772–846), одного из величайших поэтов времен династии Тан. Парк, на мой взгляд, весьма красив и вполне отвечает представлениям о классических произ-



Лес пагод в Шаолине

ведениях китайского ландшафтного искусства с их беседками, водопадами и выложенными камнем узкими тропинками, ведущими то вверх, то вниз. Во всяком случае, с задачей создания умиротворенно-медитативного настроения он вполне справляется: даже подстроенная посетителям храма Сяншань мелкая пакость совершенно не испортила настроения. Пакость заключалась в том, что после подъема в соответствии с указателями по лестнице на внушительную высоту туристы, шедшие со стороны парка, оказывались перед закрытыми воротами (о чем внизу никаких предупреждающих табличек не было), будучи вынужденными спуститься обратно и карабкаться наверх еще раз в другом месте. Хотя вот Сяншань как

раз из тех храмов, к которым карабкаться и не обязательно, – издали он, расположенный в лесу на склоне скалы, производит даже более сильное впечатление, чем вблизи.

Что касается самих гротов и изображений в них, то, пожалуй, процитирую один из официальных критериев включения Лунмэня в список Всемирного наследия с сайта ЮНЕСКО: «Скульптуры являются выдающимся воплощением творческого потенциала человечества». Несмотря на краткость и сухость формулировки, тут, как говорится, ни убавить, ни прибавить. С всяких мостков резные изображения в нишах именно такими и выглядят: лаконичными, простыми и сильными. Целого дня, потраченного на их осмотр, было ничуть не жаль.

А вот вторая ночь в лоанском хостеле оказалась куда менее приятной, чем первая. Во-первых, в комнате у меня появился сосед европейской внешности, который, вернувшись с поздневечерних посиделок за бесплатным компом, решил включить кондиционер в режиме обогрева. Однако оказалось, что кондей работал только на охлаждение и дул всю ночь прямо на меня, сосед же не смог его отключить, а обращаться за помощью к персоналу хостела считал ниже своего достоинства, решив, что раз поток воздуха не идет непосредственно на него, то он переживет, поплотнее закутавшись в одеяло, а я тем более. Во-вторых, я очень нервничал из-за того, что не смог накануне купить билет на скоростной поезд в Сиань: на главном вокзале эти билеты не продавались (в Китае вообще, как правило, невозможно купить билет на поезд, отходящий с другой станции, даже в пределах одного города; на профильных форумах, впрочем, утверждают, что исключением из этого правила является случай, когда станция, от которой начинается ваш маршрут, совпадает со станцией отправления поезда,

но на себе я это не тестировал), а вокзал Лунмэнь я попросту не смог накануне найти. Причиной этого стало опять же излишнее доверие к интернет-источникам: на картах гугла железнодорожная станция Лоян Лунмэнь была изображена не только в неправильном месте, но даже и не на той ветке, и похоже, что именно на эти карты ориентировались многочисленные комментаторы, с уверенностью утверждавшие, что остановка скоростных поездов находится в 500 метрах от пещер и легко достижима пешком! Гугл, конечно, известен ошибками и покруче: весь интернет обошла история о том, как никарагуанский военный Эден Пастора, используя в качестве предлога неверное изображение государственной границы, вторгся со своим отрядом на территорию Коста-Рики и расположился лагерем в заповеднике в районе озера Сан-Хуандель-Норте, – однако я категорически не понимаю людей, которые дают советы по навигации, не побывав на месте лично! На самом деле от гротов до вокзала Лунмэнь нужно ехать на автобусе 67-го маршрута, и расстояние там около пяти километров, но к тому моменту, как я с помощью встреченных местных жителей это выяснил, автобус ходить уже перестал.

В итоге, проснувшись со скверным настроением и простудой, я отправился на станцию Чжэнчжоуской железной дороги на связывающем оба лоянских вокзала автобусе № 33 (между ними ходит также автобус № 28, но маршрут у него куда извилистей). Опасения насчет дефицита билетов были совсем не беспочвенны: в сторону столицы провинции Хэнань на утренний поезд все было раскуплено под ноль; к счастью, желающих ехать в Сиань было меньше. В первый и единственный раз за всю поездку будучи вынужденным предъявить при приобретении билета паспорт, я без проблем

получил место второго класса до станции Сиань-Северный.

Процедура посадки в скоростные поезда в Китае имеет некоторые отличия от процедуры посадки в обычные. Как правило, на крупных вокзалах китайцы стараются не смешивать потоки входящих и выходящих, поэтому запуск из накопителей на платформы происходит после того, как поезд прибыл и его пассажиры по другому переходу покинули перрон. На высокоскоростных магистральных такая практика невозможна, ибо привела бы к недопустимо долгим стоянкам. Поэтому пассажиров запускают на платформу сразу (и билеты – голубые с магнитной полосой, в отличие от обычных кирпично-красных, компостирует не контролер, а турникет), а уже там работники железной дороги, знающие, где после остановки поезда будут находиться входные двери каждого из вагонов, выстраивают всю толпу в несколько соответствующих очередей.

Вскоре подъехал сигарообразный состав, народ загрузился в него, двери закрылись, и мы понеслись.

При взгляде на окружающие пейзажи мне сразу вспомнилось обсуждение на одном из форумов сооружения железнодорожного обхода Украины в районе Зориновки; там убедительно говорилось о трудности строительства на местности, изрезанной оврагами и буераками. Что я могу сказать: буераков, граждане, вы не видели. На лессовых почвах, по которым проходит Чжэнчжоуская дорога, вообще, фигурально выражаясь, ровного места нет, даже вертикальная поверхность холмов – и та испещрена гротами. В Китае проблему решили очень просто: практически целиком взгромодили магистраль на низкую эстакаду. Где овраг поглубже – там опоры подлиннее, где помельче – покороче. Причем китайцы, построив свыше семи тысяч километров высокоскоростных линий, продолжают в соответствии



Река Янцзы: ущелья и судно на подводных крыльях

со своими пятилетними планами развивать сеть без всяких пафосных речей относительно вхождения в семью развитых в железнодорожном отношении стран, каковые речи периодически раздаются в России по поводу запуска «Сапсанов» на участке между двумя столицами. Впрочем, что там «Сапсаны»: вот тут в новом графике на российских железных дорогах появился поезд Санкт-Петербург – Адлер с маршрутной скоростью 43,2 км/ч, гордо объявленный скорым в нарушение и без того постыдного норматива в 50 км/ч для данной категории поездов. В Китае же маршрутная скорость, к примеру, сравнимого по категории и проходимому расстоянию поезда Пекин – Куньмин составляет 74 км/ч. Комментарии тут излишни.

Забавно, впрочем, что несмотря на все скоростные достижения (а поезда Чжэнчжоуской дороги разгоняются до 350 км/ч), я практически не сэкономил время по сравнению с поездом обычным. Во-первых, что станция Лунмэнь, что Северный вокзал Сианя находятся примерно в часе езды от центра (хотя в Сиане после строительства метро это время должно сократиться), во-вторых, мне еще и выезжать пришлось с солидным запасом из-за предполагавшихся проблем с билетами. Добравшись в итоге до городской стены связывающим оба сианьских вокзала автобусом № 266, я отправился на поиски транспорта к месту захоронения статуй воинов императора Цинь Шихуанди – знаменитой Терракотовой армии.

Я знал, что туда ходит автобус № 306 (он же – туристическая линия № 5), однако он как раз ушел прямо перед носом, поэтому я рискнул воспользоваться зеленым автобусом с надписью «Terracotta warriors and horses» на борту. Вполне могу его рекомендовать: это обычный междугородний рейс, курсирующий в небольшой городок близ Сианя по шоссе мимо комплекса раскопок; в основном им пользуются местные китайцы для поездок по своим делам, а надпись на борту служит для привлечения дополнительных пассажиров, не являясь какой-либо «разводкой». Цена и скорость также вполне адекватны.

Как только я, купив входной билет и оставив рюкзак в бесплатной камере хранения, направился по дорожке к раскопам, мне решили напомнить о том, что я не где-нибудь, а в Китае. Не успев пройти и пары шагов, я услышал за спиной радостный детский вопль: «Wàiguó rén!» Обернувшись, я увидел ребенка ясельного возраста, показывавшего на меня пальцем в таком возбуждении, будто я был инопланетянином, на его глазах вышедшим из приземлившейся летающей тарелки.



Шанхай: Бунд

Про себя я отметил некоторый прогресс: даже столь юный гражданин КНР употребил рекомендованное партией уважительное наименование иностранца вместо привычного *lǎowài*, имеющего несколько снисходительный оттенок. Да и родители смутились и начали объяснять своему отпрыску, что показывать на людей пальцем нехорошо.

При обходе Терракотовой армии я решил последовать совету бывшего здесь ранее Ярослава Блантера, то есть пройти по маршруту «музейная экспозиция – раскоп 3 – раскоп 2 – раскоп 1». Ярослав, в свою очередь, почерпнул совет из путеводителя и признал его разумным; я, в общем-то, склонен согласиться: сначала таким образом получаешь общее представление о смысле и структуре за-

хоронения, а потом набираешься впечатлений «от меньшего к большему». Что меня, кстати, удивило, так это странное регламентирование фотосъемки: формального запрета на нее вроде как нет, но убедительно просят не пользоваться ни вспышками, ни штативами (по-моему, в закрытом помещении это практически взаимоисключающие ограничения). Всего на настоящий момент в раскопах найдено как минимум 8099 фигур, причем статуи выполнены с удивительной точностью: детали одежды и даже прически соответствуют канонам эпохи династии Цинь, а среди лиц воинов невозможно найти двух одинаковых. Существует, кстати, любопытная версия о том, что Терракотовая армия создана под влиянием скульптурного искусства Древней Гре-

ции: времена Цинь Шихуанди, железной рукой объединившего Китай, – это еще и времена расцвета государства юэчжей, которое в силу своего географического положения вполне могло служить мостом между Поднебесной и Греко-Бактрийским царством.

Дальнейшая судьба как армии, так и потомков первого китайского императора является наглядным уроком любителям строительства властных вертикалей. Цинь Шихуанди ввел единые системы денежного обращения, мер и весов, стандартизировал все, что только возможно (от систем иероглифики до размера осей колесниц), разделил страну на 36 военных округов во главе с назначаемыми им лично наместниками, разрушил оборонительные стены между покоренными им странами и способствовал созданию единой стены (Великой китайской), которая должна была противодействовать как набегам варваров, так и контактам самих китайцев с чужими культурами. Все книги покоренных царств, за исключением книг о военном деле, медицине, сельском хозяйстве и гаданиях, были сожжены, а около 460 конфуцианских ученых, создававших, по мнению императора, угрозу брожения умов, были заживо закопаны в землю. Согласно планам Цинь Шихуанди, после такой «зачистки» его династия должна была править Китаем в течение десяти тысяч поколений.

Увы, правление это на самом деле не продлилось и пяти лет после смерти первого императора единого Китая. Его сын Эр Шихуанди, пришедший к власти в результате дворцовых интриг, неумелым правлением ускорил взрыв накопившегося в стране недовольства. Династию Цинь смело крестьянское восстание под руководством Лю Бана, Эр Шихуанди был убит своими же придворными, грандиозное захоронение Цинь Шихуанди разграблено, а последний циньский император

Цзыин и весь его род были казнены генералом Сян Юем – возможно, при помощи оружия, принадлежавшего терракотовому войску...

Обратно в Сиань я решил вернуться тем же способом, каким и приезжал: вышел на шоссе и почти сразу же отловил знакомый зеленый автобус, который доставил меня к городской стене. В районе железнодорожного вокзала я как-то сразу не нашел входа на нее, поэтому отправился на автобусе к южным воротам. Стена – сооружение весьма примечательное хотя бы тем, что сохранилась полностью со времен постройки в эпоху династии Мин в 1370 году. Ее длина по периметру составляет 13,7 километра, на ней насчитывается 98 бастонов с помещениями для часовых. Ширина стены в верхней части от 12 до 14 метров, то есть вполне могло бы уместиться двухполосное шоссе. Что любопытно, город внутри стены ничем не отличается от города снаружи – никакого исторического центра, те же многоэтажные новостройки – так что фортификации существуют как бы сами по себе, вне естественной среды, предоставляя возможность увидеть Сиань таким, какой он есть, с двенадцатиметровой высоты.

По стене можно передвигаться на взятом напрокат велосипеде и даже на регулярно курсирующем электромобильчике наподобие тех, что перевозят инвентарь на полях для гольфа; в тот день, впрочем, моросил холодный мерзкий дождь, не располагавший даже к пешим прогулкам. Я прошел по стене чуть меньше километра до одного из выходов, спустился по лестнице вниз и поехал на автобусе обратно на вокзал: купить билеты для движения дальше и поужинать в местном едальном заведении.

Ужин выглядел забавно: из табличек в местном фудкорте мне предстояло выбрать ту, где я более-менее понимал бы,

какие блюда скрываются за написанными на них иероглифами, и где меня устраивали бы цены. В конце концов подходящее место было найдено, и я попросил курицу с рисом. В ответ мне стали что-то объяснять, а когда увидели, что я не очень врубаюсь, о чем речь, просто принесли из подсобки яйцо и помидор, демонстрируя таким образом, что они тоже входят в заказанное мной блюдо. Я кивком головы показал, что против яйца с помидором ничего не имею, и через некоторое время мне принесли большую тарелку местного обеда. Запивать все это великолепие я отправился к соседней стойке, где подавали горячие напитки на основе фруктовых сиропов. Там было попроще: меню дублировалось по-английски и достаточно было показать нужный пункт. Я выбрал личи и в хорошем расположении духа отправился в билетную кассу.

С билетами все было несколько менее радужно: лежачих мест в нужном мне направлении не было никаких. Сидячие, правда, были с местами, то есть, с одной стороны, мое положение было чем-то лучше, чем во время предыдущего ночного вояжа из Пекина в Чжэнчжоу, но с другой стороны – чем-то оно было и хуже, ибо надо мне было в Чэнду, а туда ехать из Сианя не восемь часов, а почти семнадцать. Единственной радостью была значительная экономия средств – надо ж было найти в ситуации хоть какой-то позитив.

Впрочем, достанься мне билет в плацкарт или купе, я бы, видимо, всю дорогу банально проспал, а так... Среди ночи меня вывели из полудремы возбужденные крики соседей по вагону: «Хуè!» Стоило выглянуть в окно, как значение этого китайского слова стало очевидным: все вокруг было покрыто снегом. Замечу, что в более северном Пекине было уже около +15 градусов, а здесь, в горах Циньлин, находящихся примерно на средиземно-

морских широтах, лежали здоровые сугробы. А когда мы уехали в конце концов от зимы подальше, начались красоты другого рода: незадолго до станции Гуаньюань железная дорога вошла даже не в долину, а в настоящий каньон реки Цзялин, как будто втиснутая на карниз над водой! Вскоре, впрочем, местность стала более ровной и сон вновь взял свое, что было даже и к лучшему. Однако по прибытии на вокзал Чэнду я решил более на судьбу не полагаться и купить билеты в плацкартный вагон до следующего места назначения сразу же. Сделать это удалось без проблем, ибо до планируемого выезда было еще двое суток. После этого я устроил себе праздник живота (даром, что ли, я приехал в столицу провинции Сычуань?), пообедав в ближайшей пельменной и набрав экзотических фруктов на привокзальном рынке.

В Чэнду я решил раскошиться на отдельную комнатку в «Sim's Cozy Guesthouse» – месте, вообще говоря, достаточно культовом. Создан хостел был в 2004 году супружеской парой – сингапурцем Симом и японкой Маки, познакомившимися во время путешествия по Тибету. Бизнес они решили построить на собственном опыте, постаравшись сделать так, чтобы в их гостевом доме было все то, что действительно необходимо самостоятельным путешественникам; о том, что у них это получилось, свидетельствует как мой личный опыт, так и популярность этого места. В 2010 супруги, правда, передали «Sim's Cozy Guesthouse» в другие руки, желая больше сосредоточиться на путешествиях, и предложили в прощальном письме постояльцам самим угадать, в каком месте планеты через какое-то время появится их новый хостел. В сети уже появилось ворчание по поводу того, дескать, новые хозяева почивают на лаврах предыдущих, однако мне показалось, что это жалобы завсегдатаев в стиле «раньше

трава была зеленее». По крайней мере атмосфера там фантастическая, и совершенно не зря именно в этой номинации «Sim's Cozy Guesthouse» получил уже не одну награду от разного рода путеводителей и туристических сайтов.

Следующий день стал для меня поучительным напоминанием о том, что надо не только внимательно читать заметки путешественников, прошедших какой-то маршрут до тебя, но и не выдумывать себе того, чего в них нет. Решил я выбраться на Цзянскую узкоколейку, только почему-то, просмотрев отчет Александра Малянова и увидев, что описание дороги туда начинается со слов «Добраться из Чэнду до узкоколейки надо так: взять билеты на автобус до городка Цяньвэй, доехать до Цяньвэя, в нем пересестись на районный автобус в Шиси», решил, что раз расписание автобусов Чэнду – Цяньвэй не приведено, то ходят они, наверное, часто, а раз ходят часто, то ехать, конечно, недалеко. Из текста это вообще-то совершенно никак не следовало, однако я зачем-то настроился на легкую однодневную прогулку и лениво пошел к открытию «Bank of China» совершать очередной ритуал обмена бумажки с портретом Бенджамина Франклина на несколько бумажек с портретом Мао Цзэдуна.

Ритуал занял примерно минут тридцать, после чего я сел на автобус № 28 и отправился на автовокзал Шиян. Я, конечно, знал, что столица Сычуани Чэнду – город большой, движение там занудное, а автовокзалы вынесены на окраину, но того, что придется ехать аж полтора часа, я не ожидал никак. В итоге на Шияне я был только в одиннадцать; автобус на Цяньвэй, правда, пошел практически сразу, но когда я узнал цену билета, мне стало нехорошо. Не потому, что сумма в 66 юаней мне показалась чрезмерной, а потому, что я помнил, что за двухчасо-

вой отрезок пути платил ранее не больше тридцатки. Опасения подтвердились, когда мы выехали на автобан и я увидел, что до города Лэшань отсюда 85 километров, а отчет Александра Малянова обещал, что после этого самого Лэшаня автобус свернет на проходящее через все деревни двухполосное шоссе вдоль реки Минцзян, через которую «каждые несколько километров перекинута мосты», – то есть ехать по этому шоссе еще немало.

Правда, оказалось, что в Лэшане куда сворачивать с автобана мы не стали и домчались по нему прямо до Цяньвэя (то ли там существуют разные маршруты автобусов, то ли автобан достроили недавно, уж не знаю). Пункт отправления проходящих через Шиси автобусов на Саньцзин в глубине отстойно-разворотной площадки автовокзала я нашел по описанию легко и быстро и устроился в одно из готовых к отправлению транспортных средств. Водитель, увидев европейца, немедленно спросил:

– Xiǎo huǒchē?

Увидев некоторую задумчивость на моем лице, он решил не дожидаться, когда я догадаюсь о значении сказанных им слов, прибегнув к иному средству общения. В одном путеводителе я читал, что китайцы, дескать, считают всех иностранцев поголовно чуть ли не детьми малыми, которые неспособны освоить их язык ни устно, ни письменно; так вот, либо путеводитель врет, либо этот водитель был исключением, но он просто взял бумажку и написал мне иероглифами 小火车 – «узкоколейка», или, дословно, «маленький поезд». Что еще раз подтвердило репутацию китайцев как нации сообразительной: в самом деле, ведь общаются же европейцы с ними путем написания иероглифов, значит, должны и сами помнить, как эти иероглифы, обозначающие нужное им место, выглядят, а поскольку узкоколейка – главная до-

стопримечательность на этом маршруте, то почти наверняка это самое нужное место – это она и есть! В общем, логические построения водителя относительно моей поездки были куда более точны, чем мои относительно времени в пути от Чэнду до Цяньвэя. Подошедшей кондукторше мне уже не пришлось объяснять, куда мне надо; я получил свой билет за 4,50, и мы поехали.

В Шиси мы оказались в итоге в 14.15; поднявшись к станции узкоколейки, я обнаружил, что поезд ушел четверть часа назад, а туристического состава, на который я тайне рассчитывал, сегодня не будет, то ли потому, что день недели не тот, то ли потому, что вообще не сезон. Следующий поезд ожидался в 17.30, но с него я опасался не успеть обратно в Чэнду.

В итоге пришлось применить метод исследователя узкоколеек Сергея Болашенко, заключающийся в том, что если по дороге не удастся проехать, надо пройти по ней пешком. В данном случае, правда, пройти путь целиком времени не было, поэтому я решил добраться до ближайшей станции Юэцзинь и отловить там обратный поезд. Поначалу идти было весело, тем более что вдоль рельсов шла «народная тропа»; приходилось только постоянно уворачиваться от ведомых электровозами составов для перевозки угля, сновавших туда-обратно как раз на первом перегоне: Юэцзинь – городок шахтерский, там находится большой углепогрузочный терминал, и движение настолько интенсивное, что на участке оттуда до Шиси даже контактную сеть повесили. Через некоторое время, однако, тропа ушла куда-то в огороды, а передо мной нарисовался портал туннеля с будкой охраны при нем. Обойти туннель не было никакой возможности, возвращаться назад не хотелось, а реакцию китайской охраны на попытку пройти напролом я предсказать не брался. Не знаю, сколько б я еще простоял так

в размышлениях, если б тут из туннеля не стали один за другим показываться крестьяне с корзинами заготовленного бамбука. Я решил, что раз люди ходят, то чем я хуже, сделал рожу кирпичом и вошел в портал.

Охрана на входе мной совершенно не заинтересовалась, зато заинтересовалась на выходе. Дело в том, что внутри мне пришла в голову мысль извлечь хоть какую-то пользу из того, что я здесь не на поезде проезжаю, а пешком прогуливаюсь, и сделать фотографию. Пока я, не торопясь, оглядывался в поисках места, откуда можно было бы снимать, не подвергаясь излишнему риску быть обнаруженным, меня обогнала какая-то местная дама, которой неторопливость лаовая показала подозрительной. В итоге один из охранников даже вылез из своей будки и заглянул в портал, но, увидев меня как раз выходящим и убедившись, что со мной все в порядке и я не пришел в туннель навеки поселиться, только помахал рукой, сказал «Hello» и удалился обратно. У меня сложилось впечатление, что основная функция охраны там заключается в том, чтобы предупреждать о проходящих составах с углем местных жителей, дабы они не оказались в туннеле во время прохождения поезда.

Вскоре я добрался до Юэцзиня, который оказался весьма приятным местом – настолько, насколько может вообще быть приятным небольшой китайский шахтерский городок. Название его, кстати, переводится с на русский как «скачок» – в честь знаменитого Большого скачка. Понаблюдав некоторое время за маневрами на станции, я в конце концов дождался обратного поезда, ведомого паровозом, и забрался в первый вагон. Билет стоил пять юаней, проводница в пути предлагала также приобрести англоязычный альбом и открытки, но я от покупки вежливо

отказался. Вскоре мы прибыли в Шиси, я сел в автобус из Саньцзина и через полчаса был в Цяньвэе.

Тут меня ждал малоприятный сюрприз. Я справедливо полагал, что с поезда в 17.30 в Чэнду ничем не успеть, но оказалось, что туда невозможно успеть и с поезда в 14.00, – последний автобус Цяньвэй – Чэнду уходит в 16.50! Более того, транспорт вообще куда бы то ни было прекращает ходить в шесть вечера, после чего автостанция просто закрывается. Вообще, несмотря на то что из столицы Сычуани до Шиси добираться часа три, совершить оттуда однодневную поездку практически нереально: поездов осталось всего четыре (в 6.00, 9.30, 14.00 и 17.30), но к первым двум нечем доехать, а с последних двух нечем вернуться.

Я решил, что надо ехать хотя бы в Лэшань, благо такая возможность была. Уже закрывавшая свою будку кассирша, услышав пункт назначения, повела меня к въезду на автостанцию, где стояли легковушки, представлявшие собой какую-то странную помесь маршрутки и лимузина, – то есть кузов их был похож на хетчбэк, но вмещалось там без напряга семь человек. Легковушки были вполне официальным транспортом, в них даже выдавались билеты, при этом в Лэшане (куда они шли по тому самому двухполосному шоссе вдоль реки Минцзян) они еще и занимались развозом по городу. Водитель честно пытался выяснить, куда меня везти, но в конце концов плюнул на это безнадежное занятие и отвез на автостанцию.

Было где-то семь вечера, автостанция Лэшаня была закрыта и пустынна. Водитель пошел побеседовать насчет моей судьбы с охранниками, те сказали, что могут организовать такси до Чэнду за 200 юаней. Пришлось соглашаться, после чего один из них посадил меня в свою машину и отвез на площадь, откуда в Чэнду курсирова-

ли аналогичные «маршрутколимузины». Официальную их цену (50 юаней с пассажира) от меня даже особо и не скрывали. Не знаю уж, в какой пропорции делился охранник с маршруточником, для меня было существенно только то, что переплатил я аж вчетверо. Впрочем, чтобы сэкономить, надо ведь было знать не только место отправления транспорта из Лэшаня в столицу провинции, но и то, что подобный сервис вообще существует. Так что я успокоил себя тем, что, во-первых, невольно добыл полезную информацию для будущих путешественников, а во-вторых, тем, что 150 юаней – не такая уж большая плата за собственную неподготовленность, бывают случаи и похуже. В итоге я даже успел в гестхаус до закрытия бара и не остался без ужина.

Следующее утро прошло у меня под лозунгом «Здоровый сон – основа всех основ», впрочем, и спешить мне было некуда. В планах на этот день у меня стояло посещение центра по изучению больших панд, находящегося в пригороде Чэнду. Вообще-то туда от места моего проживания теоретически ходил прямой автобус специальной туристической линии 902, однако за полчаса стояния на остановке я его так ни разу и не увидел ни в одну, ни в другую сторону. Поэтому я решил воспользоваться вариантом с пересадкой: доехать 53-м маршрутом до автостанции Чжаоцзюэсы, а там отловить 198-й или 532-й – в зависимости от того, что придет первым. Правда, когда я увидел, какой подвижной состав используется на линии 532, я серьезно задумался над тем, чтоб все-таки дождаться именно его, однако автобусы этого маршрута никуда в ближайшее время ехать не собирались. А жаль, ибо ходили там машины с деревянным кузовом, – я уж думал, такая экзотика в наше время может встретиться только на внутренней территории каких-нибудь крупных выставок под открытым

небом, но никак не в регулярном движении в четырнадцатимиллионном городе. Пришлось добираться на 198-м, который был обычной китайской поделкой класса украинского «Богдана» со странной дамой за рулем, которая, посмотрев, как я поочередно опускаю в кассу-копилку у первой двери две банкноты по 1 юаню (стандартная цена в Чэнду), дождалась, когда они обе исчезнут в недрах железного ящика, и с радостной улыбкой сообщила, что вообще-то на ее линии проезд стоит вдвое меньше, – неясно, что мешало предупредить об этом в процессе.

Впрочем, вернемся к нашим пандам. Упомянувшийся уже Wikitravel позиционирует сычуаньский исследовательский центр как место, где «больших панд можно увидеть с намного более близкого расстояния, чем в большинстве западных зоопарков». Пожалуй, это и есть главная «фишка» места: какой-то особой атмосферы бамбукового леса, населенного милыми черно-белыми зверушками, тут нет, но возможностей посмотреть на них вблизи более чем достаточно. Помимо больших панд в центре есть еще и панды малые (хотя объединяет оба вида, относящихся к разным семействам, разве что название и тот факт, что они, будучи хищниками, питаются тем не менее в основном растительностью, а конкретно – побегами бамбука), а также совсем уж не родственные им свободно разгуливающие по дорожкам павлины и плавающие в пруду черные лебеди.

Справедливости ради замечу, что большинство путеводителей рекомендует все-таки не следовать моему примеру, а приезжать сюда пораньше, часов в 8–9, чтобы посмотреть на кормежку панд. Самые ярые фанаты могут и сами их покормить, за 600 юаней в будние дни и 700 в выходные записавшись на однодневную программу практики в центре – в нагрузку прилагаются трехчасовые ра-

боты по чистке клеток и купанию панд, а в качестве бонуса – кинофильм о жизни животных, обед и соответствующий сертификат. Впрочем, если вы не успели к утренней раздаче, не отчаивайтесь: как большая, так и малая панды на поедание бамбука тратят 12–13 часов в сутки, так что, скорее всего, вы без проблем застанете их в состоянии «Какой такой павлин-мавлин – не видишь, мы кушаем?»

Кстати, раз уж вспомнился культовый мультик, нелишне будет сказать, что голос большой панды способен удивить не менее, чем реакция павлина на просьбу «Спой, птичка». По-китайски панда называется *xiongmāo* (что-то вроде «медведя-кошки»), и издаваемые животным звуки действительно очень напоминают громкое мяуканье. Для представителя семейства медвежьих, к которым (после долгих дебатов и генетической экспертизы) большую панду все-таки отнесли, это и впрямь выглядит довольно необычно.

Словом, зверь, конечно, весьма симпатичный, недаром его выбрали своим символом все кому не лень, включая таксистов Чэнду: на капоте их зеленых машин тоже красуется черно-белый мишка. Правда, этот ход все равно не склонил меня к тому, чтоб воспользоваться их услугами, тем более что в столице Сычуани помимо достойно работающих автобусов было еще и необкатанное мной свежее открытое метро: одна линия, проложенная вдоль основной магистрали города – Народной улицы (вообще практически в любом городе Китая главная улица или площадь носит именно название Жэньминь, примерно как в СССР было с улицами и площадями Ленина).

Метро, что называется, с иголочки: стеклянные двери, отделяющие платформы от путей, кондиционеры в вагонах, новейшие системы безопасности и пожаротушения, хайтек-дизайн, билетные автоматы с англоязычным интерфейсом.

Пока вся система состоит из одной линии длиной 18,5 километра, но ее расширение планируется с китайским размахом: уже в ближайшем будущем количество линий планируется увеличить с одной до пяти, а количество станций – с 16 до 103; в перспективе же линий должно стать семь.

Однако уже сейчас метрополитен соединяет между собой два вокзала – Южный и Северный; последний является главными железнодорожными воротами города, на него я прибыл из Сианя, с него же мне предстояло отправиться ночным поездом в Ваньчжоу.

Ваньчжоу – образование довольно любопытное. Официально оно входит в город центрального подчинения Чунцин. Этот «город» и сам по себе достаточно своеобразен (будучи размером с Австрию, он включает в себя аж 40 административных единиц второго уровня, при этом на собственноручно урбанизированную зону Чунцина приходится менее двух процентов площади, а численность его сельского населения превышает городское), так еще и Ваньчжоу, будучи де-факто отдельным городским поселением, на бумаге является одним из районов Чунцина, хотя и отдалено от центра оно на 228 километров; более того, в состав этого «городского района», в свою очередь, входят 33 города! В общем, не спрашивайте меня, где я побывал, я и сам этого до конца не понял.

В принципе, многого от этого места мне было не надо: я всего лишь собирался пересечь там с поезда на «Метеор», идущий вниз по Янцзы. В теории все было прекрасно: у меня было полтора часа времени и распечатанная подробная карта; по всем расчетам мне должно было хватить примерно 45 минут, чтоб дойти до порта пешком. Расчеты вполне оправдались, однако когда я добрался до места, выяснилось, что обозначенная на карте пристань – грузовая и на судно на подводных крыльях там сесть, понятное дело,

невозможно. На мое счастье, я знал, что нужно искать 18-й причал, и у меня была бумажка с соответствующими иероглифами, которую я и продемонстрировал охраннику. Тот сначала неопределенно махнул рукой в направлении вниз по течению Янцзы, но когда я показал ему на часы – мол, успею ли, отправление-то в десять, – вышел из своей будки, поймал для меня какое-то такси, объяснил, куда я хочу попасть, и даже попросил таксистку включить счетчик! Отзывчивость охранника мне очень помогла, ибо до 18-го причала был не ближний свет (что видно хотя бы из солидной по китайским меркам цены в 20 юаней за таксомотор) и пешком я бы туда не успел никак.

Последующие изыскания в интернете показали, что к причалу вроде бы подходят автобусы 1, 21А и 21В; если же добираться туда от железнодорожной станции, то легче всего, как представляется, сесть в один из двух часто ходящих автобусов – с номером 15 и несколько экзотическим номером 16-1 – и добраться до остановки «Горстройпроект» (城建开发公司); если верить гуглокартам, она расположена ближе всего к причалу и несколько выше него. Правда, предупреждаю, что, во-первых, Ваньчжоу – место холмистое, и фраза «несколько выше» вполне может означать, что спустаться придется по лестнице размером с Потемкинскую в Одессе, а во-вторых, на местности я эту рекомендацию не проверял, так что если у вас нет времени на эксперименты, берите такси прямо от вокзала.

Я же, получив очередное напоминание о том, что перед поездкой в Китай необходимо выверять маршрут до миллиметра, благополучно купил билет на «водолет» до Ичана и устроился в переднем салоне. Там было довольно свободно, жаль только, что передний обзор был в значительной степени закрыт телевизором. Впрочем, я не в претензии – рейс все-таки

не экскурсионный, а обычный пассажирский, а китайским трудящимся телевизор, позволяющий скоротать время в дороге, гораздо важнее красот, которые они уже не один раз видели.

Где-то часа через полтора после отправления в салон вошла стюардесса с листком бумаги на планшете принимать заказы на еду. Горячий обед стоил 20 юаней и представлял собой порцию овощей в соусе с кусочками мяса и креветок и подаваемый в отдельном лотке рис. Поскольку идти до конечной свыше четырех часов, пренебрегать возможностью подкрепиться не рекомендую; на сытый желудок наслаждаться видами вокруг гораздо приятнее, тем более посмотреть есть на что: Янцзы на этом участке проходит через знаменитые «Три ущелья» (Цюйтан, У и Силин), и не случайно эти места так популярны у организаторов и пассажиров речных круизов.

Должен предупредить, что до самого Ичана, несмотря на надпись на билете, «Метеор» не доходит. Перевозка на этом маршруте интермодальная: судно, чтобы не тратить время на шлюзование на плотине ГЭС «Три ущелья», заканчивает свой путь на пристани Саньдуопин, где пассажиров пересаживают в автобусы. Интересно, что, поскольку речной вокзал в Саньдуопине расположен на довольно крутом склоне над местом швартовки, для пассажиров с багажом, не желающих подниматься по лестнице, предусмотрены специальные портовые фуникулеры по цене два юаня (впрочем, в речных портах на Янцзы, по крайней мере в этом регионе, это вообще обычная практика). Так вот, если есть желание посмотреть на гидроэлектростанцию, в Саньдуопине надо, сойдя с «водолета», идти на смотровую площадку и потом добираться до Ичана каким-нибудь местным транспортом: с дороги, по которой идет автобус, плотину не видно совсем.

Впрочем, если вас интересуют бьющие рекорды достижения китайского инженерного искусства, то добро пожаловать на хайвей из Саньдуопина в Ичан. Четырехполосная магистраль длиной 29 километров, непонятно каким образом втиснутая на скальный карниз ущелья Силин, на 40 процентов состоит из мостов и тоннелей; мостов здесь насчитывается 34, а тоннелей – 5, причем самый протяженный из этих пяти с поэтическим названием «Ложбина деревянной рыбы» имеет длину 3610 метров; при его проезде возникает ощущение, что автобус по ошибке попал на недостроенную ветку метрополитена.

Дорога до Ичана занимает минут пятьдесят, из которых существенная часть приходится на движение по собственно городу. Автобус приходит на главный автовокзал – довольно внушительное сооружение, где даже проход от платформ к пассажирскому терминалу производится через подземную галерею. Железнодорожный вокзал располагается от него недалеко, хотя путь к нему неочевиден. Идти следует так: выйдя с вокзала автобусного (который остается у вас за спиной), перейти улицу и повернуть налево, вскоре по правую руку у вас окажется портал автомобильного тоннеля – прямо над ним и будет лестница, ведущая к поездам: в силу особенностей рельефа главная станция Ичана расположена на середине склона горы, и с нее открывается замечательный вид на город. Учтите, однако, что станция эта – тупик для пассажирского движения; после постройки в январе линии Ваньчжоу – Ичан транзитный Восточный вокзал по объемам движения стал явно перевешивать: весь ранее не существовавший трафик по сложнейшей магистрали вдоль Янцзы (из 377 километров 288 приходится на мосты и тоннели!) пошел через него. В итоге с Ичана Восточного отправляется сейчас 13 пар

регулярных поездов в сутки, тогда как с вокзала, расположенного в центре города, – только четыре (два в Ухань и по одному в Шанхай и Уси). Попадавшие мне путеводители по Китаю рекомендуют добираться на Восточный вокзал на такси, мотивируя это тем, что остановки общественного транспорта находятся от него довольно далеко. Если верить интернет-картам, то на этот вокзал, расположенный примерно у пересечения линии Ваньчжоу – Ичан с платной автодорогой S48, можно доехать на автобусе 5-го маршрута от Первомайской площади (五一广场), а от автовокзала к ней идут автобусы 9, 101, 102 и 103 – как оно на самом деле, мне проверить не довелось, ибо меня как раз вполне устраивал отходивший с главной станции ночной поезд Ичан – Уси, тем более что плацкарт на него был в наличии.

Вообще маршрут этого поезда совершенно замечателен. Одна из его конечных – находящийся в стороне от главного хода тупиковый вокзал в городе, являющемся портом на одной из крупнейших рек и важным экономическим центром, но не имеющем статуса столицы провинции. Другая – относительно небольшой, но популярный у туристов городок, отстоящий на 126 километров от крупнейшего по населению мегаполиса страны. Если подбирать аналогию в России, то попробуйте представить себе поезд Тольятти – Голутвин, будет очень похоже (ну разве что при этом нужно, чтоб на участке от Голутвина до Казанского вокзала Москвы с шести утра до десяти вечера примерно каждые 15 минут курсировали «Сапсаны» по цене 200–300 рублей).

В Уси туристы приезжают много зачем; я, правда, попал сюда исключительно потому, что использование местного вокзала в качестве пересадочного узла позволяло с максимальным удобством добраться из Ичана в Шанхай: иные варианты,

предполагавшие необходимость тащиться на расположенный у черта на рогах Ичан-Восточный, а потом еще и пересаживаться среди ночи в Ухане, у меня энтузиазма не вызывали. Однако, поскольку времени было достаточно, я решил-таки поехать в Линшань посмотреть на местный буддийский комплекс. Найдя на привокзальной площади палатку с туристической информацией (вообще-то редкость в китайских городах), я разлился там буклетом, в красках живописавшим прелести этой достопримечательности, правда, цена за вход вынудила меня задуматься, а когда я увидел, что к 180 юаням за билет надо присовокупить еще 50 за поездку на туристическом автобусе туда-обратно, меня начала серьезно душить жаба. На всякий случай я все-таки решил зайти в вокзальное интернет-кафе и посмотреть, где эти автобусы ловить, однако там, отсканировав мой паспорт, сразу же захотели 20 юаней, причем объяснить, за что столько, так и не смогли. Учитывая, что даже в Пекине сидение в сети оценивалось в 5 юаней в час, я решил деньгами не рисковать, поблагодарил и вышел из заведения прямо на автобусную остановку, где обнаружился рейсовый автобус № 88, на маршрутном указателе которого было ясным китайским языком написано, что идет он как раз к гигантской статуе Будды в Линшане. Билет стоил два юаня в один конец; экономия 46 юаней на транспорте вынудила жабу поднять лапки, и я отправился-таки в полторачасовое путешествие к комплексу.

Линшань, как я уже говорил, – по большому счету, новодел. Возник он, правда, не на пустом месте, а вокруг древнего храма Сяньфу, построенного неподалеку от третьего по величине пресноводного озера Китая Тайху еще во времена династии Тан. Как и положено древним буддийским храмам, Сяньфу достаточно скромно сам по себе и не впечатляет внешним

блеском; вот этого-то блеска и призван добавить окружающий комплекс.

Его доминантой является 88-метровая статуя Будды Шакьямуни, воздвигнутая в 1994–97 годах, – на настоящий момент самая высокая бронзовая скульптура с изображением стоящего Будды. Ведут к ней 216 ступеней, подъем по которым, согласно преданию, помогает избавиться от 108 страданий – по две ступеньки на каждое (впрочем, люди с ограниченными физическими возможностями и просто те, кому лень взбираться наверх пешком, могут воспользоваться за отдельную плату курсирующими по специальным дорожкам электрокарами). Внутри круглого основания, на котором покоится гигантская статуя, располагается музей, а в нем имеется лифт с двумя кнопками (первый этаж и почему-то сразу пятый), доставляющий туристов наверх непосредственно к стопам Будды.

Я решил не торопиться и воспользоваться лестницей; совершив обход вокруг бронзового основателя одной из мировых религий и осмотрев музейную экспозицию, я отправился на смотровую площадку, с которой весь комплекс был виден как на ладони, и понял, что оказался в нужное время в нужном месте. Еще на входе я обратил внимание на некое расписание, висевшее над кассами, но поскольку иероглифы, составлявшие объяснение к нему, были мне неизвестны, я не придавал ему большого значения. Однако когда снизу неожиданно раздалась музыка, я, глянув на часы, понял, что сейчас начнется что-то интересное.

Согласно буддийской традиции, будущий принц Сиддхартха Гаутама сразу же после своего рождения встал на ноги и сделал по семь шагов на восток, юг, запад и север, и там, где он ступал, вырастал цветок лотоса. После этого младенец указал одной рукой на землю, а другой на небо и сказал: «Я один на небе, один на земле». В тот же

миг в саду вдруг появились два квадратных пруда, а с неба спустились девять драконов, чтобы искупать новорожденного. Так вот, в Линшане имеется фонтан, с определенной периодичностью демонстрирующий водно-музыкальное шоу, в основу которого положена эта история. Фонтан представляет собой колонну с верхушкой в виде цветка лотоса, которая, вращаясь, раскрывается, подставляя находящегося в ней позолоченного младенца Будду струям, бьющим из пастей девяти драконов. Я думаю, что и хорошо, что я не обратил на расписание должного внимания: сверху водное представление смотрелось более чем эффектно, и мне кажется, это было лучше, чем стоять вблизи бьющей на высоту тридцать метров воды, видя только часть картинки и рискуя против своего желания принять душ вместе с маленьким принцем.

Внизу меня ждали еще два дворца, построенные совсем недавно, в 2008 году. Первый из них, дворец Брахмы, богато декорированный внутри деревом, янтарем и глазурированным стеклом, содержит в себе музей буддийского искусства и используется для проведения художественных выставок, экспозиций, представлений на религиозные темы, а также собраний представителей различных течений буддизма. Второй – это построенный в красочном тибетском стиле дворец Пяти мудр, со всех сторон окруженный прудом. Посвящен дворец пяти ритуальным жестам Будды: это абхая-мудра (рассеяние страха), варада-мудра (милосердие), витарка-мудра (увещевание), бхумиспарша-мудра (касание земли) и дхьяна-мудра (сосредоточенность).

Но, пожалуй, самым сильным впечатлением от места стала статуя под названием «100 маленьких мальчиков, играющих с Майтреей». Майтрея (согласно буддийским канонам – грядущий учитель человечества, приход которого принесет

прекращение смерти, войн, голода, болезней и эру терпимости и любви) изображен здесь полным улыбающимся во весь рот человечком, на теле которого прыгает, бегают и кувыркается сотня мальчишек. Согласитесь, очень непривычно видеть такой образ Мессии человеку, выросшему в цивилизации, основанной на авраамических религиях с их принципом «Сердце мудрых – в доме плача».

Уехать из Линшаня, кстати, оказалось не так-то просто. Комплекс я покидал уже после его официального закрытия и, подойдя ко входу, уперся в запертые ворота. Рядом, правда, была стрелка с надписью «Выход», однако, пройдя по ней, я уткнулся в калитку, тоже запертую, и стрелку, указывающую в противоположную сторону. Остальной народ шел в туристические автобусы, у которых где-то там вдалеке был выезд; местная тетушка-распорядительница пыталась было тоже запихнуть меня туда, когда же я с помощью жестов объяснил ей, что приехал не на туристическом автобусе, а на самом обычном городском, просто предложила мне перелезть через забор! Ну, в итоге, впрочем, на рейсовый 88-й я впритык, но успел.

Дальше были ужин в привокзальном кафе, 45-минутная поездка на скоростном поезде до Шанхая и заселение в местный хостел «Феникс». Последний оставил очень странное впечатление, причем создаваться оно начало уже на этапе попадания туда. На сайте хостела был очень детально и грамотно расписан путь от ближайшего метро до улицы, на которой он находится, а дальше было сказано: «Идите вдоль дороги, и вы нас найдете». Так вот, мало того, что от указанного места идти целых два квартала, так еще и нумерация домов четной и нечетной сторон сильно сдвинута друг относительно друга, что серьезно дезориентирует путешественника, поскольку в инструк-

циях сайта этот момент никак не отражен. Впрочем, это были еще цветочки, ягодки пошли сразу после заселения, когда выяснилось, что в моей комнате засорен слив унитаза. После сообщения об этом факте на стойке регистрации я прождал 40 минут, прежде чем появился молодой человек из персонала хостела – только для того, чтобы сообщить, что сегодня выходной и сделать он ничего по этому поводу не может. Еще полчаса ушло на то, чтобы выпросить у него вантуз с ершиком, дабы попытаться реанимировать сантехнику самостоятельно. Когда же окончательно выяснилось, что засор куда серьезнее, чем ожидалось, молодой человек с улыбкой предложил «решение» проблемы – закрыть плотно крышку унитаза и в случае надобности ездить на лифте в общий сортир с четвертого этажа на первый – и пожелал всем спокойной ночи. После этого одна из моих соседок по комнате устроила натуральный скандал, предложив администрации выбор: либо ее немедленно переселяют в другую комнату, либо она забирает деньги обратно и идет искать другое пристанище. Соседку тут же переселили, а на мой вопрос, не могу ли и я воспользоваться данной опцией, молодой человек, продолжая невозмутимо улыбаться, заявил, что больше свободных мест в хостеле нет, и удалился вместе с ершиком и вантузом.

Я ругаться не стал исключительно по той причине, что не очень был готов реализовать угрозу забрать свои кровные и уйти отсюда куда глаза глядят, ибо время было неурочное. Что любопытно, несмотря на такое «веселое» начало пребывания, от «Феникса» не осталось впечатления какого-то сплошного негатива. В принципе, хостел расположен в неплохом месте, там достаточно толково поставлено информационное обеспечение, имеется своя «фишка» в виде бара на крыше, да и персонал охотно помогает в случае возник-

новения проблем, для которых отработан алгоритм решения. Вся беда заключается в том, что в «Фениксе» никто совершенно не готов к нестандартным ситуациям, однако если вам повезет на них не нарваться, ощущения могут остаться самые позитивные. В общем, не буду давать никаких рекомендаций, скажу только, что проживание здесь – это своего рода лотерея.

Впрочем, перейдем к впечатлениям от собственно Шанхая. Надо сказать, что посетить этот город при выработке маршрута поездки я решил в последний момент, поэтому пребывание в нем распланировал достаточно поверхностно и об одной из интереснейших достопримечательностей узнал совершенно случайно из аэрофлотовского инфлайт-журнала на пути в Пекин. Этой достопримечательностью оказался «сад мандарина», он же Юйюань (в некоторых источниках его также называют «сад Юйюань» и даже «сад радости Юйюань», но это тавтология, причем в последнем случае двойная, так как «юань» по-китайски как раз и означает «сад», а «юй», насколько я понял, более-менее соответствует эмоции радостного восхищения окружающей красотой).

Что интересно, в качестве иллюстрации в журнале было приведено изображение места, формально находящегося с внешней стороны садовой ограды, но тех, кто подбирал картинку, понять можно: очень уж эффектно это место смотрится. Представляет оно собой чайный домик, стоящий на сваях посреди пруда; к домику ведет мостик, за свою форму названный Мостом девяти зигзагов: согласно древнему китайскому поверью, зигзаги эти нужны для того, чтобы человек мог оторваться от преследующих его злых духов, которые могут передвигаться только по прямой линии. Правда, я не очень понял, почему для подобного отрыва недостаточно просто свернуть на перекрестке – разве что потому, что там могут

поджидать другие злые духи, а в пруду им взяться неоткуда.

Сам Юйюань – сад достаточно небольшой, его площадь составляет около двадцати тысяч квадратных метров, однако в нем так гармонично сочетаются искусственные водоемы, переходы, галереи, закрытые дворики и декоративные скальные горки, что о размерах в момент прогулки по нему как-то не задумываешься; если архитектура – это «застывшая музыка», то Юйюань – безусловно, музыка камерная. Впрочем, это логично, если учесть, что, согласно историческим данным, сад был создан в 1577 году высокопоставленным чиновником Пань Юньдуанем в знак благодарности своему отцу, чтобы тот мог наслаждаться в нем «осенней жизни».

После Юйюаня я устроил себе контрастный душ впечатлений, отправившись на набережную Вайтань. Бывшее англо-американское экстерриториальное поселение на берегу реки Хуанпу, являющееся своего рода выставкой колониальных зданий в стилях от классицизма до ар-деко и напоминающее картинку с Манхэттена, выглядит особенно интересно, когда попадаешь туда, пройдя всего несколько кварталов от ворот классического китайского сада времен династии Мин.

Вообще говоря, в Шанхае понимаешь, что существует какой-то дух городов, который не вытравить никакими социально-политическими переменами. Вот как стал этот город в XIX веке космополитичным центром международной торговли, так им и остался, несмотря на приход к власти коммунистов, Большой скачок и культурную революцию. Нигде в Китае я не видел столько европейских лиц на улицах, нигде – даже в Пекине – не встречал такого количества булочных, кондитерских и кофеен; в Шанхае есть что-то от Америки, что-то от Европы, но при этом он остается городом несомненно китайским. Небоскребы Пудуна, монументальность

бывших сэттлментов – и при этом старинные сады и храмы, окруженные узкими торговыми улочками, всегда полными народом, – это какая-то сумасшедшая огневая смесь!

Поскольку суббота в Шанхае стала уже десятым днем путешествия по Китаю, я решил включить режим экономии и не стал лазить на телебашню или кататься по тоннелю под Хуанпу. В Пудун, где эта самая телебашня высотой 468 метров с гордым названием «Жемчужина востока» находится, я, правда, все-таки съездил, но на пароме (экономив 43 юаня по сравнению с тоннелем). Замечу, что перебраться с одного берега на другой парому не так-то просто: движение на реке такое, что хочется нанести на поверхности воды разметку и поставить регулировщиков.

На следующее утро у меня был запланирован вылет в Пекин. Билеты я резервировал на сайте Elong, сделав выбор в пользу «Южно-Китайских авиалиний», доставлявших пассажиров в столицу страны с пересадкой в Даляне, в надежде получить от них как от членов альянса «Sky Team» мили для программы «Аэрофлот Бонус». Увы, Elong не показывает класс бронирования, поэтому выбирать приходилось «вслепую». Я рискнул, но, как показала практика, не угадал: за класс В «Аэрофлот» не давал ничего. Жаль, потому что «Восточно-Китайские авиалинии» хотели на ту же дату на 170 юаней меньше (причем 140 из этих 170 как раз составляли даляньские сборы) и летали напрямую, причем из того же, что и южане, аэропорта Пудун, что было немаловажно: мне хотелось протестировать маглев, а в другой шанхайский аэропорт, Хунцяо, он пока еще не ходит, хотя планы продлить его туда имеются.

Пока же эта железнодорожная чудо-линия на магнитном подвесе доставляет пассажиров в воздушную гавань Пудун

от станции Лунъян Лу, преодолевая расстояние в 30 километров за 7 минут и разгоняясь в пиковые часы до 431 км/ч. Рекордная скорость удерживается минуты полторы, так что у всех желающих бывает достаточно времени сфотографироваться на фоне показывающего соответствующую цифру электронного табло в салоне. Стоит это удовольствие 50 юаней, а при предъявлении билета на самолет – 40. Для сравнения, экспресс в московский аэропорт Шереметьево от Белорусского вокзала на такое же, по сути, расстояние в пересчете обойдется в 75 юаней, и что-то незаметно, чтоб он продемонстрировал подобную шанхайскому резвость.

Что интересно, когда мы прибыли на место, оказалось, что на платформе дежурят специальные сотрудники, указывающие пассажирам маглева направление к выходу, – хотя указатели там и так вполне понятные, огромное количество народу надо, очевидно, занять работой. Так вот, когда я, отделившись от толпы, пошел к хвосту состава с целью его сфотографировать, никто не стал делать мне замечание, что я иду куда-то не туда, и тем более мешать мне запечатлеть «стратегический объект»; один из сотрудников просто дождался, когда будет завершена фотосессия, и жестом указал мне путь к правильному выходу. После этого меня уже даже как-то не удивило, что на пути от станции к стойкам регистрации в пол вмонтирован стеклянный квадрат, под которым на нескольких десятках языков мира написано слово «любовь», хотя вообще-то Китай явно не то место, где ожидаешь подобной «инсталляции».

«Южно-Китайские авиалинии» порадовали подзабытым уже в Европе сервисом – я уже давно не встречал бесплатного горячего питания на рейсах продолжительностью полтора часа. В Далянь прилетели вовремя; тамошний аэропорт очень напоминал провинциальный совет-

ский годов этак восьмидесятых прошлого века. Поскольку времени на пересадку было не особо много, я решил его пределов не покидать, отправившись от нечего делать мучить электронный киоск с туристической информацией. Раздел для «дорогих россиян» меня там поразил своей бездарностью. «Обнадежило» уже название «русско язык», а окончательно добил не столько перевод в китайском стиле, сколько то, что авторы раздела умудрились в списке достопримечательностей города вообще не упомянуть Порт-Артур! Конечно, китайцы могли не без основания считать, что большинство их северных соседей приезжают в Далянь исключительно погреть пузо на пляже, ну так это большинство к информационному киоску, скорее всего, и не пойдет, так как будет организованно завезено в отель на экскурсионном автобусе. Впрочем, даже в английском разделе, где Льюйшунь вполне себе присутствовал, не было самого главного для самостоятельного путешественника, а именно сведений о том, как до всех перечисленных интересных мест добираться. Хотя, разумеется, если местные органы, ответственные за развитие туризма, считали, что эти сведения должны ограничиваться стандартной китайской фразой «Это не здесь, возьмите такси», то и в самом деле не было смысла тратить силы на то, чтобы оную фразу вбивать.

В любом случае пытаться прорываться в Льюйшунь из-за отсутствия времени я не стал и в соответствии с планом улетел в Пекин. Времени до вечера у меня было много, делать было особо нечего, и вот тут-то я решил упереться и найти-таки альтернативный аэроэкспрессу путь из аэропорта «Столичный» в центр города. Собственно, из вариантов оставался последний: бесплатный шаттл в расположенный по другую сторону от летного поля третий терминал. Став-

ка сыграла: едучи на автобусе, я заметил краем глаза остановку «стандартного» гортранспорта, а уж проследить пеший путь к ней от терминала было делом техники. Дальше следовало лишь, встав к зданию аэровокзала спиной, обогнуть справа огромную парковку, выйти к улице Эрвэй, там повернуть направо еще раз и поймать автобус в центр за положенные два юаня (а с икатуном так и вообще за 8 цзяо). С багажом, конечно, проще воспользоваться аэроэкспрессом, да и без багажа, учитывая все круги между терминалами, пятнадцатиминутную пешую прогулку до Эрвэй и то, что экспресс доезжает где-то за полчаса, а городским бусом кататься минимум полтора, овчинка, в общем-то, выделки не стоит, но уж очень я не люблю, когда какую-то модель поведения мне так откровенно навязывают.

Тем не менее спустя какое-то довольно продолжительное время даже мне ехать автобусом порядком надоело, и я вылез из него на остановке, обозначенной на схеме в салоне красным цветом, в наивной надежде на то, что там будет какая-нибудь станция метро. Увы, метро не было (мне оставалось только предположить, что красным выделяют крупные пересадочные узлы), схемы окружающей местности на остановках отсутствовали, поэтому я пошел в ближайший кафетерий, съел там пирожное с фραπε, дождался следующего автобуса и на нем уже доехал до Восточного вокзала, где метрополитен имел место быть.

Добравшись до станции Цяньмэнь, я приступил к поискам хостела «Лео», что, несмотря на наличие карты, оказалось делом непростым. Дело в том, что подготовленная хостелом карта выглядела довольно специфически, а именно на ней не хватало примерно половины улиц, что в темное время суток существенно затрудняло ориентировку. В итоге, впрочем,

прошел я этот квест, заселился и отправился спать.

В Пекине у меня было запланировано три полных дня, поэтому первый я решил посвятить ближайшей из доступных достопримечательностей – Запретному городу (хостел был расположен в десяти минутах неспешной ходьбы от площади Тяньаньмэнь). Причем площадь я посетил аж два раза: уже у ворот Запретного города обнаружилось, что на моем фотоаппарате сели батарейки; купить их, конечно, можно было тут же, но цена в таком туристическом месте была совершенно несусветная: с меня хотели минимум 35 юаней, тогда как, вернувшись к месту своего проживания и зайдя в местный магазинчик, я легко купил то же самое за 12. Тяньаньмэнь, конечно, место мощное и статусное; видно это хотя бы по тому, что пройти на нее можно только после досмотра с использованием металлодетектора и просвечивания багажа. Поразившись традиционной для азиатского коммунизма грандиозности, я отправился к Вратам небесного спокойствия повторно. Разумеется, моя европейская внешность не могла не привлечь внимания местных граждан, причем как из числа многочисленных кустарей-гидов, предлагающих экскурсии на Великую стену словами «Хэва ю бина ту гарита вола?»», так и просто любопытных, пристающих к лаовау из любви к искусству. Эти последние чем-то напоминали щедринского Органчика, только вместо фраз «Разорю!» и «Не потерплю!» произносили подряд и без перерыва «Hello! How are you? Where are you from?» – причем исключительно в таком порядке! Сначала я честно отвечал, что из России, ответом на что были междометия типа «Вау!», потом ради интереса стал говорить, что из Польши (реакция ничуть не менялась), пока, наконец, не нашел фразу «I am from Aotearoa», сильно грешившую против истины, но зато эффективно ставившую

потенциальных собеседников в тупик. В итоге я успешно прорвался сквозь назойливую толпу и со второго раза попал таки внутрь Запретного города.

Запретный город был первым в Китае объектом, включенным в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, но я не могу сказать, что он раз и навсегда поражает своим величием. В принципе, впечатление от него вполне соответствует тому, как его использовали императоры последней китайской династии Цин: сюда навевывались по большей части для официальных мероприятий, а жить предпочитали в загородных резиденциях. Запретный город величественен, но фрагментарен; масштабы построек можно оценить с ближайшего холма или с высоты птичьего полета, но никак не тогда, когда блуждаешь в лабиринте его узких проходов между длинными и высокими стенами. После выхода из него воспоминания распадаются на части, подобные стеклышкам из разбитого калейдоскопа: вот сад, вот фигуры животных, вот галерея изделий из жада, вот трон, вот экспозиция в одном из павильонов... Не случайно сильнее всего мне врезалась в память императорская телефонная станция: хотя умом и понимаешь, что Синьхайская революция, уничтожившая империю, произошла только в 1911 году, и вполне логично, что у верховного правителя Китая был телефон, все-таки устройство для передачи звука на расстояние в ассоциативном ряду со словами «китайский император» стоит одним из последних.

Тем не менее бродил я по дворцовому комплексу довольно долго и покинул его только тогда, когда кассы уже закрылись и посетителей перестали пускать внутрь, но еще не начали выгонять. Поужинав в хостеле, я решил отправиться спать пораньше, ибо на следующее утро мне предстояла поездка на Великую китайскую стену.

Для посещения я, не мудрствуя лукаво, избрал наиболее «раскрученный» участок под Бадалином и, в принципе, не пожалел об этом: сезон был не самый туристический и ничего похожего на картину «вход на эскалатор московского метро в час пик» там не наблюдалось. Добраться также удалось без проблем: о том, что вариантов 919-го маршрута автобуса существует чуть ли не с десяток, а до стены доходит лишь один, мне было известно, как пишется по-китайски название нужного мне конечного пункта, я тоже знал, а уж предусмотрительной покупке икатуна просто не мог нарадоваться: поездка в оба конца вместо положенных 24 юаней обошлась мне всего в 9,60.

Надо сказать, что впечатляет не только сама стена (особенно когда до тебя доходит, какой ничтожной частью всего сооружения является посещенный тобой участок), но и то, в какой местности она была построена: там и при отсутствии фортификаций у врагов было немало шансов прорваться. Когда представляешь себе, как все это возводилось четыре сотни лет назад на гребнях гор, проникаешься к строителям невольным уважением. И, добравшись до какой-нибудь из башен, где можно скрыться от палящего солнца, и глядя на уходящую по лесистым вершинам склонов вдаль – насколько хватает глаз – каменную линию, уже не обращаешь внимания ни на крутизну ступеней, по которым трудно было бы подниматься и спускаться без помощи перил, ни на торговцев сувенирами, продающих все что угодно от гравюр с окрестными видами до «красных книжечек»; все затмевает величие места, в котором хотя бы один раз в жизни стоит побывать.

Ранний выезд, обусловленный в том числе и тем, что последний рейсовый автобус из Бадалина в Пекин уходил, согласно сведениям из сети, чуть ли

не в полдень, внес коррективы в планы дня, поскольку я обнаружил, что у меня еще вполне хватает времени для посещения Храма неба, который я вообще-то собирался отложить на следующие сутки. Комплекс с почти 600-летней историей с одной из визуальных визитных карточек китайской столицы – круглым павильоном, где императоры лично возносили молитву о даровании щедрого урожая, – служил наглядной иллюстрацией космогонических представлений жителей Срединного государства и веками оказывал огромное влияние на архитектуру и ландшафтный дизайн стран Дальнего Востока. Храм с окружающим его парком, надо сказать, в память врезались даже сильнее, чем Запретный город: я увидел здесь то, что по фотографиям примерно и ожидал, а то, что даже при взгляде с высоких храмовых ступеней лежащий вокруг многомиллионный Пекин как будто исчезает, только добавило впечатлениям силы.

В итоге третий день у меня оказался полностью свободен, и я решил посвятить его покупкам заказанных сувениров и поискам утки по-пекински. В процессе я совершенно неожиданно обнаружил, что сиротливо стоявшая в самом начале улицы Цяньмэнь реплика старинного трамвая вовсе не является неподвижным экспонатом, а в определенные часы вполне себе ездит туда-сюда по рельсам, которые лежат не просто так, и единственное, что у этой штуки для красоты, – это пантограф, поскольку контактная сеть отсутствует. Таким образом, Цяньмэнь оказалась неожиданно улицей трамвайно-пешеходной, хотя я не уверен, что при цене в 20 юаней за пару остановок аттракцион пользуется бешеной популярностью.

Принцип «шерше ля кан» в итоге привел меня в «Домашний ресторан Гуолинь», где я в очередной раз имел неудовольствие поразиться безответственности авторов

ресурса Wikitravel. Писали эти безмянные добровольцы буквально следующее: «В этом заведении «для своих» утка попекински – одна из самых вкусных и недорогих в городе. Половина тушки стоит всего 28 юаней. Оригинальная кухня заставляет посетителей возвращаться сюда снова и снова: приготовьтесь к тому, что в ресторане будет шумно и многолюдно. Рестораны разбросаны по всему Пекину: ищите логотип с двумя поросятами». Что я могу сказать: заведение действительно неплохое, еда в нем вкусная и блюдо из половинки птицы за 28 юаней там и вправду имеется, но это не утка, а курица, о чем в меню честно написано ясным китайским языком! Нет, на картинке эта курица действительно выглядит очень похоже на фирменное блюдо, прославившее на весь мир китайскую столицу, но если ты не в состоянии отличить одну птицу от другой не только в иероглифической записи, но и на вкус, зачем же весь мир вводить в заблуждение? Я даже для очистки совести спросил официантов, подают ли они вообще блюда из утки, получил ожидаемый ответ «нет», заказал стакан прохладительного напитка и отправился искать счастья в другом месте.

Забавно, что в конце концов оно мне улыбнулось буквально напротив хостела, где всего за 38 юаней я получил желаемое: приготовленную по всем правилам утку со сливовым соусом, нарезанными соломкой огурцами и луком-шалотом. К тому времени я уже был нагружен сувенирами, поэтому сразу после ужина пошел посмотреть последние новости в интернете, благо претендентов на единственный в хостеле (но при этом бесплатный) комп больше не было. Мое блуждание по всемирной паутине неожиданно было прервано подошедшим радостно-возбужденным соседом-американцем, обратившимся с просьбой, которой я меньше всего ожидал в этот момент:

– Друг, – спросил заокеанский гость с надеждой в голосе, – у тебя случайно лишнего презерватива не найдется?

– Нет, – оторопело произнес я, привыкший к тому, что «стрелять» могут максимум сигареты.

– Fuck! – разочарованно выдохнул американец, уходя воссояси. Ну, поскольку желаемого резинового изделия он от меня не получил, с этим словом, как мне кажется, он несколько поторопился.

Долго сидеть наедине с компьютером мне, впрочем, не пришлось: вскоре на диване рядом со мной нарисовалась тройка калифорнийских девушек, собиравшихся как раз в Лунмэнь, где я побывал в самом начале своего путешествия. Девушки только подтвердили правоту известного путешественника Владимира Динеца, писавшего в «Превышении скорости», что «если в интернете знакомишься с интересным человеком, то в трех случаях из четырех оказывается, что он живет в Калифорнии»: побеседовали мы славно. Вообще народ в хостеле подобрался любопытный; на фоне достижений постояльцев, на весьма приличном уровне освоивших китайский и путешествовавших по Азии месяцами, моя двухнедельная вылазка в Поднебесную выглядела как тур выходного дня. Не случайно одним из важнейших компонентов информационного обеспечения в «Лео» являются рекламные флаеры хостелов-партнеров на всевозможных бэкпекерских тропках, будь то Шелковый путь или Транссибирская магистраль: попадают сюда, как правило, с дороги и в дорогу же отправляются, коротая вечерами время за чтением путеводителей и обменом информацией в беседах с такими же, как они, неутомимыми путешественниками.

У меня же очередной этап пути подходил к концу. На следующее утро после выписки я зашел еще в местный магазин за экзотическими фруктами (не потому,

что надеялся на завоз свежих прямо к открытию, а из-за странной практики взимания всеми китайскими гостиницами и хостелами денежного залога, который не является проблемой, если едешь далее куда-то еще по Срединному государству, но крайне неудобен при последней ночевке перед выездом из страны, ибо непонятно, куда возвращенные бумажки с портретом Мао девать; хорошо еще, что в «Лео» брали залог не в 100, как в других местах, а в 50 юаней – вот их-то я и потратил на питайю, мелкие манго и яблоки-дыни) и отправился в аэропорт – на сей раз на аэроэкспрессе. Приехал я сильно заранее и правильно сделал: дело в том, что самолет у меня вылетал из второго терминала, а сдать икатун и получить обратно залоговую сумму вместе с остатком на счете можно было только в третьем, и этот факт почему-то вылетел у меня из головы. Однако же я вполне успел съездить туда-обратно на бесплатном шаттле и вернуться задолго до конца регистрации (которая в пекинском аэропорту «Столичный» проходится после таможни). На обратную дорогу вместо А-330 «Аэрофлот» предложил мне «Боинг-767» с несколько более бедным оснащением салона: в отличие от «Аэробуса», индивидуальные экраны в спинках кресел тут отсутствовали, поэтому выбора программ не было и пришлось вместе со всеми смотреть «Кавказскую пленницу» (на пути в Китай я с куда большим удовольствием отслеживал по карте трассу и параметры полета, а также наблюдал приземление с установленной на самолете камеры). Потом была стандартная уже связка в виде поезда до Бреста (что любопытно, опять в вагоне, полном «знатоков»), автобуса оттуда в Варшаву (в котором «Кавказскую пленницу» я вынужден был посмотреть еще раз) и поздневечернего экспресса в Краков, которому садисты из ПКП поставили время прибытия 0.02 (чтоб вы

оценили всю красоту этого решения, скажу, что ночные автобусы от станции Краков-Главный разъезжаются во все концы города раз в час, а отправление первых рейсов у них у всех ровно в полночь).

На этом можно было бы поставить точку, но, как пелось в известной детской песне, «точка усмехнулась и стала запятой». Думаю, что спецы по местам проживания в Чэнду и Пекине уже догадались, на какой именно регион страны я нацеливался и почему мне не удалось туда попасть во время первого заезда в марте, для остальных же пока подержу интригу. Итак, для реализации плана поездки в полной мере мне пришлось организовывать заезд номер два, благо визу я предусмотрительно попросил двукратную. Старт второй части был дан в конце июля, и мне вновь предстояло добираться из Кракова к самолету в Шереметьево. По дороге я решил заехать на мамину дачу под Калугой помочь по хозяйству, поэтому маршрут получился весьма экзотический. Во-первых, я чуть ли не впервые ехал из Кракова до границы в Тереспале не через Варшаву, а через Демблин, пересаживаясь там с ночного скорого, идущего таким несколько крюкообразным маршрутом из Закопане в столицу, на местную электричку. Во-вторых, и дальнейший путь проходил частично по железнодорожной ветке, где я до этого никогда не ездил: добравшись от Бреста до Орши 50-м питерским, я удачно отловил там поезд Калининград – Челябинск и добрался на нем через Спас-Деменск до Сухиничей-Узловых, избежав в итоге вокзальной толчеи сразу в двух столицах. Что интересно, так это то, что челябинский поезд прибыл в Сухиничи чуть ли не на полчаса раньше, чем положено по расписанию, хотя вроде бы ельнинская тепловозная однопутка совсем не располагала к сапсаньим скоростям! Дальнейшие подробности дачной жизни я тут, пожалуй, опущу и перейду сразу

ко второй части поездки в Поднебесную. На сей раз пришла очередь «некитайского» Китая, и пунктом назначения у меня был административный центр Синьцзян-Уйгурского автономного района город Урумчи, который знаменит тем, что считается самым удаленным от моря крупным городом мира (под крупным во избежание споров об определении в данном случае решили понимать столицу административной единицы первого уровня). Билет «Южно-Китайских авиалиний» мне удалось купить на одном из польских сайтов, причем заплатил я за него примерно на семь тысяч рублей меньше, чем должен был бы выложить за самое выгодное из найденных предложений российских агентств. Аукнулось это опять же в «Аэрофлот-Бонусе»: за перелет я ничего не получил и тут, хотя класс был уже не В, а R (вообще у аэрофлотовской программы лояльности в отношении именно этого партнера какая-то странная дискриминационная политика: это единственный член «Sky Team», за полеты которым премиальные мили не начисляются вообще аж за 17 классов бронирования из 28!). Вдобавок национальный перевозчик, ответственный в Шереметьево за наземные операции альянса, зачем-то решил напомнить о сервисе в советском стиле. После моего появления у стойки регистрации между мной и скучающей там тетушкой произошел примерно следующий диалог:

- Вам куда лететь?
- В Урумчи.
- М-да, а вы еще позже прийти не могли? Я вообще-то уже закрывать смену собиралась и домой идти. Вы вообще в курсе, за сколько регистрация заканчивается?
- В курсе, за 40 минут.
- За 40 минут до чего?
- До вылета рейса.
- Ну правильно, а сейчас сколько осталось?
- А сейчас осталось 50.

– Ну ладно... кто там сидит на бизнес-классе, зарегистрируйте этого, только мест у аварийного выхода ему не давайте... В столицу Синьцзяна мы прилетели в семь утра по местному времени, какое-то время ушло на прохождение погранично-таможенных формальностей, поиск шаттла в город и поездку на нем, но все равно до десяти часов, когда начинали открываться банки и прочие полезные учреждения, оставалось довольно много времени. Так что я пока решил разузнать дорогу к железнодорожному вокзалу: шаттл хоть и обещал довозить до него, на самом деле доезжал только до площади Синьци, от которой к вокзалу топать было, как позже выяснилось, еще минут пятнадцать, переходя улицы с довольно оживленным движением машин, водители которых исповедуют по отношению к пешеходам принцип «лучше раздавить, чем пропустить».

Время я успешно скоротал за чтением многочисленных надписей по-русски вокруг. Дело в том, что Урумчи – это еще и ближайший как к европейской части России, так и к государствам Центральной Азии китайский город с прямым авиасообщением с оными; неудивительно, что он играет роль огромного базара или (это уж кому как нравится) перевалочного пункта для всевозможных товаров от изделий легкой промышленности до холодильных установок с надписью «Made in China» на просторы бывшего СССР и что здесь сформировалось солидное русскоязычное сообщество со вполне живым и активным городским форумом на великом и могучем. Китайцы эту клиентуру с удовольствием окучивают, но при переводе почему-то предпочитают в большинстве случаев обходиться собственными силами, из-за чего созерцание вывесок радует безмерно. Мне особенно запомнился стоматологический кабинет, гордо названный «ротовой амбулаторией», и косме-



Урумчи. Городской парк

тический салон, предлагавший среди прочего услуги по «починке ног».

В конце концов я дождался возможности пройти валютно-обменную церемонию, после чего у меня появилось достаточно денег на завтрак в заведении, на вывеске которого красовалась замечательная русская надпись «Ресторан с мусульманским вкусом». По случаю жары я заказал плоску холодного йогурта с грецкими орехами, и оказалось, что даже к такому блюду там принято подавать гостям бесплатный чайник зеленого чая. Отметив для себя эту приятную мелочь, я по завершении скромной трапезы отправился наконец на вокзал за билетами. Откровенно говоря, ничего хорошего для себя я от первого железнодорожного сегмента второй части поездки не ожидал, небезосновательно полагая, что во время сту-

денческих каникул с дешевыми лежачими местами будет туго, однако именно здесь мне улыбнулась удача: китайские железнодорожники назначили несколько поездов специально для доставки многочисленных туристов как раз в нужное мне место, и плацкартных билетов в день отправления было столько, что я без проблем взял себе нижнюю полку. Позднее мне это, правда, аукнулось: нравы тут простые, поэтому мой сосед со средней решил, что первый час долгой дороги нужно скоротать за беседой с товарищем на откидных стульях в коридоре, а чемодан, в котором могут оказаться совершенно необходимые для беседы вещи, не следует закидывать вверх, а следует поставить мне в ноги; мой же запас китайских слов был слишком мал, чтоб объяснить ему, как он неправ.



Урумчи. Мост Си

Впрочем, не будем забегать вперед, а лучше отправимся пока вместе со мной на Красную гору, она же по-китайски Хуншань. Гора действительно сложена из скальных пород красновато-коричневого цвета, что и породило в свое время легенду о красном драконе, который сбегал из расположенного в сотне километров от Урумчи Небесного озера, но был настигнут владычицей неба и разрублен мечом надвое: из двух половин его тела появились Красная гора и расположенный в километре от нее холм Ямаликэ, а сам меч стал рекой Урумчи. Этой легенде обязаны своим появлением две пагоды: когда в 1785 и 1786 годах на город обрушились два катастрофических наводнения подряд, среди населения поползли слухи о том, что Хуншань и Ямаликэ движутся друг другу навстречу, чтобы соединиться,

запрудить реку и уничтожить город; дабы избежать такого печального сценария, в 1788 году высокопоставленный офицер Шан Ань, занимавший должность, примерно соответствующую командующему местным военным округом, и приказал построить по пагоде Чжэньлун (Укрощение дракона) на каждом из холмов.

Сейчас вокруг Красной горы разбит весьма симпатичный городской парк, а наверху, неподалеку от пагоды, устроено что-то вроде смотровой площадки, с которой открываются панорамы на современные кварталы Урумчи. Единственная проблема для туриста заключается в том, что хотя Хуншань и видно отовсюду, от основных центров притяжения парк отрезан внутригородским хайвеем, который приходится долго и нудно обходить, поэтому от одноименной остановки общественного транспорта лучше сразу идти к мосту Си, тем более что он и сам по себе довольно красив.

После осмотра горы я еще раз прошелся по центру города, отметив для себя расположение разного рода заведений, могущих оказаться полезными на пути обратно, зашел еще раз – с целью перекусить поплотнее – в «ресторан с мусульманским вкусом», проверил почту в интернет-кафе и отправился на железнодорожный вокзал, где сел в поезд Урумчи – Лююань.

Лююань – место само по себе малопримечательное, и известно оно в основном тем, что некогда считалось вокзалом города Дуньхуан, расположенного в 130 километрах к югу; как съязвили на одном из англоязычных туристических форумов, «если б это было летное поле, то обозвать его аэропортом Дуньхуана постеснялась бы даже авиакомпания «Ryanair». Сейчас в Дуньхуан протянули-таки ветку от станции Цзяюгуань, но ехать через нее с запада означает закладывать крюк в 530 километров, поэтому практически все путешественники, добирающиеся

в Дуньхуан со стороны Синьцзяна, по-прежнему пересаживаются на маршрутки или такси в Лююане.

Что интересно, на те самые 130 километров пути встречается только один промежуточный населенный пункт, что используется, сказывают, некими недобросовестными «бомбилами». Эти деятели, выловив из толпы туристов с европейской внешностью, предлагают довести до места назначения за смешные деньги, а потом на полдороге объявляют, что требуется доплата, и у наивного лаовая не остается иного выхода, кроме как заплатить в разы больше, чем он изначально рассчитывал, ибо альтернатива – остаться одному посреди каменной пустыни.

Меня, однако, такси в любом случае не интересовало, и я влез в первый попавшийся микроавтобус с табличкой «Дуньхуан». Остальные места в нем, как оказалось, были заняты как минимум хорошо знакомыми друг с другом, а возможно, даже приходящимися друг другу родственниками самостоятельными туристами из Урумчи. Поскольку все, включая детей-школьников, говорили на весьма приличном английском, время в дороге мы скоротали за светской беседой. Водитель довез нас к одному из отелей, где у моих соседей был зарезервирован ночлег, и рвался доставить меня в любое нужное мне место, однако я, во-первых, сам до конца не был уверен, какое место мне нужно, а во-вторых, опасался, что при расчете один на один с меня как иностранца захотят неадекватно большую сумму, поэтому я через своих попутчиков выяснил, где тут центр и сколько с меня за проезд (в итоге сошлись на 20 юанях), и пошел гулять по Дуньхуану пешком.

Вскоре само собой нашлось известное среди западных бэкпекеров заведение «Charlie John's cafe» – место, где посетителям предлагаются европейские блюда в меню и возможность посидеть

в интернете, посмотреть карты Китая и пообщаться с себе подобными. Как раз от ближайшего перекрестка отправляются раз в полчаса маленькие зеленые автобусы к гротам Могао, ради которых я, собственно говоря, в Дуньхуан и приехал. Гроты Могао – это некоторый аналог пещер Лунмэнь с поправкой на среднеазиатский климат первого из названных мест: располагаются они на одной стороне реки, так и та пересыхающая; самая же существенная разница для посетителя заключается в том, что, в отличие от Лунмэня, где буддистские мотивы представлены каменными изваяниями в относительно неглубоких нишах, «ячейки» в Могао, по форме напоминаящие лампочку накаливания (относительно длинный узкий вход с объемной «камерой» за ним), содержат внутри себя фрески (скульптуры весьма внушительных размеров тоже встречаются, но их немного). В связи с этим, во-первых, жестко пресекается фотографирование (как я понимаю, считается, что вспышки негативно влияют на сохранность росписей, поэтому при обнаружении на входе соответствующей аппаратуры вас вежливо, но настойчиво попросят сдать ее в камеру хранения), а во-вторых, практически перед каждым гротом требуется подождать какое-то время, поскольку узкие входы затыкают «хвосты» многочисленных туристических групп. В общем, моя рекомендация: если уж собрались в Могао, старайтесь не попадать в высокий сезон. Так и очередей будет меньше, и входные билеты окажутся чуть ли не вдвое дешевле.

После выезда из Могао для продолжения путешествия в Дуньхуан заезжать уже вовсе не обязательно: железнодорожный вокзал (от которого в пешей доступности находится, кстати, и аэропорт) расположен в 13 километрах от собственно города, как раз на полпути между ним и гротами. Билеты удалось достать только в сидячку,

что для ночного переезда в 14 с половиной часов было, конечно, не фонтан, но я, в принципе, был к этому готов, к тому же вагон был нехарактерно для Китая чистым, оборудованным кондиционером и, что уж совсем удивительно, полупустым. Так что я с удовольствием проспал в нем практически всю дорогу до столицы провинции Ганьсу города Ланьчжоу.

А вот по приезду в кассовом зале вокзала меня ждал настоящий шок. Нет, к тому, что спальных мест до Чэнду на текущий день не будет, я был морально готов, но вот плацкарт обратно в Урумчи на девять дней вперед (продажа в Китае открывается за десять) я рассчитывал поймать без проблем. Как бы не так! Не то что плацкарта – даже дорожущего купе, приближавшегося по стоимости к самолету, уже не было, да и в сидячие вагоны оставалось только 56 мест! И это при том, что из Ланчжоу в Урумчи курсирует одиннадцать поездов в сутки, не считая еще назначаемых в высокий сезон туристических! Ладно, купил то, что было, отправился в несколько расстроенных чувствах посидеть в местное интернет-кафе.

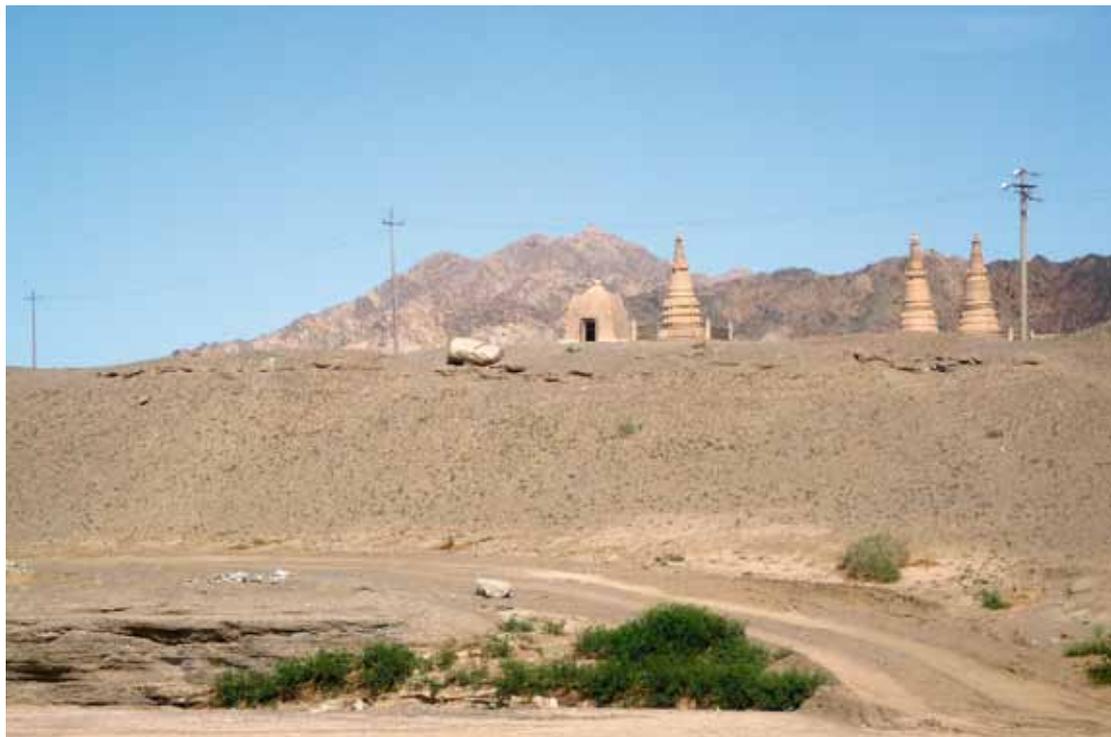
Процедура, которую надо было для этого пройти, выглядела довольно гротескно. В принципе, граждане Китая в связи со стремлением правительства жестко регулировать доступ во всемирную паутину должны на входе прокатить свое удостоверение личности (представляющее собой чип-карту размером с банковскую) через специальный считыватель, дабы в случае чего можно было наверняка выяснить, кто за каким компом в какое время сидел, у иностранцев же в местах, к ним привычных, ксерокопируют паспорт. А вот там, где лаоваям по каким-то причинам появляться не положено, ведут себя по-разному. К примеру, в Дуньхуане, узнав, что китайского удостоверения личности у меня нету, со мной просто не захотели иметь дела; в Ланьчжоу же (как-никак,

столица провинции) сидевшая на входе дама просто достала привычным жестом карточку наугад из лежавшей в ящике стола стопки (подозреваю, что это были документы сотрудников заведения) – и вуаля! Я сперва поразился такому креативному подходу, но позже оказалось, что это много где обычная практика.

Я проверил почту, ответил на важные письма, заплатил четыре юаня за час прогулки по всемирной паутине и пошел гулять по городу. Нельзя сказать, что Ланьчжоу богат достопримечательностями, но сам по себе он довольно любопытен своей географией; по крайней мере китайские источники утверждают, что это единственная столица провинции, расположенная по обоим берегам реки Хуанхэ. Собственно, провинция Ганьсу и ее административный центр в чем-то схожи по форме: узкие, вытянутые в одну линию, зажатые между совершенно огромными горами. Из-за этого пейзажи в городе встречаются весьма своеобразные: представьте себе, например, что вы стоите на пешеходном мосту над оживленным перекрестком в окружении многоэтажных бетонных коробок, а за этими коробками-небоскребами встают красноватые отвесные скалы, которые визуально выше зданий раза этак в три.

Нагулявшись вдоволь по городу, я собрался было поесть перед отъездом в примеченном заранее приличного вида кафе, но несмотря на то, что когда я туда заявился, была всего-то середина дня, мне объяснили, что обслужить меня не смогут, так как вот-вот закрываются, ибо суббота. Надо сказать, что для Китая такой график работы выглядел весьма неожиданным. Пришлось идти несолоно хлебавши на вокзал, где вскоре подали на посадку мой поезд в Чэнду.

Впрочем, китайский поезд – это не то место, где можно остаться голодным. Добросовестные сотрудницы вагонов-ресто-



Дуньхуан. Перед входом в гроты Могао

ранов обязательно пройдут мимо вас с легкой со всяческими вкусоностями не по одному разу. Я, правда, увлекшись созерцанием окружающих красот, не сразу среагировал на прибывшую еду, но, видимо, проводил проезжавшие мимо продукты таким голодным взглядом, что сидевшие напротив китайцы попросили продавщицу притормозить, приготовившись заодно смотреть представление под названием «Лаовай пытается объяснить китаянке, чего он от нее хочет».

Ироничный взгляд меня мобилизовал, и, стараясь максимально приблизиться к произношению аборигенов, я вежливо спросил по-китайски:

– Скажите, пожалуйста, а у вас есть лапша и холодный черный чай?

– Есть! – хором ответили вместо продавщицы несостоявшиеся зрители пред-

ставления, несколько, похоже, не ожидавшие такого развития событий. В итоге, заплатив улыбчивой продавщице 11 юаней, проблему «как заморить червячка» я решил. Обратной стороной было то, что демонстрация даже поверхностных знаний китайского мгновенно сделала меня объектом пристального интереса всех ближайших соседей, которые наперебой стали расспрашивать меня о моем дальнейшем пути с такой тщательностью, что мне порой начинало казаться, что я нахожусь на допросе. Как позже выяснилось, впечатление было не столь уж обманчивым – ехавшая вокруг меня компания состояла из молодых полицейских, отправившихся с семьями в отпуск. С другой стороны, просто так пялиться в потолок в течение 21 часа в ночной сидячке было бы куда



Чэнду. Городской хайвей

более утомительно, чем отвечать даже на самые подробные вопросы, тем более что стражи порядка не при исполнении еще и сами давали всякие рекомендации насчет путешествия, сопровождая их демонстрацией разного рода достопримечательностей на мониторах своих цифровых фотоаппаратов.

По прибытии я сразу же отправился в знакомый «Sim's Cozy Guesthouse» без особой, впрочем, надежды на успех, ибо место в этот раз заранее не бронировал. Свободных коек действительно не оказалось – пик сезона, как-никак, – однако мне порекомендовали гостиницу по соседству, где одноместный номер был не намного дороже, но зато с туалетом и душем внутри, а не на этаже. После четырех дней в пути отдых в таких условиях был как нельзя кстати.

На следующий день мне предстоял визит в местное отделение CITS – этаким аналогом советского «Интуриста». Вообще говоря, связываться с туристическими агентствами я не люблю категорически и делаю это в двух случаях: когда тур разумнее брать на коротком участке маршрута из-за проблем с общественным транспортом в конкретном интересующем меня месте либо когда пребывание в составе организованной группы диктуется административными ограничениями. Думаю, что в этом месте все читатели уже догадались, что имел место быть как раз второй случай, ибо интересовал меня Тибетский автономный район, куда неграждан Китайской Народной Республики не пускают без пермита, выдаваемого лишь участникам турпоездки в сопровождении гида, главной функцией которого является не столько рассказывать о том, что туристы видят вокруг, сколько следить, чтоб они ненароком не полезли туда, куда не следует.

Надо сказать, что опыт общения с CITS только укрепил меня в намерении не покупать у агентств многодневные туры раньше, чем я соберусь в Северную Корею. Ну, во-первых, четырехдневный тур в Лхасу (включавший, справедливости ради, поездку на озеро Нам-цо) обошелся мне в 802 доллара США, что было едва ли не дороже, чем все остальное путешествие. При этом выставленная CITS цена была намного привлекательнее любых других предложений, что, по-видимому, оправдывало в их глазах поведение в стиле «сколько мы с вас берем, на столько и работаем». Так что из «во-первых» логично вытекали и многочисленные «во-вторых» и «в-третьих». Скажем, после того как я внес необходимые 424 доллара предоплаты, мне пришлось изрядно потормозить агентство, чтобы добиться от него подтверждения факта прихода денег на счет и начала исполнения положенных по контракту обязательств.

Через неделю после получения от моего банка известия о том, что банк в Китае взял положенную комиссию за перевод и, следовательно, доллары перетекли в CITS, я в конце концов написал письмо, в котором вежливо уведомил, что при всем уважении к провозглашенному великим китайским философом Лао-цзы принципу священного недеяния «у-вэй» каких-никаких деяний я таки жду. Уж не знаю, авторитет мыслителя на них подействовал или так легли звезды, но скан чека мне прислали немедленно, пояснив, что проверку движения средств по счету они могут проверить лишь одним способом, а именно... полав сотрудника в отделение банка за бумажной выпиской (!), в силу чего стараются человека не гонять почем зря. Когда же господа из CITS наконец соизволили приступить к бронированию моего перелета из Чэнду в Лхасу, то оказалось, что доступные им билеты на самолет авиакомпании «Air China» закончились (хотя оба крупнейших сайта по продаже авиабилетов – Strip и Elong – продолжали их продавать, но увы, будучи иностранцем, я не мог купить их самостоятельно в силу правительственных запретов) и остались лишь на «Sichuan Airlines». Цена была одинаковая, но «Air China» за перелет начислила бы мне приличное количество миль в программе «Miles & More», тогда как «Sichuan Airlines», не входящая ни в один глобальный авиаальянс, естественно, не могла дать ничего, даже если б и хотела. В CITS были в курсе, чем я хочу лететь и почему, тем не менее просто поставили меня перед фактом замены, не считая нужным ничего обсуждать или хотя бы объяснять. Так же легко мне объявили, что я им еще должен 400 юаней сверху, ибо вместо заказанного плацкарта из Лхасы в Ланьчжоу мне приобрели купе. Наценка агентства, кстати, составила 25% от стоимости железнодорожного билета, хотя вообще-то в Китае



Лхаса. Изображения Будд в монастыре Дрепунг

принято ограничиваться пятью, – контора, опять же, воспользовалась тем, что лаовай без пермита купить билет даже на выезд из Лхасы не может, а пермит был выдан только в аэропорту при регистрации на рейс. В порт из-за этого пришлось приезжать на час раньше; хорошо еще, что «Sichuan Airlines» предоставляет бесплатный трансфер тем, кто приобретает билет за полную стоимость или с коммерческой скидкой менее 50%, – кстати, я об этом узнал из объявления на стойке «Sim's Cozy Guesthouse», а в CITS об этом узнали... от меня, хотя их туристы, думаю, этой авиакомпанией летают в Лхасу во множестве.

В самой Лхасе организация тоже потрясла. Так, четыре ночи в столице Тибета мне пришлось провести в трех разных гостиницах, причем по изошренной схеме: от-



Лхаса. Монахи в монастыре Дрепунг

ель «Шамбала» – отель «Дхунд Гу» – отель «Як» – снова «Дхунд Гу», так что нигде даже дважды подряд ночевать не довелось; очевидно, из туристов пытались сделать экспертов по местной индустрии гостеприимства. И ладно если бы для всех восьми членов нашей группы график прыжков по отелям был одинаков, так ведь нет: он был индивидуальным для каждого!

Ну, еще можно вскользь упомянуть о том, что офис в Чэнду был весьма хорошо замаскирован (на сайте агентства в качестве адреса были указаны только сектор улицы и название бизнес-центра – «Линсань», причем последнего никто из местных не знал; все посылали в разные стороны, что и неудивительно, если учесть, что название это переводится с китайского как «03» – хорошо еще, что телефон скорой помощи в КНР другой, а именно 120,

а то я не знаю, что бы обо мне подумали окружающие, – зато рядом располагался обозначенный огромными буквами на фасаде здания еще один офис CITS, Тибетом не занимающийся и ничего о своих коллегах не знающий), а офис в Лхасе, например, около полутора часов пытался разобраться с тем, сколько еще ему должны члены тургруппы помимо внесенной предоплаты, в результате чего даже те, кому ничего доплачивать было не надо, лишились возможности побродить по местным сувенирным лавочкам в последний вечер перед отъездом. В общем, то, что этот, с позволения сказать, турпродукт не оставил в душе сплошного негатива, объясняется лишь тремя факторами.

Первым было то, что Тибет есть Тибет: все-таки исполнение мечты важнее всяческих косяков тех, с кем ты для этого

вынужден связываться. Вторым стало везение с коллегами по группе: хотя все мои коллеги-туристы, в отличие от меня, представляли западный мир (а если конкретно – США, Великобританию, Австралию и Испанию), где к соблюдению контрактных обязательств принято относиться куда менее наплевательски, чем в России, и никто из них не устраивал скандалы в духе «мне обещали трансфер автобусом, а отвезли на велорикше, требую компенсации морального вреда», хотя SITS своими выкрутасами давал к этому множество поводов.

Ну и, наконец, третьим фактором оказался наш совершенно замечательный тибетский гид Джордан. То есть, конечно, звали его на самом деле по-другому, но он с самого начала сказал: «Мое тибетское имя вы все равно не сможете выговорить, а слово «Джордан» не забудете хотя бы потому, что я большой фанат баскетболиста Майкла Джордана и он даже изображен у меня на куртке». Справедливости ради замечу, что английский язык у нашего гида был не слишком для его профессии впечатляющ и он даже не всегда понимал наши вопросы с первого раза, но все это искупалось его фантастической организованностью, а главное – тем, что он в этих местах был своим. Я многократно читал в интернете жалобы на китайских гидов по Тибету, и все они сводились, по большому счету, к одному: ханьцы просто отбывают номер, лишь пересказывая туристам содержание путеводителей, в которых написано об абсолютно чуждой им культуре. С Джорданом же было совсем иначе: согласитесь, о тех же религиозных обрядах никто не расскажет так, как человек, который с детства сам в них участвовал и для которого это часть его жизни, а не экзотика, предназначенная для упаковывания в красивую обертку для приехавших лаоцаев.

Впрочем, давайте-ка вернемся от этого не совсем лирического отступления непосредственно к описанию событий. «Сычуаньские авиалинии», видимо, несколько обалдев от количества зарубежных туристов, ринувшихся в Тибет сразу после его открытия для иностранцев, на маршрут выкатили ни больше ни меньше как А-330: пока это был единственный в моей практике случай полета на широкофюзеляжнике продолжительностью менее трех часов. Забили самолет, кстати, под завязку. Сам полет прошел над облачностью, а при посадке было ощущение, что сейчас мы приводнимся прямо в Брахмапутру: собственно, единственное место, где близ Лхасы можно было воткнуть летное поле, – это широкая долина «сына бога Брахмы»; ствол реки в этих местах разделяется на множество рукавов, напоминая изображение сосудов на схеме кругов кровообращения. Лишь в самый последний момент вместо воды, занимающей, казалось, все ограниченное горами пространство, под крылом показалась взлетно-посадочная полоса аэропорта Гонга.

Этим рейсом из нашей группы летело три человека: англичанин Нил со своей австралийской подругой Таней и я; поскольку Джордан на тот момент был занят основной частью группы, нам выделили отдельного встречающего, задачей которого было забрать у меня оригинал пермита (эту важную бумагу на троих офис в Чэнду решил доверить мне – как самому старшему, видимо), поприветствовать нас вручением хадака (тибетского белого шарфа) и посадить на автобус-экспресс до лхасского автовокзала, где нас встречал уже наш «основной» гид. По плану мы должны были доехать на такси до «Шамбалы», разместиться и посвятить вечер акклиматизации, но это оказалось не так-то просто. Во-первых, был час пик и все такси были заняты, в результате чего вместо одного таксомотора нам пришлось

поймать два «санлюче» и поехать на них. Во-вторых, долбоклюи из центрального офиса перепутали гостиницы «Шамбала» и «Шан Бала» и дали указание везти нас во вторую. Впрочем, это оказалось даже и на руку, ибо она была несколько ближе и мы как раз успели там переждать внезапно обрушившийся на Лхасу ливень.

Когда разверзшиеся хляби небесные наконец успокоились, мы отправились-таки по правильному адресу. Пока Джордан улаживал формальности с регистрацией, я поднялся в свой номер и обалдел: интерьер тут просто до степени смешения напоминал марокканский рияд! Это не смотря на то, что и культурные традиции, и религиозные верования большинства, и, что самое главное, климатические условия в Тибете совсем не те, что в Марокко. Однако же имели место быть и внутренний двор-колодец, и расписанная цветными красками деревянная мебель, и плотная занавесь на входной двери, и глиняная посуда; разве что наличие кислородных баллонов подсказывало, где ты в данный момент находишься.

Немного освоившись и поняв, что пребывание на высокогорье на моем самочувствии пагубно не отразилось, я спустился вниз к стойке регистрации, чтобы забрать паспорт и осведомиться насчет ужина. У стойки был сам хозяин заведения («Шамбала» оказалась отелем, управляемым семьей тибетцев), который встретил меня с большим энтузиазмом – оказалось, что у него недавно появилось не самое обычное для этих мест хобби: он начал изучать русский язык! В общем, пока мне несли заказанную еду из ближайшего ресторанчика, нам нашлось о чем поговорить.

Следующий день был у нас посвящен двум из трех великих монастырей школы гелуг – Дрепунгу и Сэре. Посещение Дрепунга стало своего рода знакомством с практической стороной тибетского буд-

дизма. Люди всех возрастов, бредущие по десять километров из города к монастырю и обратно, подливающие из термосов в огромные чаны с горящими свечами ячье масло, проходящие на полусогнутых ногах под молитвенными барабанами двадцатиметровые полукруги (вот почему, обращает внимание наш гид, в Тибете почти невозможно встретить человека, страдающего избыточным весом) и совершающие все это изо дня в день так же привычно, как это делали их предки и сто, и двести, и тысячу лет назад, и создают тот культурный ландшафт, который лишь внешне изменяют современные атрибуты типа китайского ширпотреба. Все так же из цилиндров, вращаемых руками паломников или водой горных ручьев, возносятся к небу мантры, реют на ветру разноцветные ритуальные флаги (белый цвет символизирует холод, красный – огонь, синий – небо, желтый – песчаную землю, а зеленый – воду, что, впрочем, не удивит никого, кто видел тибетские реки), все так же привычно несут пожертвования, а глобализация проявляется разве что в том, что среди разноцветных цзяо попадают вездесущие билеты МММ.

В Сэре же нас ждало то, без чего организованный экскурсия в Тибет – не экскурсия: монашеские дебаты. Поскольку организовываются они по расписанию, нам пришлось даже поторопиться, хотя спешка вообще-то совсем не в характере этих мест. Сложно сказать, насколько сейчас в монастыре-музее, каковым по существу является Сэра, дебаты сохранили свой первоначальный смысл, а насколько стали ярким представлением для туристов, – для этого надо знать язык, на котором ведутся прения, и разбираться в тонкостях буддийской философии, поэтому нам оставалось только смотреть на все происходящее как на красочное шоу. Правила установлены в незапамятные времена и соблюдаются веками: «эк-

заменатор», стоя напротив одного, а чаще нескольких сидящих группой монахов, поочередно задает каждому из них вопросы по учению Будды, сопровождая каждый из этих вопросов ударом ладони правой руки по вытянутой в направлении «экзаменуемого» ладони левой и ожидая ответа в течение короткого фиксированного промежутка времени. В случае, когда ответ на вопрос удовлетворяет стоящего, он подтверждает это жестом, напоминающим «вопросительный» с тем отличием, что ладонь правой руки в момент касания ладони левой разворачивается и скользит тыльной стороной. Если «экзаменатору» кажется, что «экзаменуемый» начал «плавать», он закатывает рубу на левой руке до локтя, как бы растягивая при этом четки, что служит своего рода приглашением вернуться в спор. Драйв у дебатов еще тот, не в последнюю очередь потому, что это чуть ли не единственная для монахов возможность дать выход физическому напряжению.

Третий из великих монастырей, Ганден, удален от Лхасы несколько более первых двух и в программу тура не вошел, поэтому день для нас на этом и закончился. На следующее утро после завтрака нас ожидал главный туристический объект Лхасы – дворец Потала. Ну, по правде говоря, после завтрака ожидал он не всех: СITS вновь отличился феерической организацией процесса и забронировал билеты в Поталу для половины нашей группы на дополуночное, а для другой половины – на послеполуночное время. В результате Джордану пришлось собрать часть «своих» туристов по нескольким отелям, объединить их с другой англоязычной группой, возложив ответственность за них на ее гида, а потом так же собрать остальных, отвезти их на экскурсию по дворцу в то время, когда первая половина отправилась на обед в ресторане, после чего вновь



Лхаса. Армейский патруль в центре города

объединить всех и направиться с сытой первой подгруппой и голодной второй в храм Джоканг. Джордан, в отличие от его работодателей, с заданием справился на пять с плюсом.

Дворец Потала, являющийся, наверное, самым узнаваемым символом Лхасы, если не Тибета вообще, конечно, производит величественное впечатление. Тринадцатизэтажное 117-метровое здание вместе с холмом Марпо Ри, на котором оно построено, возвышается над Лхасской долиной более чем на три сотни метров. Чтобы представить себе всю грандиозность этого проекта по меркам второй половины семнадцатого века (Потала в современном виде была возведена в 1645–94 годах), достаточно вспомнить, что почти через двести лет после этого великий русский



Лхаса. Храм Джоканг



Вид на Лхасу с дворца Потала

композитор Чайковский после турне по Америке признавался, что его поражают дома высотой в тринадцать этажей. Традиционно считается, что у предшественника Поталы, дворца, построенного на этом же самом месте в 637 году овейяным легендами тибетским царем Сонгцэном Гампо, было 999 комнат, ныне же в Потале свыше тысячи помещений, более десяти тысяч святынь и двухсот тысяч статуй. Мы пошли смотреть открытую для туристов часть этого великолепия самостоятельно, отпустив гида, ибо для групп время пребывания во дворце ограничено одним часом, а индивидуальные туристы могут бродить сколько заблагорассудится.

Интересно, что помимо традиционного запрета на съемку внутри помещений туристического объекта в Поталу нельзя также проносить жидкости и аэрозоли; чем-то это напоминает контроль в аэропорту: и причина та же – опасения насчет жидкой взрывчатки, и бизнес тот же – воду в бутылках по завышенным ценам можно купить уже внутри. В самом дворце у каждого значимого места висят таблички (в том числе на английском языке), так что без гида мы не пропали, с удовольствием и без спешки побродив там часа два.

Потом, как я уже писал, был обед и воссоединение с «голодной» частью группы (мне повезло попасть в «сытую») для по-



Озеро Нам-цо

хода в храм Джоканг. Джоканг, считающийся одним из главных священных мест тибетского буддизма, по преданию, был построен для жен Сонгцэна Гампо – китайской принцессы Вэньчэн и непальской принцессы Брикути, а украшениями его послужили статуи и изображения, привезенные ими в Тибет как часть приданого. Четырехэтажный храм, крышу которого венчают золотые лани и колесо дхармы, представляет собой темный лабиринт, где ритуальные свечи освещают изображения богов и бодхисатв. В качестве подношения богам в тибетских храмах принято ставить семь чаш с чистой водой. Традиция эта пришла сюда из Индии, где чаши наполнялись последовательно водой для

питья, водой для омовения стоп, цветами, горящими благовониями, свечами, шафранной водой и рисом с фруктами, что символизировало ритуал гостеприимства. В Тибете, где в силу скудости ландшафта было непросто найти шафран, цветы и фрукты, но зато в достатке было прозрачной воды с горных ручьев, эта традиция была соответствующим образом модифицирована.

В Джоканге можно подняться на крышу к тем самым ланям; по словам гида, именно отсюда открывается лучший вид на Поталу, чему я склонен поверить. Здесь и на примыкающей к храму площади Баркор мы фактически прощались с Лхасой, потому что следующий день целиком дол-

жен был уйти на поездку к озеру Нам-цо. Так что мы спешили запечатлеть ощущения от города в памяти, а его виды – на фото.

Фотографирование чуть было не кончилось для меня крупными неприятностями, потому что в кадр неожиданно влез армейский патруль. Всех иностранных туристов в Лхасе строго предупреждают о запрете на фотографирование полиции и военных, рассказывали, что за нарушение могут даже разбить камеру; насчет этого не знаю, но лично был свидетелем сцены, когда армейский офицер подошел к группе голландских туристов, чье поведение ему не понравилось, и потребовал показать сделанные снимки на экране фотоаппарата (впрочем, убедившись, что ни он, ни его подчиненные в кадр не попали, офицер отпустил туристов с миром). Мне повезло: военные, очевидно, поняли, что вынырнули из толпы столь стремительно, что у меня попросту не было шансов убрать фотоаппарат, и даже не стали предъявлять претензий.

Вообще после пребывания в Лхасе начинаешь очень хорошо понимать чувства прибалтов по отношению к Советскому Союзу. Ведь скорее всего, сумей Тибет в 50-х годах отстоять свою независимость от КНР, он был бы сейчас теократической монархией, где правительство занималось бы не столько развитием экономики, сколько подсчетом дивных показателей по типу бутанского валового национального счастья, а уровень грамотности населения и качество медицинского обслуживания были бы куда ниже, чем ныне «под крылом» Пекина. Однако же тибетцам постоянно дают понять, что они не хозяева на своей земле. Это проявляется не только в официальных мероприятиях типа празднования 60-летнего юбилея «мирного освобождения» Тибета, но и в мелочах типа обхода военными патрулями улицы Баркор против часовой стрелки.

Когда мы напрямую спросили нашего гида, почему они демонстративно не соблюдают принятое направление движения, ему ничего не оставалось, как ответить, что это проявление уважения к древней тибетской религии бон. Мы дружно сделали вид, что сразу ему поверили.

В общем, я пожалуй процитирую еще раз Динеца: «Будущее Тибета зависит от уровня тупости китайского правительства. Чем больше оно будет «держаться и не пускать», тем дольше Тибет будет оставаться именно оккупированной территорией, а не нормальной автономией. Если бы китайцы не вели себя в этом вопросе, как бюрократическая мафия (которой, впрочем, китайское правительство и является), Далай-лама давно вернулся бы в Тибет и в провинции установились бы мир и порядок». Мои личные впечатления с этим высказыванием совпадают почти полностью (пускать западных туристов в Лхасу с целью пополнить бюджет доходами от туризма и при этом демонстрировать им оккупационные силы на каждом перекрестке – что это, как не тупость), и, видимо, замыкающим патрули солдатам еще долго придется носить в вещмешке огнетушители для предотвращения совершаемых в знак протеста самосожжений. Заселение Тибета китайцами принесло мне лично, правда, кое-какую пользу: у китайских торговцев, к которым я пришел закупиться фруктами и водой для грядущего путешествия, все было дешевле, чем у коренных жителей, продававших товары с велоприцепов. К тому же я получил небольшую скидку за умение считать по-китайски до семи: набранные мной фрукты тянули на двадцать один юань с небольшим, а у меня из денег мельче сотни было только двадцать юаней семь цзяо, так вот, когда я эти цзяо пересчитал вслух, торговка сказала, что у меня это настолько хорошо вышло, что остаток она мне готова простить. В общем-то, я готов

понять радость даже от «лаовайского» китайского, поглядев на то, какие мучения у большинства жителей Поднебесной вызывает английский: мы, в частности, всей группой ходили смотреть в Сэре на табличку на ограждении вокруг места проведения небольших ремонтных работ, которая гласила: «Дорогие посетители, джентльмены и леди! На этих ремонтных работах для вашего счастья и счастья вашей семьи, пожалуйста, не надо буквально на стройплощадку. Дайте вашему путешествию принести вам множество неудобств и, пожалуйста, простите меня». Я даже не знаю, не впечатлила ли она нас больше, чем монашеские дебаты, в которых мы не понимали ни слова.

Воду, как выяснилось на следующее утро, можно было и не покупать: заботливый Джордан преподнес нам несколько бутылок в качестве подарка от фирмы, а также взял большое количество баллонов с кислородом: дорога к озеру лезла на такие кручи, по сравнению с которыми Лхаса была вообще равнинным городом. В итоге мы, преодолев по пути одиннадцать действующих полицейских постов, взобрались на перевал Лхачен, расположенный на высоте 5190 метров над уровнем моря и являющийся самым высоким местом на земле из тех, где мне до сих пор приходилось бывать.

На перевале, естественно, тусовалась толпа китайских туристов, желавших запечатлеть себя с камнем, на котором были высечены название места и высотная отметка; пробиться через нее, чтобы сфотографироваться самому, было нелегко, хорошо, что американка Эми, которой я вручил свою камеру, подбадривала меня возгласами: «Валерий, это Китай, и здесь ты должен быть агрессивен, я наверняка знаю, я столько лет в Шанхае работала!» В итоге снимок вполне себе получился.

На очередном повороте на спуске с перевала нам наконец открылось Нам-цо.

Открылось внезапно всем своим уходящим за горизонт зеркалом. Вид его и сам по себе прекрасен, а когда вспоминаешь, что окружающие озеро заснеженные горы – это семитысячники, голова начинает кружиться. Может, не столько высота, сколько именно грандиозность впечатления так подействовала на моих товарищей по группе, что все как один решило приложиться к кислородным баллонам. У меня же организм даже на такие высоты почему-то никак не отреагировал, чему у Джордана немедленно нашлось свое объяснение. «Ну конечно, – уверенно заявил он, – это же русский! Я водил как-то группу русских к священной горе Кайлас, так они акклиматизировались быстрее меня, местного!» Я не стал возражать против такой трактовки и с удовольствием примазался к славе соотечественников-альпинистов: пусть представители западного мира пребывают в уверенности, что Россия до сих пор еще много где впереди планеты всей.

По прибытии на озеро нас ждал обед в ресторане; кормили там вкусно, но ресторан был, как водится в таких местах, дороже соответствующего класса заведений в столице региона, а персонал был даже для Тибета очень уж неторопливый. Долгое ожидание заказанного блюда напомнило Эми феерическую историю, в которую она со своими спутниками как-то попала в едальном заведении в Чэнду. Заведение было тоже рассчитано на лаоваев, и меню там было в том числе англоязычное. Компания выбрала себе макароны, ткнув официанту пальцем в номер блюда, тот понимающе кивнул и ушел с принятым заказом на кухню. Когда ожидание уже сильно вышло за рамки нормы, Эми отправилась на кухню выяснить судьбу макарон и увидела там следующую картину: официант с поваром сидят за компьютером и вводят в поисковике слово «pasta»!

Правда, вполне съедобные макароны через некоторое время все же принесли. После трапезы мы пошли наслаждаться красотами природы, и по дороге я впервые в жизни увидел яков с белой шерстью – наш гид еще называл их «озерными». Местные тибетцы использовали этих животных в аттракционе для туристов: лаовая сажали на яка верхом, после чего як делал по приказу хозяина несколько шагов назад и оказывался в водах Нам-цо; можно было делать эффектные снимки, правда, избыточные нашествием тургрупп местные требовали по 10 юаней за каждый щелчок затвором фотоаппарата.

Мы еще сделали общую фотографию на фоне озера, после чего погрузились в автобус и отправились в обратный путь. В какой-то момент на середине спуска с перевала Лхачен я обратил внимание на необычную конструкцию: часть горного потока, текущего вдоль дороги, была отведена в широкое бетонное корыто, в которое заезжала машина, оказывавшаяся таким образом по ступицу в воде. Я сначала подумал, что это импровизированная автомойка, но оказалось, что назначение этой штуки еще прагматичнее: туда заезжают с целью охладить сильно перегревающиеся во время спуска тормозные колодки, чтобы в дальнейшем не случилось какого-нибудь серьезного происшествия.

Мы тоже остановились ненадолго у этого корыта и, приведя тормоза в порядок, отправились дальше. Путь наш лежал в Янгпачен, к местным термальным купальням. Купальни эти активно рекламируются среди туристов и, видимо, исключительно для туристов и предназначены: щиты с информацией на входе в них были выполнены исключительно по-китайски и по-английски; пожалуй, во всем Тибетском автономном районе я больше и не припомню ни одного посещенного мной места, где бы не было над-

писей на языке титульной нации. Народ, несколько подуставший после долгой дороги, разделился во мнении, стоит ли принимать тут ванны или нет; в конце концов решили сначала сходить на экскурсию, в стоимость которой входило сваренное в теплых водах источников яйцо (некоторым даже досталось и по два, ибо хотели его не все). По итогам экскурсии группа пришла к единодушному мнению, что ничего выдающегося в купальнях нет и оставаться там дальше незачем, так что заезд превратился в состоящий из весьма оригинального блюда полдник.

Выехав обратно на трассу, мы остановились на заправочной станции, которой и решили воспользоваться, извините за подробности, для удовлетворения физиологических нужд. Тут уже зрителем шоу «реакция западных туристов на туалет типа деревенский сортир с выгребной ямой» стал я, поскольку россиян-то таким «санузлом» не удивишь, а вот на коллег по группе, оживленно обсуждавших, можно ли туда зайти и не упасть в обморок от исходящих миазмов, жалко было смотреть. Я подумал и, чтобы хоть немного разрядить обстановку, бросил мимоходом: – Вот теперь вы понимаете, где в Тибете больше всего нужны кислородные баллоны?

По последовавшему в ответ гомерическому хохоту я понял, что «санузел» по крайней мере не испортит остальным настроения на весь вечер.

Когда вдалеке уже показались огни Лхасы, наш автобус вдруг съехал чуть ли не на обочину дороги и резко сбросил скорость; казалось, что мы попали в безнадежную пробку, но нет – дорога перед нами была пуста. Сначала мы удивлялись этому шепотом, но потом все-таки решили спросить, не случилось ли чего с машиной. Нет, транспортное средство было в порядке, а причина столь странного на первый взгляд поведения была совсем в другом:



Нам-цо: озерный як

на многочисленных полицейских постах, как оказалось, не только смотрели разрешения на проезд, но и ставили отметку о времени прохождения, а каждый следующий пост проверял, за сколько пройденно расстояние от предыдущего: если бы это время оказалось меньше расчетного, водителю запросто могли вклеить штраф за превышение скорости! В общем-то, при такой плотности постов на дороге и впрямь можно экономить на радаре.

В Лхасе мы поблагодарили – добрыми словами и положенными чаевыми – гида и водителя и попрощались с ними и друг с другом. На следующее утро заказанное Джорданом такси доставило меня на вокзал Лхасы, откуда мне предстояло отправиться в путешествие по Цинхай-Тибетской железнодорожной магистрали.

Меры безопасности на лхасском вокзале достаточно параноидальны: если обычно в Китае доступ в кассовые залы сво-

бодный, а контроль багажа и пассажиров осуществляется непосредственно на входе в терминал, то тут забором огорожена вся привокзальная площадь, а досмотр на входе на нее осуществляется в специально вынесенных палатках. Однако очередь у этих палаток двигалась довольно быстро, и вскоре я уже был в комфортном купе поезда Лхаса – Ланьчжоу. Позабыло, что проводница немедленно заставила меня подписать декларацию о том, что у меня нет никаких хронических заболеваний, делающих небезопасным мое нахождение на Тибетском нагорье, – как говорится, самое время было. Впрочем, формально у железнодорожной администрации были основания подстраховываться – самая высокая точка магистрали, станция Тангла, являющаяся по совместительству и самой высокой железнодорожной станцией в мире, расположена на высоте 5072 метра над уровнем моря, а Лхаса – «всего лишь» на высоте 3490.

В попутчики в купе мне досталась семья с младенцем, у которого оказалась своеобразная реакция на окружающую действительность: при каждой смене пейзажа за окном он открывал рот и внятно произносил: «А!» А поскольку пейзажи менялись часто, то эти издаваемые с регулярностью метронома звуки меня порядком достали. Впрочем, юное создание понять можно: посмотреть вокруг было на что. Кстати, вспомнилась мне одна интернет-дискуссия, где один из участников доказывал, что в России, в отличие от Европы, где косули, бывает, бегают за железнодорожными составами, увидеть животное из окна поезда крайне сложно исключительно потому, что с кормежкой для зверей хуже и потому только их и меньше. Так вот, на куда менее плодородном Тибетском нагорье я прямо из окна поезда разглядел за время поездки антилопу оронго, тибетскую лисицу и двух пищух; яков, которых на плато разводят целена-

правленно, я, разумеется, не считал. При этом на куда более плодородных равнинах, превращенных китайцами, по сути, в один большой завод, никаких зверушек не было и в помине. Так что, сдается мне, дело все-таки в антропогенной нагрузке.

В общем, хотя поезд и вышел из Лхасы в девятом часу утра, время до темноты прошло незаметно; в самом поезде если и был какой недостаток, так это бедный и дорогой относительно других китайских составов ресторан – видимо, с кормежкой не только для животных, но и для людей тут было не очень. Поэтому сразу по прибытии (на всякий случай взглянув на табло, убедившись, что лежачих мест в Урумчи не появилось, зато сидячие пропали совсем, и порадовавшись тому, что мне удалось заранее купить себе хотя бы билет с местом) я отправился в самую простую привокзальную забегаловку перекусить пресловутой лапшой за пять юаней. Место, конечно, выглядело не слишком презентабельно, но, отправив первую порцию лапши в рот, я решил успокоить себя тем, что у микробов при такой дозе перца шансов все равно нет.

Столь острое блюдо требовалось чем-то запить. Я купил себе холодного чая в пластиковой бутылке и открыл его прямо на улице. Через какое-то время я встретился взглядом с бабкой, эти бутылки собиравшей, показал ей, что не допил еще и половины содержимого, и та, как мне почудилось, с чувством разочарования растворилась в толпе. Поэтому, когда появилась другая претендентка на пустую емкость, я с легким сердцем решил, что пусть она и получит желаемое. Как только бутылка исчезла в недрах ее сумки, из толпы неожиданно (и, видимо, с боевым кличем «Я раньше заметила!») появилась первая претендентка, все это время, как оказалось, неотступно следившая за мной, атаковала конкурентку, после чего они на потеху сучающей в ожида-

нии поездов публики начали отчаянно мутузить друг друга своими торбами. Я решил тихоноко ретироваться и отправился в знакомое интернет-кафе посмотреть, что вообще в мире происходило, ибо в Тибете почему-то не работали даже сайты, которые в Китае были вполне себе разрешены: видимо, местные провайдеры считали, что Тибет – это место для духовных практик, а не для прогулок по всемирной паутине.

Через некоторое время пришла пора отправляться в путь в столицу Синьцзян-Уйгурского автономного округа. Виды за окном были весьма симпатичными – как-никак дорога шла вдоль окруженной высоченными горами Хуанхэ, а вскоре поезд въехал внутрь очередного чуда китайской инженерной мысли, тоннеля Ушаолин длиной аж в 21 километр. Впрочем, после того как мы покинули Ганьсуйский коридор, пейзажи сменились на более монотонные, и сон взял свое.

Проснулся я среди ночи, почувствовав жуткий озноб и тошноту, а когда попытался подняться с кресла, то понял, что на ногах держусь с трудом. Последний раз подобное я испытывал лет в 12, когда подхватил сильную простуду на футбольном матче, а по возвращении домой выяснилось, что температура тела подскочила аж до сорока градусов. Вот и тут было что-то подобное – видимо, нещадно дувший на вторую полку кондиционер в лхасском поезде сделал свое черное дело. Я начал опасаться, как бы состояние моего здоровья не ухудшилось до степени, оправдывающей в глазах авиакомпании недопуск на борт воздушного судна, принял жаропонижающее и попробовал расслабиться и заснуть снова. Получалось не очень, но поскольку время поезда в пути составляло 21 час, организм в конце концов отказался бодрствовать, да и лекарство подействовало, так что к Урумчи я подъезжал уже в более вменяемом состоянии.

Времени до вылета было около семи часов, поэтому я сначала не спеша отправился в знакомый «ресторан с мусульманским вкусом», а потом дошел до перекрестка улиц, названных в честь двух великих рек – Амура (Хэйлунцзян-лу) и Янцзы (Чанцзян-лу), чтобы заглянуть в сувенирно-чайный магазин и набрать подарков. Поскольку место отправления маршрутки в аэропорт в районе железнодорожного вокзала было неочевидным, я решил далее также пешком дойти до остановки «Красная гора» (紅山), где находилась гостиница «Южно-Китайских авиалиний», – возле нее у маршрутки как раз была промежуточная остановка, а персонал отеля знал точное расписание. Правда, из моего личного опыта следует, что приходиться на посадку лучше минут за 15 до отправления: дело в том, что стоячие пассажиры не берут, поэтому в случае, если все сидячие места заполняются ранее положенного времени отъезда, дальнейшее ожидание теряет смысл и маршрутка уезжает сразу.

В аэропорт Дивопу я приехал практически ровно к заявленному времени начала регистрации, но персонал авиакомпании лениво занял свои места только через полчаса. Это было б еще полбеды, если б одновременно не отправлялись в большинстве своем челночные рейсы в Алма-Ату, Баку, Москву, Новосибирск и Тегеран. Пассажиры их мало того что были с огромным багажом, так еще и в большинстве своем пребывали в Китае по групповым визам и оформлялись скопом. В итоге в очереди на регистрацию я простоял 44 минуты, при этом 10 из них – будучи вторым! На таможеню и контроль безопасности пришлось бежать, чтобы быть уверенным, что успею на посадку в самолет.

В конце концов наш авиалайнер взлетел и набрал высоту. Бросив прощальный взгляд на лезшие вверх небоскребы центра Урумчи, я вдруг отчетливо понял од-

ну очень простую вещь: для того чтобы оценить масштабы грабежа своей страны и народа кучкой упырей, присосавшихся к власти в Российской Федерации, не обязательно читать аналитические статьи в разнообразных изданиях или разоблачительные посты в блогах – достаточно просто съездить в импортирующий нефть и газ Китай, посмотреть, что построила за первое десятилетие XXI века эта страна, и сравнить ее успехи на этом поприще с экспортирующей эти самые нефть и газ Россией. Это при том, что КНР в смысле распространения коррупции не так уж далеко ушла от своего северного соседа и скидку на это надо делать и в Поднебесной. Собственно, вопрос у меня по итогам этой поездки остался только один, и обращен он не к китайцам, а к тем, кто руководит государством, с паспортом которого я уже много лет путешествую по миру. Сколько же еще вам надо высосать соков из родины, чтоб вы уже лопнули наконец, паразиты?

>>

АРХАНГЕЛЬСКИЙ ЛЕСНОЙ ТРАМВАЙ

Автор: Митян Крюков

Дата: июль 2004

Давно испытывал желание посетить Тегрозеро, наверное, самую загадочную из близких (ночь на поезде) к Москве железнодорожных веток. В 1999 году там побывал Сергей Болашенко, рапортовал о существовании там некой «мотрисы», но оставил очень немного информации – вопросов было больше, чем ответов.

Еще один источник откопал где-то в архивах рассылки «[1520 мм]» Александр Фетисов. Источник якобы утверждал, что Тегрозеро читается через ё и мотрисой является АС. Больше ничего Александр не помнил.

Изначально в Юру (станция на участке Коноша – Вельск, откуда ходит нечто в Тегрозеро) собирались я, Валера Тихонов, тот самый Александр Фетисов и Алексей Гусев, но последние двое по разным причинам передумали, о чем, вероятно, потом пожалели.

В Юру ехать удобнее всего было поездом Москва – Котлас: тогда в воскресенье в 9 утра (в субботу мотриса, к сожалению, не ходила) мы оказывались в Юре, в 11 уезжали в Тегрозеро и к вечеру надеялись попасть в Няндому. Причем Валера имел понедельник выходным, а я его не имел, ограничившись лишь предупреждением шефу по электронной почте, что если я опоздаю в Няндоме на поезд Архангельск – Москва, начинать работать ему лучше без меня.

Если бы мотриса ходила в субботу, поездка была бы, наверное, гораздо более увлекательной и содержательной, так же нам приходилось спешить, что наложило отпечаток на происходящее. Итак, мы сели в первый вагон котласского поезда. Данный вагон был среднестатистическим плацкартным вагоном, лишь проводники, мальчик и девочка, состоявшие

в романтически-интимных отношениях, немного портили картину – то сдачу дали пакетиками с кофе вместо денег, то проводник в стиле Жванецкого прочел нашим соседям по «купе» нотацию, что оставлять крошки на сиденье – негигиенично и недостойно гордого звания советского человека.

В Ярославле мы погуляли по перрону, причем в это время по вокзалу объявили о продаже за 29 рублей книжечки расписания дальних поездов СЖД. Данную книжечку я подробно рассмотрел уже на обратном пути в Коноше – красивая обложка, один в один как у служебки, и довольно простое наполнение: все крупные станции СЖД и расписание ПДСов по ним. Это все вызвало две, нет, три мысли. Первое – какие же они чудачки, что не включили пригородные. Второе – надо срочно издавать расписания с All-Transport.info, ибо все больше и больше контор начинают печатать свои расписания. Третья же мысль была наиболее смелой – лучше бы, чтобы они продавали служебку.

С утра мы благополучно проспали Коношу, и в 8 с чем-то утра Валера ушел в вагон-кафе есть суп. За ним вскоре подтянулся и я, съел йогурт и забрал у проводника стакан для выданного им же кофе. Кофе по плану должен быть пить Валера, который и выпил его, правда допивал он уже во время стоянки в Юре, чем нервировал проводника.

В Юре поезд стоял 9 минут, но никого не пропустил. При этом непонятно было, куда делась «Полярная стрела», виденная в Коноше, – скорее всего, пошла по нижнему обходу. Вообще, среди местного населения потом мы слышали какие-то разговоры, что с начала сентября Москва – Котлас тоже по нижнему обходу пускают, что им категорически не нравится.

За время нашего пребывания на станции (около двух часов в итоге) прошел еще



пригородный Кулой – Коноша (два общих вагона и половина тепловоза), который кинул двадцать минут и пропустил навстречу товарняк, а потом еще одну половинку тепловоза без состава. Когда я фотографировал сию половинку, машинист высунулся в окно чуть ли не наполовину, радостно улыбался и махал мне обеими руками. Я сначала офигел, потом вспомнил, что я на Севере. И замахал руками в ответ.

Юра – очень маленькая деревня, и большой современный вокзал выглядит там абсолютно ненужным. Впрочем, он и не используется – в нем нет ни кассы, ни зала ожидания. Ветка на Тегрозеро отходит от основной метрах в 50 назад по направлению к Коноше, и еще спустя метров 30 там есть небольшая бетонная платформа. Еще чуть дальше – разезд, будка и несколько старых вагонов. На-



кат очень хороший, и мы, в общем, так и не нашли видимого объяснения этому – активности товарняков на ветке почти нет, вагонов мало. Может, в будни больше – вряд ли одна мотриса создает такой накат.

С котласского поезда и просто из окрестностей на платформу подтянулось человек 15, очень дружелюбно отнесшихся к нам и рассказавших, что действительно ходит мотриса и она вообще-то должна уже прийти (к коношскому пригородному), но еще почему-то не пришла. Правда, мотрису называли совершенно по-разному: то мотрисой, то матаней, то дрезиной, то аской, а кто-то умудрился даже озвучить модное сочетание «РА»! РА, несмотря на надежды Валеры, не оказалось – примерно в 10.55 приехала совершенно пустая АС-3М-013, что тоже, впрочем, было весьма эффектно.

(Сделаю тут лирическое отступление. Заинтересовало тут меня, откуда есть пошло слово «матаня». Я думал, что этим словом называется кругобайкальский поезд, однако, по словам того же Саши Фетисова, а может, и еще кого, на Кругобайкалке так пригородный называют крайне редко! Однако слово как-то распространилось и встречается в разных уголках страны,

обозначая, как правило, «необычный и единственный состав на какой-то глухой ветке». Почему именно это слово – сложно сказать.)

Заднюю кабину машинист оставил открытой – туда народ сгрузил сумки, а чуть позже туда для лучшего обзора сгрузился и я. В основном салоне все очень аккуратно, скамеечки-столы, занавески висят, окна открываются, сверху полки для ручной клади. В общем, поезд будущего – я неоднократно ныл, что реально российское пригородное сообщение, особенно на таких ветках, спасут только рельсовые автобусы.

Кондуктор взяла с нас по 33 рубля и выдала оригинальные отпечатанные на принтере билеты. Расписания не висело, зато висел большой прайс-лист за подписью какого-то чиновника Вельского района (что дало понять, что район помогает деньгами мотрисе сей). Станции в нем назывались так: Юра, Средний, Комсомольский, Тулма, Еменьга, В. Пуя, Тегра, а вся система называлась железнодорожной веткой ООО «Шоношский ЛПХ». Очень любопытно, что в Комсомольском, где я позже фотографировал расписание, станции назывались иначе: Т-Озеро, В-Пуя, Еменьга, Тулма, Шоноша, 7 км,



1 км! Было еще и несколько остановок по дороге в местах скопления ягодников. Все остановочные пункты на ветке представляют собой оригинальную конструкцию – высокая деревянная платформа чуть меньше длины моторисы, на платформе находится деревянный павильончик, а ведет туда деревянная же лестница. Только Еменьга и Тулма, если не ошибаюсь, имеют низкие платформы, но тоже с павильончиком. Мотриса идет весьма и весьма резво – замер по столбам в разное время пути показал 34–40 км/ч, и местами трясло довольно сильно, хотя состояние пути для такой малоактивной ветки категорически хорошее.

Через 50 минут мы прибыли в Комсомольский, где находятся управление дороги и депо. Стоянка была аж 63 минуты, которые мы использовали по-разному: я сначала поговорил с дежурной, сфотографировал расписание, узнал про узкоколейку (разобрали, говорят), потом пошел фотографировать старые вагоны и локомотивы, стоявшие на путях у депо, но в само депо не попал. На путях стояли: пассажирский вагон С5751 начала XX века, снегоочиститель, АС-1А-2166, АС-1А-2250 (все это не на ходу и вряд ли подлежит восстановлению), ТЭМ2М-050,

который, наверное, после некоторого ремонта еще мог бы ездить, ну и несколько обычных вагонов.

Потом я пошел назад по путям к речке (видимо, Шоноше), умылся там у плотины (вода очень теплая, речка красивая). Думал искупаться, но особо не в чем было, да и народ смущать не хотелось. Затем пошел искать магазин и встретил у магазина Валеру, который тоже осмотрел депо, а потом стал общаться с местной живностью в виде козлов и баранов, которые прятались от солнца под вагонами и снегоочистителем, что было весьма забавно. В магазине нас приняли как своих и в ущерб местному населению в очереди даже порезали хлеб и сыр, чтобы нам было удобней их есть в поезде. Я все порывался купить землянику, но народ, хоть и собирал ее ведрами, ягоды не продавал. Мы загрузились в моторису (народу было уже весьма много) и поехали дальше. Я рассказал Валере, что узнал у дежурной: режим работы моторисы был такой: по понедельникам, средам, пятницам, воскресеньям она в 4 утра из Комсомольского едет в Тегру, оттуда через Комсомольский в Юру, где, по идее, стоит 3 часа (в нашем случае она, видимо, моталась назад в Комсомольский), потом едет в Комсомольский, стоит там час, едет в Тегру, потом назад в Комсомольский и больше никуда не едет. Один в один рельсовый автобус.

В Верхней Пуе переезд с трассой Вельск – Няндомы – Каргополь – Пудож, вопреки карте, где-то в километре до станции. Само же Тегрозеро – очень красивое место. Прямо около платформы разлилось озеро (но не Тегрозеро, а другое, Вилозеро), небольшое и очень теплое. Так хотелось искупаться, а потом пройти еще километр дальше и увидеть, где у этой ветки тупик... но. Но мне надо было спешить в Няндому, а тегрозерская грунтовка не производила впечатления трафиканапряженной,



так что пришлось скрепя сердце возвращаться одну остановку до Пуи и выходить на трассу.

Мое краткое заключение по поводу перспектив этой ветки такое: нынешнее состояние позволяет ей жить еще долго, причем народ в основном катается между поселками, а Юра, насколько я понял, не так сильно их волнует. В этом смысле даже гипотетический перевод поезда Москва – Котлас на нижний ход не так сильно затронет ветку. В Вельск же ходят автобусы и из Тегрозера, и из Верхопуйского, и из Комсомольского. Добить же ветку могут две вещи: если содохнет мотриса (сомневаюсь, что у них есть вторая, хоть и не был в депо) или если вдруг руководство Вельского района перестанет давать деньги. Вот это самый опасный фактор, прогнозировать который сложно. Леспромхозы же, как я понял, работают, но находятся в некотором развале, так что они вряд ли обеспечат функционирование ветки (увы, через какие-то 3–4 года ветку разобрали – *прим. ред.*).

Попрощавшись с мотрисой в Пуе, мы вышли на дорогу со стремлением ступить в сторону Няндомы. Ближе к вечеру тут ожидался автобус Вельск – Няндомы, но он с вероятностью 95% не успе-

вал на поезд Архангельск – Москва, что меня не устраивало. Трафик был очень маленький, причем, что интересно, местных машин (29, 35 и 11 RUS) было меньшинство, чужаков было больше, да каких чужаков: Питер, Мурманская область, Москва, Тульская область, Краснодарский край (!), Ненецкий АО (!!) и Приморский край (!!!).

Никто не останавливался, и мы потопали вперед по трассе. Становилось очень жарко, слепней и оводов было тоже очень много, и километров через пять я уже чувствовал себя хреново. Слава богу, встретился отдыхающий КамАЗ плесецкого АТП, и мне удалось договориться, что, когда они отдохнут, они нас заберут.

Отдохнули они только тогда, когда мы прошли еще километра два, и в КамАЗ мы сели изрядно дохлыми. Самое смешное в том, что уже на следующем повороте мы обогнали выезжавший оттуда пазик до Няндомы, а еще через пару километров нас обогнал нигде не указанный вообще невесть откуда взявшийся модный автобус голицынского производства Каргополь – Архангельск.

Дорога до Няндомы очень приличная, ехали довольно быстро, и где-то в 18.30 нас высадили в центре этого большого

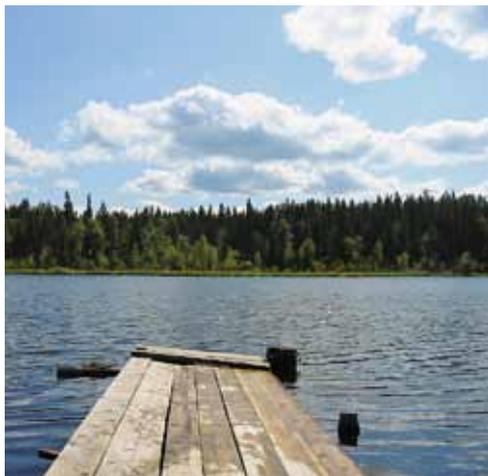


села. Тут-то и началось самое смешное: у нас обоих почему-то возник глюк, что Архангельск – Москва приходит в Няндому что-то около 19.30 и около 20 часов уходит, поэтому мы не спеша обошли магазины в поисках холодной воды (в первых пяти магазинах холодным было только пиво), а потом направились к вокзалу. И тут со стороны Архангельска показался некий состав, и мы с ужасом осознали, что это именно московский поезд и есть. Он, оказывается, прибывал в 18.50, а в 19.10 уже уходил. Я из последних сил совершил рывок в кассу, там мне радостно сказали, что есть только купе примерно за 1050 рублей, которых у меня в кошельке не было. Я грустно вышел на улицу и с радостным удивлением увидел приближающегося Валеру, который рывка не совершал, но отстал всего на минуту-полторы. Он дал мне недостающую сумму и решил сам вернуться в Москву, несмотря на свободный понедельник.

Мы загрузились в поезд, причем Валера еще успел купить морошки, а я хотел купить землянику, но не успел. В итоге мы слопали с чаем морошку, и в Коноше очередную порцию оной ягоды покупал уже я. Добавлю также, что в Коноше реконструируется задняя часть вокзала, так

что от автостанции там ничего не осталось и листики висят старые. Что там сейчас творится с автобусами на самом деле – сложно сказать. Вот такие дела.

>>



В МЕЗЕНЬ ПО ВОДЕ

Автор: Митян Крюков

Дата: июль 2008

Вообще в истории КТП была прекрасная зимняя поездка в Мезень и Лешуконское под кодовым названием «Прощай, Лешуконье, прощай, Смоленец, нам всем наступает полнейший ...», когда Саша Фетисов с Кириллом Емельяновым и Иваном Степановым застряли зимой посреди указанных выше двух пунктов и им, чтобы не замерзнуть насовсем, пришлось проситься ночевать к местным жителям. Пустили, разумеется, Север же. Но отчетов о той поездке не осталось, и мы опубликуем в память о ней только пару фотографий. О попадании в Мезень самолетом вы тоже сможете прочитать спустя какое-то время.

Обкатать старинный водный путь из Пинеги в Мезень – Лешуконье через Кулой – Долгощелье – Белое море мы планировали уже несколько лет. Особенно остро встал этот вопрос после того, как в 2006 году мы с Ольгой Андреевой договорились о проезде в самоходном сухогру-

зе Красный Бор – Мезень. Но тогда в поездку вмешались суровые обстоятельства: во-первых, отправление задерживалось на неопределенный срок; во-вторых, пока оно задерживалось, капитан с помощником начали пить водку; в-третьих, пока они пили водку, на корабле разместились еще несколько местных жителей, которые тоже начали пить водку; в-четвертых, пока они все пили водку, резко похолодало почти до нуля.

На основе всего этого мы решили с корабля смотаться и уехали обратно в Архангельск, но идея пройти по загадочным рекам меня не покидала. Особенно она стала меня терзать, когда в 2008 году начали ходить слухи, что вот-вот откроют дорогу Пинега – Мезень – Лешуконское, а корабли отменят на фиг.

Именно поэтому я заранее взял отпуск, уговорил сделать то же самое Сашу Фетисова, и мы начали готовиться к отъезду в начале июня. Точнее, я готовился, а Саша куда-то пропал, чем за пару дней до отъезда ввел меня в легкую панику: едем в никуда, с какой-то адской палаткой, с адскими спальниками, а тут единственный человек, который умеет с ними обращаться, постоянно вне зоны досягаемости.

Надо отдать должное Саше, в конце концов все вышло наилучшим образом – и мы все успели и поехали в итоге даже втроем, а не вдвоем, – почти на подножку уходящего поезда запрыгнула Лена Ларская, знатный геокэшер*.

Поезд, впрочем, для начала уходил недалеко – Саша хитрым образом взял билеты сначала на «попугай» до Ярославля, а потом уже в вагон Ярославль – Архангельск. Как потом выяснилось, это было излишней предосторожностью, но разве не прекрасно было позавтракать в солнечном

* Геокэшинг – популярное в конце первого десятилетия XXI века краеведческое движение. Идея его в том, что посетивший редкое место человек оставляет там «тайник» – коробочку с чем-нибудь не слишком ценным. После этого он оставляет описание тайника, и следующие посетившие это место рапортуят о нахождении и оставляют свой тайник.



Паром через канал Пинега – Кулой на окраине Пинеги

любимом Ярославле и вновь посмотреть на его прекрасный центр?..

В Архангельск доехали достаточно обыденно – в Коноше разве что повесили табличку, что там в ссылке находился лауреат Нобелевской премии поэт Иосиф Бродский.

В Архангельске вследствие раннего прибытия никуда не спешили и стали думать, что делать дальше. С автобусами была засада – дорогу до Пинеги наконец открыли, но автовокзал не спешил пускать автобусы, отложив их запуск на следующий день, что нас не очень радовало. Оставалась надежда на частные «буханки», коих всегда много в тех краях, и архангельского геокэшера по имени Николай, знакомого Саши, который якобы тоже собирался в Пинегу.

С утра никакого решения принять не удалось, и все пошло по своим делам. Я –

пить черемуховую настойку к своим архангельским хоккейным друзьям, Саша с Леной – в музей деревянного зодчества Малые Корелы, где Лена еще не была.

Дальнейшие часа два были бы интересны фанатам хоккея с мячом, но это – в другую книгу. Мы сидели и общались в знаменитом в мире бенди «офисе Патрика», деревянной избушке в одном из дворов аккуратно у центральной площади Архангельска. Чего только, говорят, не происходило в этой избушке... (Впрочем, и ее снесли, и Патрик переехал – прим. ред.)

Обсуждали Архангельск. Несмотря на то что это прекрасный город и мы все его любим, в последнее время Архангельску решительно не везет. В основном с властью. Постоянные разборки на высшем уровне, дележи полномочий и просто раздолбайство резко отбросили Архангельск по ка-

честву жизни назад, в середину 90-х, тогда как большинство других региональных центров России так или иначе развиваются. В итоге довольно больно наблюдать качество дорог, явную нехватку благоустроенных территорий и общую загрязненность этого, бесспорно, одного из прекраснейших российских городов.

Пока пили и общались, позвонил Саша Фетисов и сообщил, что ситуация с Пинегой решилась вроде бы наилучшим для нас образом – Николай едет в Пинегу, а потом как раз в командировку в Мезень и Лешуконское по новой трассе! Это в любом случае оставляло нам простор для решений, а я был рад еще и тому, что, по идее, посмотрю футбол в комфортных условиях турбазы Голубино.

Но до отъезда еще было время, и я попрощался с друзьями и отправился гулять по городу. Меня интересовали магазин завода «Алвиз», букинистический магазин и возможность покататься по Двине на кораблике.

Магазин «Алвиза» меня не порадовал: морошковую настойку «Алвиз» не делает уже два года из-за нехватки сырья (а ведь раньше ее везде помногу продавали) – но, кстати, «Черемуху» и «Бруснику» по крайней мере делает весьма прилично (что удивительно, вскоре снова начал делать морошковую – *прим. ред.*).

Букинистический я тогда не нашел. Но! Как же прекрасно в Архангельске с краеведческой литературой. Пожалуй, именно в Архангельске наиболее широкий выбор географических книг из тех городов, что я видел. Книги обо всем, что может заинтересовать путешественника, – от сугубо научных до весьма практических. Я потратил около 1200 рублей на книги и не пожалел ни об одной. Купил прекрасную книгу о традициях колокольного звона в регионе про звонаря Ивана Данилова; книгу про жизнь сказительницы былин Марфы Крюковой; прекрасную



Сидение на «Чайке» до установки палатки. «Чайка» еле вписывается в повороты

книгу-отчет о путешествии из Петербурга в Архангельск и назад конца XIX века (один в один отчет Валеры Тихонова, если бы не видел другую фамилию на обложке, не поверил бы); толстую и прекрасно иллюстрированную книгу про достопримечательности Красноборского района и даже что-то еще. И еще в два раза больше не купил, хотя и хотел, – чего стоит только подробнейший фолиант «Деревни Лешуконского района». В общем, гигантский респект тем людям, которые подняли отрасль.

На кораблике тоже удалось покататься, но не от пригородного речного вокза-



ла, а от пристани в Соломбале – съездили на самом простом рейсе в Хабарку. В целом в Архангельске продолжается стагнация речного сообщения – «Заря» по Двине один раз в неделю, «Москва» в Пинегу только дней десять в год по большой воде, а пригородные рейсы – не больше, чем несколько раз в день. Никаких рейсов в Мурманск, на которые была надежда, нет. Потом я пообедал в прекрасной, хоть и всегда многолюдной «Нулевой версте» в здании почтамта – и уже пора в путь. И вот уже хорошо знакомая раздолбанная дорога на Пинегу через Луковецкий и Белогорский. Перед Голубино начинаются карстовые провалы и скалы, и дорога колоритно петляет серпантином. Часа четыре неспешной езды с остановками

у достопримечательностей – и вот мы в Голубино, одном из любимых моих мест в России.

Пару лет назад я писал о нем статью, озаглавив ее «Ну и что, что там нет сотовой связи». Что ж, теперь, усилиями в том числе везущего нас Николая, сотовая связь там есть. В остальном там все так же прекрасно: карстовые логи, пещеры, уютнейшие комнаты, прекрасный вид на Пинегу, вкусная еда в столовой.

Я даже не пошел с товарищами по пещерам, остался смотреть футбол на природе. Как ни крути – это тоже огромное удовольствие: посмотреть высококачественный футбол в правильном месте.

С утра Николай взял в ресторане у знакомого повара сухой паек, и мы поехали. Сначала заехали в монастырь Красная Горка. Там как раз показывали экскурсантам горнолыжную трассу и корпуса базы отдыха, расположившейся в здании бывшего детского дома. Мы тоже посмотрели – любопытно, конечно, но не так интересно, как в Голубино внизу.

Сам монастырь, как я узнал позже, пришел в такое печальное состояние относительно недавно – в 1970-х. До этого он, конечно, тоже не шиковал, но на фотографиях 1960-х в пинежском краеведческом музее крыша была цела и здание находилось в относительно приличном состоянии.

Поехали дальше – в Пинегу. Остановились у администрации, где долго «пытались» молодого мэра и прочих сотрудников на предмет того, откуда нынче ходят корабли. Никто ничего точно не знал, а непроверенные слухи говорили о том, что еще с утра корабль ушел на Мезень собственно из черты поселка Пинега – от моста через канал Пинега – Кулой. Это нас удивило – нам казалось, что канал после разрушения шлюзов несудоходен, но поехали проверять.

Действительно – не очень трезвый и не очень дружелюбный капитан кате-



Старинная поморская лодка в устье Кулоя

ра «Ерш», выполнявшего функции парома через канал, сказал, что пока уровень воды позволяет доходить не до Кулоя – Красного Бора, а до этого места. Правда, «самоходок» не было, и ожидалось что-то в лучшем случае к вечеру.

На следующий день должны были уже построить мост через канал, и паромщик явно не желал сдаваться просто так. Он проявил на ровном месте принципиальность и отказался перевозить Николая на тот берег до 14.00 (типа обеденный перерыв!) – и сидел разгадывал кроссворды в кабине. Пришлось нам полтора часа сидеть и кушать сухой и не очень сухой паек. Возникла дискуссия: ехать ли нам с Николаем в Мезень – Лешуконье – может, оттуда будет проще уехать. Корабли вроде как должны идти пустыми. В итоге по-

бедило мнение Саши Фетисова – не ехать, сидеть здесь до разумного упора. Надо сказать, что в итоге Саша оказался прав, хотя по ходу действия в этом были серьезные сомнения.

В 14.00 Николай уехал, а мы остались куковать. Через часа полтора мне надоело куковать (да, я такой), и я решил уехать в Пинегу. Прошел не очень долго – уавто-стопил какую-то очередную прекрасную «буханку».

В Пинеге я купил местный зерновой хлеб «Житник пинежский» (ничего, но не слишком) и местный квас (аналогично; хотя вообще респект Пинеге за то, что производит свои уникальные продукты). После этого я пошел в краеведческий музей.

Там мне сказали, чтобы я подождал минут 15: прибыла делегация школьников,



Старые суда в затоне, село Лешуконское

и я могу поучаствовать в общей экскурсии. Поучаствовал. Музей, в принципе, весьма и весьма неплохой – особенно два раздела, про деревянные церкви района с архивными фотографиями и про лагеря и политзаключенных. Лагерную тему я вообще не очень люблю, но тут все было как-то правдиво и трогательно – рассказывали не в целом о режиме и его жертвах, а о судьбах отдельных людей. Особенно задел за живое рассказ о молодых итальянских коммунистах, поженившихся уже в лагере, – выжила в итоге только юная жена, которая в 2004 году снова доехала до Пинеги и написала, что не испытывает злости к русскому народу.

Есть в этом музее какая-то четкость, которую я вспоминаю до сих пор и которой

не хватает в десятки раз более богатым музеям. Сразу понятно, где в районе были деревянные церкви, где лагеря, как ходили пароходы, – системный очень подход, словом.

Выйдя из музея, я отправился на пристань, где неожиданно увидел погрузку всякой продукции на баржу с катером КС. Я стал спрашивать, куда это, и выяснилось, что это оказия вверх по Пинеге – на Труфаново, которая бывает раз в неделю и реже. Я подумал, что мне повезло, однако смутило то, что с нагруженной баржой каэска могла идти часов до 12, как сказали местные.

Я задумался. С собой у меня были только деньги, телефон и квас – остальное осталось в базовом лагере. С другой стороны, где наша не пропадала. Примерно получа-

совые блуждания вокруг катера окончились тем, что я все-таки принял решение не ехать – повлияло на это и то, что капитан не был слишком уж дружелюбным и, хоть и брал на борт за мзду, отказывался говорить, когда пойдет назад.

Зато узнал у местных, что гораздо правильнее дожидаться оказии в виде каэски без парома – идет всего часа три, а еще лучше поймать автопаром Пинега – Карпогоры, который иногда по одному ему известному графику припирается из Карпогор. Эта идея меня заинтересовала, надо будет покопать в этом направлении (так мы никогда про этот паром ничего и не узнали – *прим. ред.*).

Тут позвонил Саша Фетисов и сказал, что корабль приперся, более того, приперся именно единственный лешуконский корабль (!), что давало нам надежду на выполнение программы-максимум.

Я в приподнятых чувствах отправился к каналу, быстро застопив автобус. Я был уверен по опыту 2006 года, что корабль обязательно возьмет нас за мзду, но Саша Фетисов огорошил меня тем, что

капитан заявил, что на 99% не возьмет нас, ибо корабль будет переполнен едой «и вообще».

Настроение испортилось. Капитан с помощником пошли отдыхать после тяжелого рейса и ожидать вечерней погрузки. Пошли отдыхать и мы – пока ничего от нас не зависело. Так началось Великое стояние у парома.

Вечером, действительно, началось движение. К парому стали подъезжать различные узики и прочие «Газели» – те, кто ехал в Лешуконское и Мезень напрямую, те, кто собирался грузиться в наш корабль, и те, что собирались перегружаться где-то еще. Неожиданно приехал и второй корабль – из Мезени, как раз с тем экипажем, который мы встретили в 2006 году. Оба корыта – синяя «Чайка» из Лешуконья и ранее безымянный «Сфинкс» из Мезени – перегородили весь узенький канал, осложнив жизнь и парому.

Мы каждые минут 20–30 подходили и торчали перед носом у капитана, но попытки Саши вызвать капитана на диалог успехом не увенчались – он жестами по-



казывал что-то среднее между «Категорически нет!» и «Только после погрузки». Началась погрузка. Ожидалось, что она продлится часов до 6 утра, поэтому мы спали нервно и по очереди. Саша спал меньше всех, карауля заодно и проходящие машины в Лешуконье – вдруг удачно возьмут? Более того, он умудрился еще и помочь на погрузке, чего мы с Леной не заметили, ибо спали.

Но ни в 7 утра, ни в 10 ситуация не изменилась. Корабль лениво грузился, а когда примерно в 13 загрузился – действительно, пищевые грузы торчали из всех щелей и на всех свободных местах, – ничего не произошло.

Мы стремительно мрачнели – у меня, как обычно, возникло предложение сменить обстановку и уехать в Лешуконское стопом, а то и назад в Архангельск, чтобы отправиться на УЖД в Белое Озеро и на «Зарю» в Онегу. Для поднятия боевого духа Саша договорился с капитаном «Сфинкса», что в Мезень он нас таки возьмет, но перспектива ждать еще сутки на холоде и в беспрерывной белой ночи не очень радовала.

Примерно в три часа дня я от безысходности предложил отправить к капитану Лену (заодно с Сашей, на всякий случай). И чудо случилось – спустя минут десять Саша с Леной уже бежали к лагерю, крича, что капитан, похоже, смягчился.

Мы залезли в синюю, помятую, но желанную «Чайку» и нашли для себя местечко на задней верхней палубе – единственном месте на корабле, где почти не было еды. В следующий час, однако, корабль не спешил отправляться. Впрочем, мы решили, что теперь нас уже вряд ли выгонят, и не очень волновались.

Но вот поехали – по узкому и прямому каналу Кулой – Пинега, который еще недавно считали нефункционирующим. Надо сказать, что потом, по приезде, пришлось переписывать Википедию и многие дру-

гие источники – все они были прочно уверены, что канал Пинега – Кулой не функционирует уже много лет.

Сидеть на пенках было, конечно, хорошо, но имелось подозрение, что ночью будет холодно, а тучи предвещали дождь. Саше пришла в голову мысль попробовать собрать заууженную версию палатки (уж очень невелика была палуба), и это все-таки удалось сделать. Эта идея (в очередной раз спасибо Саше) оказалась очень своевременной – был и ливень, было и холодно, и без палатки нам было бы невесело.

Капитан и помощник поначалу держались с нами холодно, особо не выходя из кабины, но после того, как мы с ним несколько раз сбежали в галльон, в камбуз (особенно Лена) и просто поболтать, стали относиться к нам спокойнее и были не против, чтобы мы сидели в рубке.

Рассказали много чего интересного. Оказывается, совсем по большой воде сухогрузики доходят даже до Усть-Пинеги или Архангельска (бывало и такое). Но в связи с достройкой дороги на Мезень в год теперь они совершают только 1–2 рейса, в остальное время капитаны пересаживаются на машины и возят так. Большого сожаления по этому поводу данный конкретный капитан не испытывал (он вообще был достаточно толстокож).

Собственно, теоретически можно было бы вообще почти весь год возить грузы на машинах (кроме пары недель ледохода), но низкий мост у Кузоmeni и отсутствие моста через канал Кулой – Мезень (ленивые архангельские дорожники) еще несколько лет поддержат судоходство по Кулою на плаву.

В остальном судоходство по Пинеге, Мезени и Вашке, хоть и довольно эпизодическое, но существует. Периодически снуют туда-сюда разные каэски, а самой экзотической оказией являлись две каэски с топливом Лешуконское – Шегмас, почти



у Печорской Пижмы (посмотрите карту, практически на границе с ЯНАО!), которые ушли за пару дней до нашего прибытия в Лешуконское.

Обстановка везде установлена, хотя на Кулое я увидел несколько совершенно неизвестных мне до того знаков. За глубинами никто не следит, поэтому фарватеры на Пинеге и Мезени иногда очень причудливы, с практически горизонтальными смещениями от одного берега к другому. На Мезени раньше жили две «Зари», но одну куда-то продали, а вторую раздавило льдами. Остатков не видел. Номера не знаю. Капитан сказал, что у него дома есть архив всего лешуконского отделения пароходства и теоретически он ему не нужен (достался от деда), но как дошло до дела, выкупить или хотя бы перефотографировать архив не удалось. А жаль. Канал Пинега – Кулой – короткий, с остатками деревянного шлюза в конце его. Сразу за ним и начинается собствен-

но река Кулой. Мы привыкли, увы, к рекам широким, но мелководным, а Кулой – редкий образец обратного: река узкая, но весьма глубокая.

В первые 50 километров она настолько узка, что мы имели честь участвовать в редчайшем событии – своего рода «Формуле-1» на воде. Сухогруз «Чайка», несмотря на свои невеликие размеры, не вписывался в иногда почти 180-градусные повороты и периодически таранил берег, сшибал ветки, выделял фигуры высшего пилотажа. Было это крайне интересно, и даже снятые видео не могут передать всего драйва такого прохождения реки.

Дальше Кулой стал пошире, более того, было впечатление, что на среднем участке реки продолжается половодье, – кое-где берега были еще затоплены. Иногда по берегам виднелись избушки – те самые знаменитые избушки Кулоя, о которых с такой теплотой говорил Саша Фетисов

и писали другие краеведы. В них может зайти и переночевать кто угодно – иначе здесь сложно выжить.

По Кулою расположено мало сел – Красный Бор, собственно Кулой с остатками деревянной церкви, Карьеполье с церковью (мы его, к сожалению, проспали) и уже у устья – знаменитое село Долгощелье.

В Долгощелье мы проснулись следующим утром. Стояли, пережидали отлив. Раньше в Долгощелье (местные говорят «Долгощелье») был церковный ансамбль со знаменитой колокольней, но меньше 20 лет назад все, увы, сгорело. Остался только на месте колокольни большой крест.

Само село – основательное, типично северное. Особого упадка не наблюдается, хотя круглогодичной дороги в село нет, а вертолет в Архангельск летает «по заполнению», то есть по достижении нужного количества заказов. Множество лодок, старые деревянные дома – классическое поморское село.

В Долгощелье мы пополнили свои запасы провизии – несмотря на то что мы ехали в полном сухогрузе еды (перевес составлял тонн 7, по словам капитана), брать ее нам казалось неправильным, и лишний заезд в магазин не помешал.

Наконец дождались прилива, вода побежала быстрее, закрутились водовороты. Отчалили. В устье Кулой уже очень широк – иногда берегов почти не видно.

Вышли наконец в Белое море и вскоре снова встали ждать прилива – уже в Мезенскую губу. Вокруг было очень красиво – и фотографиями было сложно это передать. Когда шли, перед нами лениво всплыл тюлень (морской заяц), фыркнул и так же лениво уплыл дальше. Сфотографировать никто не успел, зато радости было много. Уже потом, дома, изучая сходные отчеты, увидел, что в Белом море тюлени и белухи зачастую даже играют с байдарками и яхтами, подплывая целой стаей. Но и такая ко-

роткая встреча для нас стала приятным сюрпризом.

Вот и прилив – и мы входим в Мезень, также очень широкую в устье.

В верховьях Мезени нам встретилось самое большое судно на всю дорогу – здоровый стоящий поперек реки танкер ярко-красного цвета.

Вскоре дошли до Каменки – части города Мезени. Сам город, к сожалению, был «удачно» скрыт за островами на другом берегу и практически не виден. Каменка впечатления не произвела – ясно, что когда-то это был большой рабочий поселок, а теперь остались только следы былой роскоши.

Приливы и отливы здесь такие сильные, что сухогрузы типа нашего разгружают так – просто бросают якорь у берега, потом вода уходит и можно подъехать прямо к борту (интересно, а если завязнешь?). Но нам везло – нам не надо было здесь останавливаться, и мы шли вперед.

Как оказалось, Мезень – река с причудливым фарватером и гораздо более быстрая, чем Кулой. Именно для нашей «Чайки» поездка в Пинегу по времени существенно быстрее, чем поездка из Пинеги (для мезенских корыт – наоборот).

На реке погранзона, объявленная в Мезенском районе, не ощущается. Говорят, проверяют только пассажиров самолетов, хотя мы периодически с опаской смотрели на проходящие моторки.

Что сказать про Мезень? В целом – мне очень понравилось. Может, и не с первого взгляда, а как-то глубинно – но очень понравилось. Классические северные деревни на берегах – пока мало испорченные глобализацией, знаменитые красные отвесы, переменчивая погода – от гроз до последующих радуг.

Про красную глину Мезени была забавная история пару лет спустя – я был в Русском музее и в каком-то зале увидел картину, на которой была изображена река с крас-

ными берегами. «Мезень!» – завопил я. И оказался прав.

А тогда мы не спеша шли и получали удовольствие – я читал книжки и загорал на носу, Саша с Леной сидели в основном около палатки. Саша периодически вспоминал свои места боевой славы – тот самый исторический поход посреди зимы года три назад, когда он и Кирилл Емельянов написали монументальное стихотворение про Смоленец.

Больше всего понравились, конечно, идущие подряд две деревянные церкви ближе к концу пути. Элегантнейшая, тонкая церковь на холме в Большой Нисогоре – одна из прекраснейших церквей России, которая предстала нам на фоне радуги. Так и представляешь, как слышно было звук колоколов на многие километры во все стороны...

И практически сразу угловатая, рушащаяся церковь в Березнике, которая, наверное, никогда уже не будет восстановлена, – на высоком красном отвале. Зрелище этих двух церквей сильно на меня подействовало – я потом довольно долго ходил в задумчивости.

Около 21 часа мы пришвартовались к парому в Лешуконском, расплатились с капитаном и отправились узнавать, где же мы сможем переночевать. Паром шел еще не по летнему, а по весеннему расписанию – рано уехать нам никак не получалось, первый рейс был только в 9.30 утра. Лешуконское, как рассказывал Саша Фетисов, зимой совершенно не произвело на них впечатления. Достопримечательностей там действительно не было, однако летом райцентр был достаточно чист и аккуратен и, как частенько бывает на Севере, радовал открытыми допоздна магазинчиками.

Мы пошли от парома в сторону гостиницы. Саша, правда, немного забыл, где она, и первая же тетушка, которую мы спросили, порекомендовала нам идти не в «официальную» гостиницу, а в гостиницу при

баре «Наташа» – там, дескать, дешевле. Но мы все-таки пошли до официальной и вскоре нашли ее на одной из центральных улиц поселка.

Гостиница («Северная», что ли), несмотря на обыкновенный барачный вид, была изнутри довольно уютной – ничего особенного, конечно, но горячая вода есть, а по телевизору показывают чемпионат Европы по футболу – что еще нужно. Тетенька на ресепшене проявила чудеса северного гостеприимства – и переселила меня в ту комнату, где телевизор лучше показывает, и чайник дала, и помогла найти телефон того уазика, что пойдет завтра на Архангельск. В итоге проблему уезда из Лешуконского мы решили быстро, хоть и недешево (1500 рублей, как местные-то ездят?).

Дальше мы с Сашей и с Леной начали странные передвижения. Сначала, пока я досматривал первый футбол (Италия – Румыния), гулять и за едой пошли они. В перерыве между матчами они как раз пришли, а пошел я. Я даже загулялся, пропустив первый гол голландцев в матче с французами. Но почти весь центр поселка обошел и спустился к реке, где посмотрел, как разгружается наша «Чайка», и пофотографировал заброшенные и просто старые корабли в одном из затонов Вашки.

Потом, когда кончился футбол, выяснилось, что Саше не спится, и мы с ним пошли гулять в другую сторону поселка, дойдя до аэропорта. Теперь в Лешуконское летает только «Аэрофлот-Норд» три раза в неделю, и, небось, после окончательной достройки дороги будут стремиться вообще свернуть лавочку. Говорят также, у них здесь проблемы с электронными билетами.

С утра сели в весьма новую «буханку» и поехали к парому. Народу в «буханке» было довольно много, а вот машин на па-



роме почти не было – одна до ближайших деревень и мы. Так что автостоп по этой трассе, увы, был бы тяжеловат. В чем и убедились зимой наши друзья.

Паром шел размеренно и не спеша – до Смоленца ему предстояло пройти участок по Вашке и участок по Мезени. Дорога Смоленец – Мезень уже довольно немолода – ей под тридцать лет. Состояние соответствующее – холмистая грунтовка, не сказать, что однозначно плохая, нет, но узкая и неровная. Трафик стремился к нулю, все деревни были от трассы немного в стороне.

Подъехали к тому месту, где, согласно карте, должен был быть паром через Мезень, но почему-то поехали дальше, к пересечению дороги с рекой Пезой. Оказалось, что оба парома – и на город Мезень, и на дорогу в Архангельск – отходят от одного и того же места (в данное время года) и оба ходят как придется: рас-

писания нигде не было. Мы стали шутить, что на All-Transport.info надо написать про один паром, что он ходит «как придется», а про второй – «как бог на душу положит».

Нужным нам паромом был катер «Красногорск» с баржей. Я с удивлением обнаружил название почти родного города в таких местах, а потом спросил у команды, почему так. Они ответили, что не знают, а раньше он назывался «Медногорск». Пока же «Красногорск» тупил, позоря команду «Зоркий» и весь славный подмосковный город. Нам было сказано, что им надо минут десять для какой-то починки, но в итоге уехали мы минут через сорок, а команда на вид бездельничала, а не активно что-то чинила.

Прошли несколько километров по Пезе – еще одну реку покорили. С того берега при нашем приближении отправился и встречный паром, с катером поменьше.



Паром через Мезень на обратной дороге. В шляпе – Саша Фетисов

Не проехали мы по новой трассе (у переправы, кстати, поклонный крест) и двух километров, как встретили еще один паром – на сей раз совсем маленький – через речку Кимжа. Тут должен быть, по идее, понтонный мост, но пока не успели построить. Здесь мы чуть не застряли – грузовик разгружал продукты в Мезень в странный катер, напоминающий подводную лодку. Да-да, тоже способ доставки продуктов в Мезень! Грузовикам неохота через лишние три парома тащиться, вот и довозят только досюда.

Но в итоге грузовик отъехал, и поехали уже мы. Дальнейшие километры до Пинеги были просто счастьем – свежееотсыпанная ровная дорога, северная природа, мчащийся уазик и никаких других машин. С этого момента я, похоже, совсем влюбился в УАЗы-«буханки» – если и буду покупать машину в ближайшее время, куплю «буханку».

Так что дорога готова. Конечно, в слякоть и паводки сложно сказать, что там творится, но летом и зимой проехать может любой (пока не разбили). Дальнейшая судьба дороги может оказаться такой же, как у дороги Пинега – Архангельск: там лесовозы раздалбывают дорогу, а чинить ее архангелогородским ДРСУ не больно-то и хочется.

В Пинеге остановились поесть. Я пытался купить еще «Житника пинежского», но вместо этого поскользнулся и упал в лужу. Ну, к счастью, не очень сильно.

До Архангельска доехали достаточно быстро, но в городе ехали, увы, медленно – трафик и выходящие пассажиры. Более того, в один прекрасный момент у «буханки» открылась неплотно закрытая задняя дверь и оттуда сдуло Ленин рюкзак. Обошлось без жертв.

Мы приехали на вокзал за 11 минут до московского поезда, но на него уже были только дорогие купе. Саша приду-

мал взять плацкарт до Александрова или Орехово-Зуево на поезд Архангельск – Евпатория, но я попытался было улететь самолетом. Однако оказалось, что после 18 часов билеты в самом Архангельске купить нигде невозможно, можно только в аэропорту Талаги, и я смирился.

В ожидании поезда зашел в местное гламурное кафе у высотки (вроде «Шоколад»). Блюда там были дорогие, но очень качественные, обслуживали быстро, интерьер был очень любопытен – так что поставил плюсики.

Разумеется, в нашем же вагоне поезда Архангельск – Евпатория (чуть не опоздал, кстати, быстро бежал) был Игорь Лапшов. Нет, мы знали, конечно, что он будет в это время в архангельских колхозах, но чтобы именно в одном вагоне, да еще такого небанального поезда – это было весьма удивительно. Впрочем, говорят, со всеми, кто знает Игоря Лапшова, такое рано или поздно случается.

Поезд ехал довольно уныло. Лишь в Ярославле мы встретили кругломордую ЭР, свежотремонтированную, с надписью... «Ереван». Пока бегали за фотоаппаратами, ее уже утащили – в Ереван, видимо.

Мы должны были приехать на вокзал Александров-2. Обычно там была техническая остановка, а в этом году сделали нормальную. Беспокоило то, что, во-первых, мы опаздывали; во-вторых, в последнее время на станции Александров-2 почти ничего не осталось, так что особо делать поезду там было нечего.

И точно, гад, проехал! Проводница очень удивилась, как такое бывает. Мы уже смирились с мыслью выходить в товарном парке Орехово-Зуево, по пути костеря ОАО «РЖД». Но тут случилось неожиданное – поезд встал в Киржаче, ожидая встречную электричку назад в Александров по БК МЖД.

Тут-то мы и вышли. Саша с Леной решили попробовать поймать прямой ав-

тобус в Москву, а мы с Игорем решили, что, во-первых, на него обязательно не будет билетов в воскресенье вечером; во-вторых, он обязательно встанет в пробку, – и сели на электричку назад в Александров.

Однако ж поговаривают, что Саша с Леной поместились в автобус практически сразу и доехали быстро, по крайней мере раньше нас. Нам же из-за ремонта путей пришлось провести в Александрове лишний час. Заинтересовало, кстати, то, что с другой стороны вокзала Киржач в поле стоял большой грузовой самолет и его активно грузили. Ничего не знал про аэродром там.

Так что медленно, но все-таки верно мы вернулись домой.

>>

МАЛАЯ АВИАЦИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Автор: Евгений Стерлин

Дата: сентябрь 2012

Мечта полетать по Архангельской области появилась у меня еще лет 10 тому назад, но с ее воплощением пришлось, как всегда, подождать. К счастью, из авиации за это время там почти ничего не развилось, в отличие от большинства других регионов России.

В Архангельск я прилетел на Ан-24 из Котласа, но рассказ не об этом. Быстро перебираюсь из аэропорта Талаги в аэропорт Васьково. В Васьково не увидишь современные «Airbus» и «Boeing». Тут хозяйничают старые Ан-2 и Л-410.

До вылета час, и я быстро покупаю бумажный билет до Лешуконского. Вообще, билеты я заранее не бронировал, понимая, что для меня это развлечение, а для местных – жизненная необходимость. Но сегодня мне повезло – я единственный пассажир. Зато не повезло мужику, который уже вторую неделю не может улететь в Индигу, – самолет туда летает только по четвергам, а мест нет. Если найти на карте эту Индигу, станет ясно, что по-иному туда не добраться. В этот четверг ему почти повезло – у двух пассажиров не было пропуска в погранзону, их уже почти сняли с рейса, но в последний момент пропуск прислали по факсу, и они улетели. А мужик остался еще на неделю ждать следующего рейса.

Фотографировать в Васьково строго запрещено, и местная милиция строго стоит на страже этого дебильного распоряжения, поэтому фотографий аэропорта не будет. За 30 минут начинается и тут же заканчивается регистрация, затем спецконтроль, и вот я уже в самолете, коим оказался Л-410.

Л-410 чертовски комфортный самолет – большие иллюминаторы, просторный салон, летит относительно быстро,



но низко, и не укачивает. Короткий разбег – и мы взлетаем.

Вскоре прилетаем в Лешуконское. СССР распался – аэропорт остался. Кроме цветов, ничего с тех времен не поменялось. Самолет улетел дальше, в Койнаса, а я пошел в кассу. Тут меня ждал облом – обратных билетов не было, ибо в конце августа народ массово возвращается из окрестных сел в Архангельск, и самолет должен был лететь сразу из Койнасы в Архангельск, без посадки в Лешуконском. Я пошел в село узнавать, как отсюда выбраться.

Поняв, что выбираться по земле отсюда я буду по меньшей мере два дня, вернулся в аэропорт в поисках чуда. Чудо нашлось, кто-то из пассажиров в Койнасе не полетел, и освободилось одно место. Поскольку в Лешуконском я был единственным пассажиром, это место продали мне, и самолет забрал меня в Архангельск.

Прощай, Лешуконское (прощай, Смоленец), и здравствуй, Архангельск. На сегодня полеты окончены.

На следующее утро я снова появился в аэропорту Васьково. В этот день тут было многолюднее – особенно выделялась толпа ненцев, летящих в Несь. Я смотрел на них как на инопланетян: еще бы, жить в такой глуши... Покупаю билет до Пертоминска – небольшое село, находящееся на берегу Белого моря, добраться до которого можно либо по этому самому морю, либо по зимнику, либо по воздуху. Кассирша удивляется:

– Вы же вчера в Лешуконское улетели!

– Понравилось мне у вас! – отвечаю я.

На этот раз я лечу на Ан-2, и уже не один. Забегая вперед скажу, что сегодня мне тоже повезло, но не так крупно, как вчера. Кресел в самолете нет, в отличие, например, от Ан-2 костромского авиапредприятия, выполняющего рейсы в Шарью – Боговарово. Зато при полной загрузке остается больше места для багажа.





Погода портится, болтанка усиливается, пассажиров начинает тошнить, я сам еле сдерживаюсь. К счастью, лететь недолго, и вот уже снижаемся.

Самолет улетел дальше в Лопшеньгу, а я пошел осматривать окрестности. Вообще Пертоминск – место интересное, но довольно мрачное. Во-первых, я был атакован полчищами комаров – и это в конце августа. Стоять на одном месте было вообще невозможно. Как назло, я оставил накомарник в Архангельске. Во-вторых, не было обратных билетов. И сегодня улететь, со слов начальника аэропорта, не получится при всем желании. Самолет вернулся из Лопшеньги и забрал счастливых пассажиров. А я остался на съедение комарам.

Непродолжительный авиаспоттинг в аэропорту Пертоминска, и нужно как-то выбираться отсюда. Следующий самолет будет через три дня, но авиабилетов нет на ближайшие две недели. Зимник встанет лишь в январе. Можно дотопать по берегу до Неноксы – до нее всего 50 километров, а дальше на поезде, но на пути довольно полноводная для пешей переправы река Сюзьма, а моста нет. Да и пройти 50 километров без подготовки не так-то просто. Остается единственный вариант – добираться до цивилизации по воде. В любом случае полеты на сегодня снова окончены. Сопровождаемый полчищами комаров, я пошел гулять по селу. В Пертоминске, помимо аэропорта, существуют несколь-

ко магазинов, сельсовет и школа. Раньше все работали в рыбхозе, но в 90-е годы он, конечно же, развалился. Теперь 99% жителей Пертоминска сидят на шее у государства.

Немногочисленные владельцы лодок, наруженные в Пертоминске, отказались везти меня куда-либо за любые деньги. Я уже было приготовился штурмовать зимник пешком, как вдруг мне случайно повезло.

В селе нашелся некий катер, и выяснилось, что после обеда он пойдет в соседнее село Луда за продуктами. А из Луды есть круглогодичная дорога до Северодвинска – Архангельска. Впрочем, оставалось еще найти машину в этой Луде, но это должно было оказаться проще.

Местные обычно вызывают такси из Северодвинска заранее (2500 рублей), но сегодня телефоны Пертоминска не работали. Ну а сотовая связь вряд ли придет сюда в XXI веке.

Плыть до Луды примерно 30 километров, то есть два часа. Там все продолжило идти хорошо: я уехал на попутке в Северодвинск, а оттуда в Архангельск.

Путь Архангельск – Пертоминск по воздуху занял у меня 40 минут, обратный – 10 часов. А мог бы занять пару дней. Впрочем, главное – это то, что я успеваю на завтрашний рейс в Онегу.

На следующее утро я снова приехал в аэропорт Васьково. По субботам из него

летает лишь один онежский рейс, и я снова был единственным пассажиром даже не самолета, а аэропорта. Тем не менее все службы Васьево, включая два кафе, где можно очень вкусно и дешево перекусить, работали исправно.

Рейс снова выполняет старый и добрый Ан-2. У него есть промежуточная посадка в Пурнеме, ради которой и существует данный рейс, поскольку зимник летом непроходим. Из Архангельска до Онеги все ездят по технологической дороге либо поездом. Вот и Пурнема. Село было основано для того, чтобы кормить людьми комаров. Выжившие люди сбегают из него в конце лета любой ценой. После посадки в Онегу улетели около 20 пассажиров и 100 провозающих комаров.

Погода безветренная, поэтому почти никого не тошнит (но пакеты наготове).

Вот и международный аэропорт «Онега», терминал F. Пока я раздумывал, как выбираться из него до вокзала, ко мне подошел второй пилот и предложил вернуться в Архангельск. Тащиться обратно на поезде пришлось бы 10 часов, и я снова соблазнился самолетом. Бонусом была возможность находиться в кабине, между пилотами.

С грузами Ан-2 летает на 95-м бензине, но для пассажиров заливают специальный авиационный. Но поскольку авиационный бензин не производят в России с 90-х годов, его привозят из Голландии (или из Польши), и обходится он в 100 рублей за литр. Кушает его самолет примерно 150 литров на 100 километров полета, а ведь в авиации масса других затрат. Так что рейсы эти жутко убыточные и выживают исключительно благодаря дотациям. Но впечатления от полетов сильные, лететь на табуретке в Ан-2 все же гораздо интереснее, чем в комфортном кресле «Боинга».

>>

ТРАНСПОРТНЫЕ ФАТАЛИСТЫ, Ч. 1: ЗИМОЙ В НАРЬЯН-МАР

Автор: Евгений Баскаков

Дата: февраль – март 2009

ВСТУПЛЕНИЕ

Клубом транспортных фаталистов прозвали двух Евгениев – Баскакова и Черюка. Было это после поездки на «Гаврюшу», когда довольно большой состав участников обсуждал, что же, собственно, делать дальше, после прибытия. По очереди озвучивались разные варианты, на которые оба Евгения говорили: «Ну, можно и так...», «Ну, так тоже можно», «Да мы не против...», «Ну не будет автобуса – ну и ладно». В итоге все расхотались и прозвали Жень фаталистами.

Сам Евгений Баскаков потом следующим образом прокомментировал это: «Ну, мы в Волосово не были, так что было интересно туда заехать – вряд ли мы бы попали туда снова. Хотя, надо сказать, я уже неоднократно думал, что не окажусь в каком-то месте еще раз, а потом спустя короткое время снова оказывался. Так было с Апшеронском, с Чайковским, с Елабугой. Но в Волосово я действительно не оказался с тех пор. И, наверное, это хорошо».

Если серьезно, то два Евгения всегда дополняли друг друга, поэтому совершили вдвоем или с участием еще кого-нибудь из КТП несколько отличных поездок. О некоторых из них вы можете прочитать ниже.

Идея зимней поездки в Нарьян-Мар (куда летом дорог нет) была осуществлена Академией вольных путешествий еще в 2000 году и отразилась в паре их очень хороших книг. Таким образом, этот рассказ – своего рода дань уважения нашим друзьям (мы снимаем шляпу, они очень много сделали), хотя поездка Евгениев сильно отличалась от истории АВП, ко-



Евгений Баскаков изучает материалы газеты «Нарьян Вындер»

торию вы без труда найдете на просторах интернета.

В этот же раз началось все с того, что «Аэрофлот-Норд» объявил какую-то непонятную распродажу и билеты Нарьян-Мар – Архангельск вместо обычных шести стали стоить три тысячи, а еще за полторы тысячи можно было взять билеты Мезень – Архангельск.

Я, Евгений Баскаков, позвонил Евгению Черюку и сказал, что надо что-то думать. Придумали мы мегаплан, который начинался с поездки поездом до Кирова, прогулки по Кирову и ночного автобуса в Сыктывкар.

В Сыктывкар мы попали феерически – в этот день последний автобус уходил рано, в 21 час, и в Сыктывкаре мы вышли в без чего-то три ночи. Мы решили посидеть в здании вокзала, но вокзал был закрыт! К счастью, у Жени Черюка и тут нашлись какие-то знакомые,

нас пустили через служебный вход, мы расстелили спальные в зале ожидания и легли спать.

В 6 утра нас не очень вежливо разбудил милиционер со словами «Что вы тут развалились и вообще откуда вы тут взялись? Вас же с вечера не было! Я тут все закрываю и всех пассажиров помню».

Пришлось соврать ему, что мы были, а он нас не заметил; мы разговорились, и он сменил гнев на милость. Даже извинился: – Думал, вы бомжи или цыгане, а вы туристы, уважаемые люди!

Мы успели с утра съездить в Усть-Вымь, где нас не пустили в монастырь, а потом снова сели в поезд и доехали до Печоры, откуда отправились в общем вагоне в Усинск.

Усинск мы так и не посмотрели, так как вокзал там на отшибе и находится как раз на зимнике в Нарьян-Мар. Мы сочли, что это хороший знак и надо ехать в сторону Нарьян-Мара сразу.



Замерзший Евгений Черюк у поворота на Шенкурск

Сначала нас взяла какая-то машина на полпути до Харьягинского, а дальше подобрал какой-то кран на колесах уже до самого Харьягинского. Харьягинский – поселок вахтовый, постоянного населения там практически нет, везде понатыканы буровые, вышки, факелы, а культурным и досуговым центром поселка является магазин «Наташа».

Около него нас и высадили и сказали: «Ну, Нарьян-Мар там».

Мы дежурили посменно – один ловит машины, второй греется. Выходило не очень продуктивно. 99% машин – местные, которые катаются туда-сюда, – через несколько часов мы их уже узнавали. Некоторые все же ехали дальше, но у кого-то совсем места не было, а когда поймался вариант с одним местом, мы не поехали, так как на тот момент еще не готовы были разделяться.

Наступила ночь. Магазин «Наташа», к счастью, круглосуточный, и нас никто

оттуда не гонял. В углу непонятно зачем стояла ширма, мы постелили там коврики и по очереди спали – сначала по полчаса, потом по часу.

Пока один спит, другой стоит и смотрит в окно: не проедет ли какая машина. Пара машин ехала с вечернего усинского поезда, но с ними было все то же самое – в одной одно место, в другой вообще мест нет. В середине ночи уже такие реальные глюки идут: смотришь – вот огни машины, выбегаешь – а ничего нет. А на улице – где-то за 30 мороза, не жарко.

Наступило утро. На следующий день у нас самолет, и мы понимаем, что надо делиться, иначе мы застрянем и не выспимся. В итоге в 8 утра Женя уезжает с колонной из трех КамАЗов, причем они вроде были готовы взять меня в другую машину, а потом вдруг уехали у меня перед носом.

Остался я один. Но через полтора часа поехала колонна уже из двух КамАЗов, и они взяли меня. Они везли какие-то стройма-



Зимник Усинск – Нарьян-Мар. Окрестности поселка Харьягинский



Зимник Усинск – Нарьян-Мар. КамАЗ – основной транспорт на этой дороге



Центр Нарьян-Мара – столицы Ненецкого автономного округа

териалы, переговаривались между собой по рации, смеялись – очень забавная компания, прекрасно ехали.

Дорога – зимник, его поливают водичкой, все очень неровное. Мостов нигде нет, думаю, именно за счет этого летом не проехать. По дороге есть две базы дорожников, которые этот зимник латают. Со стороны Нарьян-Мара строится круглосуточная дорога по несколько километров в год, через пару сотен лет достроят.

Ехали долго – часов в 10 утра я сел в эту машину, и только часов в 6 вечера меня высадили в Нарьян-Маре: уже было темно. Мы созвонились и заселились в какую-то гостиницу в бараке под названием типа «Северное сияние». После ночевки в магазине «Наташа» хотелось уже спать, и мы почти сразу заснули, решив плотно осматривать Нарьян-Мар с утра.

Столица Ненецкого автономного округа Нарьян-Мар застроена в основном стилем «баракко»; есть и панельные многоэтажки, но их немного. Но вообще городок достаточно милый. Разрухи особой нет, все культурно и пристойно. Местной достопримечательностью являются газета «Нарьяна вындер» («Красный тундровик»), а также продукция местного мясокомбината из оленины. Мясокомбинат регулярно заявляет свое участие в московской выставке «Золотая осень», но его представители доехали с продукцией за 10 лет существования выставки только один раз. Сходили в порт, выяснили кое-что по расписанию. Летом с пересадкой можно проехать на Большую землю по реке Печоре. Если говорить о сухопутном транспорте, то городские автобусы ходят, в том числе в аэропорт. В Усинск два раза в неделю к московскому поезду ходит какая-то вах-

товка, изображающая из себя рейсовый автобус.

Настала пора уезжать. Час с небольшим лету – и мы в Архангельске. План был таков – надо было за сутки доехать в Мезень, а в обед через день – вернуться самолетом по уже купленным билетам. С вечера решили никуда не стартовать, погуляли по Архангельску и легли спать.

С утра, по слухам, в Мезень должна была идти куча УАЗов-«буханок». Однако ни у железнодорожного вокзала, ни у автовокзала никаких буханок не было. Мы догадались, что пассажиропоток там обратный: с утра из Мезени в Архангельск, вечером наоборот, а мы ехали в противофазе.

В итоге мы сели на рейсовый автобус в 8 утра в Пинегу. Доехали на полупустом пазике до Пинеги, там чуть погуляли, потом несколько деревень нас провез мужик в кузове, а потом уж мы застопили какой-то микроавтобус непосредственно до Мезени.

Мезень – на сто процентов стиль «баракко». Ни одного крупного здания там нет. Но гостиница в наличии, городской автобус ходит. В итоге мы обошли все улицы, полюбовались на симпатичные дома со всякими резными штучками.

Благодаря дурацким недавним правилам Мезень является погранзоной. К счастью, пропуска получить сравнительно просто, и мы в Архангельске успели их забрать. На обратном пути в аэропорту пропуска то и проверили.

Мы спросили:

– А что было бы, если бы пропусков не было?

– Ничего, – сказал пограничник, – посадили бы вас в самолет, а в Архангельске вас бы встретили и оформили.

Вряд ли отправили бы в кутузку, но штраф бы скорее всего назначили и провели бы лечебно-профилактические беседы.



Виды Шенкурска и Мезени

В итоге мы к обеду снова оказались в Архангельске и сели в поезд Архангельск – Котлас. Это самый ужасный поезд, на котором я катался когда-либо. Мы долго колебались, брать билет в общий вагон или нет. Я не хотел, но у Жени Черюка было в тот момент не очень с деньгами, поэтому пришлось.

Я в этом общем вагоне один раз ехал из Нядомы до Архангельска, оттого и не хотел. В тот раз вагон сначала вообще не отапливался, я завернулся в спальник, сидел и дрожал. Потом в вагон влезло че-

ловек 150 бабушек, рыбаков и грибников, и стало невыносимо жарко. На сиденьях сидело по 5 человек, многие стояли в проходах, в общем, жесть.

В этот раз я снова наступил на эти грабли. С температурой оказалось все нормально, но постоянно кто-то бухал, были какие-то разборки, крики, кто-то кому-то бил морду; Евгений говорит, что ко мне пытались докопаться какие-то нетрезвые женщины, но я этого не помню, потому что спал. Какой-то мальчик упал со второй полки затылком об столик. Черюк говорит, что он видел, как тот падал, слышал, какой был звук, и ужаснулся, что у нас в отсеке появится труп, но парень как ни в чем не бывало встал и пошел пить дальше.

Еще там дурацкая практика – если кто-то начинает в этом поезде в купе или в плацкарте бузить, то его не высаживают совсем, а ссылают как раз в общий вагон. В общем, весело, но до Вельска мы все-таки доехали живыми и невредимыми.

– Но два раза – это уже закономерность, – сказал я Жене.

Третьей целью нашей поездки был поселок Шенкурск. В 7 утра мы сели на автобус и через три с небольшим часа доехали. В Шенкурске – пара церквей и красивые избы. Больше смотреть нечего. Летом – паромная переправа, зимой все ходят пешком по льду.

Из Шенкурска мы надеялись попасть в Няндому. Сначала мы на каком-то пригородном автобусе доехали до поворота на Няндому и проехали чуть-чуть – километров 50 – дальше в нужную нам сторону. Дальше мы стали голосовать, но автобус шел плохо. В итоге приехал еще один автобус, который довез нас до переезда с веткой Юра – Тегрозера, которая, увы, доживала последние месяцы.

Мы уже несколько нервничали, стали активно голосовать, при этом на трассу откуда-то вылезли цыганки. В один прекрасный момент все-таки застопился



Самодельные каракаты на льду Северной Двины в Архангельске

КамаЗ, и он нас взял. Мужик ехал из Вологды куда-то в Няндому за какой-то щепенкой. Он нам сказал, что он одним маршрутом ездит полгода и удивительно задолбался. Говорит:

– Едешь-едешь такой уставший, задолбанный по этой одной и той же дороге, и хоть кто-нибудь бы руку бы поднял!!!

Мечта автостопщика, короче. Так что мы спасли мужика, поболтали с ним. Где-то на окраине Няндомы он нас неохотно высадил, мы почти сразу сели на местный автобус и приехали на вокзал.

На поезде мы доехали до Ярославля, откуда съездили осмотреть Нерехту. Утренняя Нерехта очень понравилось – немного запущено, но очень мило. По-хорошему про-



Торговые ряды в Нерехте

винциально. Приятные музеи, 4–5 церквей, интересная жилая застройка.

Вернулись на электричке в Ярославль, там сели на поезд Архангельск – Адлер Северо-Кавказской железной дороги, и в нем случилось забавное. Проводник пришел в ужас от наших билетов, распечатанных на терминале (тогда эта технология только-только появлялась), позвал начальника поезда, начальник поезда начал нас орать, что это фальшивые билеты. Полный театр абсурда.

Потом он ушел – видимо, с кем-то созваниваться, – потом вернулся и сказал: «Извините! Все нормально».

Мы вылезли в Александрове. Сбегали до Кремля, но нам там понравилось меньше, чем в Нерехте. Толпы народу, все какие-то не очень приветливые, так что мы задерживаться не стали, сели на электричку и вернулись вечером воскресенья в Москву.

Все это безобразия у нас заняло 9 дней.

>>

ТРАНСПОРТНЫЕ ФАТАЛИСТЫ, Ч. 2: ПОЛНЫЙ ПЕЛЕДУЙ

Автор: Евгений Баскаков

Дата: август 2011

Изначально возникла идея проплыть от Усть-Кута до Тикси всю Лену за один раз. Мы с Женей Черюком купили билеты за бонусы, и билеты эти фактически были невозвратными. Вроде бы все шло по плану, 23 августа теплоход «Механик Кулибин» должен был начать свой рейс Якутск – Тикси, но потом оказалось, что в этом году отмечается 380-летие города-героя Жиганска. Администрация одного поселка заявила «Ленатурфлоту», что надо организовать спецрейс в Жиганск, те согласились и перенесли отправление в Тикси на полторы недели раньше. И 23 августа «Кулибин» отправился в Жиганск без нас.

Об этом безобразии стало известно еще в июне, и Саша Фетисов, который тоже собирался с нами, но в отличие от нас билет на тот момент не купил, в итоге смог подвинуть поездку и в Тикси попал. Мы же решили не менять (фактически – не терять) билеты, а проехать ту часть Лены, которую получится, а также по возможности попасть на реку Алдан. По теоретическим отзывам того же Саши Фетисова (никто там не был), Алданское нагорье – место очень красивое.

Какой-то телефон в Томмоте я нашел, мне сказали, что по Алдану ходит раз в пять дней «Полесье» в Усть-Маю. От Усть-Маи до Хандыги два раза в неделю ходит какое-то маленькое новое скоростное судно, а в Хандыге к нему подают автобус, который везет в Якутск. Вроде неплохо.

Мы решили поехать в обратном направлении. Идея была такая: доезжаем от Усть-Кута до Якутска, садимся на автобус, едем в Хандыгу, там на этом маленьком корыте едем в Усть-Маю, потом в Томмот и по земле выбираемся назад в Якутск.



«Заря», доставившая транспортных фаталистов в Пеледуй

График, конечно, был составлен впритык. Мы понимали, что риски велики, и надеялись, что нам повезет. Но повезло нам недостаточно.

Сложности начались с самого начала. Когда Саша Фетисов за две недели до нас приехал в Осетрово (порт города Усть-Кут) и попытался уплыть в Пеледуй, его ждало разочарование. Как оказалось, в этот период августа в Пеледуе часты туманы. Скоростных судов, которые успевают от Осетрово до Пеледуя пройти за световой день, всего два, а ночью они не ходят. Так что достаточно в Пеледуе одному из них задержаться на два часа, и до темноты оно не успеет, а график с эффектным треском рушится.

Была еще одна проблема. В августе-сентябре все возвращаются с Большой земли из отпусков. Билеты заранее не продаются, нужно записываться по телефону у диспетчера, который ведет амбарную

книгу. Но если рейс срывается из-за туманов, то все на книгу плюют и все вопросы решаются по понятиям.

Мы к такому варианту подготовились. Евгений Черюк у нас железнодорожник, мы связались с начальником станции Лена, и он пообещал, что нас не забудут.

Так вот, мы пришли в порт и увидели, что опасения Александра оправдались: рейса на Пеледуй не ожидалось, зато имела место толпа страждущих. Потом появилась новая информация, что в Пеледуй пойдет «Заря», которая должна была пойти в Киренск.

На что-то мы еще надеялись. Верили, что «Заря» втопит. Но она не втопила и шла в своем темпе, то есть должна была пройти за сутки.

Нас действительно не забыли, билеты на «Зарю» по цене скоростного судна (4 с чем-то тысячи рублей) нам выписали, и в районе 9 утра мы стартовали. Помимо сидячих мест люди заполнили весь про-



Евгений Баскаков (слева) и Евгений Черюк еще не знают, что их ждет

ход, и до Киренска (10 часов, между прочим) народ стоял.

Лена, надо сказать, в Усть-Куте очень узкая, уже Москвы-реки в Москве – это было довольно неожиданно. Погода, к несчастью, была плохая, шел дождь, поэтому пейзажи тоже не очень вдохновляли.

Чем-то там мы занимались, спали, ели – фотографировать из «Зари», как известно, очень сложно, поэтому фотографий мало. Дошли до Киренска, тут удалось минут на 10 выбежать на берег и размяться. В Киренске пыталась загрузиться толпа цыганок.

– Капитан, возьми! До Пеледуя! Очень надо! Третий день тут сидим! – причитали они.

На что капитан сказал:

– Нет! Категорически! У нас и так перегруз! Мы сейчас будем ночевать! А сидячих мест нет! Стоячих тоже! Никаких мест нет!

Они долго пререкались, но цыганок в итоге так и не взяли.

После Киренска быстро начало темнеть, и мы шли пару часов в полной темноте. Была некоторая надежда, что и дальше пойдем и к утру успеем на пересадку, но нет – в какой-то момент ткнулись носом в берег, вбили кувалдометрами в землю колья, привязали «Зарю» и остались там ночевать.

Я забыл, где это место. Народ там выходил, и, видимо, капитан просто решил не томить их на борту до утра, поэтому прошел чуть дальше положенного.

Чуть только забрезжил рассвет, мы пошли дальше. Почти сразу начался самый красивый фрагмент всего участка – так называемые Ленские щеки, но мы проходили их в утренних сумерках, так что фотографий почти нет. В Пеледуй пришли в районе 10.30, а теплоход в Ленск должен был уйти в 7–8 утра. Была некоторая на-

дежда, что будет туман и он опоздает или просто проявит гуманизм и подождет нас. Но как раз в этот день тумана не произошло, гуманизм там не в почете, так что мы приплыли и никто нас не ждал.

Тут мы поняли, что дело плохо, потому что на дворе была суббота, а уже накануне выезда стало известно, что рейс по воскресеньям отменен. Но пока решили не отчаиваться, пошли в поселок, а там на каждом шагу объявление: «Такси в Ленск». Мы воодушевились и начали сразу по всем этим номерам звонить – если сразу уехали бы, то могли бы успеть на завтрашний рейс в Олекминск.

Но оказалось, что в основном эти все таксисты функционируют зимой и катаются в Ленск по замерзшей реке. Однако есть и альтернативный вариант: существует то ли газо-, то ли нефтепровод Ленск – Талаканское месторождение. До него проложена технологическая дорога. Ездить по ней нельзя без пропусков. В прошлые годы пропуска давали почти всем желающим, а в этом году закрутили гайки,

и у тех таксистов, которые были в данный момент в Пеледуе и Витиме, – кажется, мы обзвонили всех, – этих пропусков не было.

Моторок тоже не было – мы обошли весь берег, сходили в диспетчерскую. Диспетчер наличествовал и сказал, что сегодня в ту сторону ничего не ожидается и завтра тоже вряд ли. Сказал, что все наливные суда вообще в Пеледуй вообще не заходят, а идут сразу от Усть-Кута до Якутска. Зачем тогда тут диспетчер, спрашивается?

Надежду вселяло то, что помимо нас таких страдальцев было еще две тетушки с детьми. Они начали звонить в Ленск, ставить на уши всех родственников, и в итоге нашелся какой-то человек, который имел пропуск и мог в обозримом будущем сюда выехать. Нам сказали, что стоить это будет тысяч пять с носа, мы скрипя зубами согласились и начали ждать машину.

Была еще идея доехать до места, где еще можно находиться без пропусков, а дальше заняться автостопом машин с пропу-



Ленские пейзажи



сками. Я эту идею активно двигал, Женя Черюк был нейтрально настроен, но Фыва – известный нелюбитель автостопа, и он возражал. Так что решили подождать такси.

Мужик вроде как выехал, но потом пропал. Связи нет, мужика нет, давно должен был приехать – и ничего. Уже ближе к вечеру выяснилось, что он все-таки доехал, по пути у него что-то сломалось, теперь ему надо в автосервис. В автосервисе он тоже завис, появился только около 10 вечера, но проблема была в том, что с 12 до 6 утра проезд по технологической дороге запрещен, а покинуть ее до полуночи он уже никак не успевал. А выехав даже в 5, к отправлению скоростного на Олекминск мы никак не успеваем.

Так что платить по 5 тысяч, чтобы куковать теперь в Ленске, было сочтено нецелесообразным. Мы опечалились и пошли куда-нибудь ставить палатку. «Где-нибудь» оказалось городским парком: квадрат леса

примерно 200 на 200 метров. Мы забуриваемся в его середину, ставим палатку, раскладываем спальники – и только мы укладываемся, ровно через две минуты начинается ДИС-КО-ТЕ-КА!

Рядом оказался какой-то импровизированный стадион, там началась музыка на полную громкость. Мы ознакомились со всеми современными хитами, вспомнили все ретро-шлягеры. Продолжалось это часа два или три. Потом все стихло. Спать нам оставалось недолго, ибо подъем был назначен на 6 утра, чтобы идти на реку и смотреть, не будет ли чего.

Сдержанный оптимизм был связан с тем, что в субботу вечером (до дискотеки) мы встретили «Полесье» из Усть-Кута: в тот день срыва рейса не было и всем повезло (цыганок, впрочем, на борту все равно не оказалось). Этим рейсом приехали строители из Башкирии – человек 25. И им надо было как можно скорее попасть в Ленск, чтобы там срочно что-то строить.



Пеледуй сложно отнести к благоустроенным населенным пунктам...

Мы обрадовали их тем, что рейса завтра не будет; их бригадир начал кому-то судорожно звонить, и даже какое-то время была вероятность, что за ними что-то пришлют. И именно поэтому мы как дураки проснулись в 6 утра, под дождем собрались, поперлись на пристань и до 10 часов уныло сидели. Ничего не происходило, за строителями никто не приехал, «Полестье» ушло назад в Усть-Кут.

Строители поселились на дебаркадере, скинулись по 100 рублей дедушке-сторожу. Дедушка находился в состоянии постоянного легкого подпития, был общителен, говорил, как у него все неплохо: получает на дебаркадере, кажется, 40 тысяч, плюс пенсия, да и работяги по столынику скидываются, плюс ему все наливают и так далее. Уважаемый человек, короче. Заряжал нас всех позитивом.

Но несмотря на его старания, нам было не так весело. План рушился, Фыва где-то простудился, Евгений начал впадать в депрессию – он как раз только приехал из Норвегии и причитал: «Вот, в Норвегии самый захудалый паром раз в два часа ходит, а мы тут уже вторые сутки...» Начала его печаль одолевать, короче.

Делать было нечего, погода стояла достаточно мерзкая, и мы пошли в поселок и заселились в так называемую гостиницу. Это старый барак, обшитый сайдингом; внутри все достаточно прилично и тепло. Несколько часов проспали.

Я где-то часа в 2–3 проснулся и сказал: «Давайте что-нибудь замутим, что так лежать?», но никто меня не поддержал: Фыва болен, у Жени Черюка меланхолия. Я отправился в одиночку осматривать Пеледуй. В Пеледуе находится ровно один пятиэтажный дом, несколько трехэтажных и так далее по уменьшению этажности. Поэтому они так и говорят: «А, это там, где пятиэтажка» (напоминает автобусный рейс с конечной «48-квартирный дом» в Грязовце). Выяснил, что должен

быть какой-то автобус в Витим, решил попробовать им воспользоваться и уехать в Витим.

Дошел до места его предполагаемого направления. Автобус никак не приезжал, зато удалось застопить витимское такси, которое возвращалось домой, отвезя кого-то в Пеледуй. Мы приехали в Витим, и я пошел гулять по Витиму.

Сходил в порт, узнал, что там свой дебаркадер, на котором свой дедушка. Узнал, что по Витиму была попытка запуска рейсового судоходства, кажется, в 2010 году, на Маму, в Иркутскую область. Но что-то пошло не так, и вот уже два года никакого рейсового сообщения по Витиму нет.

Под дождем обошел поселок. Все достаточно уныло – в центре есть кафешка, недавно отстроенная школа, садик. Первое, во что вкладываются местные власти, – это дети. И правильно делают, дети – наше будущее.

Аэропорт находится достаточно далеко от поселка, он в полузаброшенном состоянии, ничего рейсового не летает, хотя еще недавно были рейсы на Л-410 в Братск за какие-то бешеные деньги.

В Витиме есть рейсовый автобус, ходит в пригородный поселок Геологов, но было воскресенье и он не ходил вообще. Воскресенье – выходной, так-то.

Начинало темнеть, пора возвращаться в город-герой Пеледуй. Меня подвез местный таксист, живо интересовавшийся, как я здесь оказался. Оказывается, он сам из Самары, приехал сюда побомбить годик, заработать, и вот уже на 5–6 лет остался и назад пока не собирается. Он подвез меня до некоего места и сказал, что здесь через 15 минут будет автобус, который идет на некую газоконденсатную станцию.

– Выходи перед КПП, а через некоторое время из КПП выедет еще один автобус на Пеледуй.



Наконец-то удалось выбраться! Участок Пеледуй – Ленск

Так все и вышло. Автобус служебный, денег не берут, но посторонних не гоняют. Что интересно, не ПАЗ, а довольно новый, низкопольный. Вышел на КПП, зашел к охранникам, поговорил с ними, посидел у них, и где-то минут через 20 они показали мне, куда надо идти, чтобы сесть на автобус.

И я вернулся в Пеледуй.

Евгений с Фывой продолжили находиться примерно в том же состоянии, только Фыва сходил за это время за пивом. Я им рассказал про Витим, живописал, какое это чудесное место и как много они потяряли, и мы легли спать.

На следующее утро в 7.30 ожидалась «Ракета» на Ленск, и почему-то у нас не было никаких сомнений, что мы уедем. Но когда мы пришли, оказалось, что все несколько сложнее. «Ракета» эта идет по маршруту Ленск – Пеледуй – Витим – Пеледуй, ночует в Пеледуе, а с утра идет так: Пеледуй – Витим – Пеледуй – Ленск. Пеледуйских раньше времени не сажали, пришлось ждать прибытия из Витима. За это время подтянулась толпа народу, и вдруг оказалось, что у всех этих людей есть какие-то талоны, а у нас никаких нет! Выяснилось, что посадка происхо-

дит по ним, из Витима приехали еще человек 50, а еще несколькими надо срочно в больницу.

Мы попытались тоже рассказать, что нам срочно надо, мы готовы постоять, но это все не помогало. У нас начиналась полная паника, потому что пошли уже третьи сутки нашего пребывания в Пеледуе и еще непонятно сколько...

Но остались мы не одни, нас таких было много (включая работяг), мы надели на мужика в форме речника, руководившего погрузкой. Мужик сразу сориентировался и начал говорить: «Что ж вы мне не позвонили-то в субботу? Мы бы вам организовали дополнительный рейс!» Он пообещал пригнать что-то, и, о чудо, часа через два откуда-то из затона вырулило «Полесье».

Все влезли, и нам сказали: «Ребята! Наш рейс коммерческий! Поэтому билеты стоят не 3100 рублей, а 3700!» Мы не стали спорить.

Шли до Ленска всего три часа. Потом выяснили, почему так дорого, – всего-то 200 километров. Оказалось, что большинство пассажиров через Ленск ездят в Мирный в командировку, все расходы им оплачивают, так что местные на этом живут: такси от Ленска до Мирного стоит тоже 2500 рублей.

Идиотизм ситуации еще в том, что дорога в Ленск есть, можно по трансгазовской дороге еще и автобус пустить. Но нет, и в Пеледуе все сидят и ждут. Вот и мы сидели, но, к счастью, разведенные на три с половиной тысячи, но невероятно довольные в итоге приехали в Ленск.

Саша же Фетисов проехал этот участок совершенно спокойно, никакого аншлага не было, судно было полупустое. У него рейс на один день сорвался, но на второй он каким-то чудом отхватил билет. Пошло нормальное скоростное судно, которое достигло Пеледуя. Он там переночевал и с утра согласно графику уехал



Евгений Черюк на фоне алмазной трубки «Мир»

в Ленск. Но облом не миновал и его, вот только подстергал в Ленске. Корыто до Олекминска сломалось, сроки починки были неясны, и ему пришлось ехать в Мирный, а оттуда лететь в Якутск самолетом.

От Ленска до Мирного 200 километров, хорошая грунтовка, но такси возит за 2500 рублей с человека. Мы услышали о каком-то автобусе, позвонили по контактному телефону, и нам сказали: «Да-да-да, 2500 с человека!» Мы погуляли по Ленску, посоветовались и все-таки решили ехать в Мирный автостопом. Паша исторически против автостопа, но в этот раз нам удалось убедить его в разумности этой идеи. Мы договорились, что он не голосует и стоит в сторонке.

Доехали на городском автобусе до выезда из города и начали голосовать. С час мы простояли, и нас подобрал какой-то дед, на машине привезший кого-то в аэропорт из Мирного в Ленск (обычно наоборот). Он хотел денег, мы сговорились по тысяче с носа и поехали. Ехали три часа.

Решили сначала узнать про гостиницы. Зашли в какую-то алмазную гостиницу, девушка посмотрела на нас с рюкзаками и спросила: «Какой у вас бюджет?» Цена номера начиналась с 5000 с человека, мы спросили про что-то более экономное и узнали про гостевой дом. Там было около 5000 на всех. Пришлось соглашаться.

Паша опять мучился простудой и на следующий день остался дома. Мы с Женей Черюком пошли гулять по Мирному. Что сказать – город-сад! После Пеледуй – так вообще. Стараются благоустроить, все аккуратно. Ни в один музей с утра мы не попали – вроде должно работать, но все закрыто то временно, то постоянно. Купили пару сувениров. Также я купил шапку за странную для этого времени и места цену в 80 рублей, мы поели и пошли за Пашей. Он чувствовал себя получше, мы все вместе вышли из дома и наконец

попали в музей минералов. Говорят, Саша Фетисов, с его любовью к геологии, провёл там почти весь день.

Потом мы пошли смотреть алмазную дырку. Дырка внушает. Надо подъехать в сторону аэропорта на городском автобусе, потом треть радиуса дырки можно обойти пешком, а дальше вернуться на другом автобусе. Никто нас не гонял, есть даже смотровая площадка (очень хлипкая, правда).

Мы обнаружили, что в сторону Ленска (и далее на якутскую трассу) идет пригородный автобус, на котором можно удобно выбраться из города. Можно было бы сразу в Якутск поехать, но мы хотели все-таки не отступать от первоначального плана и пройти до него по реке, поэтому надо было возвращаться в Ленск.

Мы выехали из Мирного на вечернем пригородном автобусе, вылезли на развилке, углубились в лес, поставили палатку, выпались и с утра снова вышли на трассу. В этот день мы никуда особо не спешили, ибо теплоход в Олекминск был только завтра.

Достаточно быстро остановился КамАЗ, согласился взять одного, Паша, к нашему удивлению, не возражал и уехал. Через 10 минут приехал еще один КамАЗ и взял обоих оставшихся. Водитель оказался на редкость интеллигентным и хорошим собеседником. Он тоже рассказал свои истории про Пеледуй. Оказалось, что наше застревание на двое суток – это ерунда, а вот он в девяносто каком-то году ехал вместе с машиной на барже. Так тогда ездили в отпуск: отпуска были большие, на пару месяцев, и все с машинами погружались в Якутске на баржи, ехали до Усть-Кута, а там на Байкал, во Владивосток, куда угодно. И вот однажды что-то пошло не так, катер довёл баржу до Пеледуй, отцепился и куда-то срочно ушел, и они на барже жили посреди реки неделю.



У местных с моторками, как мы уже поняли, не очень, да и никого они там не знали. Какой-то запас еды был, связь как-то держали (хотя мобильников еще не было), купались, хоть вода и холодная. Через неделю пришел еще один буксир, и они все-таки поехали в Якутск.

Мы видели, что Пашина машина остановилась на обед посредине трассы и мы ее обогнали. В Ленске Паша явился на место встречи весь в расстроенных чувствах – водитель не взял у него денег, хотя он десять минут уговаривал его это сделать. Его водитель оказался бурятом. Паша пытался у него выведать что-то про якутскую культуру и язык, тот молчал-молчал, а потом признался, что он не якут, а бурят.

Мы пошли ночевать на косу вверх по течению. Поставили палатку, устроили праздничный ужин на закате. Проснулись – туман вообще, в трех метрах ничего не видно. Как мы пойдём? Пока собирались, туман рассеялся, стало хоть видно огни города.

На теплоход сажали (мы заранее узнали, что в Ленске никаких талонов не было), но капитан сказал, что пока туман не рассеется, никуда не пойдём. Мы развалились на креслах «Ракеты» и спали еще часа 2–3. Потом все-таки пошли и, несмотря на то что вышли часа на 2–3 позже, пришли практически вовремя.

Река красивая, конечно, – но это сложно описать словами. Дебаркадеров нет нигде, везде посадка с лодок – кроме Чапаево, где дебаркадер есть, но посредине реки, оттуда все равно на лодках.

В начале шестого мы уже приплыли в Олекминск. Самое приятное – билет продавался прямо до Якутска сразу, и можно было переночевать бесплатно прямо в этой же «Ракете» и поехать с утра в Якутск. Так мы и сделали.

В Олекминске мы хотели сходить в баню, но там оказался женский день. Прошлись по поселку, и он нам не очень понравился. Из интересного – есть паром в Заречный, три раза в день ходит.

На следующее утро мы отправились более-менее вовремя, тумана не было. Аншлага тоже не было, на этом участке еще дополнительный рейс какой-то назначался, поэтому всех удавалось вывозить. Фотографировали Ленские столбы – очень красиво, конечно. Обзор с задней площадки «Ракеты» отличный, так что и с типом судна нам повезло.

В этот же день у нас была возможность попытаться уехать в Томмот. Мы уточнили у капитана, можно ли причалить в Покровске или Мохсоголлохе, где есть автомобильная переправа и можно поймать автобус. Капитан подумал и сказал, что вряд ли, так как он подходит к причалам там не знает. Если бы на лодке встретили – то да, конечно; но знакомых лодочников у нас не было.

В Якутск мы пришли в 15 часов, на два часа раньше расписания; можно было сразу переправиться в Бестях и рвануть в Томмот, но... Но я позвонил в речную диспетчерскую Томмота, и там мне сказали, что теплоход сломался, стоит в Усть-Мае, в Томмот не пришел, и, соответственно, ехать смысла нет.

Мы поняли, что еще три дня мы отдыхаем в Якутске. Расстроились, конечно, что программу не особо-то получилось выполнить. Пошли и купили Паше на следующий день билет на пазик до Алдана – и Паша на этом пазике эпически догонял свой поезд. Дело в том, что нам сказали, что автобус идет 8 часов, а на деле оказалось, что не 8, а 12. И на поезд не успеваешь. Однако Паша поговорил с водителем (помните Уршель?), ПАЗ втопил, высадил тех, кому надо было в Томмот, где-то на окраине и эпически приехал в Алдан одновременно с поездом. Дальше (с осмотром БАМа, с несколькими пересадками и прогулками в городах) Паша спокойно доехал до Москвы.

Мы же с Евгением поехали на дачу к моему приятелю. Шикарная дача – без света,



без замков на дверях. Как говорит хозяин, если замки повесить, то тут же сорвут и все вынесут, а раз замков не висит, то интереса дача ни у кого не вызывает. Там мы и жили – топили печку, ели, пили... Меланхолия Жени даже начала отступать.

В Якутске мы отлично провели два полных дня: ходили по музеям, за кумысом, ели в столовой на крестьянском рынке, гуляли...

Самое интересное было потом. Прибыв в аэропорт, мы узнали, как бы с большой вероятностью развивалась наша жизнь, не застрянь мы в Пеледуде. Мы бы добрались до Якутска, вечером выехали бы ночным пазиком в Хандыгу, там бы сели на маленькое судно Хандыга – Усть-Мая. А дальше теплоход-то сломался! Но и в аэропорту Якутска половину табло занимали отмененные рейсы из Усть-Маи – как раз на четверг, пятницу, субботу; в воскресенье аэропорт не работает, а в понедельник рейс пока не отменен, но ожидается вечером, а наш-то в Москву улетает в понедельник с утра!

Конечно, можно было бы попытаться застопить какую-нибудь баржу или уехать назад в Хандыгу, но наверняка там был бы супераншлаг из желающих выбраться хоть куда-нибудь.

Несмотря на осознание того, что нам повезло, Пеледуй Женю Черюка так до конца и не отпустил, и в Тикси он с нами уже не поехал, предпочитая писать эсэмэски с яхт в Италии.

Осталось дописать, что стало с Александром Фетисовым. Как мы уже говорили, он доехал до Ленска, оттуда на такси до Мирного, оттуда улетел в Якутск, там сел на «Механика Кулибина» и дошел до Тикси, проделав путь, который мы потом повторили в 2013 году.

В Тикси он не застрял и благополучно вернулся домой.

>>

2013: ДОПОКОРЕНИЕ ЛЕНЫ

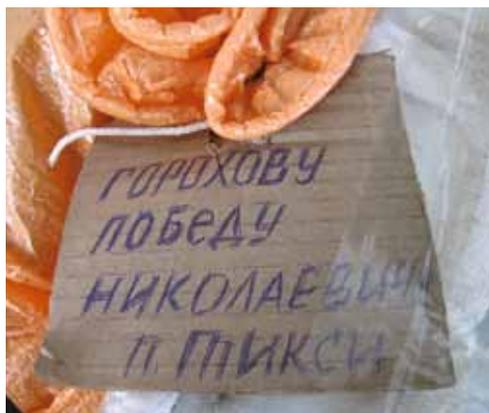
Автор: Митян Крюков

Дата: сентябрь 2013

Разумеется, Евгений Баскаков не мог так оставить тот факт, что из-за празднования юбилея города-героя Жиганска Транспортным фаталистам так и не удалось дойти до Тикси. К концу лета 2013 года он накопил на очередной билет за бонусы авиакомпании «Якутия» (у них вообще весьма щедрая бонусная программа) и стал вести агитацию за экспедицию в Тикси.

Вел он ее, надо сказать, достаточно успешно – в этой поездке участвовало множество, так сказать, полюбившихся вам по первой части героев: не считая самого агитатора, поехали я, Фыва Цукен, Максим Островский, Евгений Черюк, Марина «Странница», участвовавший ранее в слетах хранитель башенных часов Нижнего Новгорода Михаил Музычук,





«Механик Кулибин» преимущественно возит вниз по Лене грузы для родственников, друзей и просто заказавших что-то. Возят и кур. Куры несут яйца, а за этим пристально наблюдает Фыва

а также знатный путешественник из «Яндекса» Борис Широколов, участвовавший в поездке по Августовскому каналу на десятилетие КТП.

План был туп как пробка и составлен так, чтобы минимизировать возможные отмены. Мы прилетали в Якутск, гуляли там выходные, в понедельник с утра садились на теплоход «Механик Кулибин» и неторопливо четыре дня плыли до Тикси. В Тикси у нас было еще два дня на гуляния, так как теплоход должен был прибыть в обед субботы, а ближайший самолет на Большую землю ожидался только в обед понедельника. Забегая вперед, скажу, что якутские реалии, конечно, внесли коррективы, но не такие большие, как бывает обычно.

Долетели до Якутска мы благополучно – не все, правда, так как инициатор поездки направлялся в Якутск из Италии и должен был подъехать только за несколько часов до старта теплохода. Суббота была посвящена ознакомлению с Якутском: мы посетили институт мерзловедения, музей хомуса, колхозный рынок, еще 3–4 разных места, а к вечеру поехали поужинать в пригород в какой-то этнографический ресторанчик, что с некоторыми приключениями и осуще-

ствили. Марина встретила там девушку, семья которой подвозила ее в какой-то якутской глуши еще лет 8 назад, и память об этом событии была так велика, что девушка Марину узнала, хотя во время той давней поездки девушке было, наверное, лет 12.

Пара слов о Якутске. В целом Якутск относится к городам типа Архангельска («типа» – это не «вроде», а именно «тип»), в которых вроде на первый взгляд ничего особенного нет, но копни поглубже – много интересной культуры: музеи, концерты, еда.

Как говорили те участники нашей команды, что уже бывали в Якутске, еще лет пять назад город был совсем раздолбанный: видимо, исходя из внутренних воззрений якутов и отсутствия у них необходимости в городах. Сейчас же там много строек, и Якутск становится более похожим на привычный если не европейский, то хотя бы российский крупный город. Дома на сваях, да.

Для многих якутов столица республики – перевалочный пункт откуда-то куда-то, поэтому популярным бизнесом является переоборудование квартир в небольшие гостиницы. Перед стартом в Тикси мы жили в номерах совсем квартирного ти-

па, сказать особо нечего, а по дороге назад с Максом Островским нашли очень приличное место под названием «Враво». Это не оплаченная реклама, разумеется, – просто рекомендую по соотношению цены и качества.

А вообще складывается некоторое впечатление, что для якутов лето – точнее, вообще пора без снега – неприятное, но, к счастью, недолгое неудобство. Город стоит оценивать тогда, когда он под снегом, или не стоит вообще.

Тут надо отметить, что лидером нашей компании де-факто оказался Макс Островский, и он со страшной скоростью генерировал идеи куда-нибудь срочно поехать, кому-то постоянно звонил и договаривался. В итоге в воскресенье вся компания собралась в музей деревянного зодчества Соттинцы, который находится километрах в 60 (это по прямой) от Якутска, да еще и на том берегу Лены.

Я не поехал, а проводил культурно-гастрономическую экспертизу Якутска: посетил много музеев, несколько кафе, довольно много магазинов, постригся и так далее. Люблю таким образом гулять по незнакомым городам. Порадовала купленная совершенно неожиданно книжка про реку Индигирка, изданная настолько здорово, что даже не верится.

К вечеру ребята таки вернулись. Они пребывали в довольно возбужденном состоянии, но не по поводу музея: в нем почти ничего не было, и погуляли они там минут 40. Их взволновала сама поездка: туда они отправились по единственной более-менее надежной дороге и проехали 215 километров вместо 60 по прямой, а назад попытались чуть-чуть срезать и посадили такси в лужу. В итоге проезжавшие мимо машины его все же вытащили, но впечатлений было море. Оказалось, впрочем, что на этом тема посадок в лужу не закрылась.

С утра понедельника мы были заняты всякими хозяйственными делами – получением пропусков, закупкой карт (магазин карт находится аккуратно в самом центре города) и еды, отправкой открыток. Мы с Мишей нашли в этой суете время продолжить знакомство с культурой и посетили очень хороший музей ленских речников, рекомендую.

Потом нас нашел таки долетевший Евгений Баскаков, и мы поехали грузиться на «Механика Кулибина». Я ожидал, что он назван в честь некоего механика флота, геройски что-нибудь сделавшего (это обычный случай), и даже смеялся, когда увидел памятную доску, посвященную Ивану Кулибину. Однако вроде действительно все так – он назван именно в честь легендарного изобретателя.

Основная сущность теплохода – он забит якутами и (в большей степени) вещами якутов, которые те везут на север или передают кому-нибудь на севере. Теплоходу нашему 58 лет, и внутреннее убранство почти не менялось за это время. Очень все олдскульно. Никакого круизного комфорта – зато полное погружение в советские реалии, в 1970-х все так и было.

Мы пошли вниз по Лене. Описывать это довольно медитативное занятие сложно: реки – такое явление, которое надо видеть. Мы ехали ради видов и волшебного ощущения движения по великой реке – и мы получили все это сполна. Представьте, что я поставил в этом месте 35 восклицательных знаков, а теперь мы перейдем к более обычным вещам, но которые можно описать словами.

Ехали мы, ехали. Смотрели по сторонам. Фотографировали. Ели. Немного пили (но не так много, как якуты и как можно было бы себе представить). Шутили. Травили байки о путешествиях.

Остановок было немного. Город-герой Жиганск, нелюбимый Евгением, был рано с утра, и я его проспал. Вся основная



активность ожидалась у поселка под названием Кюсюр.

Такую суету редко доводится увидеть. Вот цитата из одной книжки советских времен: «Сейчас на берегу у Кюсюра с началом навигации устанавливают дебаркадер, а раньше высадка происходила, по описанию Владимира Успенского, следующим образом: «Теплоход встал на якорь, и сразу началось сражение... В первую шлюпку, отчалившую от борта, не взяли пассажиров, хотя они и стремились попасть на сушу. Эту шлюпку занял «десантный отряд» ресторана: буфетчица и трое ее помощников. В мгновение ока они развернули на берегу торговую точку, которая оттянула добрую половину собравшихся жителей. Остальные ринулись на штурм шлюпки. Она вернулась на борт переполненная.

– Вот так каждый раз, – сказал мне секретарь партгруппы теплохода, вместе с которым мы стояли на палубе. – Пассажиров перевозим на берег и с берега в последнюю очередь. Покупатели мешают». Как вы можете догадаться, за время, которое прошло с момента написания этой книги («По реке Лене от истока до устья»), дебаркадер вновь сперли, и все вернулось на круги своя. Только не буфетчица ездит на берег, а половина жителей поселка ездит в бортовой буфет на шлюпке.

Однако не все так просто.

По дороге мы разговорились с тетужкой из Кюсюра – из литовцев, которых туда сослали во время войны. И она поведала ровно то, что многие из вас видели в фильме «Счастливые люди». Дескать, государство на поселок забило, но все научились выживать без государства. Безразличных людей не осталось, все помогают друг другу и борются за общее дело. Все живут охотой и рыболовством, добычу меняют на деньги и еду у перекупщиков, а полученное тратят с умом. И в Таиланд летают, и ноутбук со ско-



Полярная станция в 8 километрах от Тикси: дверь в море

ростным интернетом у каждого члена семьи, и все такое. Дети получают высокие баллы в ЕГЭ (верю, что заслуженно, якуты въедливые) и едут поступать туда, куда захотят. В общем, коммунизм в хорошем смысле слова.

При этом такая вот посадка в теплоход. И если посмотреть на поселок, то кажется, что дома вот-вот развалятся (а внутри-то наверняка все довольно роскошно). Такое противоречие вообще характерно для



Масштаб разрушений в Тикси поражает. Впрочем, местные жители не теряют чувства собственного достоинства

якутов. Загадочный они народ. Какие-то привычки европейской цивилизации перенимают, а какие-то нет. И закономерность найти не так просто.

В Москве есть прекрасный Музей кочевой культуры, и его директор Константин Куксин активно ратует за сохранение традиций малочисленных народов. Действительно, с появлением в их жизни алкоголя (и других проблем) ситуация много где стала печальной. С другой стороны, всем очевидно, что кое-какие проблемы как раз удалось победить: это и подверженность эпидемиям, и нехватка элементарной гигиены с последствиями вроде детской смертности, и многое другое.

Некоторые свои привычки кочевые народы берегут до конца – а некоторые легко забросят при появлении более удобного

субститута из Европы. Отношение к европейским ценностям тоже неоднозначное. В принципе, вся наша симфоническая музыка, живопись, спорт высших достижений – все это свойственно прежде всего для христианской цивилизации, остальные подстраиваются, если хотят, или игнорируют, если не хотят подстраиваться. Так вот, мне показалось, что в целом, с одной стороны, якуты относятся к таким вещам довольно иронично, с другой стороны, если кому-то из них удалось добиться успеха в какой-то из этих отраслей, его очень чтут в обществе.

Когда мы были в Музее музыки и фольклора народов Якутии, добрейшая тетечка-экскурсовод сказала нам, показывая какие-то шаманские предметы: «Ну вы же понимаете, что мы сейчас во все это не верим». По ее глазам при этом бы-



ло понятно, что они не то что верят, а вообще уверены, что как-либо иначе быть не может. Да и действительно, сложно представить торжество православия или ислама в таких краях; так же и на Русском Севере лучше всего смотрится деревянная часовня.

После этой поездки я думаю, что стал гораздо больше знать о якутах. Но тут есть и обратная сторона – пока я не знал, я и не думал об этом, а теперь понимаю, что ничего в них не понимаю.

Если вернуться к поездке, то дальнейшие события в какой-то мере определил следующий диалог. Сидим мы такие с Евгением на относительно безветренной корме, скоро Кюсюр, то есть плывем уже существенно больше половины пути.

– Евгений! – задумчиво говорю я. – Мы же в субботу должны прибыть, да?

– Согласно расписанию – да, – отвечает Евгений.

– А сейчас среда. И при этом прошли больше половины. Евгений, я подозреваю опечатку.

Прикинули – действительно, по всем параметрам должны прийти в пятницу. В итоге вышло нечто среднее – пришли в пятницу, но не с утра, а часа в 4 дня. Мы в итоге решили, что это не опечатка, что так складывается возможность туманов и штормов (один небольшой шторм был по дороге, но местные пугали, что иногда приходится днями стоять и ждать погоды).

Самое красивое начинается как раз после Кюсюра. Река сужается, и этот участок с нависающими скалами называется Ленская Труба. Увы, насладиться нам этим пришлось недолго: во-первых, темнело; во-вторых, мы съели что-то не то в корабельном буфете.

Срубило сначала Пашу, потом меня, а потом и Марину.

Оттого я так и не увидел остатки бывшей столицы улуса – Булуна, много гор, каменные останцы – кекуры, остров Столб, малонаселенное село Тит-Ары, части разбившегося в горах самолета Ан-2 – все это я посмотрел только на фотографиях Саши Фетисова, когда пришел в нему в гости.

Но на следующее утро пейзажи за окном заставили-таки меня встать с кровати и перейти в позицию, более пригодную для фотографирования. Если предыдущие пейзажи на Лене мне в любом случае что-то напоминали: Енисей ли, Швейцарию ли, Алтай ли, Фареры или Норвегию, то такой Арктики я еще явно не видел, и это было серьезное впечатление.

Мы вышли в залив моря Лаптевых, светило и пекло солнце, вдали виднелись ослепительно белые сопки, вдали мелькали силуэты морских судов. Прямо как на любимых мной картинах Александра Борисова и Тыко Вылки – Арктика как она есть. В районе 15 часов мы прибыли в конечный пункт нашего путешествия – Неелово, порт поселка Тикси.

Тикси. Название культовое для всех, кто хоть сколько-нибудь интересуется Севером. В былые времена – «форпост всего», от военных до телевидения. Сейчас – один из основных символов разрухи в России, фотографиями из Тикси можно украшать надписи «Развалили страну!»

Где же правда?

Мне кажется, что винить в текущей ситуации не стоит ни современную «кровавую гებню» (TM), ни «оголтелых демократов» © 90-х.

Просто Тикси не повезло славиться тем, к чему человечество очень быстро утратило интерес. Было огромное количество военных – военных так много стало не нужно. Были огромные надежды на космос – сейчас космос в некотором тупике (надеюсь, временном). Была инфраструктура для приема и ретрансляции телевизионного сигнала – телевидение сейчас работает через спутники. Очень многое было завязано на радио – радио резко утратило свою важность из-за развития интернета, мобильной связи и вообще. Порт? Порт остался, но большие суда, идущие по Севморпути, как правило, сюда не заходят – у них хватает мощности идти напрямую. Да и северная романтика, скажем прямо, уступила свое место нефти, газу, айфонам и культуре потребления.

Так что поселок Тикси прожил 80 лет (почти как человек), выполнил свою функцию – и что, пора закрываться? Не знаю, мы вели много споров между собой по дороге назад. Женя Баскаков предлагал закрыть поселок и сделать его вахтовым, как сейчас, насколько мы понимаем, принято на канадском Севере. Я сомневался – многие местные все-таки не хотят уезжать, и у них, вероятно, должно быть такое право. Ну, по крайней мере пока содержание теплотрасс и другой инфраструктуры не станет совсем дорогим. Пока же поселок борется за жизнь, и кое на что его хватает. Как и в других местах,



Сцена утопления вездехода (сверху). Участники экспедиции в подземной лаборатории Института мерзлотоведения в Якутске

основное делается для детей: школы, детские сады, художественные школы, культурные центры находятся в насколько возможно отличном состоянии. Остальное – по возможности.

Музей закрыт (теоретически – «на ремонт»). Гостиница в таком же состоянии;

все, кому нужно, снимают квартиры (есть гостиница в Тикси-3, у аэропорта). Открылся новый культурный центр с кинотеатром, а вот в кафе «Север» нам советовали не соваться (других нет).

Зато работает библиотека, где я посидел несколько часов. В субботу я в силу неважного самочувствия не спеша ходил по поселку и интересовался культурой, а Женя и Миша устроили марш-бросок по окрестностям в поисках развалин и брошенных военных объектов и нашли столько, что впечатлений им хватит на несколько лет.

А вот остальные четверо уехали на вездеходе на рыбалку в тундру и пропали. Потом Макс по спутниковому телефону оповестил нас, что они благополучно утопили вездеход, ждут спасения, но в целом все в порядке. Однако их не было в субботу, не было в воскресенье, и когда мы уже начали серьезно нервничать, они появились в понедельник за несколько часов до самолета. Овцебыков не видели, северного сияния не видели, рыбы поймали мало, но живые – и хорошо.

Как оказалось, вездеход, который поехал их спасать, тоже засел. В итоге приехал третий и всех вытащил. Макс спросил у его водителя, а что было бы, если бы и он не справился.

– Ну еще бы один послали. А вот если бы и он пропал, то вертолет, – меланхолично ответил якутский драйвер.

К воскресенью я худо-бедно оклемался и присоединился к походу Миши и Жени на «Полярку» – полярную станцию в 8 километрах от поселка. Пейзажи фантастические, арктические, завораживающие.

Чем ближе было до самолета, тем больше, честно говоря, нам уже хотелось домой. Плохое самочувствие части людей, история с вездеходом, общий развал в Тикси начали нас утомлять. К счастью, судьба не стала вставлять нам палки в колеса, погода была неплохая (–1, для конца сен-

тября идеально), и самолет прилетел без задержек. Ему тоже хотелось домой, поэтому в Якутск он долетел (внимание!) на 1 час и 24 минуты раньше расписания (на самом деле они просто прислали более быстрый Bombardier Dash-8, а не Ан-24). Вечер в Якутске прошел неплохо. Мы поели и разделились по хостелам – в один не влезали. С утра все благополучно вернулись в Москву самолетами, а Евгений Баскаков на обратном пути уже стал придумывать планы покорения очередных непокоренных рек.

Достаточно важная история произошла уже после нашего возвращения. Михаил Муzychук опубликовал фотоотчет о нашем походе из Тикси в Полярку, и в комментариях к этому посту произошел следующий разговор незнакомых нам людей. Все началось с такого комментария:

«На Полярке работали мои родители, 35 лет назад... А потом – на Муостахе, и там даже я побывала, с года до трех лет. Мама сегодня нашла ваш пост, показала мне.

...

Папа мой, к сожалению, уже умер. Он работал еще на Юбилейной и два раза побывал в Антарктиде. А мама, слава Богу, здравствует. И даже работает до сих пор радисткой, только уже не в метеорологии, а в МЧС. Муостах был их последним местом работы на Севере, когда мне было 4, мы вернулись в родной Орск, а вскоре переехали в Самару. После этого папа только один раз съездил в Антарктиду и после уже тоже работал в Самаре (тогда еще Куйбышеве) по специальности много лет. И еще он радиолобительствовал».

Внезапно к этому комментарию написали ответ:

«Один шанс на миллион, что я мог ошибиться, прочитав твои записки. Рад, что ты помнишь так много интересного о папе. Горжусь тем, что твой папа – мой Друг (не могу писать в прошлом, так как он живет в городе моего сердца). С ним я бы пошел в разведку.

Думаю, что знаешь и обо мне. Твои родители познакомились в эфире, работая на разных полярных станциях, потом мы вместе работали на Полярке (около Тикси), пока твои родители не улетели на остров. Твой папа еще раз приезжал на Полярку на несколько дней, и мы делили кусок хлеба, разговаривали до глубокой ночи... и, конечно, работали в эфире. Несколько лет позже я не написал ему, что еду в Антарктиду, чтобы он не расстраивался, но... судьба опять была на нашей стороне... мы встретились в Питере в коридорах ААНИИ, он тоже не написал мне по той же причине. Мы вместе ушли на теплоходе «Башкирия» к берегам Антарктиды, потом пересели на «Сомова», твой папа высадился на Молодежную, я ушел на Ленинградскую. Каким был твой папа радистом, я знаю, как и те, кто с ним работал, – Профессионал (каких нужно поискать), работал в эфире чисто и на высоких скоростях. Потом он был на Востоке – самой сложной станции в Антарктиде. Его помнят многие, потому что есть за что. Мы его вспоминаем часто... Последний раз встречались в Самаре... Храню все, что мне напоминает о твоём папе...

Последние строчки из его последнего email в мае 2007-го:

«ОБНИМАЮ К Р Е П К О !

Деда Валя (так внучка зовет меня, ей уже пять годков!)»

И ответ первого комментатора:

«С ума сойти! Я, кажется, действительно знаю, кто вы. Напишите мне, ПОЖАЛУЙСТА!!»

Так что полезно ездить в глухие места, и писать отчеты об этих поездках тоже полезно.

>>

Чаще всего мне непонятно, почему возникает мода. Однако иногда вдруг становится кристально ясно – когда мода действительно определяется массово возникающими потребностями. Скажем, я не раз ловил себя на мысли за эту поездку, что хорошо бы бросить сейчас какую-нибудь мысль во что-то типа твиттера, однако оно у меня нет, да и мобильный телефон еще не умеет выходить в интернет. Но зато стало понятно, почему твиттер заводят другие.

В итоге пришлось писать отчет уже постфактум, пользуясь разве что заметками на полях органайзера. Думаю, что-то при этом было утеряно.

Я очень давно хотел проехать по реке Конда – от Ханты-Мансийска до Усть-Аха через затерянное в тундрах и тайгах село Кондинское. Еще в 2008 году там хорошо стыковались две «Зари», но пресловутый кризис в 2009 году заставил сократить количество флота, и «Заря» из Ханты-Мансийска прибывала в Кондинское в воскресенье вечером, а «Заря» на Междуреченский (Устье-Аха) уходила только во вторник после обеда.

В итоге этот факт и еще несколько действий как будто с цепи сорвавшихся транспортников ХМАО заставили меня сдать уже взятый билет в Екатеринбург и впервые воспользоваться услугами компании «Ютэйр» – на Ту-134 отправиться в Сургут из Домодедово.

Я надеялся чуток поспать между 22.05 и 1.30 московского времени, пока самолет летит, однако пребывал в каком-то перевозбужденном состоянии – то ли из-за начала долгожданного отпуска, то ли потому, что я просто сова, и поэтому работал над новыми текстами и читал украинский журнал «Футбол». Теоретически у меня

был шанс полюбоваться на массовый запуск китайских фонариков, которые мой друг Зава устраивал аккурат около моего дома в Орехово, но самолет взлетел даже чуть-чуть раньше, а Зава никогда ничего не начинал вовремя.

В Сургуте – довольно модный и весьма пустой аэропорт, часы в котором справедливо показывали 3.30 по местному времени. «Линда» на Ханты-Мансийск по противоречивым данным уходит в лучшем случае в 7, если вообще будет, а автобусы из аэропорта раньше 6 утра не пойдут.

Куковать в аэропорту и потворствовать сонливости не хотелось, и я понемногу пошел пешком к городу, до которого было километров восемь. Разумеется, было светло, как днем, – я как-то уже привык к тому, что не только в Питере белые ночи – обычное дело.

Интеллигентно прошел по обочине хорошей трассы километра четыре, потом мне это надоело, и я за 100 рублей поймал машину до автовокзала. Автовокзал был закрыт, и я пошел пешком дальше в центр, втайне рассчитывая на круглосуточную пиццерию или что-то типа того.

Ничего подобного не нашел, зато нашел довольно большой супермаркет, где закупился едой в потенциальную восьмичасовую дорогу в «Линде». Как это ни странно, наличествовало довольно большое количество местных или относительно местных продуктов, что вообще для Сибири не очень характерно. Но Омская и Тюменская области вообще не чужды сельскому хозяйству, и там довольно много всего производится.

В частности, очень понравились молочные продукты из села Ситниково. Не один я такой, надо сказать. Приведу цитату с тобольского форума: *«Детей и видом пакета привлечь можно, если маленькие, а вот кошка тобольское не пьет – это факт, лучшее молоко – это Ситниково. А кому не нравится, что полиэтиленовый пакет*



Мост через Обь в Сургуте

проливается, так для этого специальные подставки пластмассовые в «Хозтоварах» продаются, чем наша семья успешно и пользуется. Да и старший сын у меня предпочитает только Ситниково, а тобольское ему не нравится, как и всем нам». «Вот, абсолютно точно, полностью поддерживаю. Вообще вся молочная продукция от молока до сметаны – это Ситниково. И по цене не обламывает, и по качеству на высоте. Вы на тобольское гляньте, ведь если посмотреть на него через прозрачный стакан, видно, как там плавает сухое молоко, и пенка при кипячении не образуется. А вот Ситниково такую пенку дает жирную, что аж прям детство вспоминаю».
Да-да, все так.

Времени по-прежнему оставалось много, так что я пошел дальше. Что сказать про Сургут? Из нефтяных городов «большой тройки» он нравится мне наименее все-

го. Да, тут хорошая инфраструктура, отличные дороги, современные дома и так далее, но что-то «не радует», как те елочные игрушки. Суровый Нижневартовск – и то как-то человечнее построен, а о Ханты-Мансийске я в этом отчете еще скажу отдельно, и не один раз.

Даже фотоаппарат я в этот раз в Сургуте не доставал.

Так я прошел весь центр насквозь, а так как он довольно большой, я чуть не опоздал к пристани. Но успел, и тут меня поджидал сюрприз. Вместо довольно большого здания речного вокзала, которое я имел честь наблюдать в 2004 году, на набережной красовались окруженные забором развалины.

Когда я пытался выяснить, что случилось, мне отвечали: «Кризис». Действительно, если в Москве или в Питере кризис все-таки напрямую многих из нас не коснул-



А это мост через Иртыш в Ханты-Мансийске. Даже погода существенно улучшилась

ся, то в регионах сокращается все не самое массовое и весьма затратное. То есть как раз то, что я люблю.

У меня есть такая любительская теория, что Россия на пути эволюции преодолевает разные стадии. Первой была стадия стихийных рынков, второй – стадия строительных рынков, третьей – стадия торгово-досуговых центров, а четвертая, по идее, должна быть уже стадией каких-то культурных развлечений. Если Москва сейчас более-менее насытилась третьей стадией и поглядывает на четвертую, то многие регионы отброшены кризисом из попыток перехода к третьей стадии твердо назад во вторую. Строительные рынки и магазины множатся, ничто их не берет, а остальное очень уязвимо.

Но вернемся в Сургут. Около забора стояла одинокая «Линда», которая таки

(ура!) должна была пойти в Ханты-Мансийск. О судьбе остальных рейсов, которых еще в 2008 году было четыре, ничего не было известно, однако местные говорили, что есть две «Зари» – государственная и частная, и они периодически куда-то ходят.

Ажиотажа не было – в «Линду», скоростное судно, построенное в середине 1990-х (редкое явление для тех времен!), село человек 12. До Ханты-Мансийска ехал я один – народ предпочитает автобусы. Кассирша, переживающая за судьбу речного флота, меня похвалила за это. Я ей сказал, что несколько лет назад прошел участки Нижневартовск – Сургут и Ханты-Мансийск – Тобольск, а на этом участке еще не был, на что она ответила, что от Нижневартовска до Сургута рейс все по тем же пресловутым причинам отменен.



Обь – странная река. По ней практически не ходят круизные теплоходы. И вообще, на ней гораздо меньше всего, чем могло быть.

Что в верховьях в Барнауле, что в Нижневартовске, что в Сургуте Обь – стальная, серая, холодная, пустая. Иртыш, я уж не говорю о Енисее, – гораздо живее. Там холмы, леса, корабли. Здесь – равнинные пустые берега, редкие деревни и чуть более частые нефтяные факелы, а самым распространенным встречным судном являются небольшие автопаромы для нужд нефтяников.

Великая битва людей и болот, в общем.

Не сказать, чтобы я порекомендовал всем путешественникам кататься по Оби. Однако своеобразный опыт это дает, и я был доволен и этой частью поездки. Тем более, скажу я вам, скоростной корабль делает путешествие на порядок лучше на любой, даже самой неказистой речке.

Отплыли, заправились, пошли дальше. Вскоре показался знаменитый красавец-мост – единственный (ну, точнее, там два моста – железнодорожный и автомобильный) через Обь от Новосибирска до Се-

верного Ледовитого океана. Увы, с утра еще не распогодилось и было мрачновато, поэтому фотографии моста вышли хуже, чем могли бы.

Ночью его эффектно подсвечивают.

В Тундрино путеводитель обещал церковь XIX века, и я изо всех сил старался не заснуть до того, хотя проносившаяся мимо стальная вода очень способствовала мирному сну. Церковь, однако, оказалась в отдалении от реки. Я что-то там снял на зуме, но вышло далеко не феерично.

Потом я все-таки заснул и проснулся только к селу Селиярово, находящемуся в довольно живописных протоках Оби. В Селиярово стоял какой-то мегамодный синий дебаркадер; я было удивился, но попутчики, массово сходявшие на берег как раз там, сказали, что тут будет сниматься передача «Играй, гармонь любимая!», вот и подготовились.

Пока мы плутали по протокам, по Оби бодро пролетела «Заря» – я очень хотел ее сфотографировать для коллекции Миши Архипова и сайта «Речной флот», но она шла быстро и унеслась в сторону Сургута. Других пассажирских судов мы на своем



пути аж до Ханты-Мансийска не встречали, только буксиры с баржами да паромчики. В Нялино село много людей, которые ехали уже в Ханты-Мансийск (как говорят местные, «в Ханты»). Порадовала вертолётная площадка прямо у пристани – небольшой отмеченный флажками по углам квадрат посреди поля.

Ближе к стрелке с Иртышом река стала выглядеть пободрее – появились растительность и холмики. Забавно, что дальше к океану единая река идет по направлению Иртыша, а не Оби, но, видимо, это становится уже общим местом для российских рек. Что Кама и Волга, что Ангара и Енисей...

По Иртышу осталось пройти километров 15, и все оживились. Во-первых, он красивее – в принципе, тоже не Жигули и не Енисей, но после болотистой Оби радует глаз; во-вторых – вот уже из-за холма выглядывают здания Ханты-Мансийска, одного из самых любимых мной городов в мире, новой встречи с которым я так ждал.

Но еще придется пройти широкую излучину Иртыша, увидеть невесть от-

куда появившееся большое количество корабликов, посмотреть на еще один красавец-мост, а уже потом мы пристанем к элегантному авто-речному вокзалу Ханты-Мансийска. Девять часов в дороге – или пять лет? Как будто бы ничего не изменилось...

Я заселился в гостиницу прямо в здании речного вокзала. Окно выходило прямо на Иртыш, и я баловался шипспоттингом. Ханты-Мансийск – действительно лучший город России по совокупности всех известных мне параметров. По крайней мере летом, но зимой, говорят, там тоже весьма неплохо.

Конечно, мне сейчас возразят, что на такие деньги, какие получают в ХМАО, и не такое можно сделать. Я отвечу, что есть много городов в России, которые получают сравнимые деньги, но при этом ухитряются продолбать эти деньги в черную дыру. Что в Ханты-Мансийске как таковом нефти нет. И что, кажется, в Ханты-Мансийске действительно людям безразлично, где они живут, и власть действительно работает для улучшения жизни в своем городе.

Верно также то, что про Ханты-Мансийск почти никто ничего не знает. Такое впечатление, что власти и комитет по туризму нарочно не хотят «светить» свой чудо-город, акцентируя внимание разве что на биатлоне в соответствующие месяцы. Сложность попадания в город вполне способствует этому – пока не построили дорогу из Екатеринбурга, пожалуй, в Ханты действительно без пол-литра не попадешь.

Кстати, возможно, именно этим объясняется единственный, по большому счету, недостаток города – малое количество кафе, интернет-кафе и прочих кинотеатров. Видимо, местным не очень нужно, а гостей мало.

Но это все частности, а пока по-прежнему Ханты-Мансийск – лучший город России. Нечто среднее между Торсхавном (вода, уличная скульптура, замкнутый объем) и Астаной (бурное строительство, бизнес, иностранцы).

Смотрите сами.

Экология – прекрасная. Город стоит, по сути, на стрелке Иртыша и Оби; нефти и крупных заводов рядом практически нет.

Дороги и правила поведения на них – великолепные, всех пешеходов обязательно пропускают на «зебре». Транспорт работает весьма хорошо, хоть кризис и тут несколько сказался.

Музеи отличные – и этнографический «Торум маа», и обычные, городские.

Архитектура, хоть и не содержит древностей, следует единому плану, причем принятому с большим вкусом. Биатлонный центр вообще великолепен, плюс сейчас там резко поднялся хоккей и достраивают еще одну арену для зальных командных видов спорта. Погулять есть где.

Магазинов разных много – и с едой, и с сувенирами (хорошими!), и со всем остальным.

Что забыл?

Теперь, собственно, о моем там пребывании. Все подряд уж рассказывать не буду; что вспомню.

Как я уже писал, заселился я в ту же гостиницу на речном вокзале, что и пять лет назад. Цены несколько увеличились, но за 1200 рублей я заселился один в трехместный блок и был весьма этим доволен. Много занимался шипспоттингом в окно всего блока.

Кризис своеобразно подействовал на Северречфлот – они взяли и... нигде на вокзале не вывесили расписание. Все расписание узнавать в справочной. Зашибись! Иртышское пароходство в Омске стеснялось меньше и новое расписание сделало. Правда, у них и рейсов меньше.

А вообще в самом Ханты-Мансийске больших изменений не произошло – непонятно, чего боялись. Сократилось вдвое сообщение на Сургут, все «Иртыши» заменены на «Марсы» на воздушной подушке (интересно, почему?). Возможно, в других частях региона все гораздо хуже. Реформы коснулись и автомобильного транспорта. Если раньше автовокзал (в одном здании с речным вокзалом) был лишь одним из трех мест отправления междугородных автобусов в городе, то теперь от остановки АТП ничего своего не идет, а от Трансагентства – всего несколько рейсов в Пыть-Ях. Остальные же рейсы сведены в единую таблицу и ходят до автовокзала. Похоже, что строится новая дорога на Тобольск, – автобусы пустили уже по маршруту «Метеора» на Бобровский и Горноправдинск, но на Тобольск все пока по-прежнему идут через Пыть-Ях. «Метеор» тоже ходит. В Екатеринбург дорогу тоже строят, но пока дальше Устья-Аха автобусы не ходят.

Структура Ханты-Мансийска следующая. Основная часть города – на холме. Микрорайон в низине у Иртыша именуется Самарово, по названию исторического села. Именно здесь находятся самые ста-

рые здания города, в том числе и церковь XIX века. Между двумя частями – холмистый лес, который называется Самаровский Чугас. В нем – биатлонный центр, этнографический музей «Торум маа», дожки, памятники и так далее.

От одной части города до другой не больше пары километров. Доехать можно двумя способами – напрямую, через центр, как едет основной массив транспорта, и по объездной, мимо ледовой арены, аквапарка, скульптур мамонтов и моста через Иртыш.

Центр достаточно компактный – штук пять пешеходных площадей, две-три пешеходных улицы и пара парков с фонтанами и скульптурами. Все это сделано очень стильно, полное ощущение, что ты где-то в Норвегии. Архитектурная доминанта – здание Гостиного двора, где на пятом этаже – кафе «Печки-лавочки» типа московского «Муму», а на шестом – кофейня «Vanilla Sky», где еда весьма вкусна. Обзор еще лучше.

Музей тоже практически в центре – на улице Мира. От него у меня остались странные ощущения – он очень технологичный и современный, похожий на норильский. Но мне показалось, что он больше ориентирован на местных детей, а не на туристов (да-да, как обычно). Я для себя нашел немного интересного. Вообще, самый лучший музей – в Пинеге Архангельской области, где реализован принцип Викимэпии без интернета. Здесь вот деревянные церкви были, а здесь – лагерь, а сидели в них такие-то люди, а так вот ходили пароходы...

Теперь по основным объектам.

Этнографический музей «Торум маа» – штука довольно молодая, я так понимаю, ему нет еще и 15 лет. Там в лесу расположены всяческие жилые и хозяйственные помещения хантов и манси, в основном избушки на курьих ножках. Как я понял, ожидать особых древностей было бы наи-

вно, ибо у хантов нет какого-то уважения к древности предмета, а утилитарность – на первом месте.

Так что самые ранние экспонаты – конца XIX века, самые поздние – сделанные практически сейчас. В целом интересно, но, может, лучше было бы с каким-то качественным экскурсоводом. Архитектурной красоты в сооружениях особой нет, тут культура важнее. Ну и комары жрут (в городе комаров не было).

Лучшие сувениры (из тех, что я нашел) – на улице Рознина, дом что-то типа 119. Там центр художественных ремесел. Наиболее интересными мне показались всякие магнитики и кулоны пермского звериного стиля, то есть повторяющие изображения, найденные на раскопках. Очень любопытные совы, лоси. Не знаю, насколько их оценят люди суеверные, но мне понравилось. Ровно напротив центра ремесел – продуктовый магазин с местной едой: свежая рыба, мясо оленей и прочей дичи, замороженные ягоды (наверное, в сезон бывают и свежие). Тоже недорого и интересно.

На объездной, у ледового дворца – затон с кучей интересных кораблей (это для любителей), новая арена для баскетбола и волейбола и бассейн-аквапарк. Для хоккея был не сезон, и я отправился в бассейн. От аквапарка там мало что – только пара скромных горок, но место понравилось. Поплескался. Вот только увы – нет там для таких, как я, уголка – либо бассейн с глубиной 2 метра 20 сантиметров (а я плавать не умею!), либо совсем детский.

Достопримечательностью города является биатлонный центр. Наверное, там отлично зимой, но и летом они придумали, как его занять. Там можно гулять, кататься на велосипедах (прокат), играть в футбол, бадминтон, волейбол и кучу других игр. На глаз сделано все очень разумно: трасса летом превращается в дорожки,

стадион – в поле для разных видов спорта. Прокат рядом, гостиницы тоже.

В общем, я два с половиной дня в Ханты-Мансийске отдыхал душой, чувствуя себя одновременно и в Европе, и на курорте. Редкое для России ощущение.

Однако на третий день мне надо было в 6 утра отправляться в самый глухой пункт моей поездки. Понежились – и хватит. В 7 утра по местному времени (по Москве – 5!) мне предстояло отплыть «Зарей» в село Кондинское. Еще в прошлом году рисовалась прекрасная стыковка – приплываешь в Кондинское, там ночуешь и с утра едешь другой «Зарей» в Междуреченский (Устье-Аха). Удобно и относительно быстро.

В этом году, как уже упоминалось, кризис – и поэтому две «Зари» Междуреченск – Луговой и Междуреченск – Кондинское свели в одну. Итого она четыре дня в неделю таскается в Луговой как пригородный автобус (там езды 30 минут), а трижды гоняет в Кондинское, причем так, что вечером опаздывает на единственный в сутки поезд (!). Так что удобная стыковка мне не светила. Более того, когда я позвонил в администрацию Кондинского района на тему того, неужели весь этот бред – правда, то они там сначала сами удивились, ушли совещаться, а потом удивленно ответили, что таки да. Перспектива возможного отсутствия ночевки в Кондинском меня не пугала. Опыт подсказывал, что на всех узловых пристанях на Севере есть дебаркадеры со спальными местами или, на худой конец, пара гостиниц на село, как в Лешуконье. Опыт ошибся.

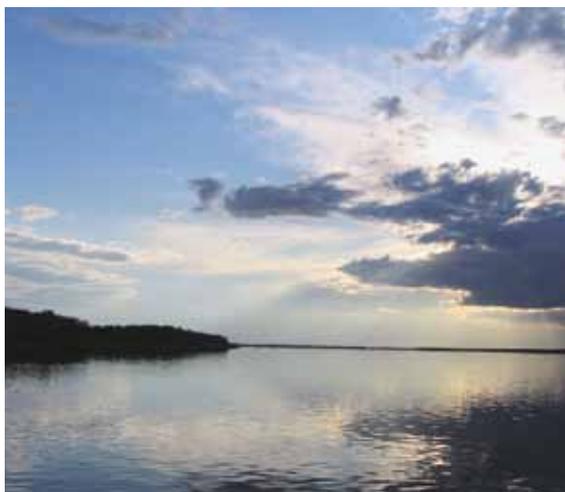
Но пока я этого еще не знал. Несмотря на ранний час, меня накормили хорошим завтраком (спасибо!), и я пошел садиться в «Зарю». Она забилась до упора, я хоть и сел к окну со столиком, но оказался порядочно стеснен – ни развалиться, ни фотографировать нормально. Многим

хороша «Заря», но концепция «речного автобуса» много у нее отняла – тупо сидишь и ни туда и ни сюда.

До свиданья, Ханты-Мансийск... Надеюсь, еще вернусь.

Стартовали и благо поехали по Иртышу. Погода была хорошая, ехали резво, заезд на первую остановку в Базьяны порадовал – по протокам плыли, как по мангровым лесам. Высокая вода затопила молодой лес, лавировали между стволов. Продолбал встречный «Метеор» из Бобровского, по поводу чего расстроился – очень уж красиво тот прошел на крыльях слева по ходу, тогда как я сидел справа и был очень ограничен в маневренности. Тут команда проявила порядочный сэдизм и включила какой-то новый сериал «Широка река». Снимался он на какой-то сибирской мрачноватой речке, и я было подумал, что это именно Конда – и экипаж испытывает в связи с этим гордость. Но ни одного подтверждения этому я не нашел, а гонять съемочную группу так далеко смысла не было.

Сериал, как вы можете догадаться, меня чрезвычайно бесил. Однако к концу пятой серии стало казаться, что запахло кульминацией, и я даже позволил себе мысль, что, мол, не так уж плохо и сняли: динамичная концовка – и все дела. Однако сериал не кончился ни в пятой, ни в шестой серии, ни в десятой, ни в двенадцатой. За это время сменилось три четверти героев, и в Кондинском, когда я выходил, шла 22-я. Ради интереса я зашел в Москве в интернет, чтобы выяснить, чем кончилось это позорище, и неожиданно оказалось, что оно не кончилось практически ничем. То ли у съемочной группы кончились деньги, то ли еще что, но в конце (в 24-й серии) неожиданно случилась ничем не мотивированная перестрелка, которая позволила всем лишним персонажам покинуть сериал, а главным героям соединить себя узами любви. Негодова-



«Заря» на реке Конда

ние домохозяйек на форумах по этому поводу было впечатляющим, скажу я вам. Ну, в общем, зло это все.

Пока же мы въехали в Конду. У меня давно есть мысль, что в России реально **ОЧЕНЬ** много крупных рек, о которых 99,999% населения никогда не слышали. Особенно я проникся этой мыслью, изучая карту Амурской области, где сливались две здоровенные реки, образуя, судя по карте, стрелку точно не меньше Оки и Волги, но названия ни той, ни другой я никогда не слышал (вот и теперь забыл), а я еще считаю себя хоть немного, но географом.

Вот и Конда – большая ведь река, историческая, по ней много кто сплавлялся. Но что мы о ней знаем? Практически ничего. А если бы там случайно не сохранилось судоходство и я бы туда по этому поводу не отправился, так и вообще бы ничего не узнали. А жаль.

Конда с Иртышом не образуют монументальных стрелок, свойственных довольно многим рекам (о чем я писал в первой части отчета). Конда впадает в Иртыш достаточно небольшой рекой и только спустя километров 30 разливается. Что любопытно, автомобильный атлас России показал реальную картину более точно, чем атлас Тюменской области и ХМАО производства Дунаевской картфабрики. Согласно второму, там просто «заливаемые территории» у реки, согласно первому – большое озеро. На самом деле там очень большое и очень красивое озеро.

Вообще, это был, наверное, лучший момент 14-часовой поездки на «Заре» – начался дождь, но он был каким-то грибным, практически без туч; «Заря» рассекала волны на озере, а мне удалось выбраться и пофотографировать в открытую дверь. Очень красивое место, но очень труднодоступное.

(В принципе, Википедия говорит, что Конде свойственно «продолжительное

половодье, растягивающееся до глубокой осени», но озеро – оно и есть озеро.)

Увы, 14 часов идти даже по красивой и извилистой реке в «Заре» – довольно-таки долго. Успел и поспать, и потащить в телевизор, и пофотографировать. Деревень на Конде мало, флота тоже, хотя в деревнях хватает не только моторок, но и довольно больших кораблей. Деревни все цивилизованные; центр цивилизации – Болчары с вертолетной площадкой и интернетом для всех. К Болчарам как раз и вышло большинство пассажиров, и до Кондинского доехало только человек 12.

Конда вроде бы известна как центр расселения манси, но по дороге никого не видел. Река красивая, извилистая – несколько моментов своими поворотами на 120–170 градусов прямо совсем напомнили наш прошлогодний штурм Кулоя на барже, когда самоходка при разворотах была задом о деревья и берег. Ближе к Кондинскому пейзаж приобретает черты раздолья – леса почти нет, вокруг поля, луга и болота. Примерно за час до прибытия попросился на пять минут в кабину. Вот уж действительно речной автобус! Совсем не похоже на кабину управления судном, гораздо больше на какой-нибудь «Икарус».

Команда (из Тобольска) была очень приятной. Я, правда, осерчал на них, что они выбросили мусор в реку, но вскоре мне пришлось снова их благодарить.

К 9 вечера прибыли в Кондинское. Никакого дебаркадера не наблюдалось, народ быстро разбежался, «Заря» ушла заправляться, и остались на пристани я да еще пара человек. Я решил воспользоваться услугами таксиста и за 60 рублей доехать с ним до гостиницы аэропорта на другом конце села.

Однако нас там ждал облом. Был вечер воскресенья; в гостиницу аэропорта пустили только с билетами. Я бы охотно

купил билет на завтра, но мне радостно сказали, что билетов вроде как нет до конца июня, да и негде было его купить в такое время.

Таксист, надо сказать, отработал 60 рублей и законы гостеприимства сполна. Он начал звонить кому-то из руководства аэропорта, с третьей попытки нашел ответственное лицо, но мне это не помогло. Так что он отвез меня назад, к пристани, посмотреть, не открыта ли гостиница в клубе. Оказалось, что она в прошлом году закрылась насовсем.

Других гостиниц ни шофер, ни еще пара опрошенных по дороге людей вспомнить не могли. Некоторый оптимизм вселяло то, что еще два человека, которые тоже пошли искать гостиницу с «Зари» другим путем, куда-то пропали. Хотя это говорит разве что о том, что я по жизни оптимист: пропасть в Кондинском – дело не самое приятное.

Вечер начинал становиться томным, если вы меня понимаете. Тем не менее я не собирался нервничать. Возможностей для маневра было еще довольно много (хоть летом из Кондинского не ведет ни одна дорога). Как мне правильно сказал интеллигентный дедушка в порту, лучше всего попроситься в «Зарю», когда она вернется с заправки, – да я и сам, впрочем, собирался.

Следующие по убыванию привлекательности и вероятности версии были: вписаться в баржу-самоходку до Междуреченска (они ходят, но без четкого расписания и в основном по утрам, договариваться – через контору рядом с пристанью); найти приют в частном секторе (не нашел желающих предоставить мне оный); вернуться с боем в гостиницу аэропорта (не довелось); переночевать на улице, ибо не зима (не довелось).

В общем, что вас томить – через полчаса «Заря» приехала, меня в нее пустили без особых проблем, я оборудовал себе лежа-

чее место на трех сиденьях и отправился гулять по селу.

Чудна судьба Кондинского района. Раньше Кондинское было здесь единственным центром, богатым и важным селом. «В Кондинское!» – говорили с придыханием. Потом на территории района построили станцию Устье-Аха, и, как свойственно любой железной дороге, эта тоже стала все тянуть на себя. Поселок Междуреченский разросся и превысил по численности населения и по активности райцентр. Ну а потом – нефть, и появился город Урай, а нефть тянет за собой еще больше, чем железная дорога. В Урае я не был, но, говорят, там современно и уютно.

В итоге райцентр – Кондинское, станция – в Междуреченске, центр мира и автодорога к центру округа – в Урае. Трехглавый район получается. Ну а Кондинское тем временем хиреет. Все больше народу живет там вахтовым методом (вот и «Заря» – хоть и живет в Кондинском, но команда из Тобольска), ничего нового не строится. В принципе, не скажу, что там совсем уж плохо, – нет, довольно чисто. И вообще село как село. Но, кажется, время его прошло.

Погулял где-то час, посетил несколько круглосуточных магазинов и посмотрел на пару сомнительных компаний. Есть и музей, но я надеялся тогда, что в него не попаду, так как улечу или уплыву уже с утра. Как вы заметили, с выбором из Кондинского была тоже полная неясность – дружелюбная и гостеприимная «Заря» уходила назад в Ханты-Мансийск в 6.30, и я снова оставался один на один с миром. Следующим вечером «Зари» уже не будет...

Раз уж мы заговорили о дорогах и «Зарях», скажу пару слов о нынешней транспортной ситуации в Кондинском. Летом дорог нет практически никуда, ходит только один внутригородской пазик. Зимой

автобусы по зимникам ходят в Междуреченск, транспортной проблемы нету. Зато летом, весной и осенью – есть. «Зари», как я уже писал выше, уменьшились и рассинхронизировались. Автопаром до деревни Ямки, где кончается (начинается) дорога от Междуреченского, официально ходит раз в неделю, остальное – коммерческие самоходки «как получится». Да, летают вертолеты – в Междуреченск (и немного по селам) и в Ханты-Мансийск с посадкой по селам (в Урай не летают, что любопытно, хоть рейсы выполняет и урайское авиапредприятие). Но, во-первых, рейсов мало; во-вторых, желающих лететь существенно больше. Официально билетов нет до конца месяца.

...В «Заре» меня напоили вкусным чаем с баранками и конфетами, и вскоре я отправился спать. В полусне я увидел, как тетя-кассир аккуратно накрыла меня одеялом (и хорошо, а то к утру стало холодно). Пик проблем, кажется, прошел. Но завтрашний день таил в себе полную неизвестность.

С утра я проснулся рано и, хоть меня никто не выгонял, попрощался с дружелюбным экипажем и отправился в аэропорт совсем заранее. Как оказалось позже, это было очень, очень правильное решение, однако я пришел примерно за 35 минут до открытия онога, и еще никого не было. Но уже буквально минуты через три подошли молодая женщина и ее взрослый сын (шучу, конечно, но зрелище было забавное – очень хорошо выглядящая по любым критериям леди лет 40 и сын-баскетболист лет 17) – именно они искали вчера гостиницу параллельно со мной.

Они поведали мне вот что. Они из села Болчары, и парню надо было проходить медкомиссию для военкомата. Больница есть только в Устье-Аха, и чтобы туда попасть, теперь надо выделывать вот такой финт ушами. Отсутствие «Зари» в этом году стало и для них сюрпризом, и они то-



Коровы у новостроек поселка Междуреченский (Устье-Аха)

же надеялись выбить какой-нибудь билет на вертолет.

А про ночевку они вот что рассказали. Они после некоторых мучений нашли «гостиницу» (комнату) в здании администрации, однако их было туда тоже отказатьсь селить без официальной заявки. К счастью, им помог звонок знакомым в администрацию Болчаров, и администраторы как-то договорились между собой; а если бы нет?

Так что в Кондинском теперь круто – одна гостиница закрылась, в аэропортовскую не пускают без билетов, в гостиницу администрации не пускают без документов, и якобы есть еще гостиница при интернате, куда тоже не пускают без соответствующих документов. Селу Кондинское не нужны ни деньги, ни уважение.

Возвращаясь к вертолетам, надо сказать, что понедельник был наилучшим днем для поимки оных. Рейсов в Междуреченский (Устье-Аха) было аж два: с утра и в обед, а между ними летел еще рейс в Ханты-Мансийск с посадкой в деревнях по дороге (в один день с «Зарей», блин).

Но, как сказали мои новые знакомые, система тут адова. Билеты раскупают недели за три до рейса, но есть бронь на два-три места, которую оставляют для администрации или для каких-то прочих документально подтвержденных нужд. На эту бронь шанс есть. Я приободрился, тем более что стоял первым в очереди.

К семи аэропорт быстро набился местным населением. Начались какофония и катавасия. Некоторые из людей уже имели на руках билеты на утренний рейс, ждали

регистрации и регистрировались. Некоторые свои билеты давно забронировали и не выкупили. Некоторые провожали кого-нибудь. Некоторые не имели никаких билетов и хотели купить их на 20 дней вперед. Некоторые не имели никаких билетов и хотели купить их на сегодня.

Всех их, кроме, худо-бедно, последней категории, мое первое место в очереди не волновало нисколько. Это нервировало и меня, и моих новых знакомых, стоявших за мной, и даже двух тетенок, осуществлявших продажу, регистрацию и бронь (по телефону) в свои два лица. Тем временем объявили регистрацию и уже даже конец регистрации, но тетеньки были неприступны, как лучшие игроки в покер, и говорили, что ситуация с бронями прояснится после окончательного конца регистрации.

Когда он наконец наступил, тетеньки сказали мне: «Ну, давайте паспорт». А надо сказать, что я решил для себя, что если мест будет два, я пропущу маму с сыном – им надо по делу, а я так.

– Сколько мест? – спросил я.

– Одно. Может быть, через пять минут будет два.

– А как это?

– Ну вот там кто-то из администрации сказал, что, может, полетит.

В этот момент мозг мой работал лихорадочно. Передо мной пронеслись все тезисы Фывы Цукена, что в поездках, в которых участвуют транспортные средства с маленькой вместимостью, местным мешать очень нехорошо. Но если я буду ждать еще пять минут, нас всех сомнут тетеньки и дяденьки, стоящие в очереди за нами.

И я отдал свой паспорт.

Потом, конечно, меня мучала совесть. Однако ситуация разрешилась удачно. Приехав в Москву, я нашел товарища-баскетболиста в сети «В контакте» и поинтересовался у него, чем дело кончилось. Он

ответил, что они попали на второй рейс и все успели. Мне стало существенно легче жить. Парень по имени Богдан до сих пор у меня в друзьях, и мы поздравляем друг друга с днем рождения.

После небольшого досмотра мы отправились пешком по летному полю к вертолету. Я по привычке ожидал увидеть небольшой вертолет с аккуратным салоном, как в Костроме, но на этот раз рейс выполняла здоровая хозяйственная дура со скамейками вдоль стенок.

Все-таки, что ни говори, вертолет – стремный вид транспорта. Он заводился раз десять, поднимался, опускался, скрипел, болтался... Пилоты, наверное, привыкли, но даже местные, которые активно болтали между собой и веселились при посадке, в вертолете как-то стали существенно серьезней. Взлетает он, в общем, как-то нестабильно.

Зато летит довольно ровно. Я фотографировал все подряд в не слишком чистый иллюминатор, и получились реки, болотца, мхи, озера. Вполне передает информацию про тундру в этих местах.

Лететь до Устья-Аха полчаса – над довольно красивыми, хоть и безлюдными местами. Вот и аэропорт на окраине большого поселка – и цель поездки достигнута. Но еще надо грамотно вернуться домой.

В Устье-Аха я прилетел на вертолете из Кондинского, а в аэропорту взял такси, чтобы добраться до станции Устье-Аха на окраине поселка. Отстояв небольшую очередь, я довольно легко (а уж волновался) купил купейный билет на сегодняшний поезд в Екатеринбург. Плацкарта уже не было, но и купе на местный поезд на, в сущности, небольшое расстояние стоило весьма недорого. Очень многие брали билеты в общий вагон до Тавды, и на вокзале даже висело расписание автобусов с местной автостанции. Рядом с ним висел

загадочный листок: «Сегодня на вечерний автобус до Тюмени мест нет!», что меня удивило – во-первых, как узнали; во-вторых, я был уверен, что это стыкующееся чудо природы уходит в 8 вечера в Тюмень пустым, как чаще всего и бывает в подобных случаях, если имеешь дело с нашим жаворонковым населением. В общем, этот вопрос требует дополнительного расследования.

Купив билет и посмотрев на станцию (аккуратная станция, несколько путей, всякие лесовозные склады начинаются дальше, то есть ближе к центру поселка), уехал на одном из весьма часто ходящих городских автобусов в центр Устья-Аха.

Что сказать про поселок... В общем, видно, что деньги к нему начали приходить только сейчас – по остаточному принципу, ибо нефти тут нет. На совершенно пустынном поле, где пасутся коровы, построили новый гигантский Дом культуры совершенно хантымансийско-нижневартовских масштабов. Даже, пожалуй, такого и в Ханты-Мансийске нет.

Поселок оставляет противоречивое впечатление. С одной стороны, видно, что как поселок для своих жителей и с нулевым туризмом он достаточно гордый. Тут и хлебозавод, и молокозавод, и Дом культуры отгрохали вот, и вокзал аккуратный. Хлеб вообще отличный, кстати. Один из лучших, что я ел. С другой – какое-то раздолбайство чувствуется, как у места, предоставленного самому себе, в котором живет русское население. Коровы бродят по дворам, асфальт на центральном бульваре не перекадывали лет 20, а кафе я так и не нашел.

Из архитектурных достопримечательностей отыскал только довольно большую церковь, она тоже была новостройкой.

Однако, повторяю, отторжения поселок не вызвал – погулял я там прилично. Доехал до центра и первым делом (еще бы!) пошел смотреть на речную пристань.

Пристань находится минутах в 10 ходьбы от условного центра (объяснить внятно нет никаких сил, спросите у местных), представляет собой асфальтированный спуск к пустой реке и небольшую баржу без каких-то зданий.

Я удостоверился, что если мне будет скучно, то через два с половиной часа я смогу сплавить в Луговой и обратно, тем самым обкатав еще один участок Конды.

Потом я отправился пешком к центру и стал свидетелем трогательной церемонии. Было 22 июня, надо сказать – дата весьма печальная для нашей страны. И на холме над рекой, где стоит памятник советским воинам, собрались жители поселка и ветераны. На самом деле мне повезло: я стараюсь каждый год 9 мая проводить в Москве, чтобы посмотреть на ветеранов и высказать им свое уважение, но в этом году оказался в Барнауле, из-за разницы во времени проспал утренние празднования и ни одного ветерана не увидел. Это меня весьма огорчило, но вот в Устье-Аха увидел десять ветеранов.

Они, конечно, все очень разные и лет им уже очень много, но между собой общаются бодро и с юмором. Пожалуй, один из редких случаев, когда у меня просыпаются действительно патриотические чувства. Очень трогательная церемония. И порадовало то, что для жителей поселка она тоже, кажется, была важной, а не так, для галочки. Даже у паренька лет 12, который нес венок в футболке сборной России с надписью «Arshavin», кажется, было осознание важности момента.

Посмотрев получасовую церемонию, я стал гулять по центру и ненавязчиво искать, где бы поесть. Тут я не преуспел. Кафе «Русь» на бульваре было без объяснения причин закрыто, кафе в Доме культуры предлагало только пирожки и микроволновку, а когда я выяснил у местного населения, что в Междуреченском есть две



Луга, реки и болота. Вид с берега (сверху) и с вертолета (снизу)

хороших столовых – одна нефтяников, другая еще при каком-то заводе, оказалось, что они обе где-то в районе вокзала, километра три пешком. И лень, и дождь пошел, и на «Зарю» не успею.

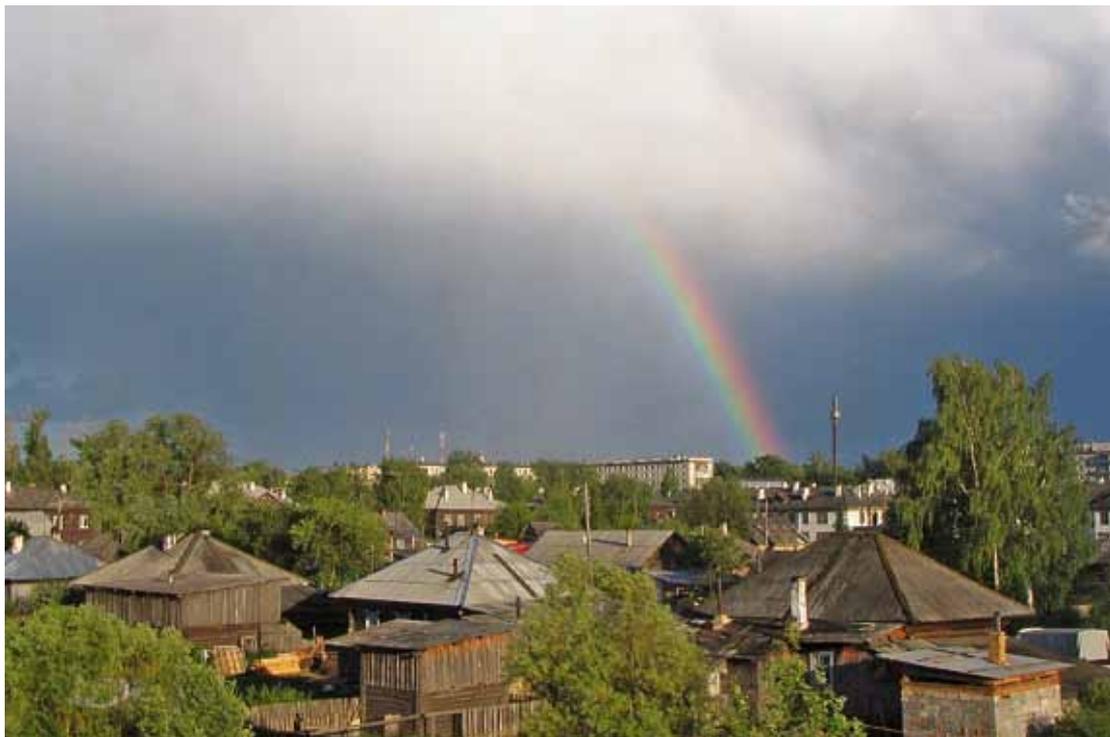
Поэтому я довольствовался местными хлебными и кисломолочными продуктами, еще немного побродил по центру и отправился к «Заре».

«Заря», как я уже говорил в начале отчета, из-за кризиса была раздербанена как бы на две сущности: первая три дня в неделю ездил далеко – в Кондинское, вторая же четыре оставшихся дня по два раза в сутки выполняла функцию пригородного автобуса и каталась в получасовой рейс по реке до поселка Луговой. Если я ничего не перепутал, то она ходила в те же дни, что и вертолет, то есть три дня в неделю в Луговой вообще никак, кроме моторки, попасть нельзя.

Набилась «Заря» в обе стороны прилично, в сторону Лугового кто-то даже стоял. Почти все это время шел противный дождик, и это затрудняло любование пейзажем. Зато посмотрел на то самое устье того самого Аха. Очень круто! Мечта!

Река извилистая, построек никаких на протяжении тридцати минут пути особо нет, только рыбаки ходят по берегам и за пару километров до Лугового – аэропорт, где красиво стоит весьма ухоженный Ан-2.

Сам по себе Луговой – очень мокрый лесопильный поселок, где много машин всяких (приехавших, видимо, зимой). Каких-то особых отличительных черт не заметил, ожидаемого запустения тоже. Вышло забавно – тетенька-кондуктор проверяла билеты на выходе, а я на выход на всякий случай не пошел, и она меня застучала и начала было очень возмущаться, но я ее быстро успокоил тем, что за обратный билет тоже заплачу. Места на обратном пути оставались, так что никому не помешал.



Радуга в городе Тавда

На пристани Устье-Аха я наконец отстал от реки Конда, сел в машину таксиста, с которым договорился заранее в городе, и отбыл на вокзал. Поезд оказался весьма аккуратный, а особенно порадовали меня мои соседи по купе.

Я, как известно, обладаю занудным нравом – если больше суток не мылся, у меня портится настроение и мне хочется домой. Но тут я попал в компанию гораздо более тщательных людей. Пожилая пара, судя по всему, расположилась в купе примерно за час до отправления поезда. Они надели домашние костюмы, пушистые домашние тапочки, достали какие-то свои полотенца, потом целый ящик еды и начали интеллигентно ужинать.

Мне они раз шесть предлагали: «Мальчик, ну ты переоденься, не стесняйся, мы выйдем, что ты стесняешься», хотя все, что

у меня было, – это надетая с утра свежая футболка и достаточно компактный рюкзак. Они так и не поняли этого. Вот уж забавная судьба у путешественника – надо быть готовым к общению с совершенно разными группами населения.

До Тавды я даже часик подремал, но на самой станции обязательно отправился гулять. Стояли очень долго – минут 40, и я решил, что за это время можно обойти весь город. Хрен там! Ни на одной из близких к вокзалу улиц я центра не нашел и даже уже не уверен, есть ли он там вообще. Пришлось сворачивать бесполезные прогулки по пустым вечерним улицам и погулять чуток около вокзала. Станция Тавда меня всегда забавляла своей концептуальностью – удалось ей породить поезда Тавда – Харьков и Тавда – Москва... Нет, понятно, что



Эксцентричное табло на вокзале Екатеринбург-Пассажирский

в Тавде резерв проводников расположен (кстати, проводницы в нашем поезде там сменились), но, вообще говоря, город совершенно не заслуживает.

Зато на выезде из него меня (и всех прочих желавших посмотреть) наградили великолепной радугой.

Я не мог заснуть до самого Туринска и вышел погулять и там. Увы, что Тавда, что Тура выглядят из поезда замусоренными лесом, высыхающими речками, хотя они знали времена гораздо лучшие. К счастью, на Тавде (в Таборах) сохранилось рейсовое судоходство – может, я когда-то еще узнаю ее поближе.

В Туринске очень красивый вокзал – деревянный, в таком лубочном стиле а-ля рюс. Находится он не в центре, поэтому я только сделал круг около него, вернулся в вагон и наконец заснул.

Екатеринбург я тяжело переносил, поэтому устроил хитрую акцию и почти весь день работал в местном офисе «Яндекса», не напрягая город своим присутствием. Тем более что единственный музей, куда я серьезно хочу попасть, – музей Невьянской иконы – по вторникам закрыт (третий раз я приезжаю сюда во вторник).

За это ненавязчивое поведение город меня даже вознаграждал – отличной прогулкой с видом на закат вечером, хорошим ужином в кафе «Уральские пельмени» (рекомендую) и – вновь – еще одной радугой над вокзалом.

Говорят, группа «Radiohead» несколько раз подряд выступала под радугой, после чего вокалист развел руками и сказал: «Мы не специально». Не люблю эту группу, вообще говоря, но надо признать, что они великие и такое вполне могло



Фестиваль «Сотворение мира» в Казани

с ними случиться. Я-то точно недостойн этого, однако ж и мне повезло два вечера подряд видеть это потрясающее явление природы.

Любопытно, что после этой поездки все драматически изменилось. Я стал лучше понимать Екатеринбург, мало-помалу полюбил его, мы стали регулярно мотаться туда, и теперь любую командировку в Екатеринбург я воспринимаю как счастье.

Отправился я в Пермь свежепоявившимся ночным поездом Екатеринбург – Пермь, который возник в результате расчленения поезда Пермь – Приобье на две части. Мало спать, конечно, но все же поспал и даже выспался.

В Перми побродил по утреннему городу, потом меня подобрала подруга Ольга,



и мы отправились смотреть знаменитую коллекцию деревянных христианских скульптур в Пермской художественной галерее.

Что сказать – впечатление сильнейшее. Как будто что-то очень важное пропустил в культуре своей страны и узнал, в общем-то, случайно. Коллекция офигенная. Увы, в галерее совсем потеряли стыд и, во-первых, показывают только малую ее часть; во-вторых, хотят за фотографирование пятьсот рублей, при этом сами скульптуры фотографировать вообще нельзя; в-третьих, хотят за альбом тысячу, хотя в «Букинисте» его можно купить за двести.

Но, невзирая на все это суетное, – конечно, must see.

На выходе мы с Ольгой слегка поспорили относительно вопроса, можно ли делать сувениры в виде маленьких копий скульптур. Я говорил, что не вижу особого зла в хорошем копировании, ибо лицемерие такой статуи дома может воздействовать сильнее, чем икона; Ольга возражала. Мы вспомнили о том, что лучшие сувениры в Ханты-Мансийске – как раз копии найденных во время раскопок фигурок «звериного стиля», но тут религия... В общем, так и не пришли к ответу.

Пошли в кофейню, благо в Перми их много. Вообще странный город – довольно раздолбанный, с одной стороны; с другой – видно, что некая интеллигентность в нем есть: куча хороших кофеен, много букинистических магазинов (особое их скопление у центрального рынка, рекомендую). В общем, небезнадежно совсем. Ехать в Хохловку (ударение на первый слог) – музей деревянного зодчества – мы уже не успевали, так что смотались на пристань Левшино: посмотреть, где это такое и что оттуда ходит. Ну и замаскирована же она, скажу я вам. Без пол-литра через эти пути, склады и кусты к пристани хрен доберешься.

А когда добираться – видишь сюрреалистическое зрелище: ряды закрытых касс, следы былой и, видимо, ушедшей нас всем роскоши. Но омик по Чусовой еще ходит, можно совершить довольно длинную прогулку.

От Левшино Ольга поехала домой, я же погулял еще по центру и поужинал в кафе «Кумыс». Все бы ничего, да вот кумыс у них был явно коровий, а девушка-официантка делала вид, что она не при делах и кумыс нормальный. Очень обидно.

Дальше я ехал в Сарапул, и это оказалась целая история. По нечетным дням прямых поездов в Ижевск из Перми аж два или три, а по четным – ни одного. Больше того, по четным и дальше Балезино-то в ночь практически ничего нет. Чтобы с утра исследовать север Удмуртии, поехав в Сарапул из Глазова на раннеутреннем автобусе.

Пришлось брать билет до Балезино и тусоваться там час ночью в ожидании мегапоезда Киров – Казань. Наконец-то я посетил эту узловую станцию, хо-хо. Погулял там час, походил по поселку. Поселок ничего так, освещенный, куча народу гуляет. Последний факт как раз немного беспокоил, ибо я с рюкзаком и пакетом явно выглядел неуместным, но никаких эксцессов не было. В Балезино помимо автостанции, что находится в одной из комнат вокзала (и была благополучно закрыта), открыли и автокассу, которая тоже находится на привокзальной площади и обслуживает маршрутки на Ижевск. Наконец я дождался поезда и неприлично рано приперся на нем в Ижевск – в 4 утра. Погулял чуть по вокзалу – так и первого трамвая дождался. На нем доехал до центра, погулял еще немного там, посмотрел карту Ижевска, подумал, что я дурак и за восемь посещений этого города так до самого центра ни разу и не дошел. Не дошел и сейчас, поискал еду (бесплезно) и сел (точнее, встал, ибо дачные

бабушки заняли все места) на утренний автобус до Гольян.

Дорогу Ижевск – Сарапул через Гольяны я давно хотел обкатать (с учетом того, что ее недавно отремонтировали). Однако автобус до Сарапула по ней шел не рано, и я предпочел в 7 утра доехать до Гольян, там погулять чуток, а потом поймать что-нибудь попутное.

Поехали в сторону Завьялово. Чрезвычайно понравилась реклама на какой-то междугородней маршрутке типа «Форд Транзит». Реклама следующая. Сверху большими буквами написано «Микроавтобус Ижевск – Воткинск. Быстрее только на такси». Снизу, буквами чуть поменьше: «Таки да, быстрее. Такси «Воткинск», 34-33-23» (цифры и названия случайны). Проехали через якобы райцентр Завьялово, довольно большое село. Автостанции в нем нет, но кое-какие ближнепригородные маршруты оно порождает, судя по табличке на остановке. Вообще, странная привычка в некоторых регионах, когда большой город центром района де-юре не является, а является оным деревня рядом с этим городом.

Перед Гольянами заехали в село Докша, где еще минут 12 отстаивались. Гольяны – совершенно потерявшее свое бывшее мощное значение село (практически как Кондинское), оставшееся фактически дачным поселком для жителей Ижевска. Инфраструктуры почти никакой, просто домики. Даже мемориал узникам «Баржи смерти», бои за освобождение которой были именно в Гольянах, и то теперь находится в Сарапуле.

Долго я там не задержался и отправился назад к дороге ловить попутку. Простоял минут 20, но потом легко застопил вахтовый автобус каких-то нефтяников до Сарапула. Дорога очень красивая, холмистая, узкая и прямая. В Нечкино строят мощный (в основном зимний) центр отдыха со всякими развлечениями в ро-

де лыжных трасс. Туда даже конюшню из Сарапула решили перевезти, к огорчению тамошних жителей.

Ближе к Сарапулу в селах есть несколько больших церквей.

В Сарапуле я был тысячу раз в силу родственных отношений, поэтому не буду подробно описывать этот город. Скажу, что погулял наконец по району старых дач, где до этого почти не был. Посетил и краеведческий музей, где меня порадовала книжка Николая Леонидовича Решетникова «Топография старого Сарапула» (Сарапул, 2008). Это, опять же, такая Викимания без интернета: старые карты, фотографии домов начала XX века, описания, кто где жил и какие лавки где были. Офигенно бы смотрелось в качестве 3D-модели; в книжке же читается тяжело, но все равно интересно.

Забавно, что мы чуть-чуть разминулись в Сарапуле с Ярославом Блантером: было бы очень любопытно встретиться с ним на этом краю света.

Также в Сарапуле изобрели странный способ выброса мусора – во дворе нет мусорных баков, зато каждый день в фиксированное время приезжает машина и стоит минут 10, а местные жители приходят и выкидывают в нее весь мусор.

Вообще, в этот раз я особенно отмечал какое-то бескультурье даже в этом весьма интеллигентном городе. То ли после Ханты-Мансийска, то ли меня наконец достал шансон из всех углов в нашей стране, то ли вообще в Европу тянет...

Ночным поездом отправился в Казань, где сначала посидел пару часов у Айгули, а потом мы поехали на Пестрецовский конезавод. Указателей там нет, но в неказистом здании у входа действительно можно купить кумыс, причем свежайший и отличного качества. Рекомендую.

Затем мы отправились в Аракчино смотреть храм всех религий. Якобы какому-то человеку привиделось откровение, что

ему надо строить храм всех религий, и вот он его строит, на своем участке возводя моленные здания разных конфессий. Что сказать – не могу так сразу отринуть идею откровения и отрицать, что это действительно нужно, но пока получившийся комплекс больше тянет на развлекательный (как музей или модель «Лего»), чем на духовный. Впрочем, дружба народов – это хорошо.

Оставшуюся часть дня я провел на фестивале «Сотворение мира», который был довольно качественно организован и где была хорошая музыка – мне даже «Мумий Троль» понравился, вот уж не ожидал. Увы, Ману Чао, ради которого я на фестиваль и приехал, сильно задержался с началом, и я послушал его минут 25 из полуторачасового концерта. Ну ладно, будет мотивация еще посетить его выступления. А потом поезд – и с утра уже дома.

Стоит закончить отчет оптимистичным постскриптумом, а то обычно все печально. В Кондинском «Зарю» на Междуреченский возобновили прямо со следующего года, и она до сих пор ходит. Екатеринбург я полюбил. Ману Чао послушал в Турку. Дорогу в Ханты-Мансийск из Екатеринбурга только закончили в 2013 году. Повлияет ли она как-то на местное бытие? Поживем – увидим.

ПРОЕКТЫ КТП

За время существования КТП «актив» клуба принял участие во множестве интересных побочных проектов, связанных с транспортом и туризмом. Все не перечислишь – кто-то посещал уникальные места по работе, кто-то действовал исходя из собственных увлечений и понимания прекрасного. Людей много – если собрать все проекты, получится несколько сотен.

Много написано статей, стратегий развития транспорта в регионах, аналитических материалов, путеводителей; некоторые участники КТП серьезно увлечены деревянной архитектурой, несколько человек независимо друг от друга участвовали в организации концертов, среди нас немало любителей сплавов на байдарках и катамаранах, другие занимаются иными полезными и интересными делами.

В этом разделе мы решили собрать проекты, во-первых, транспортные, во-вторых, объединявшие, по возможности, усилия нескольких участников КТП, в-третьих, обсуждавшиеся на форуме КТП. Вот что получилось в итоге.



Митян Крюков во время экспедиции на дрезине на УЖД Бакшеево – Острова и оставленная моторса

ДРЕЗИНА-«ПИОНЕРКА»

В какой-то момент технически подкованные КТПшники – а это в первую очередь как раз участники самых ранних поездок: Всеволод С. Путник, Андрей Оболенский, Алим Аджиев, Пит и примкнувший к ним Константин Чередов – подумали, что вообще-то довольно-таки просто построить узкоколейную дрезину и выезжать на ней на оставшиеся окрестные узкоколейки.

Нельзя сказать, что мы были первыми: хорошо известны поездки на дрезинах Сергея Костыгова, да и другие фанаты этого дела имеются – на ютьюбе был ролик, как какие-то умельцы носились ночью на дрезине по трамвайным путям в Москве. В Европе на музейных линиях дрезин на ходу достаточно много, а в Германии есть целая туристическая ветка с передвижением только на ручных дрезинах.

Но все же идея всем понравилась: как-никак, это дает нам больше свободы – и ребята начали в гараже понемногу строить устройство, которое в народе кличут «пионеркой». Они его назвали КДШ(у) – «Клубная дрезина ширококолейная (узкоколейная)». Использовать «пионерку» планировалось в основном на узкой колее – на широкой катание гораздо опаснее, да и на тех ветках, где есть электронная сигнализация, даже в отсутствие встречных составов она бы сильно мешалась. Но все же возможность «смены колесных пар» конструкцией предусматривалась.

Проекту с самого начала сопутствовало большое количество трудностей. Во-первых, то был период, когда почти ни у кого в КТП не было лишних денег. Это сейчас мы еще и нанять кого-нибудь могли бы строить дрезину, а тогда на детали приходилось скидываться кто чем может.

Во-вторых, постоянно не хватало времени и места для работы, поэтому «стройплощадка» кочевала, в основном обитая в гараже у человека по имени Артем (спасибо ему!).

В-третьих, стало понятно, что для перевозки «дрезины» нужен УАЗ-«головастик». А надо сказать, что в конце 1990-х Алим Аджиев был легендой автомобильного интернета как «Тот самый человек, который собрал УАЗ-«головастик» вручную». Поэтому мы были уверены, что он приведет в нормальное состояние любой УАЗ, и очень подержанный экземпляр был куплен.

Увы (или, скорее, к счастью), у Алима как раз тогда произошли ускорения в работе и в личной жизни, что в конечном итоге привело к его переезду сначала в Ставрополь, а затем в Краснодар, поэтому проект постройки КДШ(у) был отложен.

Понимая, что сами строить мы будем еще долго, в конце августа 2007 года Андрей Оболенский при помощи Алима приобрел по сходной цене три теряющие нужность для местных жителей дрезины на разбираемой узкоколейке во Владимирском Тупике (Смоленская область).

Где-то года полтора на них удалось славно покататься. Алим нашел подходящий двигатель – «Фермер», который имеет принудительное воздушное охлаждение (вентилятор на цилиндре), являющееся жизненно необходимым для движения по давно непроезжим узкоколейкам.

На самом первом испытании дрезины Алима с Андреем арестовали. Как раз перед этим кто-то украл кабель рядом с той линией, где они испытывали дрезину, и на них пало подозрение как на потенциальных похитителей оного. К счастью, быстро разобрались и выпустили.

Сравнительно массовых (много пассажиров все равно не поместится) поездок было три: описанный во втором разделе книги слет КТП в Рязановке, вылазка





Для экспедиций чаще всего использовалась оранжевая дрезина. На фото сверху – процесс доставки дрезин из Владимирского Тулика. Слева внизу – Константин Чередов





Зеленая дрезина принадлежит другу КТП Андрею Кудряшову

в Князьи Горы под координацией еще одного специалиста по дрезинам Андрея Кудряшова и поездка по линии разбираемой узкоколейки Шатура – Бакшеево.

«Мобильная группа дрезинщиков» же проехала гораздо больше. Вот полный список: Князьи Горы (Тверская область), Васильевский Мох (Тверская область), Новая Орша (Тверская область), поселок Межа (близ Нелидово Тверской области), Шатура – Бакшеево – Острова (Московская область), Рязановка и Радовицкий Мох (Московская область), УЖД Лычковского леспрохоза (поселок Кневицы Новгородской области), Ранцевское торфопредприятие (Тверская область), УЖД Мещерского торфопредприятия (поселок Болонь, Рязанская область), линия Разъезд Гуреевский – Голованова Дача (последние остатки легендарной Мещерской магистрали, Рязанская область), УЖД между поселком Октябрь и Мокеихой (Ярославская область), часть линий бывшего Гусевского ППЖТ (Владимирская область), Колногорская УЖД (Костром-

ская область) и остатки Кубринской системы УЖД (Ярославская область).

Вторая дрезина из трех отправилась с Алимом в Краснодар и прошла только одну узкоколейку, зато, возможно, самую красивую в России – Апшеронскую.

Третья не пригодилась, и ее остатки до сих пор лежат на даче у Андрея.

Погубило проект совсем не то, чего мы ожидали. Мы-то думали, что мы разоримся с уазиком, нас арестуют или мы на худой конец расшибемся. Но путешествия прекратились по другой причине: в окрестностях Москвы быстро разобрали практически все узкоколейки, и нам стало банально негде ездить. Ну а дальним экспедициям все же мешает ограниченная провозная способность этого транспортного средства.

Возможно, когда-то мы разбогатеем, построим узкоколейку сами и будем всех катать. Но пока эти перспективы довольно туманны.

>>

Отдельные сайты, посвященные всяческому транспортным явлениям, участники КТП создавали в количестве. В качестве наглядных примеров стоит упомянуть два – сайт Всеволода С. Путника про БАМ и сайт Алима Аджиева про Туапсинку.

РАССКАЗЫВАЕТ ВСЕВОЛОД:

«Попасть на Байкало-Амурскую магистраль мне хотелось с 1996 года. Еще с далекого детства у меня сохранились воспоминания, как зачастую в начале программы «Время» (а ее в обязательном порядке смотрели оба моих дедушки) или на первых полосах газет звучали новости со строительства БАМа: ударными темпами строится перегон такой-то, досрочно сдана станция N и так далее.

Это короткое, звонкое и странное слово «БАМ» прочно засело в моей голове: практически необжитые места и молодые комсомольцы-строители, суровый кли-

мат и светлые новые многоэтажные дома, полное бездорожье и первые поезда на Большую землю...

В мае 2002 года мне наконец удалось попасть на западную часть магистрали – увидеть грандиозные строения вокзалов и мостов, величие природы Северного Прибайкалья и Забайкалья, пообщаться с людьми, проехать в кабине электровоза обход Северомуйского тоннеля. В том числе я привез и книги, и множество отснятых фотопленок о магистрали.

Поскольку на тот момент в интернете были лишь отрывочные сведения о БАМе, появилась идея найти для создания сайта о магистрали единомышленников, которым было бы интересно делать сайт. Первым делом нужно было найти физическое место для строительства сайта – сервер. И тут мне помог Александр Галактионов, предоставивший часть ресурса на railways.ru, за что ему большое спасибо.

Вторым полезным знакомым оказался Алим Аджиев. Алим уже неоднократно



Николаевский мост Туапсинки





меня удивлял нестандартно-интересными подходами, а тут он еще и оказался грамотным программистом. Так как домашнего доступа во всемирную сеть я тогда не имел, первые странички сайта верстались мной и Алимом в выходные дни на месте написания его диссертации в институте.

Через некоторое время Алим обзавелся семьей, закончил институтские дела и ушел на другую работу, свободное время для сайта о Байкало-Амурской магистрали у него иссякло, но на смену Алиму нашелся еще один мой знакомый – Константин Чередов.

Так или иначе, сайт развивался примерно до 2008 года, когда и у Константина, и у меня уже практически перестало появляться свободное время для развития сайта. За этот период я еще несколько раз побывал на БАМе, в том числе и на его восточной части, и даже появилась задумка поездки по магистрали на рабочих поездках с возможностью сделать больше фотографий и снять видео...

Сайт не вполне выполнил свою задуманную роль – собрать воедино людей, которым интересна магистраль как объект для путешествия. Несмотря на это, благодаря ему удалось познакомиться с множеством интересных людей. Например, с Виктором Кондраковым из Комсомольска-на-Амуре, путешествовавшим в 1985 и 1986 годах вдоль магистрали на велосипеде. Или Анатолием Снегуром – одним из старейших журналистов Северного Забайкалья, написавшим статью для сайта о стыковке (точнее, стыковках) БАМа в 1984 году. Благодаря Анатолию Емельяновичу удалось посетить Чарские пески и железную дорогу на Чину, а также увидеть Удокан.

Конечно же, нам писали многие из тех, кто строил дорогу, как гражданские строители, так и военные. Обращались к нам и люди из других стран. Так, возможно-



Всеволод С. Путник на БАМе



Виды зимнего БАМа. Слева направо: Всеволод С. Путник, Майкл, Марина Егорова

стями путешествия по Байкало-Амурской магистрали заинтересовался Даниэле Кастильони из пригорода Милана. Я ответил на его вопросы в письмах и полагал, что, скорее всего, он передумает. Однако когда Даниэле прислал письмо и фотографии из прошедшей поездки, я был обрадован, что он не побоялся, а попал-таки на БАМ. Также на сайт приходили люди, искавшие информацию о местах, вдоль которых прошла магистраль. Режиссер-документалист Дмитрий Завильгельский просил подсказки по его замыслу о съемках в районе Северобайкальска и Северомуй-

ска для своего фильма, связанного с Байкалом и Ангарой. По результатам его поездки в 2003 году вышел документальный фильм «Этнография сновидений». Сайт про БАМ существует до сегодняшнего момента, но практически не обновляется. Его адрес – bam.railways.ru. Параллельно уже больше 10 лет Алим Аджиев делает сайт tuapsinka.ajp.ru, посвященный Туапсинской железной дороге. Сейчас одна часть этой дороги – главная магистраль южной Кубани, Адыгеи и черноморского побережья Краснодарского края. Она и в наше время впечатляет ту-



ристов и пассажиров курортных поездов как красотой Западного Кавказа, так и уникальностью инженерных решений, в которых Туапсинка не уступает знаменитым железным дорогам в швейцарских Альпах.

От другой части остались только каменные мосты и виадуки, интригующие случайного путника тайной своего происхождения и похожие на развалины древних замков в степях и на склонах Ставропольской возвышенности. И лишь глубокие старики помнят, что когда-то в этих глухих степях, на крутых склонах и в глубоких балках стояли станции и ходили поезда...

Важно сказать, что Алим на собранном своими руками УАЗе проехал практически по всем местам, где проходила железная дорога, в том числе по самым труднодоступным. Пожалуй, если в будущем технологии позволят делать что-то вроде удобных виртуальных музеев, посвященных различным объектам, фотографии и тексты Алима позволят восстановить полную картину по Туапсинке – одному из самых интересных памятников инженерной мысли Ставропольского края.

>>

«ТРАНСПОРТАЦИЯ» И «БЕГУЩИЙ ГОРОД»

Если вы помните, во вступлении к книге мы писали, что Клуб транспортных путешественников во многом вырос из сайта «Московский пассажирский транспорт» Павла Яблокова. Даже после отделения в самостоятельный проект мы всегда поддерживали отличные отношения с теми транспортниками, кто больше интересовался городскими автобусами, трамваями и троллейбусами.

В связи с этим неудивительно, что когда появились первые попытки организации городских транспортных игр, в них участвовали практически все КТПшники. Самая ранняя значительная транспортная игра называлась «Транспортиация», и основными ее организаторами были упоминавшиеся в книге Алексей Чарыков и Алексей Янин.

Суть ее в том, что команда из двух человек должна пройти придуманный организаторами маршрут по Москве быстрее других. Маршрут состоял из нескольких КПП, которые можно было преодолевать в любой последовательности, но на каждом из которых надо было ответить на короткий вопрос. Например, какой регистрационный номер у самого правого телефона-автомата в переходе у железнодорожной станции Коломенское.

Пользоваться можно было любым общественным транспортом, кроме маршрутных такси. Каждая команда вела маршрутный лист, куда записывала свои перемещения и ответы на вопросы. На финише маршрутные листы сдавались, и, если ответы на вопросы были верные и жюри не находило попыток смухлеть, самая быстрая команда получала кубок и призы.

В какой-то момент соревнования получили довольно большую популярность, на старте регулярно дежурили журналисты, играли более 40 команд. Появилась



Фрагменты игры «Транспортиация». Митян Крюков и Валерий Тихонов получают призы (сверху), Юрий Аралов изучает маршрут (среднее фото), Николай Абросимов финиширует (внизу)

даже идеология – «Транспортиация» стала частью движения «Car free Russia», активно продолжающего традиции европейских объединений, выступающих за передвижение общественным транспортом.

Команды из участников КТП выступали весьма успешно: в 2002 году самую первую игру выиграла Михаил («Майкл») Федотов и Антон Куликов. В 2003 победила команда тоже упоминавшегося в этой книге Николая Абросимова, а третьими пришли Олег Стрекалов и Игорь Лапшов. В 2004 году в «весенней» игре Кирилл Емельянов и Николай Алехин оказались вторыми, а в «осенней» третье место заняли Дмитрий Крюков и Валерий Тихонов. В 2005 году своеобразная «сборная КТП» Дмитрий Крюков – Кирилл Емельянов вновь заняла второе место.

Просуществовала «Транспортиация» сравнительно недолго. Вопросы становились все более трудными, а пользоваться общественным транспортом становилось все сложнее из-за введения турникетов и резкого увеличения пробок на улицах города. Те, кто не был готов к рубке для «маньяков», договорились с питерской игрой «Бегущий город» и импортировали ее на московскую почву. Это чуть было не привело к единственному в истории КТП конфликту, однако, к счастью, удалось договориться.

Цели участников игры «Бегущий город» сходные – поиск и достижение за кратчайшее время заданных организаторами объектов в городе. Средства передвижения зависят от категории: в каких-то можно пользоваться только общественным транспортом, в каких-то – и личным тоже, в других – велосипедами, самокатами и роликовыми коньками, а самые неспешные участники ходят исключительно пешком. Пожалуй, задания в сравнении с «Транспортиацией» были проще, а ограничений меньше, что и позволило «Бегущему городу» завоевать массовую аудиторию.



Фрагменты игры «Бегущий город». Марина «Страница» в роли ведущей



Таша Скворцова стала координатором проведения игры «Бе́гущий город» в Москве, Александр Бокарев спустя какое-то время стал главным судьей, а Марина «Странница» и Игорь Лапшов с самого первого раза занимались придумыванием трасс и организацией контрольных пунктов.

История с «Бе́гущим городом» кончилась огромным успехом. КТП ни в коем разе его себе не приписывает – про это должна быть отдельная книга с отдельными героями, но вклад описанных выше (и некоторых других) участников клуба довольно велик.

Количество участников одной игры достигало шести с половиной тысяч человек (в разных категориях). Постоянно старты проводятся в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Киеве и Риге; около полутора соти раз «БГ» проходил в других городах. По состоянию на 2013 год «Бе́гущий город» является самой популярной городской игрой в России, а «специализированные» фанаты общественного транспорта рубятся в игру «Формула ОТ». Конфликтов вовремя удалось избежать, однако после распада «Транспортиации» лидеры городского ориентирования в рамках КТП – Кирилл Емельянов, Валерий Тихонов, Дмитрий Крюков и Александр Фетисов – более не принимали участия ни в той, ни в другой игре.

>>

«ЗАРЯ»

В середине 2000-х годов довольно многие участники КТП увлеклись спортивным «Что? Где? Когда?»

Спортивное ЧГК отличается от телевизионного тем, что команды соревнуются не с телезрителями, а между собой. Собираются команды в одном зале, отвечают, скажем, на 60 вопросов, ответы сдают письменно; кто больше правильно ответил – тот и победил. В отличие от телевизионной версии, вопросы должны по возможности иметь точный и однозначный «раскручиваемый» ответ, ибо иначе выявление сильнейшего становится задачей крайне сложной.

Говорить о множестве аспектов огромного движения спортивного «Что? Где?

Когда?» – задача не для этой книги, однако стоит отметить, что некоторые отчеты о посещении фестивалей в начале двухтысячных ничем не уступают отчетам КТП, а местами и превосходят их в силу более высоких журналистских навыков авторов. У увлечения «Что? Где? Когда?» есть свои плюсы и минусы, но надо признать: участники КТП нашли в ЧГК множество друзей, прекрасных людей, которых мы бы вряд ли отыскали в какой-то другой сфере. С тех пор многие «знатоки» участвуют в поездках КТП, ну а КТПшники время от времени продолжают играть на разных турнирах.

Когда возникла идея создать команду из участников КТП, мы задумались над названием. Команду путешественников не хотелось приписывать к Москве, и мы



Составы «Зари» разных лет на турнирах. Слева сверху – скан статьи из газеты «Заря»



Речные вылазки «Зари» в Новгороде.
Слева сверху – храм Николы на Липне





Не всегда катер может подойти к берегу, приходится выгружаться разными способами. На фото слева – Катя Орел и капитан Михаил



стали именоваться «Заря» (село Верхняя Тойма, Архангельская область). Почему Верхняя Тойма? Красивое село, Митян Крюков и Саша Фетисов там были, сочли нужным его популяризировать. А «Заря» потому, что в Верхней Тойме все называется «Заря». Теплоход, районная газета, клуб, хоккейная команда. Вот и мы тоже.

Надо сказать, что полностью КТПшного состава не было почти никогда, хотя в «Заре» в разное время поиграли Валерий Тихонов, Александр Фетисов, Игорь Лапшов, Кирилл Емельянов и другие. Обычно КТПшников развлекали дружественные знатоки – Антон Попов, Мария Колосовская, Максим Сидоров, Евгений Пашковский и многие-многие другие, за что им всем большое спасибо, конечно. Вообще, знатоцкое сообщество активно поддерживало новую команду: одно вре-



мя на сайте рейтинга все игроки мира были приписаны к Верхней Тойме.

При удачно подобранном составе мы иногда выступали очень неплохо, о чем свидетельствуют несколько четвертых мест в разных турнирах – и, как кульминация, единственная медаль в истории «Зари» за третье место на фестивале в Риге. Тогда в составе были Валерий Тихонов, Дмитрий Крюков, Наталья Белова, Мария Колосовская, Михаил Морозов и Александр Огнев.

На традиционно считающихся менее важными в рамках фестивалей турнирах по брейн-рингу и эрудит-квартету (командная разновидность «Своей игры») были свои успехи. Эффектная история случилась на вологодском фестивале. Финал по брейн-рингу оказался верхне-

тоемским дерби: мы за Верхнюю Тойму как таковую против «Классики» из Череповца, где играл Алексей Алексеев, который родился в Верхней Тойме. «Классика» победила.

Валерий Тихонов написал о команде в Верхнюю Тойму, нам ответили из газеты (тоже «Заря», естественно), потом про нас написали статью «Знатоки и Тойма. Какая связь?» и выслали книжку частушек. Надо сказать, они всегда нас поддерживали, и, возможно, в результате этого мини-бума даже в телевизионной версии «Что? Где? Когда?» прозвучал вопрос телезрителя из Верхней Тоймы.

Отдельной темой стали фестивали в Новгороде, традиционно проходящие в мае. Новгород сам по себе прекрасен, мы быстро это поняли и повадились ездить туда



регулярно. В один из первых выездов «Заря» отлично покаталась на прогулочном теплоходе по Волхову. В следующий раз Александру Фетисову пришла в голову идея арендовать катер, мы быстро договорились с капитаном по имени Михаил и – как выяснилось позже – обрели еще одного друга. В ближайшие несколько лет состоялось несколько прекрасных поездок на «корабле знатоков» – дважды или трижды к легендарной церкви Николы на Липне; вокруг Новгорода по Малому Волховцу, когда из-за половодья мы в какой-то момент обнаружили, что плывем по улице поселка; по Сиверсову каналу. Все это сопровождалось купаниями, шутками и песнями – несколько раз концерт давал прекрасно поющий Сергей Григорьев, а Дмитрий («Хис») Великов од-

нажды по дороге в Хутынский монастырь прямо на палубе сыграл несколько композиций на виолончели.

Кульминацией этой истории с безымянным катером стали поездка на Мсту и участие капитана Михаила в подготовке поездки «Николая Яковлева» (см. рассказ ниже) в Старую Руссу. Мы – вне фестиваля, но примерно тем же составом – рассчитывали пройти реку Мсту аж до моста Октябрьской железной дороги. Все началось хорошо, мы плыли, общались, запускали воздушных змеев с палубы, но потом сели на мель, еще раз сели на мель, еще раз – и пришлось повернуть назад. В какой-то момент в Новгороде стало больше некуда плыть, «Заря» тоже уже несколько лет не собиралась – пик моды на «Что? Где? Когда?» в среде КТПшников прошел.

Однако в 2013-м ребята во главе с Александром Фетисовым съездили на байдарках на развалины Михайло-Сковородского монастыря под Новгородом, и так получилось, что к ним туда довольно неожиданно приплыл Михаил, который был встречен овацией. Под это дело в 2014 году мы рассматриваем вариант снова заявиться на новгородский фестиваль – не хватает все же прекрасных эмоций такого рода.

Ну а завершить этот рассказ стоит историей про таксофон.

РАССКАЗЫВАЕТ МИТЯН:

«В одной из первых поездок в Новгород участники плавания обнаружили в деревне неподалеку от яхт-клуба телефон-автомат со входящим номером, и у нас вошло в привычку, когда грустно, на этот номер звонить. И вот спустя несколько лет человек сорок довольных знатоков выгрузились с катера и пошли к остановке, где и стоял тот таксофон.

Я это предусмотрел, уехал чуть раньше и начал названивать на таксофон с сото-



Тот самый таксофон

вого. Эффект неожиданно трезвонящего таксофона посреди поля был потрясающий. Увы, поговорить так и не удалось – что-то в нем сломалось. До сих пор иногда звоним».

>>



«НИКОЛАЙ ЯКОВЛЕВ»

РАССКАЗЫВАЕТ МИТЯН:

«Эта история началась с того, что я в какой-то момент узнал о существовании Северо-Двинской водной системы и потерял сон и аппетит. Было это году в 2005-м, рейсовых кораблей там уже не было, круизный теплоход в тот год не ходил по экономическим причинам, а проехать очень хотелось.

Северо-Двинская водная система (или Канал Герцога Вюртембергского) – часть водного пути между бассейнами рек Волга и Северная Двина, открытая в 1828 году. Самый интересный участок ее – со старинными шлюзами и потрясающими северными пейзажами – проходит от шлюза Топорня на Волго-Балте через Кириллов, старинное село Волокославино и остров Спас-Каменный до истока Сухоны на Кубенском озере. Далее через реку Сухона суда могут идти либо до Вологды, либо – через Тотьму и Великий Устюг – до Северной Двины и Белого моря.

Пожалуй, это единственная старинная водная система в России, которая сохранилась и используется почти в неизменном виде. Увы, за последние несколько лет несколько деревянных шлюзов заменены современными металлическими, что несколько испортило антураж XIX века, но пейзажи, к счастью, пока остались.



Но все это было потом, а тогда мы ничего этого не видели и просто хотели посмотреть. В итоге сложная комбинация с участием Марины Егоровой, журналистского удостоверения и прекрасных людей из управления водных путей Вологодской области привела к успеху: нам позвонили и сказали, что в такой-то день надо приехать на шлюз Топорню под городом Ки-

рилловом, и оттуда нас провезут по части системы на путевом катере «Ястреб». Сообщили нам об этом довольно спонтанно, помогавшая организовать поездку Марина поехать не смогла, много еще кто не смог, в итоге выбрались участник КТП со дня основания, почему-то редко упоминавшийся в этой книжке, Александр Ермолин из Питера по прозвищу Про-



Первая поездка по Северо-Двинской системе на путевом катере «Ястреб». Слева сверху – капитан Борис Меркурьев





Участники КТП не только катаются, но и помогают команде «Ястреба» устанавливать навигационную обстановку на старинной водной системе

водник, а также знаменитый фотограф, сотрудничающий с кучей газет, журналов и интернет-СМИ, Владимир Песня. Ну и я.

На Топорне день начался с того, что нас чуть не арестовали за фотографирование, но потом отпустили, и мы действительно прошли участок от нее до пристани Антоний на Кубенском озере – видели все эти узкие каналы, деревянные шлюзы, северные деревеньки. У всех снесло крышу, Володя отфотографировал систему так, как никто до и, вероятно, никто после, мы подружились с семьей прекрасного капитана «Ястреба» Бориса Меркурьева, написали статью. А дальше как-то ничего не происходило, хотя хотелось вернуться туда снова и популяризировать тему.

Но через пару лет единственный круизный теплоход всего вологодского региона – «Николай Яковлев» – снова начал ходить по Северодвинской системе (и не только), и мы с Наташей Беловой отправились в круиз из Вологды в Кириллов. В те годы (вообще всегда, но тогда особенно) путешествия на «Яковлеве» характеризовались легким трэшем – то он раньше уйдет, то застрянет где, то еще что произойдет, но семейная атмосфера на борту и потрясающие места со всех сторон позволяли не обращать на мелкие неудобства особого внимания.

Удалось познакомиться с капитаном – Владимиром Леонидовичем Мезенцевым, прекрасным человеком, уважаемым по всему Северу речником.

Теплоход «Николай Яковлев» был построен в Великом Устюге в 1962 году по проекту № 331. Теплоход однопалубный, на нем 25 кают. В 2005 году (как раз когда мы начинали исследование Северо-Двинской системы) на «Яковлеве» была проведена перепланировка жилых помещений, улучшена отделка кают, ресторана, шлюпочной палубы и помеще-

ний общего пользования. Он обрел новую жизнь.

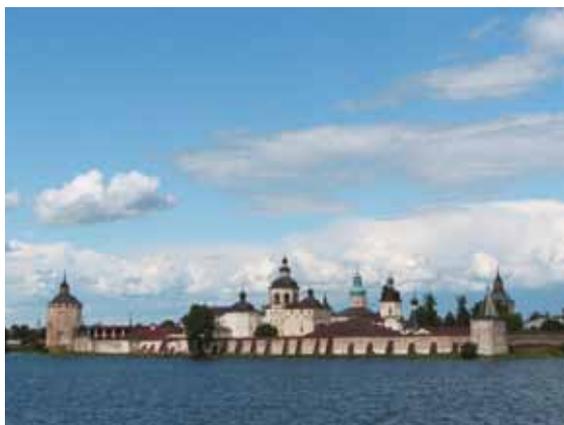
Потом была вторая поездка – из Кириллова в Череповец; общение с капитаном переросло в дружбу, и понемногу формировалась «рабочая группа» из Владимира Леонидовича Мезенцева, меня и ребят с форума «Инфоблот» – прежде всего Ольги Пухляковой. Во время посиделок в капитанской каюте мы много раз обсуждали, куда можно еще пойти, и в итоге эти размышления вылились в несколько совершенно уникальных поездок.

В 2010 году «Николай Яковлев» совершил путешествие по маршруту Вологда – Кириллов – Белозерск – Вытегра – Вознесенье – Старая Ладога – Великий Новгород, впервые лет за 50 пройдя Онежским обводным каналом (его после Прокудина-Горского в начале XX века и до пассажиров «Яковлева» никто нормально не фотографировал) и за несколько меньшее, но все равно значительное количество лет – Новолодожским обводным каналом и частью Белозерского канала.

В Новгороде, власти которого давно мечтали, чтобы к ним приходили круизные теплоходы из соседних регионов, «Николай Яковлева» встречали оркестр и многочисленные местные журналисты – это было событие для города.

На обратном пути капитан прошел путем «Зари» и нашего безымянного катера по Сиверсову каналу, выйдя в озеро Ильмень протоками реки Мсты. Забавно, что, в отличие от путешествий «Зари», в тот раз в Новгороде была очень большая вода и почти все ориентиры были затоплены, так что капитан гонял меня по теплоходу со словами: «Говорил же, что сможешь провести, а сам не знаешь ничего!» Но в итоге вышло отлично.

Во время этой довольно длинной поездки обсуждались и дальнейшие планы, и «рабочей группой» было придумано два рабочих варианта на 2012 год – идти



Увиденные благодаря экспедициям «Николая Яковлева» северные пейзажи. Слева – Кирилло-Белозерский монастырь и окрестные виды, справа – Онежский канал







Слева – храм Святого Фомы в селе Красный Бор (Ленинградская область), восстановлению которого помогают несколько участников КТП, и Новолодожский канал. Сверху – торжественная встреча «Николая Яковлева» в Новгороде и новгородские пейзажи

на Пинегу или на Сыктывкар. Победила сыктывкарская версия – в столицу Коми по Вычегде и Сысоле рейсовые теплоходы не ходили более 30 лет.

Были серьезные сомнения, что мы пройдем, однако мы прошли – и теплоход был заполнен не только краеведами и фанатами речного туризма, но и обычными бабушками и дедушками, что подтвердило успешность идеи. Большую роль в разработке маршрута сыграл давний друг КТП, геолог и соавтор сайта sobogu.ru Михаил Ильин, хорошо знающий те места.

Опасаясь, что не дойдем до Сыктывкара, пресс-релизы мы начали отправлять прямо с палубы по электронной почте только за полдня за прибытия, и явление «Яковлева» активно освещалось в СМИ республики Коми. Увы, Сыктывкар не был настолько готов к приему теплохода, как Новгород, – местным властям и в голову не приходило, что кто-то сможет когда-то дойти водным путем до их города, и они среагировали запоздало.

Во время этой поездки было несколько потрясающих, запоминающихся навсегда моментов. Это и посещение Сольвычегодска, и ночевка в селе Выемково со сползающей в воду церковью и встречающей нас гончей, и экскурсия по монастырю в Усть-Выми, когда пожилая матушка-настоятельница впервые за много-много лет увидела у стен монастыря теплоход, подетски улыбнулась и воскликнула: «Ой! Кораблик!»

Да и вообще – когда ты сидишь на палубе, а вокруг тебя северные реки, северные деревни и летний вечер, ты думаешь, что это, может быть, лучшее, что вообще с тобой происходило.

На волне успеха «Николай Яковлев» повторил поход в Новгород и «добил» Ладожский канал, впервые появившись в Санкт-Петербурге. На обратном пути экипаж решил на рекордное выступление и с помощью капитана Михаила



(см. рассказ про «Зарю»), опять же, впервые за много лет пересек озеро Ильмень и пришвартовался в Старой Руссе.

На эту поездку из Москвы приехали я и Кирилл Емельянов. С первого раза пройти Ильмень не удалось из-за шторма (прошли со второй попытки), и во время вынужденного простоя мы все долго разговаривали.

Стало ясно, что вылазка в Санкт-Петербург, в которой не участвовал почти никто из «московского десанта», не удалась. Там нужно было заниматься маркетингом на более высоком уровне и идти более подготовленно – слишком высока конкуренция на рынке. На следующий год

решили существенно проработать маркетинговую часть и взять ее в свое оперативное управление, чтобы обеспечить заполняемость и, как следствие, прибыльность судна.

Увы, не сложилось. Пока мы обсуждали планы на 2013 год, грянул гром – капитан разошелся во мнениях относительно будущего корабля с его владельцем, хлопнул дверью и уехал в Сочи. Такое развитие событий назревало и по причине несходства их характеров, да и наше влияние, что греха таить, сказалось; идеи северных экспедиций очень вдохновляли Владимира Леонидовича, но в меньшей степени вдохновляли хозяина, который



На левой странице – знаменитый храм Крохино на Волго-Балте (его, кстати, сейчас пытаются восстановить).
На этой странице – капитан Владимир Леонидович Мезенцев, фотографии «Николая Яковлева» в разных труднодоступных местах и храм Георгия Победоносца в Выемково (Архангельская область)



не очень разделял планы изменения маркетинговой политики, агентской схемы и тому подобного.

Кто прав, кто виноват – вопрос риторический. Все «наши» рейсы заполнялись и приносили владельцу деньги – тут нам нечего стыдиться. Но также он мог заработать и на корпоративах, и на катании людей на праздниках приречных и приозерных городов. А чтобы заполнялись и те рейсы, за которые мы (пока) на себя ответственность не брали, надо было в любом случае подтягивать маркетинговую и агентскую политику самому.

Вот уже год по северному бассейну вообще ничего не ходит. Мы активно ищем инвестора, пишем бизнес-планы, но пока это не привело к осязаемому эффекту. Пожалуй, это основная заноза по проектам на текущий момент. Если у кого-то из читателей этой книги есть идеи, как вернуть речные круизы на Русский Север, – давайте вернем, мы готовы участвовать».

>>

Путешествия «Николая Яковлева». Сверху вниз – остров Спас-Каменный, село Волокославино, сползающая в воду церковь в Ошлапье, вотчина Строгановых Сольвычегодск

Оба основных проекта по расписаниям транспорта в интернете первого десятилетия XX века появились по полностью понятным потребностям. Все чаще путешествующие и самоорганизующиеся люди хотели знать, как правильно перемещаться из одного города в другой, а когда узнавали, то были готовы делиться этим знанием с другими.

Поэтому расписания на вокзалах, автостанциях, остановках, речных пристанях и иногда даже в аэропортах сначала начали переписывать, а потом даже фотографировать. То, что получалось, разумно было выкладывать в сеть.

Проект «Все электрички России» создал в 1995 году руководитель Академии вольных путешествий, известный визионер Антон Кротов. Он быстро понял, что электрички – второй после автостопа по популярности способ передвижения ребят из АВП, и сделал такой ресурс, но потом занялся другими проектами. Последующие годы «ВЭР» были известны в первую очередь как книга, имевшая в какой-то момент значительный объем. Настоящий расцвет «Всех электричек России» произошёл в 2001 году, когда ими занялся многократно упоминающийся в этой книге Александр Фетисов.

РАССКАЗЫВАЕТ САША:

«Чтобы, находясь в Москве, узнать расписание электричек, например, из Ярославля обычным способом, требовалось звонить по телефону на вокзалы по своему маршруту, причем далеко не факт, что будет возможность дозвониться, а не слушать короткие гудки. Сами телефоны менялись и устаревали, а единого справочника по ним не было. По пригородным же поездкам царил настоящий информационный вакуум, и появление

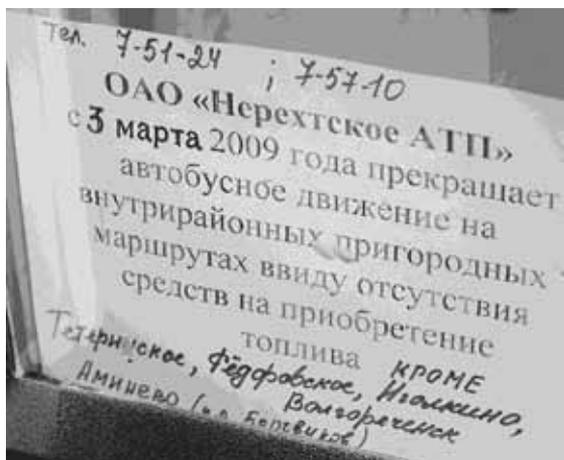
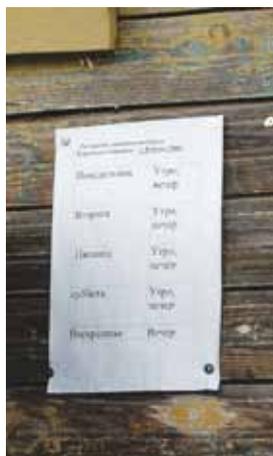
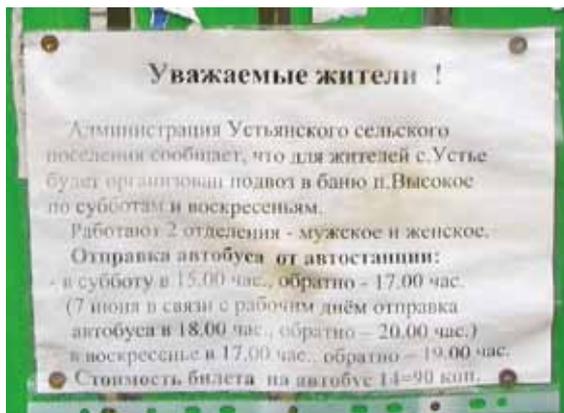
справочника, содержащего расписания основных электричек сразу по большой территории, было важным событием – книга продавалась в туристических магазинах, ее ксерокопировали, попросив на время у знакомого, иногда даже переписывали от руки. Однако аудитория книги была довольно узкой – в основном это были туристы, любители железных дорог и вольные путешественники. Массовой известности среди обычных пассажиров справочник не имел, и было понятно, что для решения этой проблемы было необходимо выводить данные в интернет, делать сайт с расписаниями.

Честно говоря, сначала был некоторый мандраж. Я еще не понимал до конца, во что ввязался. Процесс подготовки данных был очень архаичным – в текстовых файлах в программе Lexicon. Не было ни базы данных, ни гиперссылок, никакой автоматизации. До сих пор перед глазами стоит картина, как мы с Ильей Сайтановым разбираем присланные расписания, переписанные на тетрадных листах, которыми была наполнена коробка из-под обуви, как рассматриваем карту железных дорог Донбасса, сложность системы которых внушала уважение и трепет. Первым делом после разбора информации было написание на одной из первых версий Delphi программы, реализующей базу данных для проекта, а также утилиты для начального конвертирования текста в эту базу. После ее завершения вносить информацию стало гораздо легче, программа сильно облегчала этот процесс. И только после этого, в конце 2002 года появилась возможность открыть первый сайт проекта, который был расположен по адресу timetables.narod.ru. Таким образом, «Все электрички России» из чисто литературного издания превратились в полноценный сервис для всех пользователей.

Сбор информации в 2001–02-м оставался таким же, как и в самом начале: размеща-

лись расписания, которые были переписаны в собственных поездках или присланы другими путешественниками. Положение изменила купленная в Екатеринбурге в киоске «Транспортная книга» книжка служебного расписания. Возникла идея – разыскивать такие книжки, просить их в справочном бюро и переписывать нужную информацию в блокнот, а потом вносить на сервис. Выяснилось, что по России надо переписать около 60 книжек, причем за время поездки в выходные дни на поездках дальнего следования из Москвы с выездом вечером в пятницу и возвратом утром в понедельник можно добыть информацию примерно по 4–5 из них. До сих пор помню, как из зарплаты системного администратора я ровно половину выделял на билеты и ездил каждые выходные до середины осени. Так совпало, что в те годы я начал в летние отпуска путешествовать по Сибири, и такие путешествия позволили помимо прочего обновлять за летний сезон довольно большую территорию, недоступную в поездках выходного дня. Издание книги 2004 года, ставшее последним (развитие интернета постепенно сделало основным сайт, а не книгу), содержало расписания по 1390 станциям, и практически все из них действовали на момент выхода книги – ранее без специальных поездок за расписаниями это было недостижимым результатом.

Конечно, с современных высот развития транспортных сервисов объем и особенно частота обновления данных «Всех электричек России» (для большинства станций – один раз в год) кажутся смешными. Но надо помнить, что тогда не существовало ни Яндекс.Расписаний, ни сайта РЖД или других перевозчиков. По многим линиям иной сколько-нибудь достоверной информации в доступной литературе или интернете просто не было. Лишь в конце 2000-х, когда стали по-



являться регулярно обновляемые официальные сервисы и стартовали Яндекс. Расписания, «Все электрички России» стали ненужными. Они выполнили свою функцию и передали эстафетную палочку современным проектам. Осталась лишь тихая грусть по временам, когда своими руками можно было в этой отрасли сделать (и делать несколько лет подряд) что-то такое, чего не делал больше никто и чем с благодарностью пользовались десятки тысяч людей».

Сайт All-Transport.info (первоначально All-Transport.narod.ru) был создан двумя людьми – одним из незаслуженно мало упоминавшихся в этой книге участников КТП Сергеем Кудряшовым и, наоборот, прекрасно знакомым всем дочитавшим до этого момента Павлом Мингалевым (Фывой Цукеном).

Сергей частенько путешествовал на электричках от места обитания в Коломне до места учебы в Санкт-Петербурге, и электрички его интересовали больше всего, а Паша занимался больше автобусами. Способ показа данных был выбран самый немудреный: расписания в некотором формате заносились в программу «Microsoft Word», сохранялись в XML и выкладывались на сайт.

РАССКАЗЫВАЕТ МИТЯН:

«Потом до проекта добрался я. Мне стало ясно, что, во-первых, здесь прекрасные перспективы для систематизирования, а во-вторых, расписания на карте России похожи на пазл – их можно собирать несколько лет, понемногу закрывая все белые пятна. Чрезвычайно интересно, короче.

Вскоре был унифицирован формат, появились немного модернизированный дизайн, удобный форум и программа загрузки расписаний, написанная тем же Александром Фетисовым. Количество данных на сайте стало расти с ужасающей быстротой, некоторые регионы закрыва-

лись полностью, появились свои «точки повышенного интереса» и иногда даже специальные поездки для «окучивания» глухих пунктов.

Были прекрасные шутки и традиции. Если, например, расписание добывалось во время какой-то групповой поездки или автор фотографии по какой-то причине не мог быть определен, то расписание подписывалось Всеволодом (Владимиром, Виктором, Виталием) Кукушкиным – собирательным персонажем КТП. Существовал и так называемый «елецкий метод» – как-то раз в Ельце автостанция вечером была наглухо закрыта, но Кирилл Емельянов смог подтянуться, разглядел через окно нужные цифры и продиктовал их мне, стоявшему снизу с ручкой и блокнотом.

Данные поставляли несколько десятков авторов, и мы им всем очень благодарны. Отдельно хотелось бы вспомнить нашего соавтора Константина Кузнецова, погибшего в автокатастрофе в 2009 году. Мы все помним про его значительную помощь и благодарны ему».

Основное отличие All-Transport от аккуратных «Всех электричек России» было в том, что на протяжении всего существования проекта там царил прекрасный творческий хаос. Объемы данных были громадны, привести их к одному формату было невозможно (вы можете это увидеть на приведенных иллюстрациях), текстовые данные выкладывать частенько не успевали и заменяли их ссылками на фотографии.

Тем не менее с точки зрения географического сообщества это был очень крутой проект, совершенно новаторский, по нему была защищена как минимум одна кандидатская диссертация.

По-настоящему массовым для пользователей он так и не стал: году в 2007–08-м ему начали требоваться серьезный редизайн, рефакторинг и увеличение команды. Количество фотографий, сбрасываемых

на форум, измерялось сотнями, и редакторам было уже тяжело их обрабатывать. Новый дизайн даже нарисовало известное екатеринбургское агентство «Jetstyle», но внедрить его так и не успели: сначала Митян Крюков, потом и Александр Фетисов (и многие другие) перешли на работу в «Яндекс» делать Яндекс.Расписания, и All-Transport перешел в режим периодического обновления.

Сейчас проект существует с одним активным редактором (Дмитрием Соколовым), остальные обновляют регионы только изредка во время называемых так в шутку «субботников». Конечно, качество данных упало, однако в некоторых наиболее глухих местах, где «Яндексу» еще долго будет проблематично получать актуальные данные, ценность сайта еще долгое время будет весьма велика.

Важной составляющей была не только работа над этими проектами в сети, но и оффлайн-работа. Александр Фетисов успешно печатал и распространял печатные сборники «Всех электричек России». Были попытки распечатывать All-Transport, но они не ушли дальше тестового тиража. Если уж говорить обо всех попытках книгоиздания, то отметим, что издано множество книг давнего друга КТП Сергея Болашенко, а также фолиант Алексея Длугача «Справочник маршрутных такси города Москвы». Были также множество статей в разных сборниках, участие в создании путеводителей, но о них нет смысла говорить по отдельности.

Пожалуй, именно этот подраздел лучше всего подходит для того, чтобы рассказать о двух важных начинаниях двух, к сожалению, редко упоминавшихся в книге участников КТП: Дмитрия Фокина и Ярослава Блантера.

Дмитрий Фокин уже много лет методично собирает старинные расписания и документы по истории транспорта – прежде всего железнодорожного – и выклады-

вает их в сеть. Мечта Дмитрия – чтобы эти данные стали публичными и приносили современности какую-то пользу. Мы в рамках Яндекс.Расписаний давно думаем про создание какого-то удобного архива, который мог бы стать основополагающим для многих научных работ, однако до сих пор его создание связано с огромным количеством ручной работы по переводу расписаний в электронный вид, поэтому проект до сих пор не начат. Тем не менее мы верим, что в том или ином виде мы это реализуем.

Давний друг КТП Ярослав Блантер живет в Нидерландах, пишет множество интересных отчетов о путешествиях по всему миру, редактирует Википедию, в том числе и по ключевым транспортным статьям, а также поддерживает ряд небольших, но очень полезных проектов: в частности, список пограничных зон в России и сводную таблицу проходимости и качества дорог в различных регионах.

>>



С появлением Яндекс.Расписаний участники КТП иногда стали менять походную одежду на костюмы для конференций

ЯНДЕКС.РАСПИСАНИЯ

Бесспорно, Яндекс.Расписания стали крупнейшим проектом участников КТП. Опыт, накопленный в поездках, позволил сделать качественный шаг вперед, и уже сейчас можно констатировать, что Яндекс.Расписания стали самым посещаемым ресурсом, посвященным транспорту и путешествиям, в русскоязычном интернете. При этом сервис еще очень молод. О его достаточно короткой пока истории рассказывает Дмитрий Крюков:

«Примерно в 2006 году стало понятно, что расписания транспорта начинают прорываться в интернет и флагманскими проектами являются как раз наши All-Transport.info и «Все электрички России». Однако в то же время было понятно, что без стабильных структуры, бюджетов и раскрутки это все так и останется на любительском уровне.

Возникла мысль, что поддержка какой-нибудь крупной компании пригодится, но она была очень далека от реализации. Но тут сыграла свою роль верхнетоемская «Заря». Несколько турниров за нас отыграл Максим Сидоров, и вот он в 2006 году как раз устроился работать в «Яндекс». Мы обсуждали с ним наши опасения и надежды по поводу будущего All-Transport,

и Максим (спасибо ему!) в какой-то момент понял, что молодым тогда Яндекс.Картам такой проект может пригодиться. На разговор в «Яндекс» пошел я – кроме координаторских функций, за меня было то, что я часто играл в популярный тогда Кубок «Яндекса» по поиску в интернете и даже добивался умеренных успехов – в общем, совсем чужим не был. Любопытно, что выиграл несколько Кубков (в том числе и заключительный, итоговый Кубок кубков) упомянутый в книге несколько раз Алексей Чарыков. Мы не сомневаемся, что Алексей тоже справился бы с задачей создания Яндекс.Расписаний, но он и тогда предпочитал, и сейчас предпочитает «вольное плавание».

После некоторых разговоров я возглавил несуществующий пока еще проект. Оглядываясь назад, можно сказать, что это была авантюра с обеих сторон – задач желаемого масштаба в России тогда никто не решал, да и в мире разве что частично. Первый год команда сервиса занималась работой в стол, что очень нервировало, и только в апреле 2008 года Яндекс.Расписания появились на публике по адресу gsp.yandex.ru.

Огромную поддержку запуску оказал Александр Галактионов, поделившийся ровно той базой поездов дальнего следования,

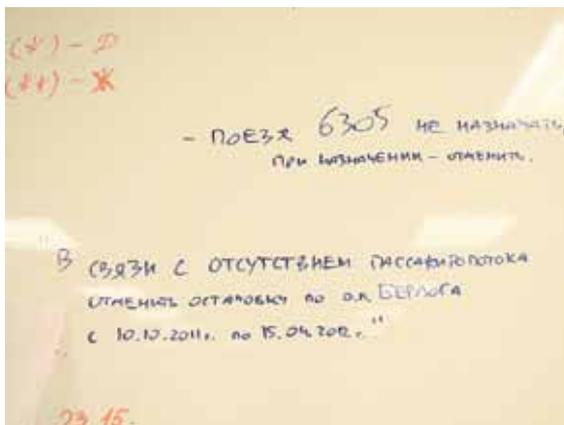
которая нужна была. Да и многие КТПшники оказывали консультативную помощь. Повезло и с командой внутри «Яндекса»: в Екатеринбурге в это же время вышел на работу Андрей Жаринов, и он возглавил разработку авантюрного проекта.

Без Андрея, конечно, ничего бы не получилось. Много было забавного. Существует напечатанное в двух экземплярах по всем правилам (обложка, предисловие, оглавление) издание «Логи переписки в джаббере Андрея Жаринова и Дмитрия Крюкова за первый год работы Яндекс. Расписаний». Каких только вселенских проблем там не обсуждалось!

Но в итоге все удалось. Сначала запустились с поездами дальнего следования и самолетами. Следующим шагом напрашивались электрички, и самым разумным было обратиться к Александру Фетисову. После некоторых колебаний Саша возглавил направление электричек и спустя некоторое время реализовал свою мечту: смог наладить показ всех электричек России с отменами и изменениями. За время Сашиной работы в «Яндексе» за ним числится много героических подвигов: в частности, он обновлял электрички на сервисе с верхушки минарета в Булгаре. Муэдзина, видимо, прогнал.

Потом появились первые автобусные рейсы, и автобусное направление возглавил давний друг КТП – картограф Игорь Горобец. На данный момент в команде Яндекс.Расписаний работают упоминавшиеся в этой книге Дмитрий Крюков, Александр Фетисов, Игорь Лапшов, Александр Малянов, Марина «Страница», Юрий Аралов и Алексей Длугач, а Евгений Баскаков трудится системным администратором в другом отделе компании.

Помимо КТПшников у нас работает много других прекрасных людей в разных городах разных стран. Кроме Москвы и Екатеринбурга это Казань (Айгуль Насретдинова), Питер (Саша Круглов и Ди-



Команда и друзья Яндекс.Расписаний. Сверху – Алексей Длугач и Александр Фетисов за работой, снизу – руководитель разработки Андрей Жаринов, справа сверху – дизайнер, директор агентства «Jetstyle» Алексей Кулаков



ма Иванов), Николаев (Дима Щепак), Стамбул (Уур Челик), Рузаевка (Андрей Шитихин) и другие города.

Все вместе мы встречаемся редко, хотя сейчас заняты амбициозным планом устроить зимний слет в Екатеринбурге, чтобы показать Уру кузькину мать.

За пять с половиной лет с начала существования Яндекс.Расписания достигли многого и решили немало сложных задач, продвинув транспортную науку в России вперед. Создана система регулярного обновления данных по электричкам. Методом проб и ошибок стало понятно, как правильно искать и показывать междугородние и пригородные автобусы. Удалось создать качественный метапоисковик авиабилетов. Наша группа городского транспорта знает о состоянии дел во многих городах лучше, чем власти этих городов.

Сейчас посещаемость только веб-версии Расписаний достигает 600 000 человек в день, а есть еще и мобильная версия, и приложение «Электрички», и сервис «Авиабилеты», и турецкая версия, и показ городского транспорта на Яндекс.Картах. Дальнейшие планы тоже обширны: хочется заняться туристическими проектами, уделять больше внимания российским и украинским достопримечательностям. Надеюсь, у нас это получится.

Кое-что и беспокоит. В частности, отставание в России транспортной науки. Каждый из нас уже мог бы написать пару докторских диссертаций, но нам не до того, а кто за нами? Возможно, стоит начать работать с транспортными вузами и участвовать в подготовке смены самим. Ну и вообще интересно, что дальше с транспортом будет. Может, нефть на планете кончится, а может, телепортацию изобретут. С другой стороны, в какое время живешь, в такое и пригодился; значит, в нас пока есть смысл.

И я, Дмитрий Крюков, редактор-составитель этой книги, в ноябре 2013 года подумал вот что. Нахожусь я в момент написания этих строк в Майами на крупнейшей, основной в мире конференции по туризму – «PhoCusWright-2013». Веду переговоры, принимаю решения, в какой-то мере в этой отрасли представляю свою страну.

Вот теперь переверните страницы назад до страницы 13 и почитайте короткий отчет о поездке на электричках в Рязань. Если бы его не было и ребят не было, то, возможно, никакого этого Майами тоже бы не было. В прошлом и настоящем нам часто везло – впрочем, мы работали на это командой. Надеюсь, в будущем мы тоже сможем придумать и сделать что-то интересное.

И ТАКОЕ БЫЛО

В этом разделе – отдельные фотографии из истории Клуба транспортных путешественников. Либо про эти поездки не был написан отчет, либо отчеты не вошли в книгу по каким-то причинам: в любом случае хорошая возможность вспомнить эффектные моменты.



Футбол Клуба транспортных путешественников на полях у МГУ. 2002



Поездка в Бологое и Ржев: почему-то с годами она вспоминается своей некоторой бессмысленностью. 2002



Шахматный турнир в электричке Вязьма – Москва, играют Митян и Валерий. 2002



День железнодорожника в Щербинке. 2002



День железнодорожника в Щербинке. На фото – почти все авторы отчетов первой части. Слева направо, снизу: Алексей Янин, Александр Галактионов, Митян Крюков; в середине: Сергей Кройтор, Олег Скрыбин, Всеволод С. Путник, Валерий Тихонов, Игорь Пронин, Александр Спиридонов; сверху: Андрей Оболенский. 2002



Поездка на паровозе, организованная Переславским железнодорожным музеем. 2002



Поездка в Тулу и Калугу. 2002



Поездка в Тумскую. 2002. Слева направо: Всеволод, Ташка, Митян



Совместная экспедиция с Переславским железнодорожным музеем в Кубринск. 2003. Прорубаемся на дрезине сквозь заросли



Ан-2 взлетает с аэродрома Гари, Свердловская область. 2004



Поездка из серии «Осень. Время ездить на автомотрисах». 2003. Калужская область



Поездка в Белую Березку. 2004. Тогда нас чуть не арестовали украинские пограничники



Единственный раз в истории, когда мы воспользовались повозкой. Белая Березка. 2004



Усть-Кут. Последний рейсовый колесный пароход в истории России и последний год его курсирования. 2004



Поездка в Готню и Харьков. 2005



Слева направо: Сева, Майкл и Фыва в Крыму. 2005



Вылазка по окрестностям Каргополя. 2005



Знаменитая Михайло-Сретенская церковь в Красной Ляге, Архангельская область. 2005



«Луч» Алексин – Калуга по реке Оке. Пока его не отменили, участники КТП в разных составах катались на нем раз пятнадцать. 2005



Зимняя поездка в Мезень и Лешуконское.
Иван Степанов и Кирилл Емельянов. 2006



Храм Покрова на Нерли в половодье. 2006.
На фото – Валерий Тихонов и лодочник



Храм в Кимже. Мезенский район, Архангельская область. 2006



Курша-2 (Рязанская область), место крупнейшего пожара на узкоколейке, случившегося в 1936 году. 2006



Рейсовый трактор в селе Заокское, Рязанская область. Работает в половодье. 2006



Вертолет на приполярном Урале. 2006



Малая авиация Костромской области. 2007.
Евгений Черюк проходит взвешивание в аэропорту



Малая авиация Костромской области. 2007.
Ан-2 в аэропорту Боговарово.
Слева направо: Евгений Черюк, Митян Крюков,
Александр Фетисов



Река Тасей, Красноярский край. 2007



Новая поездка в Тулу и Калугу. 2007



Заснеженный Норильск. 2007



Брошенные паровозы в Красноярском крае: экспедиция Александра Фетисова в Мангазее. 2007



Паровозные прогулки в Москве. 2008



Путешествие из Выборга в Лаппенранту по Сайменскому каналу. 2008



Пассажирский ледокол в Архангельске. 2008



Горячее озеро на острове Кунашир: экспедиция на Курилы. 2008



Совместная акция с речниками: идем по Яузе. Москва. 2009



Гусь-Хрустальный, слет КТП. Андрей Оболенский, Всеволод С. Путник, Виталий Громов. 2009



Стела на месте бывшего города Пустозерска. 2009



Бывший город Чаронда, Вологодская область. 2009



Ледокол обгоняет джипы: экспедиция Александра Фетисова в Норильск. 2009



Норильск впервые в истории достигнут на легкой (относительно) машине своим ходом. 2009



Туристический поезд Аникшяйской узкоколейки. Литва. 2010



Транспорт бывает и такой. Шахта в Талнахе, Норильский промышленный район. 2010



Митян Крюков в шахте в Талнахе. 2010



Загадочная якутская река Индигирка: экспедиция Александра Фетисова. 2011



Одна из многих вылазок «по колхозам» под предводительством Кирилла Емельянова. На сей раз – Липецкая область. 2011



Архангельск с высоты птичьего полета: мотodelтаплан. 2012



Ан-2 на посадке в аэропорт Адамовка, Оренбургская область. 2013



Три Евгения: Басаков, Черюк, Стерлин. Аэропорт Адамовка, Оренбургская область. 2013

УЧАСТНИКИ И ДРУЗЬЯ

КТП

Официальный список никто и никогда не составлял. Это не в наших традициях. Мы были рады в наших поездках практически всем. Пожалуй, «актив» КТП можно определить в границах 30 человек – но и это деление будет во многом искусственным. Если вы прочитали эту книгу, вы примерно поняли, кто эти 30. А тут хочется поблагодарить всех участников наших поездок и наших друзей. Разумеется, список все равно неполон, но хоть что-то.

Николаю Абросимову, Дмитрию Абушкину, Мите Адамскому, Алимю Аджиеву, Дмитрию Аксенову, Юрию Аралову, Александру Балашову, Евгению Баскакову, Игорю Бахареву, Наташе Беловой, Ярославу Блантеру, Денису Блищу, Александру Бокареву, Сергею Болашенко, Светлане Бомешко, Елене Бухмак, Петру «Питу» Быстрову, Юлии Волковой, Александру Галактионову, Артуру Гвоздодерову, Игорю Горобцу, Эдуарду Грачеву, Константину Гришину, Виталию Громову, Алексею Гусеву, Алексею Длугачу, Владимиру Дудко, Марине Егоровой, Кириллу Сергеевичу Емельянову, Александру «Проводнику» Ермолину, Михаилу Exproteman, Сергею Железнову, Александру Зеленцову, Илье Иванову, Михаилу Ильину, Михаилу «Инструктору», Денису Кабанову, Сергею Калинову, Николаю «Nik» Киселёву, Марии «Кобби» Колосовской, Вячеславу Коновалову, Илье «Маззи» Корченкову, Олегу Костенко, Богдану Кравцову, Андрею Крамаренко, Георгию Красникову, Владимиру Краснослободцеву, Сергею Кройтору, Дмитрию «Митяну» Крюкову, Сергею Кудряшову, Константину Кузнецову, Игорю Лапшову, Марии Лауфер, Александру Малянову, Владимиру Леонидовичу Мезенцеву, Александру Мерщикову, Павлу «Фыве Цукену» Мингалеву, Михаилу Морозову, Михаилу Музычуку, Захару Мухину, Всеволоду «С. Путнику» Назимкину, Айгули Насретдиновой, Светлане Новиковой, Андрею Оболенскому (Мудрику), Ивану Овчинникову, Екатерине Орел, Максиму Островскому, Егору Пагиреву, Александру Пенину, Владимиру Песне, Василию Пехову, Юрию Плохотниченко, Антону Попову, Алексею Приваловскому, Игорю Пронину, Олегу Ромашину, Максиму Сидорову, Таше Скворцовой, Олегу Скрыбину, Антону Снятковскому, Дмитрию Соколову, Евгению Стерлину, Марине «Страннице», Алексею «Алексашке» Стрекалову, Олегу Стрекалову, Максиму Табачуку, Аслану Тавитову, Марине Тен, Валерию Тихонову, Михаилу Тихонову, Юлии Усковой, Георгию Семеновичу Федосову, Михаилу «Майклу» Федотову, Александру Фетисову, Дмитрию Фокину, Алексею Чарыкову, Константину Чередову, Анне Чернавцевой, Михаилу Черному, Андрею Черных, Евгению Черюку, Борису Широколову, Ивану «Gibon» Штанько, Павлу Яблокову, Алексею Янину и всем другим участникам поездов и проектов КТП – большое спасибо!

УДК 910.2[082]+565[082]
ББК 26.89я43+39я43
К51

ISBN 978-5-4465-0395-7



Тираж 500
Отпечатано в России