



БЫСТРО. ОЧЕНЬ БЫСТРО. ГОРАЗДО БЫСТРО. БЫСТРО КАК ТОЛЬКО ВОЗМОЖНО. ЕЩЕ БЫСТРЕЕ.....





СТАНЦИЯ • **МАГИСТРАЛЬНАЯ** •

СТАНЦИЯ • **РЕКОРДНАЯ** •

СТАНЦИЯ • **ТЯГА** •

СТАНЦИЯ • **ПУТЕВОДНАЯ** •

СТАНЦИЯ • **БОЛЬШИЕ ЗОДЧИЕ** •

СТАНЦИЯ • **ЖИВОПИСНАЯ** •

СТАНЦИЯ • **РИФМЫ** •

СТАНЦИЯ • **ПЛАТОНОВО** •

СТАНЦИЯ • **ДЕТСТВО** •

СТАНЦИЯ • **ПРОКАТНАЯ** •

СТАНЦИЯ • **НОТНЫЙ СТАН** •

СТАНЦИЯ • **СЁМИНО** •

СТАНЦИЯ • **БУДУЩЕЕ** •

Вы держите в руках первый номер журнала Национального центра «Россия», и он, конечно, о будущем. Вы спросите: почему «конечно»? И мы ответим: по определению.

Поскольку чем же еще и заниматься изданию Национального центра, как не формировать образ будущего, не рассказывать о том, что всех нас в этом будущем ждет и почему смотреть в будущее такой страны, как Россия, надлежит не со смутной тревогой или каким-нибудь другим тягостным чувством, а именно с оптимизмом и гордостью. Чтобы не быть

голословными, вот вам пример — собственно, ему этот номер и посвящен. Уже в самом скором будущем — и трех лет не пройдет — мы станем перемещаться из точки А в точку Б с невероятной, прежде в наших широтах невиданной скоростью. Начнем, как водится, с железнодорожного сообщения между столицами, а там и до других точек на карте необъятной своей Родины домчимся. Называться все это будет просто и доходчиво — высокоскоростная магистраль для краткости — ВСМ. А теперь признайтесь: вам ведь уже не терпится, чтобы такое будущее и впрямь наступило поскорее? Наступит, не беспокойтесь. Почитайте пока, как это будет, а заодно — как было: ценителей железнодорожной классики этот номер тоже скучать не заставит. Поехали!

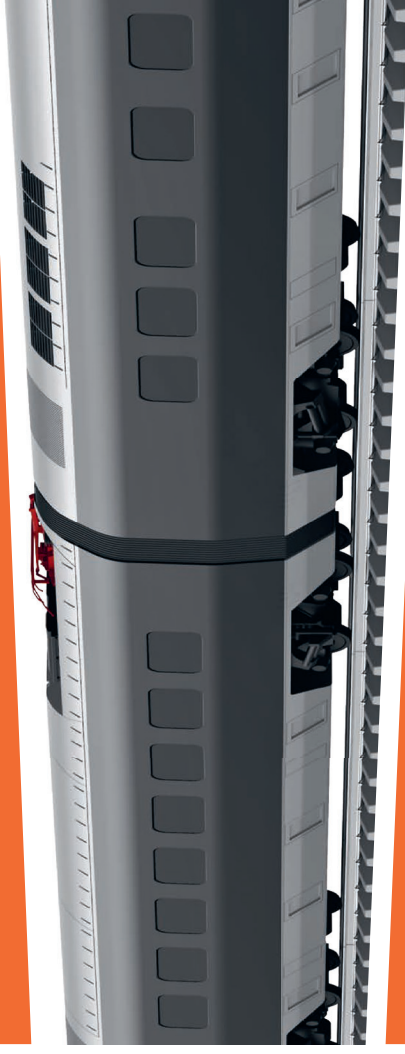
- СКОРОСТЬ КАК ПРЕДЧУВСТВИЕ • 06 • НЕУПУЩЕННАЯ ВЫГОДА • 14 •
- КТО ТУТ САМЫЙ БЫСТРЫЙ? • 22 •
- «А ВО ЛБУ ЗВЕЗДА ГОРИТ...» • 30 •
- ЭВОЛЮЦИЯ ВИДОВ – КАК НАРАСТАЛА НАША СКОРОСТЬ • 38 •
- СУДЬБА БАРАБАНИКА • 44 • «КОГДА-ТО ТЫ БЫЛ БИТНИКОМ...» • 54 •
- НАШЕ СКОРОЕ ПРОШЛОЕ • 62 •
- ВОСЕМНАДЦАТЬ МГНОВЕНИЙ ЕЗДЫ • 94 •
- «МАЛЫШ ЛЮБИЛ РИСОВАТЬ ПАРОВОЗЫ...» • 130 •
- «Я ПОЙДУ ПО ГУЛКИМ ШПАЛАМ ДУМАТЬ И СЛЕДИТЬ...» • 140 •
- «ПЛОХОЕ МАСЛО Я САМ ЛУЧШЕ С КАШЕЙ СЪЕМ, А В МАШИНУ ВСЕГДА ДАЮ МАСЛО ЧИСТОЕ И ОБИЛЬНО...» • 158 •
- «МЫ ЕДЕМ-ЕДЕМ...» • 166 • ОЧЕНЬ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА • 174 •
- ПОЕЗД СЛЕДУЕТ В КИНО... • 182 •
- «ПО ТУНДРЕ, ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ...» • 200 •
- «И БЫСТРЕЕ, ШИБЧЕ ВОЛИ ПОЕЗД МЧИТСЯ В ЧИСТОМ ПОЛЕ...» • 218 •
- ГОВОРИМ «ЛОКОМОТИВ», ПОДРАЗУМЕВАЕМ – ПАЛЫЧ • 232 •
- COMPLEMENTUM • 254 •

СТАНЦИЯ

• МАГИСТРАЛЬНАЯ •

... В 2028 году в России стартует первый в ее истории высокоскоростной поезд между двумя столицами. Он сможет разогнаться до 400 километров в час, что прежде не удавалось ни одному из составов на ширине колеи 1.520 миллиметров. Грядущее событие — без всякого преувеличения одно из самых значимых и знаковых в новейшей истории нашей страны.

И — повод для вполне обоснованной гордости, ведь и сами суперсовременные поезда, и вся обслуживающая их железнодорожная инфраструктура будут произведены в России, а водить и обслуживать составы станут исключительно отечественные специалисты. К тому же первой ВСМ между Москвой и Питером дело не ограничится, в общей сложности планируется построить пять такого рода магистралей. До 2045 года протяженность российской высокоскоростной сети составит более 4,5 тысячи километров.



# СКОРОСТЬ КАК ПРЕДЧУВСТВИЕ

8  
ВАГОНОВ

ДО 400 КМ/Ч  
МАКС. СКОРОСТЬ

СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

РЕКОРДНАЯ

...  
при подготовке  
материалов  
использованы  
данные с сайта  
ВСМ  
...



... Анна Ильина

**454 пассажира**  
вместимость

**4 класса**  
комфортабельности вагонов

**ВАЖНЫЙ РЫВОК**

Старт реализации проекта ВСМ Москва—Санкт-Петербург был дан в апреле 2019 года — тогда глава государства поручил разработать концепцию первой высокоскоростной трассы по этому маршруту. Строительство ВСМ между столицами предусмотрено национальным проектом «Эффективная транспортная система» и Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года.

«Реализация проекта ВСМ Москва—Санкт-Петербург — важный шаг в формировании сети высокоскоростных железных дорог, которая в будущем охватит около 60 процентов населения России», — подчеркивают в информационном центре ВСМ.

Мультипликативный эффект от строительства и эксплуатации ВСМ между крупнейшими городами России оценивается в 8 триллионов рублей, такие данные приводил в 2020 году генеральный директор — председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, пояснив, что этот эффект складывается из экономии времени пассажиров в пути, увеличения доходов регионов за счет развития территорий, налоговых поступлений, создания новых рабочих мест в различных отраслях.

На сессии «Высокоскоростное движение — точки роста экономики будущего» в рамках Петербургского международного экономического форума глава ОАО «РЖД» обратил внимание на то, что эффект от ВСМ будет заключаться не только в следующем, высочайшем уровне перевозки пассажиров, он будет намного шире. «При строительстве ВСМ мы повыскажем имущественную инфраструктуру и можем запустить дополнительные грузовые поезда», — сказал Олег Белозёров. Речь идет о дополнительных 30 миллионах тонн грузов.

**ВЫБОР МАРШРУТА**

После принятия решения о строительстве ВСМ Москва—Санкт-Петербург в РЖД рассмотрели три варианта маршрута. Первый — Западный (протяженность 658,28 км). Второй — Новгородский (679 км). Третий — Валдайский (679,2 км). В декабре 2020 года Научно-технический совет РЖД одобрил вариант проходящий максимально близко к Великому Новгороду.

Губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов в связи с этим отметил: «Проект создания новой высокоскоростной магистрали — важный шаг в развитии новой агломерации Северо-Запада — Петербурга, Ленинградской области и Великого Новгорода».

Особо стоит отметить, что ВСМ обойдет стороной основные расположенные по соседству с ней барьерные места, то есть участки, способные создать препятствия для движения, снизить его безопасность и повысить эксплуатационные затраты, — такими в данном случае являются хранилище газа «Невское» и три особо охраняемые природные территории — национальные парки «Завидово» и «Валдайский» и заказник «Лисинский».

**СКОРОСТИ И СРОКИ**

Первая в России ВСМ будет проходить по территории Москвы, Санкт-Петербурга, Ленинградской, Новгородской, Тверской и Московской областей. Поезда будут стартовать с Ленинградского вокзала и иметь остановки на станциях Рижская, Петровск-Разумовская и Зеленоград-Крюково, а также в Твери и Великом Новгороде. Общая протяженность путей составит 679 километров.

После запуска поездов по ВСМ путь из Москвы в Петербург будет занимать чуть более 2 часов — это почти в два раза быстрее «Сапсана». Из Великого Новгорода до Северной столицы можно будет добраться за 29 минут, время в пути между Тверью и Москвой сократится до 39 минут.

7 августа текущего года ВСМ Москва—Санкт-Петербург включили в карту развития рельсового каркаса столицы на 2026–2030 годы, при этом официальным перевозчиком магистральной является компания «ВСМ-400», учредителем которой выступает ГУП «Московский метрополитен».

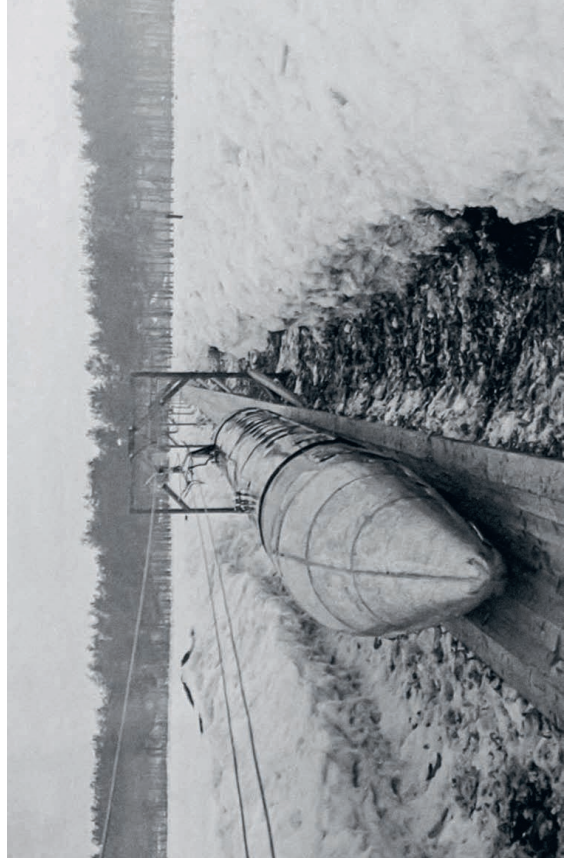
По словам вице-преьера РФ Виталия Савельева, первый участок ВСМ Москва—Санкт-Петербург протяженностью 129 километров, который будет проходить от столицы до Твери, должен быть введен к 2026–2027 годам.

**КТО ФИНАНСИРУЕТ ПРОЕКТ**

Строительство ВСМ-1 — крупнейший в России проект, реализуемый на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП). Для создания рабочего механизма ГЧП 12 января 2024 года в Москве была зарегистрирована компания-концессионер ООО «ВСМ Две Столицы». В числе ее учредителей — регионально-участники проекта ОАО «РЖД» и инвестиционная компания ЗАО «Лидер», которая привлекает в проект средства государственных пенсионных фондов — их объем планируется на уровне 450 миллиардов рублей.

От лица государства концедентом выступает Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор).

В конце прошлого года участники проекта подписали спонсорское (акционерное) соглашение, прямое соглашение, кредитное соглашение и договор об организации перевозок. Документы определили объем их долгосрочных обязательств и распределение между ними рисков.



### Предыстория

Первый в мире скоростной электропоезд (шаропоезд, на фото), который развивал скорость до 300 километров в час, в 1932 году изобрел инженер-конструктор Николай Ярмольчук. О судьбе солдата, выпускника МВТУ и МЭИ, и его изобретении рассказывается на официальном сайте «Бессмертный полк», его дневники со схемами, зарисовками и расчетами шаротранспортных машин хранятся в Российском государственном архиве экономики). Каждое колесо изобретенного Ярмольчуком поезда представляло собой гигантский шар высотой в человеческий рост. Проект опередил свое время, и уровень технологий не позволил идее Ярмольчука выжить и развиваться. В конце 1980-х годов Министерство путей сообщения (МПС) поручило разработать проект скоростной железной дороги Центр—Юг. Предполагалось, что поезда по ней будут двигаться со скоростью 250 километров в час, и от Москвы до Сочи можно будет доехать чуть больше чем за 7 часов. Но и этому проекту осуществиться было не суждено.

Фото: из открытых источников



... при подготовке материалов статьи данные с сайта ВСМ ...

Общий объем привлечения финансирования (на 20 декабря 2024 года) составил 1,788 триллиона рублей при оценочной стоимости проекта в 2,1 триллиона рублей. В синдикат банков вошли Сбербанк ВТБ, Совкомбанк и другие финансовые организации. Организатором двух синдицированных кредитов на строительство инфраструктуры и финансирования приобретения высокоскоростного подвижного состава выступил «Сбер». Заемщик по первому кредиту — ООО «ВСМ Две Столицы», по второму — технический заказчик серийных поездов АО «Государственная транспортная компания» (ГТК). Сроки кредитов составляют 21 год и 25 лет соответственно. В декабре прошлого года ЗАО «Лидер» обеспечило привлечение в проект первых 122 миллионов рублей из средств негосударственных пенсионных фондов АО НПФ ВТБ Пенсионный фонд АО «НПФ ГАЗФОНД» и АО «НПФ ГАЗФОНД пенсионные накопления». Эти средства предоставлены через покупку облигаций проекта, которым присвоен наивысший кредитный рейтинг AAA (RU) от АКРА, что гарантирует будущим пенсионерам дополнительные доходы. Привлеченные через облигации деньги будут потрачены на оплату работы проектировщиков и строителей ВСМ. «В ближайшие шесть лет не строительство инфраструктуры проекта и поставку подвижного состава должны быть освоены колоссальные ресурсы банков, пенсионных фондов, акционеров и государства. Все они представляются с учетом возможности их возврата из доходов проекта в последующие годы. При этом срочность заемных средств — до 25 лет, что беспрецедентно для российского финансового рынка», — отметил Александр Ведкин, первый заместитель председателя правления Сбербанка.

До 1 октября этого года Кабинет министров и Сбербанк (в проекте он также выступает в качестве кредитного управляющего, управляющего залогом и межкредиторского агента) должны проработать вопрос использования для строительства ВСМ средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) в объеме 300 миллиардов рублей.

Основной концессионный участок ВСМ включает работы по строительству инфраструктуры от станции Крюково (Алабушево) до станции Санкт-Петербург-Главный.

Входы в Москву на участке от Алабушево до Ленинградского вокзала РЖД строят в рамках собственной инвестиционной программы.

**КАКИМ БУДЕТ ПОЕЗД**

Генеральным подрядчиком проекта ВСМ Москва— Санкт-Петербург является ОАО «РЖД». В течение последних пяти лет разработку конструктивной документации для производства поездов ведет созданный «Российскими железными дорогами» Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта.

«Наш поезд будет передаваемым и одним из лучших в мире по своим характеристикам. Он отличается от зарубежных аналогов и по дизайну: имеет свой образ, не похожий ни на один из существующих за границей», — рассказал корпоративному изданию генеральный директор АО «ЦЖТ» Александр Кирейцев.

По ВСМ будет курсировать восьмивагонный электропоезд вместимостью до 400–450 пассажиров с возможностью его эксплуатации по системам нескольких составов — например, сдвоенных, объединенных жесткой сцепкой.

Все расположенное на крыше поезда оборудование будет закрыто аэродинамическими обтекателями — это существенно снизит сопротивление воздуха и шум. С этой же целью соединения между вагонами будут закрыты ровень с крышами. Поезд сможет работать на двух родах тока. Энергоснабжение, которое планируется на ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом, будет строиться на первом этапе в объеме 1500 километров.



25 километров. При этом небольшие участки выхода из Москвы и Санкт-Петербурга будут по-прежнему находиться под напряжением 3 киловольт постоянного тока.

Разрабатываются две версии вагонов, которые отличаются по компоновке салона и классам. В перспективе, возможно, поезда ВСМ будут включать в себя вагоны с четырьмя классами обслуживания, быстро и баром.

Вендор ГТЛК внесла третий аванс на строительство 41 серийного инновационного поезда для ВСМ на сумму 18 миллиардов рублей за счет средств предоставленных синдикатом банков. Правда, во время визита Владимира Путина на завод «Уральские локомотивы» (входит в группу «Синара») в феврале этого года шла речь о том, что поезда для первой ВСМ понадобятся еще больше.

На заседании в июле глава Минпромторга Антон Алиханов заявил, что до 2030 года предусмотрена поставка 43 высокоскоростных поездов. А до конца 2028 года на маршрут будет эксплуатироваться 28 поездов с пятнадцатиминутным интервалом в соответствии с договором поставки.

Сейчас РЖД совместно с «Уральскими локомотивами» работает над созданием двух первых высокоскоростных поездов.

В сентябре в Верхней Пышме будет произведена сварка первого шва кузова, а осенью 2027 года планируются испытания поезда на тестовом участке от Зеленограда до Твери, сообщил глава Росжелдора Александр Сахаров.

**СПЕЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА — ЭКСПЛУАТАЦИОННОСТЬ И УНИКАЛЬНОСТЬ**

В настоящее время завершается проектирование всех этапов строительства ВСМ.

Как сообщил 18 августа Инжиниринговый центр, седьмой этап проекта ВСМ успешно прошел Главозоскспертизу. Это значит, что в ближайшее время будет получено разрешение на строительство и можно будет приступить к строительно-монтажным работам на участке от Зеленограда до Высоково (54,6 км).

Важно отметить уникальность инфраструктуры, которую будут создавать для ВСМ. Для достижения заявленной скорости до 400 километров в час необходима исключительно ровная магистраль с безбалластной конструкцией пути. Это значит, что вместо обычных шпал при прокладке ВСМ будет использоваться железобетонная рельсовая плита, укладываемая на железобетонное же основание.

Под ним — некие глубины промерзания грунта — разместится песчаная подушка. К железобетонной плите будут крепиться рельсы и рельсовые крепления — в сравнении с применяемыми теперь более мягкие и упругие.

Такие плиты и полимерные упругие слои будут делать на заводе в Великом Новгороде, церемония залуска строительства которого состоялась 5 августа текущего года.

«Эта плита — отечественная разработка, она отличается от международных аналогов тем, что изначально создавалась под российский рельс Р65 и колею 1520 миллиметров. Также у нее есть уникальная особенность, она может функционировать при температуре от минус 50 до плюс 50 градусов. И обеспечивается это тем, что она производится совместно с интегрированными упругим элементом», — объяснил в интервью корпоративному изданию генеральный директор ГК «Навпроекстрой» Алексей Крапивин.

Выпуск продукции начнется в июне 2026 года. Мощность завода составит более 100 тысяч сборочных единиц и свыше 3,6 миллиона квадратных метров полимерных материалов в год — это покрывает до двух третей годовой потребности в рельсовых плитах для ВСМ Москва— Санкт-Петербург.

К слову, сами рельсы тоже будут специальными — сварными, поскольку на больших скоростях любой стык провоцирует серьезные динамические нагрузки.

Их изготавливают на предприятиях группы компаний «ЕВРАЗ», которые получили соответствующий сертификат и по контракту на период с 2025 по 2027 год поставят более 160 тысяч тонн продукции.

«Для ВСМ создан эксклюзивный продукт — рельсы ДТ350ВС400, они разработаны «ЕВРАЗОМ» в партнерстве с РЖД. Такие рельсы предназначены для укладки верхнего строения пути со скоростями движения до 400 км/ч», — говорится в официальном сообщении железнодорожного холдинга.

**КОНТАКТНАЯ СЕТЬ — ПРОВИДИМОСТЬ И УСТОЙЧИВОСТЬ**

Один из важнейших элементов будущей высокоскоростной магистрали — контактная сеть. Ее развернутая длина на первом этапе ВСМ Москва— Санкт-Петербург составит около 1500 километров.

Контактные провода первыми воспринимают нагрузку и поэтому должны быть абсолютно безупречны — иметь не только хорошую провладимость, но и устойчивость к усталостным и термическим разрушениям и износу. Именно поэтому их решено делать из бронзы и в полтора раза толще железнодорожного холдинга.

РЖД. Сейчас. Диаметр новинки составляет около двух сантиметров: чем больше сечение, тем меньше сопротивление, потеря мощности и нагрев проводов.

Специалисты Инжинирингового центра железнодорожного транспорта (совместное предприятие РЖД и «Синера — Транспортные машины») разработали контактную сеть с помощью математического моделирования. Большая часть ее элементов произведена в России впервые.

Цикл испытаний контактной сети для первого этапа ВСМ Москва—Санкт-Петербург начался 7 августа на экспериментальном кольце АО «ВНИИЖТ» в Щербинке.

Там же проходит тестирование систем стационарной диагностики. На опытных участках установлены 32 датчика. Они фиксируют различные состояния контактной сети: уровень натяжения, положение в пространстве, температуру. А в будущем, сообщает пресс-служба РЖД, им предстоит отслеживать и образование наледи. Полученные данные автоматически обрабатываются, анализируются и передаются в Центр управления содержанием инфраструктуры.

Завершить цикл испытаний РЖД планирует весной 2025 года.

Ранее, в июле текущего года, прошли заводские испытания стрелочных переводов для ВСМ. А в августе в тестовом режиме были сварены первые стыки.

### ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ — НОВИЗНА И НАДЕЖНОСТЬ

У высокоскоростных поездов основной будет электрическая система торможения, при которой эффект замедления достигается за счет преобразования кинетической энергии в электрическую при переключении двигателей в режим генерации.

Дополнительный сброс скорости обеспечит фрикционный механизм (он работает за счет силы трения между его неподвижными и вращающимися деталями), приводит пояснения Алексея Сухова, заместителя генерального директора АО «ВНИИЖТ» — директора Научного центра «Рельсы, сварка, транспортные материалы».

Российские ученые намерены создать полностью отечественную фрикционную пару, выдерживающую самые высокие нагрузки и способную решать фундаментальные задачи по развитию тормозных систем, которая пригодится не только на железной дороге.

### СТРОИТЕЛЬСТВО

#### НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

Масштабы строительной площадки ВСМ впечатляют уже теперь: здесь задействовано более 5 тысяч сотрудников и 16 тысяч единиц техники.

К началу осеннего сезона штат увеличится до 7 тысяч человек.

Организовано строительство 6 производственных баз, 12 площадок для складирования инертных материалов и 38 строительных городков.

Нечто устройство в реальных автострад: Стартowali работы по решению погружению свай на 9 объектах мостовых переходов.

### ПЕРСПЕКТИВА: НЕ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ НА ДОСТИГНУТОМ

Сразу после запуска первой ВСМ в России стартует строительство целой сети таких дорог.

В планах — ВСМ Москва—Адлер протяженностью 1500 километров, которая должна пройти через Тульскую, Воронежскую, Ростовскую области и Краснодарский край.

А также — ВСМ до Екатеринбурга (через Казань), до Рязани и Минска, а в перспективе — и ветка до Донецка и Луганска.

По словам Виталия Савельева, к 2045 году протяженность сети высокоскоростных магистралей превысит 4,5 тысячи километров.

«Мы уже сейчас ведем проработку этих проектов ВСМ и готовы будем доложить их основные параметры», — сказал он. — На всей сети ВСМ будет курсировать до 300 поездов — это создаст стабильный заказ для предпринимательского машиностроения на десятилетия вперед. Будущая сеть ВСМ повысит качество жизни наших граждан и обеспечит взаимосвязь крупных агломераций с населением свыше 100 миллионов человек».

Рельсы петербургского терминала высокоскоростной магистрали. Изображение: Первый прототипный институт

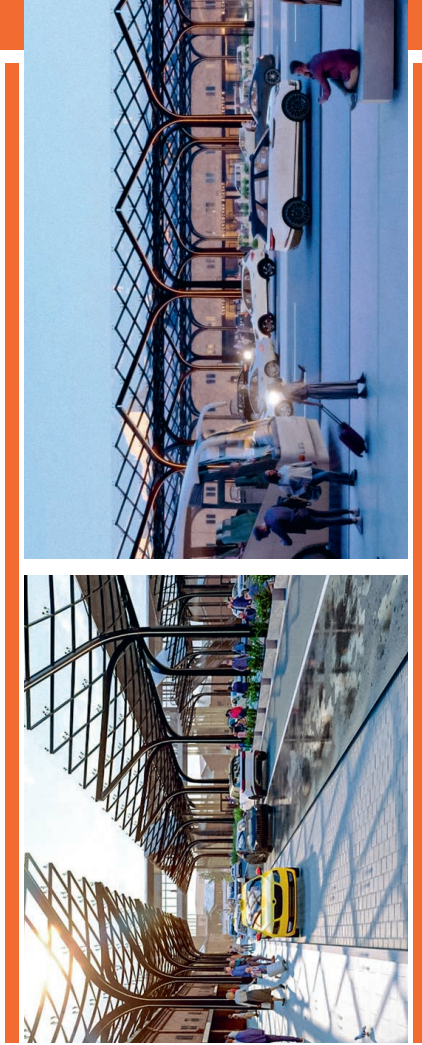


# НЕУПУЩЕННАЯ ВЫГОДА

**Что даст первая в России высокоскоростная магистраль регионам, по территории которых она пройдет**

••• Первая в стране высокоскоростная магистраль пройдет по территориям шести регионов — Москвы и Подмосковья, Тверской, Новгородской, Ленинградской областей и Санкт-Петербурга — и напрямую коснется проживающих здесь 30 миллионов человек. Всего же в реализацию мегапроекта уже вовлечены 23 субъекта Российской Федерации и 150 предприятий.

••• **Анна Ильина**



Все регионы, которые находятся на пути строящейся ВСМ, вносят в реализацию проекта свою лепту — объем финансирования с их стороны составит 221 миллиард рублей. Основную часть этой суммы вносит Москва (150 миллиардов рублей). Доля Санкт-Петербурга составит 30 миллиардов. Московская область инвестирует в ВСМ 20 миллиардов. Ленинградская — 10 миллиардов. Новгородская — 6 миллиардов. Тверская — 5 миллиардов рублей.

**МОСКВА**

Протяженность ВСМ в черте Москвы составит чуть более 25 километров. В столице высокоскоростные поезда будут делать четыре остановки: Ленинградский вокзал, Рижская, Петровско-Разумовская и Зеленоград-Крюково. Каждая из этих станций станет крупным транспортно-пересадочным узлом (ТПУ) — необходимыми для этого масштабные строительные работы уже ведутся, в том числе на Ленинградском вокзале. После запуска ВСМ новый импульс к развитию получат наиболее популярные в России виды туризма — культурно-познавательный и развлекательный (в настоящее время на их долю приходится соответственно 46 и 14 процентов всего российского туристического рынка). Одна только Москва в первом полугодии 2025 года приняла 6 миллионов туристов, а согласно прогнозу, в 2030 году столицу с туристическими целями посетят уже 24 миллиона гостей. Для поддержания интереса туристов московские власти намерены расширить географию фестивалей «Усадьбы Москвы» — объединяющего объекты культурного наследия города. На карте столицы появятся и новые точки притяжения — тематические развлекательные кластеры для семей с детьми, парк развлечений «Тайный город» и кинотеатр «Москино» в Новой Москве.



По оценкам экспертов, после запуска ВСМ примерно 7,3 миллиона гостей привлечет в Москву событийный туризм: фестивали «Московские сезоны», «Путешествие в Рождество», «Цветочный джем», «Времена и эпохи», «Пасхальный дар», «Московская весна», а также День города. Впрочем, заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности Максим Ликсутов подчеркивает, что ВСМ сформирует новые реалии не только в туризме, но и в сфере занятости, и на рынке недвижимости. Све появлением людям станет значительно легче принимать решения о том, где им эффективнее и комфортнее жить, работать, учиться. Главным же компаниям, базирующимся в Москве, не придется больше обустройства огромное количество офисов в других регионах.

**МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ**

На территории Московской области высокоскоростной поезд будет делать лишь одну остановку — в Высоково. Тем не менее Подмосковье также выиграет от запуска ВСМ, и прежде всего за счет развития все того же туризма. Количество туристических поездов к 2030 году должно быть удвоено, а общий поток туристов — увеличен до 9,1 миллиона человек в год: именно такие цели ставит перед собой областное Министерство культуры и туризма.

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

Терминал ВСМ в Петербурге будет находиться вблизи Московского вокзала, в одном здании с вестибюлем новой станции метро «Лиговский проспект — 2». Победителем архитектурного конкурса стала «Студия-17». Авторы проекта признаются, что в работе над ним вдохновлялись аркой Главного штаба, порталом дома Елисеева на Невском проспекте, Виттевским и Балтийским вокзалами.

Кроме вестибюля и терминала ВСМ в новом здании на Лиговском проспекте будет размещен музей Петербургского метрополитена и офисы.

Так же, как и Москва, Северная столица после пуска магистральной ждет притока туристов, для которых путь из одной агломерации в другую станет проще и быстрее. Согласно статистике, в первом полугодии текущего года Санкт-Петербург посетили 3,3 миллиона туристов, притом что ежегодно город на данный момент способен принимать до 14 миллионов человек. К 2030 году, по прогнозам, последняя цифра увеличится до 18,3 миллиона.

«Мегaproект ВСМ — это прежде всего сложение сил, и технических, и финансовых — федеральных, региональных и частных средств», — отмечает губернатор Петербурга Александр Беглов. «Времена сейчас непростые. Находясь под жесткими санкциями, наша страна все равно делает такой мегапроект. Это говорит об устойчивости нашей экономики и ее стабильном развитии. Создается агломерация Ленинградской области и Великого Новгорода», — подчеркивает он.

**ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ**

Как сообщил глава регионального комитета по транспорту Михаил Присяжнюк, работы по трассировке маршрута ВСМ на территории Ленинградской области завершены. Общая протяженность магистральной составит 76 километров: она начнется с 27-го километра (граница с Санкт-Петербургом по Ям-Ижорскому шоссе) и закончится на 103-м километре (на границе с Новгородской областью). Большая часть этого участка пройдет по землям Лыбманского лесничества. На отрезке с 53-го по 62-й километр планируется возвести эстакаду ВСМ в Ленинградской области: пересечет реки Ижора, Винокурку, Тосну и Тигоду, а также существующую железнодорожную дорогу по направлению Тосно — Гатчина.

Единственная в области станция ВСМ разместится на территории Тосненского поселения, ее предлагается назвать Тосно-Высокоскоростная или Тосно-ВСМ. По проекту здесь предстоит построить вокзальный комплекс.

Заместитель председателя правительства Ленинградской области Дмитрий Флов отмечает, что благодаря магистральной в регионе существенно увеличится количество туристов. «Вспомним, что турпоток в Ленинградскую область из Москвы резко вырос после того, как была построена платная автострада», — указывает он.

Наиболее посещаемыми туристическими территориями Ленинградской области являются Выборгский, Волховский, Приозерский и Гатчинский районы. Основные объекты туристского интереса здесь — это Выборгский замок, крепость Корела, Староладожская крепость, Тихвинский



Поезд на насыпи и баннер.  
Лужинский район, Санкт-Петербурга, поселок Шушары.  
Подготовка к строительству обьектов ВСКМ. Фото ОАО «РЖД»



Строительством. Химки Канал имени Москвы.  
Пролет строящейся моста для ВСКМ. Фото ОАО «РЖД»



Богородицкий Успенский мужской монастырь, крепость Орешек (Шлиссельбург), Государственный музей-заповедник «Глинки», парк Монрепо, усадьба Приютино, усадьба Рождественно, объекты Дорogi жизни, Саблинские пещеры, а также Вепсовский лес. Все эти достопримечательности с пуском ВСМ станут значительно более доступны.

Положительный эффект от залуска магистрали Дмитрий Ялов видит и в «сжатии пространства», «за» сокращение времени в пути. Значит, инвесторам из Москвы будет легче управлять своими предприятиями, которые находятся в Ленинградской области. Жителям Ленинградской комфортнее будет добираться до Москвы на автобусе или просто по делам», — отвечает он.

Немаловажен с точки зрения развития региональной экономики и тот факт, что в процессе проектировки магистраль будут задействованы областные предприятия, производящие цемент, железобетонные изделия и другую продукцию, необходимую для строительства дороги.

По оценке Дмитрия Ялова, за 20 лет доходы региона от ВСМ составят 66 миллиардов рублей.

### ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ

В Тверской области высокоскоростной поезд будет делать остановки в пунктах Новая Тверь, Логовье, Садова, Выпозово. Местные власти хотели бы видеть станцию ВСМ и непосредственно в центре столицы региона — на этом настаивал сенатор от Законодательного собрания Тверской области Андрей Епшин на слушаниях в Совете Федерации.

«Изначально принципиальная позиция», — сказал он, — чтобы было примыкание путей и заезд ВСМ в город Тверь, в центр города. Иначе мы целевой показатель по пассажиропотоку по Тверской агломерации не выполним». На это заместитель министра транспорта Алексей Шило ответил, что по согласованной трассировке ВСМ Москва—Санкт-Петербург в центр Твери не заходит. Впрочем, он не исключил, что, в принципе, такой заезд возможен, но — лишь «на следующем этапе».

Говоря об экономическом эффекте, который принесет региону прокладка ВСМ, стоит в первую очередь упомянуть о планах строительства здесь завода по производству рельсовых плит — это предприятие будет аналогично тому, строительство которого в августе 2025 года стартовало в Новгородской области.

«Связно, что в этом году большое внимание уделяется инфраструктурному развитию страны, и одно из наших самых крупных соляных связано со строительством высокоскоростной железнодорожной магистрали на территории Тверской области», — сказал на Петербургском международном экономическом форуме — 2025 губернатор Тверской области Игорь Руленя.

В региональном правительстве также считают, что ВСМ в Тверской области — «это серьезные движения с точки зрения бюджета», и, как и в других регионах, по которым пройдет магистраль, рассчитывают на рост туризма.

Скандинавские отходы не безосновательно: регион богат природными достопримечательностями. И в последнее время здесь бурно развиваются народные промыслы — например, мастерская керамики ручной работы «Гриншиконо», объединение мастеров «Сделано в Твери» по изготовлению сувениров ручной работы, проект «Андрощино» в Старицком округе, представляющий собой гостиничный комплекс в стиле этнодеревни и проводящий мастер-классы по росписи деревянных наличников и другие.

«Тверская земля — это территория с высочайшей концентрацией памятников истории и культуры, это старинные города и усадьбы, древние монастыри и храмы, первозданная природа и уникальная региональная кухня. В туристской отрасли нашей области развиваются масштабные инвестиционные проекты, создаются новые увлекательные маршруты и объекты туристского показа, строятся новые отели, глэмпинги и другие места размещения для гостей Верхневолжья», — рассказывает Игорь Руленя.

И, действительно, с начала 2025 года в Верхневолжье зарегистрировано 31 новое предприятие малого и среднего бизнеса (МСП) в сфере туризма, а всего таких компаний здесь уже 609.

Об успехах развития в регионе туристической отрасли свидетельствуют и другие цифры. За три последних года Тверская область увеличила турпоток на 10 процентов. В прошлом году налоговые поступления от туризма в регионе оставили 11 миллиарда рублей. А к 2029 году, через год после залуска ВСМ, число ежегодно посещающих регион туристов должно достичь 4,9 миллиона человек.

### НОВГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

О начавшемся в Новгородской области строительстве завода рельсовых плит для ВСМ мы уже упоминали. Впрочем, этим перечнем выгод, которые сулит строительство магистрали, региональной экономике, только открывается.

По словам вице-губернатора Александра Дронова, после сдачи трассы в эксплуатацию от вокзала в Новгороде до станции ВСМ в Подберезье будет курсировать специальный железнодорожный шаттл, останавливающийся на соседней от высокоскоростного поезда платформе. Время прохода для региона составит 45 минут.

Для региона появление на его карте станции ВСМ будет означать увеличение ежегодного количества прибывающих сюда пассажиров на 120 тысяч человек — до 568 тысяч. В общем пассажиропотоке ВСМ (согласно расчетам — 23 миллиона человек ежегодно) это немного, но для такого небольшого региона, как Новгородская область, весьма существенно.

Стоит напомнить, что именно на территории Великого Новгорода находится большое количество уникальных памятников, 37 из которых относятся к объектам наследия ЮНЕСКО и обеспечивают неослабевающий интерес к городу на берегах Волхова со стороны любителей древности.

Улучшение транспортной доступности, связанное с пуском ВСМ, позволит Новгороду еще более нарастить свой туристический потенциал. Согласно одному из последних исследований, количество гостей города после введения магистрали в строй в сравнении с нынешним может возрасти на 25–40 процентов и достичь 21–24 миллиона человек в год.

Впрочем, уже сейчас город способен одновременно принимать до 12 тысяч туристов. Этот показатель достигается в том числе за счет увеличения количества объектов размещения — от традиционных гостиниц до современных кемпингов и глэмпингов.

В ноябре 2024 года Новгород обзавелся первыми пятизвездочным отелем. А один из районных центров региона — Старая Русса — получил статус столицы туристического проекта «Серебряное ожерелье».

### ВЫИТ РЫВАЮТ ВСЕ

Итак, подведем итоги. Кроме очевидного эффекта в виде связанности территорий, сокращения времени в пути между двумя столицами до 2 часов 15 минут и, следовательно, повышения мобильности граждан, реализация проекта ВСМ приведет к созданию новых рабочих мест, развитию бизнеса малых и средних предприятий, а также туристических маршрутов.

«Уникальность для России линия Москва—Санкт-Петербург состоит в том, что это максимально большая в стране полицентричная агломерация с устойчивым платежеспособным спросом на высокоскоростные услуги транспорта. Эксплуатация ВСМ добавит дополнительный рост не только ВРП (валового регионального продукта) связанных линейей субъектов, но и ВВП России», — отмечает Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ).

Выступая на XXI Общероссийском форуме «Стратегическое планирование в регионах и городах России», гендиректор концессионера трассы «ВСМ Две Столицы» Олег Тони сказал, что объем заказа ВСМ промышленным предприятиям страны составит порядка 500 миллиардов рублей, а с учетом производства для нужд строительства инфраструктуры и подвижного состава в проекте будет задействовано 240 тысяч человек.

«Эти люди будут получать стабильный доход. Они будут тратить деньги в стране. То есть это усиление покупательной способности — и, естественно, это напрямую влияет на развитие экономики», — подчеркнул Тони.

«Значение высокоскоростного железнодорожного транспорта для РФ трудно переоценить. Строительство ВСМ должно послужить прорывным фактором развития новой для нашей страны перспективной отрасли».

Это не только повысит мобильность населения двух крупнейших агломераций, но и существенно увеличит грузооборот за счет многократного сокращения времени доставки грузов в будущем. — считает председатель комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов. Проекты создания ВСМ являются окупаемыми и дадут огромный мультипликативный эффект для экономики страны, сообщил генеральный директор — председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров в ходе сессии «Транспортный каркас экономики», которая проходила в рамках Петербургского международного экономического форума в июне этого года.

«Проекты либо окупаемые, либо не окупаемые. Либо выгодные, либо невыгодные. Проекты ВСМ — выгодные, они дают огромный мультипликативный эффект, они экономят время людей и это все трансформируется в доходы региона, бюджета, железных дорог. А самое главное — людей», — сказал он. ●





Стрела кране на фоне неба. Московская область. Подготовка к строительству на участке ВСМ Москва—Санкт-Петербург. Фото: ОАО «РЖД»

# КТО ТУТ САМЫЙ БЫСТРЫЙ?

... Анна Ильина



Фото: Юрий Смирнов / ТАСС

## ЯПОНСКАЯ «ПУЛЯ»

Экономисты утверждают, что высокоскоростные магистрали имеют смысл строить там, где высокая плотность населения. Оно и понятно: чем больше пассажиров будет пользоваться скоростными поездами, тем быстрее окупятся капитальные вложения в строительство.

Именно поэтому первый высокоскоростной состав в середине прошлого века появился в Японии, население которой на тот момент при площади страны всего 372 тысячи квадратных километров составляло 96,9 миллиона человек, а столица, Большой Токио, считалась крупнейшей агломерацией в мире.

Первая японская ВСМ соединила Токио и Осаку протяженностью маршрута составила 515,4 км. Стройка началась в 1959 году, а завершилась в 1964-м, к началу стокимской Олимпиады. Общая стоимость проекта составила 360 миллиардов иен.

Поезд, открывший эру высокоскоростного железнодорожного сообщения, назывался «Синкансэн» (в переводе — «Новая магистраль»). Он работал на тяговых двигателях мощностью 1850 киловатт, что позволило развить максимальную скорость 210 километров в час. Впечатленные этой невиданной доселе скоростью, японцы с гордостью прозвали «Синкансэн» «поездом-пулей» и так активно принялись пользоваться его услугами, что затраты на строительство окупились всего за семь лет.

В 1982 году в Японии ввели в эксплуатацию следующую серию электропоездов, под номером 200, которые могли разогнаться до 275 километров в час. Вообще, за шесть десятилетий существования японских ВСМ в стране было разработано около 20 серий поездов, отличающихся друг от друга дизайном, количеством вагонов и другими конструктивными и техническими особенностями.

... С вводом в эксплуатацию российской высокоскоростной магистрали наша страна вступит в ряды престижного клуба государств, располагающих этим сверхсовременным видом железнодорожного транспорта. О том, как он формировался и развивался, мы вам сейчас и расскажем, но сначала — немного (совсем чуть-чуть) базовой математики. Итак, запомните. Первое: высокоскоростными поездами во всем мире принято считать те, что способны развивать скорость свыше 200 километров в час. Второе: те самые ВСМ, то есть высокоскоростные магистрали, на данный момент функционируют более чем в 20 странах. Ну и третье: общая их протяженность прямо сейчас подбирается к 52 тысячам километров, причем 70 процентов из них находится в Китае.



Фото: VCG / Visual China Group / ТАСС

К примеру, составы серии 400 имеют более узкий кузов. А поезд серии 500 впервые достигли скорости 300 километров в час. Есть в Японии и двухэтажные высокоскоростные составы — E1 и E4. В мае 2019 года East Japan Railway Company представила новый состав Alfa-X, способный разогнаться до 360 километров в час — благодаря обтекаемому 22-метровому «носу», снижению сопротивления воздуха, и использованию в системе торможения специальные магнитных пластин. Все до сих пор сказанное относится к поездам на электрической тяге. Между тем еще в 1970-х годах японцы приступили к разработке технологически принципиально иных составов на магнитной подушке, получивших название «маглев». Не спрашиваясь с поверхности рельсового полотна, они приподымаются в движение силами электромагнитного поля, а отсутствие трения позволяет существенно нарастить скорость.



Фото: Zuma / ТАСС

**КИТАЙСКИЙ РЕКОРД**

В Поднебесной ВСМ насчитывается аж 48 тысяч километров, и это — повторимся — мировой рекорд, побить который, кажется, не суждено никому и никогда, тем более что китайцы установив его, на достигнутом останавливаться не собираются.

По словам президента China Railway Сидэ Сона, к концу 2025 года протяженность местных ВСМ перевалит за 50 тысяч километров, а еще десять лет спустя достигнет 70 тысяч. Впрочем, уже сейчас в КНР курсирует более 10 тысяч поездов Fujing, развивающих скорость до 350 километров в час и ежедневно перевозящих до 16 миллионов пассажиров.

В обозримом будущем Китай намерен установить новый национальный рекорд скорости. Для достижения этой цели компания CRRC разработала прототип высокоскоростного поезда CR450AF Fujing, которому в ходе испытаний удалось разогнаться до 420 километров в час.

Стоит правда отметить, что уже сейчас у китайцев имеется и еще более быстрый поезд. Речь о шанхайском маглеве, который развивает скорость до 431 километра в час. Состав курсирует на 30-километровой линии, соединяющей станцию шанхайского

метро «Луньен-Лу» и международный аэропорт Пудун. Быстро, удобно, надежно. Но есть один минус — и немалый. За более чем 20 лет своего существования шанхайский маглев не только не окупился, но продолжает исправно приносить убытки в размере до 87 миллионов евро ежегодно.

Несмотря на это, китайцы не отказываются от дальнейшего развития транспорта на магнитной подушке. В 2021 году компания CRRC представила прототип маглева, получивший название CRRC Qingdao Sifang. Его проектная скорость составляет 600 километров в час и приближается к той, что более приличествует не наземному, а воздушному транспорту.

**ФРАНЦИЯ: МОДЕЛЬ СПИЦЫ И СТУПИЦЫ**

В Европе первой высокоскоростную магистраль построила Франция. Созданный в 1972 году прототип TGV D01 (Train à Grande Vitesse) представлял собой поезд с газовым двигателем. Он установил мировой рекорд скорости для составов без электротяги — 318 километров в час. — но оказался настолько прожорлив, что от его использования почти за благо отказались.

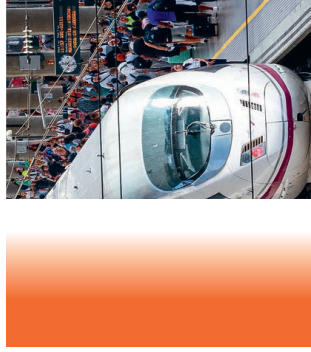


Фото: Zuma / ТАСС



Фото: ERF / ТАСС

Полностью электрический прототип TGV был построен всего два года спустя, в 1974 году, и был запущена серийная модель TGV. Первая французская ВСМ (Ligne à Grande Vitesse, LGV) для их эксплуатации открылась между Парижем и Лионом в 1981 году. Конструктивная скорость TGV первого поколения Sud-Est составляла 270 километров в час, несколько позже его удалось повысить до 300, а в мае 1990 года электропоезд TGV-A развил рекордную для того времени скорость — 515,3 километра в час. На этом гонкане прекратилась. Новым ее лидером стал TGV PDS №4402. Этот поезд наблюдал более мощными тяговыми электродвигателями, установили на нем колесные пары большего, чем прежде диаметра и для лучшей обтекаемости убрали промежуточные вагоны. Благодаря всем этим новшествам состав смог набрать скорость 574 километра в час, каковой рекорд и был зафиксирован 3 апреля 2007 года.

«Француз» нынешнего поколения — Avelia Horizon, разработка которого стартовала в 2016 году, — тоже обладает целым рядом неоспоримых достоинств. За счет внедрения рекуперативного торможения (вырабатываемая при замедлении хода электроэнергия возвращается назад в электрическую сеть) разработчи-

нам удалось сократить объем потребляемой им электроэнергии на внушительные 20 процентов. К тому же он стал более вместительным, чем его предшественники, и берет на борт 740 пассажиров, а после списания подлежит 97-процентной переработке, что делает его самым экологичным TGV в истории.

Сегодня протяженность французской высокоскоростной линии (Ligne à Grande Vitesse Est européenne, LGV) составляет 2734 километра. С этой сетью связаны магистрали и некоторых других стран в том числе Бельгии, Италии, Швейцарии, Соединенного Королевства, Испании, Нидерландов и Люксембурга. В целом, французская высокоскоростная сеть, построенная по модели «спуска и ступицы» центром в Париже, помогла оптимизировать маршруты за счет централизации управления всеми процессами в едином узле.

**ИСПАНИЯ: СЕТЕВОЙ ПРОЕКТ**

Не самая богатая Испания — первая европейская страна, построившая у себя сразу целую сеть ВСМ, а не отдельный маршрут. Больше того, сегодня именно она занимает второе место в мире



Фото: VCG / Uebei / China Group / ТАСС



Фото: Zuma / ТАСС

по протяженности скоростных магистралей. Прямо сейчас она составляет 3986 километров, а строительство еще более 3000 километров находится на разных этапах реализации. Первой ласточкой испанских ВСМ стала линия Мадрид—Севилья, начавшая работать в 1994 году.

С 2007 года по стране курсирует скоростные поезда AVE серии 102 или Talgo 350, способные развивать скорость до 330 километров в час, но на практике — из-за ограничений по безопасности — не едущие быстрее 310 километров в час. Впрочем, это все равно быстро — и даже очень. К примеру, расстояние в 621 километр от Мадрида до Барселоны такие составы преодолевают примерно за два с половиной часа.

Любопытный факт: в Испании используются колес разной ширины. На основной сети — иберийская колея (1668 мм), а на ВСМ — европейская (1435 мм). Это позволяет использовать подвижной состав, совместимый с большей частью Европы, но усложняет связи внутри страны. Специально для того, чтобы решить эту проблему, были разработаны вагоны и локомотивы, способные «переворачиваться» на ходу: пункты смены колес оборудованы на узловых станциях ВСМ. У испанских магистралей

еще и еще одна особенность: под высокоскоростные перевозки здесь отданы старые центральные вокзалы крупных городов.

**САУДОВСКАЯ АРАВИЯ: ПОЕЗД ДЛЯ ПАЛОМНИКОВ**

В октябре 2016 года высокоскоростной поезд начал эксплуатироваться на магистрали Харамайн в Саудовской Аравии. Разработанный компанией Talgo, он возит пассажиров, среди которых преобладают паломники между священными городами мусульман — Меккой и Мединой.

**МАРОККО: НАВСТРЕЧУ МУНДИАЛИО**

На африканском континенте первой ВСМ стала линия в Марокко. Магистраль протяженностью 186 километров связала Танжер и Кенитру. Она заработала в 2018 году, стоимость строительства составила 2 миллиарда евро, причём 50 процентов затрат профинансировала Франция. Магистраль рассчитана на эксплуатацию со скоростью 320 километров в час.



Фото: L. Zhichun / China News Service / ТАСС

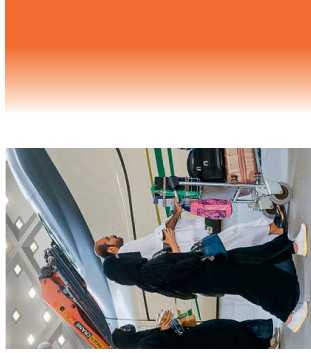


Фото: AP / ТАСС

Марокканская ВСМ разрастается. Сейчас ее протяженность составляет 320 километров, но в планах значится цифра вчетверо больше — 1280. С помощью иностранных подрядчиков королевство собирается построить линию, связывающую 42 города и в ближайшие 15 лет инвестировать в ее развитие 9 миллиардов долларов.

Дополнительный импульс процессу придает подготовка к чемпионату мира по футболу 2030 года, который в честь 100-летия турнира впервые в истории пройдет сразу на трех континентах. Марокко примет его наряду с Португалией, Испанией, Уругваем, Парагваем и Аргентиной.

#### ИНДОНЕЗИЯ: ПЕРВАЯ В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

В октябре 2023 года экс-президент Индонезии Джоко Видодо открыл высокоскоростную линию длиной 142,3 км, соединившую два крупнейших города острова Ява — Джакарту и Бандунг. Эта первая в Юго-Восточной Азии ВСМ получила название Whoosh — по первым буквам слов, составляющих фразу Wakti Nemat, Orngasi Optimal, Sistem Hebat («Экономия времени, опти-

мальный режим, надежная система»). ВСМ с колеей шириной 1435 миллиметров построена по китайским стандартам и рассчитана на скорость движения 350 километров в час. Время в пути между столицей страны и административным центром провинции Западный Ява составляет 40 минут.

#### ТАЙВАНЬ: ФРАНШИЗА ПО ЯПОНСКОЙ ТЕХНОЛОГИИ

Бесплатные автобусы доставляют пассажиров до вокзалов ВСМ Taiwan High Speed Rail (THSR), проложенной вдоль западного побережья острова Тайвань.

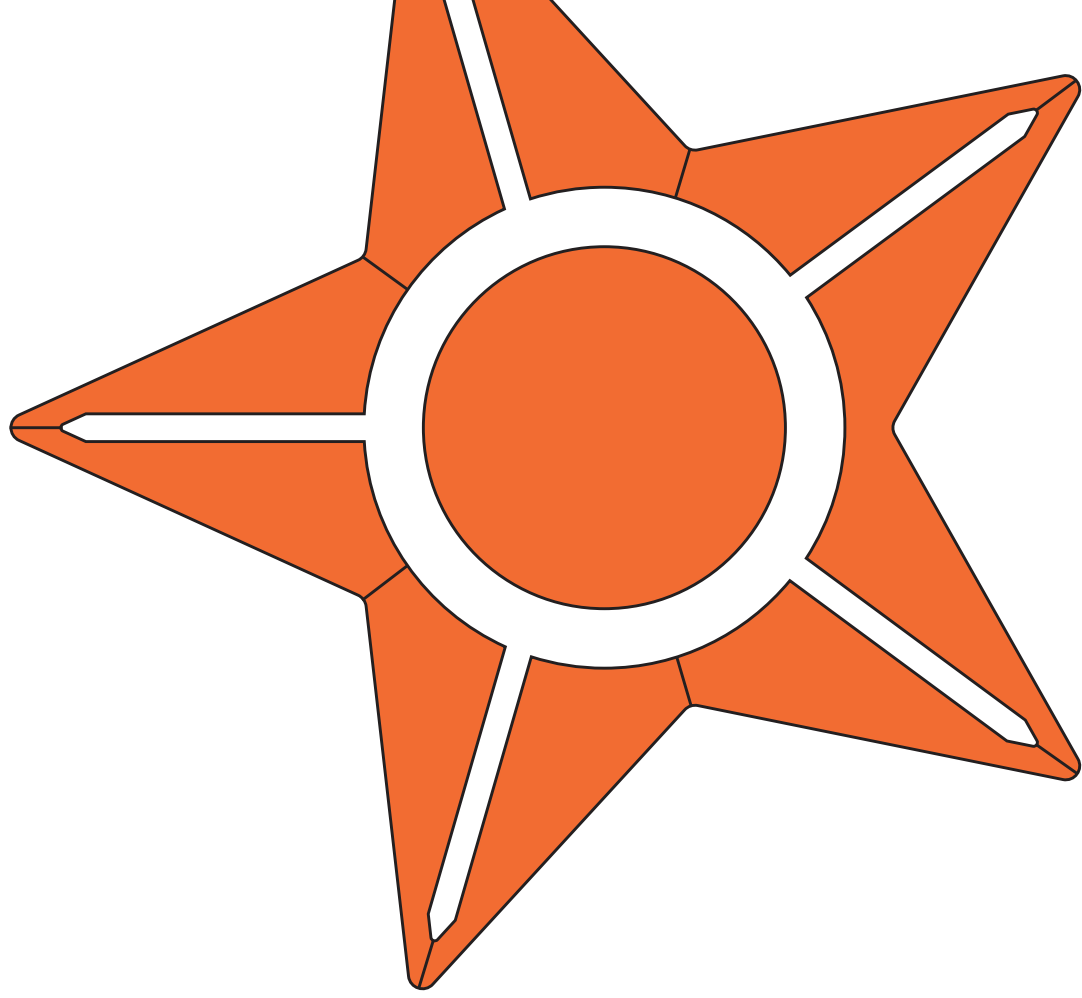
Запуск регулярного движения состоялся 5 января 2007 года. Скорость поездов на линии достигает 300 километров в час. Магистраль эксплуатируется компанией THSR, которая, по истечении 35-летнего срока, действия франшизы, передаст ее в управление государству. К слову, здесь на Тайване магистраль построена с использованием технологий, лежащей в основе японской высокоскоростной сети «Синкансэн». С нее мы начинали наш рассказ. Ею и закончим.



Фото: EPA / ТАСС

## СТАНЦИЯ

# РЕКОРДНАЯ



СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

•ТЯГА•

# «А ВОЛБУ ЗВЕЗДА ГОРИТ...»

**Как советский паровоз 2-3-2В № 6998  
установил рекорд скорости и при чем здесь  
Иосиф Сталин, Феликс Дзержинский,  
Елена Прекрасная и Александр Дейнека**

... У каждого времени — свои рекорды. Задолго до «Фишиста» и «Сапсана» наивысшее скоростное достижение на советской железной дороге принадлежало пассажирскому локомотиву, который создали в 1938 году, явно не особо задумываясь о маркетинговой составляющей, со всей возможной пролетарской прямой наречки просто — паровоз 2-3-2В, где 2-3-2 означает осевую формулу, а В — изготовитель, Ворошиловградский завод имени Октябрьской революции. Был у этого локомотива еще и номер — 6998, но он, кажется, и вовсе не дес в себе хоть сколько-нибудь замечательного смысла. Иногда заводской номер — это просто заводской номер.

... **Николай Киселев**

**У 2-3-2В БЫЛА ПРАВИЛЬНАЯ РОДОСЛОВНАЯ.** Спроектированный и построенный в единственном экземпляре стараниями маститого инженера-паровозостроителя Дмитрия Львова, он прокатил напрямую от «Иосифа Сталина» и «Феликса Дзержинского» — локомотивов серий ФД и ИС, по тем временам тоже весьма мощных и резвых. К слову, один из предков будущего рекордмена, а именно ИС20-241, в 1937 году съездил на Всемирную выставку в Париже, откуда вернулся с Гран-при. На главную награду претендовала также «Елена Прекрасная» (Přelka Hejlová) — именно такое прозвище носил польский магистральный паровоз Pm36 — но «Иосифу» слабины не дал, так что прекрасная полчица довольствоваться в итоге лишь золотой медалью. Многие переняв у родственников (Большую часть деталей парового котла, цилиндров, раму заднего тележки, буксовые вкладыши и клинья и много чего еще), 2-3-2В был заметно легче их — в том числе за счет того, что при его постройке вместо прежде широко распространенной клепки использовалась сварка. В меньшей степени выдающимся ходовым характеристикам экспериментального локомотива, чья конструкционная скорость была определена в 180 километров в час, способствовал и полностью закрывавший головную часть корпуса гладкий сигарообразный кожух-обтекатель. Увеченный гигантской красной звездой, он значительно снижал сопротивление воздуха и делал паровоз похожим на дирижабль — да, это было не только функционально, это было свежо, это отрезало дух времени, это было по-настоящему футуристично. Восбита в том, что касалось скоростных характеристик, 2-3-2В доминировал не только среди своих собратьев-паровозов, но убедительно смотрелся на фоне практически всех отечественных средств передвижения — как сновавших по поверхности земли, так и паривших высоко над ней, скорость автомобилей ГАЗ М-1, знаменитой «эмки», в те годы

составлявшей основу отечественного таксопарка, не превышала 105 километров в час; К-5, самый массовый в 1930-х годах советский пассажирский самолет, не пиле своих возможностей не разогнался быстрее 200 с небольшим.

Неудивительно, что вскоре после постройки 2-3-2В оказалась не Октябрьской железной дороге. Здесь вплоть до самой войны он вволил пассажирские составы в том числе легендарный экспресс «Красная стрела» — самый быстрый, самый комфортабельный поезд того времени, покрывавший расстояние между Москвой и Ленинградом менее чем за 10 часов, а в то время как другим для этого требовалось 12, а зачастую и больше. Впрочем, спустя всего три года, в октябре 1941-го, концепция изменилась, и изменилась радикально: уже достигнутые были возможности стремительных перевозок в иностранстве были принесены в жертву скуповато-прагматичным соображениям сбережения ресурсов и образцового единобразия.

Для уменьшения износа железнодорожного полотна и привведения графиков движения железнодорожных составов к универсальной схеме Народный комиссариат путей сообщения распорядился ограничить скорость всех без исключения советских паровозов до 70 километров в час. После этого вопрос о запуске 2-3-2В в серию отпал сам собой.

Он так и остался один. Совершенно один. Начавшаяся вскоре война, сопровождавшаяся бомбежками, разрушениями и повреждением значительной части железных дорог на европейской территории Советского Союза, казалась окончательным доводом для детисе инженера Львова.

По окончании ее, лишившись красивого, но ставшего абсолютно бесполезным объекта, 2-3-2В вернулся на Октябрьскую железную дорогу, но выглядел уже отнюдь не так герметично, как бывало прежде — обреченно.

Впрочем, еще один раз он все-таки о себе напомнил. Всего один, но как! Собственно это и был его звездный час, его лебединая песня, его неубиваемый, на веки вечные установленный Рекорд.

В апреле 1957 года участвуя в испытаных состава новых скоростных вагонов, 2-3-2В разогнался до 175 километров в час.

Ничего подобного не удавалось ни одному советскому паровозу. Ни до, ни после. Да, строго говоря, никакого «после» уже и не было — эпоха железнодорожного транспорта на паровой тяге стремительно катилась к концу, ей на смену шла тяга электрическая.

Последним пристанищем рекордмена стало село Болотов там в 1963 году его официально списали и расплюдили на металл.

Впрочем, совсем бесследно 2-3-2В не исчез. Остался на знаменитой фотографии Арктика Шейхета «Экспресс», где он изображен под парами, на фонеходящих по нему грозовых туч, во всем блеске своей мраморной красоты и суровой мощи.

А помимо нее — на одной из мозаик Александра Дейнеки, отлитых в блокаде Ленинграда в 1942 году доставленных в Москву и еще годом позже помещенных под сводами вновь открывшейся станции метро «Вокзалуначья».

Мозаика называется «Лыжники и торжество индустриализации» и представляет собой не что иное, как своеобразную группу портретов наиболее выдающихся свершений советской научно-технической мысли, достигнутых в предвоенные годы.

2-3-2В на ней, мнится по первичному через один из словосочетаний под сводами железнодорожному однопроводному арочному мосту инженера Баченко, на тот момент самому протаженому в СССР.

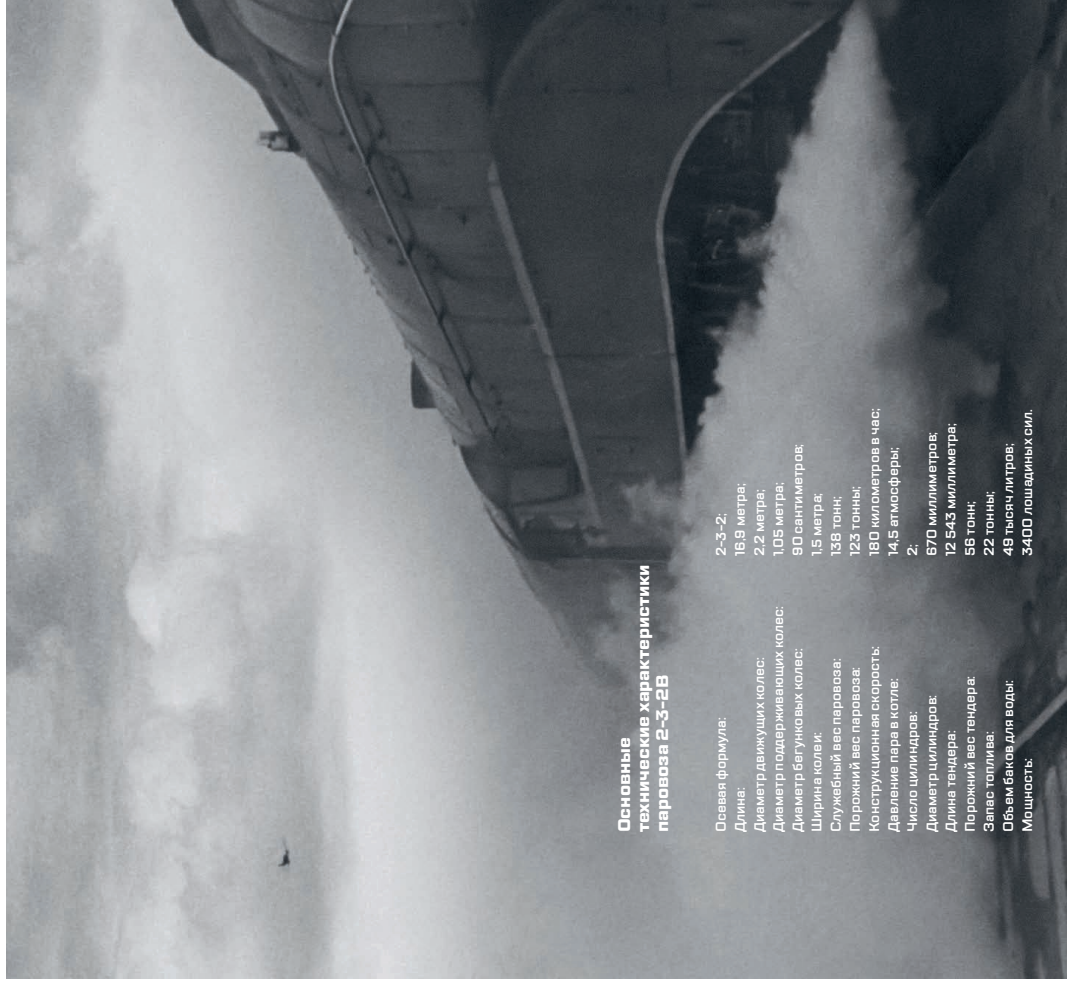
В более недавние времена прославляется узнаваемой силуэт — это АНТ-25, тот самый однокорпусный цельнометаллический самолет конструкции Туполева, на котором в июле 1937 года экипаж Чкалова — Байдюкова — Белякова совершил первый в истории беспосадочный перелет из Москвы в США через Северный полюс.

Рекордсмен в компании рекордсменов. Равный среди первых. Таким увидел 2-3-2В один из главных классиков советского и образцительного искусства.

Таким 80 с лишним лет спустя видим его и мы.

• И это — уже навсегда.

Александр Дейнека. «Лыжники и торжество индустриализации», 1941. Фото из открытых источников

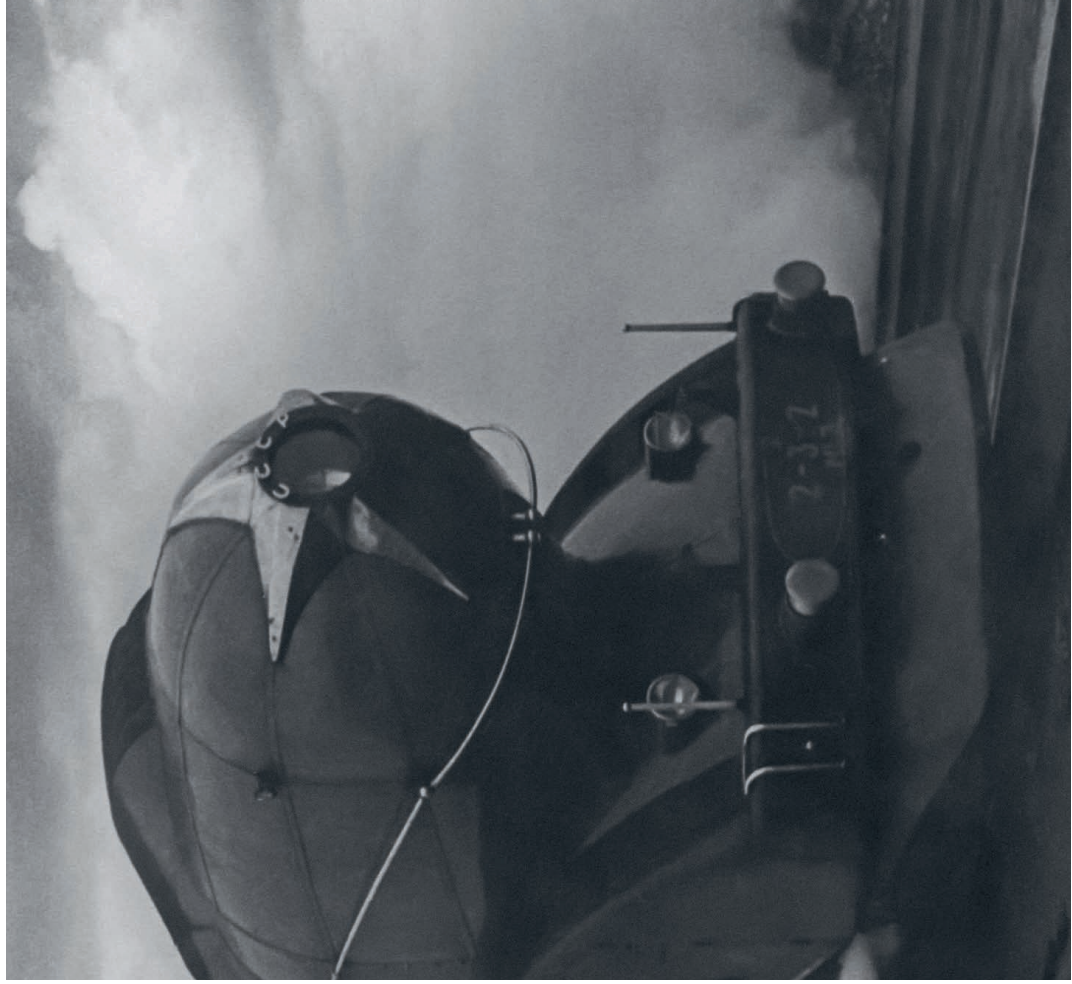


### Основные технические характеристики паровоза 2-3-2В

Осевая формула:	2-3-2;
Длина:	16,9 метра;
Диаметр движущих колес:	2,2 метра;
Диаметр поддерживающих колес:	1,05 метра;
Диаметр бегуновых колес:	80 сантиметров;
Ширина колеи:	1,5 метра;
Служебный вес паровоза:	138 тонн;
Порожний вес паровоза:	12,3 тонны;
Конструкционная скорость:	180 километров в час;
Давление пара в котле:	14,5 атмосферы;
Число цилиндров:	2;
Диаметр цилиндра:	670 миллиметров;
Длина тендера:	12,543 миллиметра;
Порожний вес тендера:	56 тонн;
Запас топлива:	22 тонны;
Объем баков для воды:	49 тысяч литров;
Мощность:	3400 лошадиных сил.

6

Аркадий Шибятев. «Экспресс» 1958. Мультипликация Арт Музей, Москва (МАММ) / Музей «Московский Дом фотографии»



### Самые быстрые паровозы в мировой истории

1. **Millard № 4468 (Великобритания)**. Построен в Донкастере в 1938 году. В июле того же года установил абсолютный мировой рекорд скорости для локомотивов на паровой тяге — 203 километра в час. Сейчас — экспонат Национального железнодорожного музея (Йорк).
2. **BR 05 (Германия)**. В 1936 году развил скорость 200,4 километра в час. В настоящее время — экспонат музея в Нюрнберге.
3. **2-3-2В (СССР)**. В 1957 году разогнался до 175 километров в час. Построен в единственном экземпляре, не сохранился.
4. **2-3-2К (СССР)**. Выпущен на Коломенском заводе в 1937—1938 годах. Максимальная зафиксированная скорость — 170 километров в час. Из двух построенных паровозов не сохранился ни один.
5. **ИС 20-16 (СССР)**. С 1936 года выпускался на Ворошиловградском заводе имени Октябрьской революции. В 1938 году развил скорость 170 километров в час. Единственный сохранившийся экземпляр стоит на постаменте в депо Киев-Пассажирский.
6. **№ 999 (США)**. Производился в 1890-х годах. Официально зафиксированный рекорд скорости — 170 км/ч. В настоящее время выставлен в Чикагском музее науки и индустрии.
7. **Huntlyane (Великобритания)**. Производился в 30-х годах XX века. В сентябре 1939 года достиг скорости 160 километров в час.
8. **New York Central Hudson (США)**. Выпущен в 1927—1938 годах. Развил скорость до 153 километров в час. Ни один экземпляр не сохранился.
9. **Union Pacific Big Boy (США)**. Выпущен в 1941—1944 годах. Рекорд скорости — 129 километров в час. Сохранилось 8 экземпляров (все в нерабочем состоянии).



# ЭВОЛЮЦИЯ ВИДОВ — КАК НАРАСТАЛА НАША СКОРОСТЬ

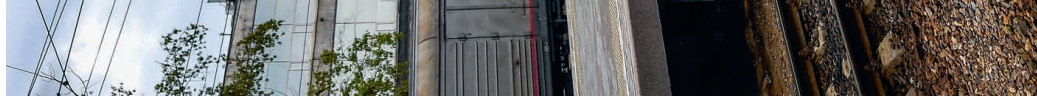
... Скорости на российских, а после и советских железных дорогах нарастали постепенно. Максимум, на который был способен первый поезд, открывший движение между Санкт-Петербургом и Царским Селом 50 октября 1857 года, составил 64 километра в час, что позволяло преодолеть путь длиной в 25 километров за 55 минут. Спустя 100 лет локомотив ИС20-16 разогнался уже до 155 километров в час, а еще через два десятилетия опытный паровоз осевой формулы 2-3-2В поставил союзный рекорд, ускорившись до 175 километров (об этом локомотиве читайте в материале «А во лбу звезда горит...»).

... **Анна Ильина**

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР «РОССИЯ» ПРИГЛАШАЕТ ВСЕХ ЖЕЛАЮЩИХ ПОПРОБОВАТЬ РАЗНООБРАЗИЕ ВКУСОВ РОССИИ И ОТКРЫТЬ ДЛЯ СЕБЯ ГАСТРОНОМИЧЕСКОЕ ВОЛГСТВО СТРАНЫ. ГАСТРОНОМИЧЕСКИЕ РЯДЫ РАЗДЕЛЕНА НА ЧЕТЫРЕ ТЕМАТИЧЕСКИЕ ЗОНЫ: «ВОСТОК», «СЕВЕР», «ЗАПАД» И «ЮГ». В КАЖДОЙ ПРЕДСТАВЛЕНА ЛЮДА — ВИЗИТНЫЕ КАРТОЧКИ ТУРИСТИЧЕСКИХ РЕГИОНОВ, ПОПУЛЯРНЫЕ ФЕСТИВАЛЬНЫЕ УГОЩЕНИЯ, ТРАДИЦИОННАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ КУХНЯ И СОВРЕМЕННЫЕ ГАСТРОНОМИЧЕСКИЕ И ТЕРИТЕЦИОНАЛЬНЫЕ ГОСТИ СМОГУТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ДЕГУСТАЦИЯХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОДУКТОВ И ГАСТРОНОМИИ, КУЛИНАРНЫХ МАСТЕР-КЛАССАХ «УЧИМ МИЛЛИОНАРИЙ ЯЗЫК РОССИИ» И ТЕМАТИЧЕСКИХ ФЕСТИВАЛЯХ.



## РЯДЫ





ПЗ6 — магистральный пассажирский паровоз, выпускавшийся Коломенским заводом с 1950 по 1956 годы. Мог развивать скорость до 125 километров в час. За характерные красные полосы (лапласы) по бокам в народе имел прозвище «Генерал». Фото: РИА Новости



Тепловоз ТЭ3-080 выпускался на Ворошиловградском и Харьковском заводах в 1956–1964 годах. Его конструкционная скорость составляла 140 километров в час. Фото: ОАО «РЖД»

Средние, а не рекордные скорости при этом оставались куда более скромными. Например, паровоз П36, выпущенный на Коломенском заводе и вышедший на линию между Москвой и Ленинградом в 50-х годах прошлого века, не разогнался быстрее 125 километров в час.

С завершением эры паровозной тяги на смену ему пришел тепловоз Харьковского завода транспортного машиностроения Т37, имевший конструкционную скорость 140 километров в час.

Он вошел курьезские и скорые поезда, покрывая расстояние от Москвы до Ленинграда за 6 часов 20 минут. К моменту завершения электрификации главного хода между двумя столицами в декабре 1962 года, на маршрут вышли электровозы чехословацкого завода «Шкода» ЧС2. Они тянули фирменные поезда «Аврора», которые изначально строились как скоростные экспрессы и могли разогнаться до 160 километров в час.

Энергоснабжение таких поездов обеспечивали специальные вагоны-электростанции. Благодаря чему путь сократился до 4 часов 59 минут.

В 2010 году в движении «Авроры» наступил перерыв, однако в декабре 2024 года она снова заняла свое место в расписании — теперь вагоны этого поезда стали двухэтажными, а к чехословацким электровозам добавились два отечественных — марки ЭП2К.

С осени 2025 года количество рейсов ставших двухэтажными «Аврор» увеличится до четырех пар в сутки, а к привычным станциям добавятся остановки в Бологом, Чудово и Твери.

1 марта 1984 года от перрона Московского вокзала Ленинграда в свой первый регулярный рейс до столицы отправился новый скоростной электровоз ЭР200 Рижского вагоностроительного завода, сконструированный Всесоюзным научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ) еще в 1967 году.

Он мог развивать скорость до 200 километров в час и прибыл на Ленинградский вокзал столицы через 4 часа 39 минут после отправления.

В августе 2006 года, после проведения пробных поездов ЭР200 по ускоренному графику движения, время в пути еще сократилось — до 3 часов 55 минут.

Свой последний рейс с пассажирами этот поезд совершил 28 февраля 2009 года: выехав с Московского вокзала Санкт-Петербурга, он прибыл на станцию Либань, где состоялась его торжественная встреча с «Сапсаном», заменившим ЭР 200 на линии между двумя столицами.

На сегодняшний день именно «Сапсаны» — самые скоростные поезда в стране. Их конструкционная скорость равна 350 километрам в час, однако инфраструктура линии Москва—Санкт-Петербург ограничивает максимальный вагон 250 километрами, да и то лишь на отдельных участках.

В «птичьем» семействе быстрых российских поездов на данный момент также числятся электропоезд «Иволга» (максимальная конструкционная скорость варьируется в зависимости от модификации, от 120 до 160 километров в час), «Ласточка» и ее аналог «Финист», максимум которых — 160 километров в час. Сегодня Россия стоит на пороге новой эры высокоскоростного железнодорожного сообщения. Она начнется уже через три года. ●

## СТАНЦИЯ

# ТЯГА

Электропоезд ЭС104 оснащен отечественным тяговым оборудованием, обеспечивающим вагон до 160 километров в час (Имя для поезда — «Финист» (сказочная птица, символ обновления) — выбрали народным голосованием. Фото: РИА Новости)



СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

• ПУТЕВОДНАЯ •



# СУДЬБА БАРАБАНЩИКА

**О себе и своей жизни рассказывает Олег Валинский, прошедший путь от первого ударника группы «Кино» до заместителя генерального директора РЖД и ректора Университета путей сообщения**

... Дорога, ведущая от рок-слепны к кабинету крупного железнодорожного руководителя, — безусловно, далеко не самый распрямленный и очевидный карьерный трек. Впрочем, если заглянуть в биографию Олега Валинского, становится ясно: тривальность — это в принципе не про него. Благодаря решимости и таланту, он не только оставил след в истории культурной рок-группы, но и внес весомый вклад в развитие локомотивного комплекса ОАО «РЖД». Сегодня Валинский занимает пост ректора Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (ШУПС), и его экспертиза и опыт направлены на формирование нового поколения специалистов в сфере железнодорожного транспорта. Наш разговор — о том, как бунтарский дух молодости трансформируется в системное мышление и стратегическое видение, что увлекательнее — мир транспорта или музыки, и, конечно, о том, как не заблудиться в лабиринте возможностей и найти свой собственный, уникальный путь.

... Юлия Анчин

Олег Валинский и маневровый тепловоз ТЭМ2. Фото из личного архива

**«Я — КОРЕННОЙ ЛЕНИНГРАДЕЦ, МОЕГО ОТЦА ПЯТИЛЕТНИМ РЕВЕНКОМ В ТЕНТОВАННОЙ ПОЛУТОРКЕ ВЫВОЗИЛИ ИЗ БЛОКАДНОГО ГОРОДА ПО ДОРОГЕ ЖИЗНИ»**

**Олег Сергеевич, вы коренной ленинградец, ваши родные прошли через тяжелые испытания блокады. Учитывая эту глубокую связь с городом и его историей, что для вас значит Петербург?**  
 Действительно, в годы Великой Отечественной войны в осажденном Ленинграде были все мои родственники по линии отца: дед, бабушка и двое их детей — мой папа и его старшая сестра. Папе было всего пять лет от голода и холода, поэтому в феврале 1942 года родители отправили его в эвакуацию. В тентованных полутроихдетей повезли по Дороге жизни. Отец тогда был мал и слаб, но помнит, что в районе Осиновца они долго стояли из-за обстрелов. Потом их посадили на поезд, и повезли на восток. Войну отец пережил в Казахстане.

Дед говорил, что самым тяжелым испытанием в блокаде был, конечно, голод. Он хорошо помнил состояние постоянной сонливости, общей слабости. Находить силы вставать каждое утро с промерзшей постели, где зимой спать не раздвеваясь, помогало осознание ответственности — необходимости работать и заботиться о семье.

Какие-то запасы продовольствия у деду с бабушкой были, но очень небольшие. Они жили на окраине, на улице Волковской, сегодня это улица Коли Томчака, а за ней простирались капустные поля. Когда началась блокада, жители района собирали там капусту, картошку, что-то даже успели засолить — это помогало выжить на первых порах, правда, к первой блокадной зиме все припасенное закончилось.

Сейчас я иногда бываю рядом с тем домом, где жили дед и бабушка. Теперь он выглядит как сотни других обновленных исторических домов в Петербурге — стекло, панели кофейного цвета. Но при виде его на сердце все равно становится теплее. Вообще, Ленинград, Санкт-Петербург — это мой родной город, который я очень люблю и никогда ни на что не променяю. Здесь моя семья, здесь у меня много друзей. Для меня Питер — это место силы, и я счастливы, что вновь свой взгляд в его развитии.

**«МАМА ХОТЕЛА ОТДАТЬ МЕНЯ НА ХУДОЖЕСТВЕННУЮ ГИМНАСТИКУ, ЕЙ СКАЗАЛИ: «ПОЖАЛУЙТЕ МАМЛИЧКА, ОН ВОН КАКОЙ КРУГЛЕНЬКИЙ». И Я СТАЛ ХОДИТЬ В ХОР»**

**Если бы вы могли описать свое детство через несколько ключевых фактов и увлечений, что бы вы выделили?**

Конечно, музыку. Хотя путь к ней не был прямым. Во втором классе мама привела меня в Ленинградский Дворец пионеров имени Жданова (сегодня это Санкт-Петербургский городской Дворец творчества юных) на художественную гимнастику.

На меня там посмотрели и сказали маме: пожайте ребенка, мальчик-то вон какой кругленький, тяжело ему будет. Мы ушли. А в коридоре увидели роль и объявление «Набираем в хор». И вот тогда я очень хорошо влился.

Когда в подростковом возрасте мой голос начал меняться, мутировать, я чтобы не потерять связь с Дворцом пионеров, стал экспериментировать с разными инструментами. Сначала была гитара, которая, правда, быстро сломалась в переполненном пассажирском троллейбусе.

Зато во многом благодаря именно этому инциденту сбылась моя мечта — играть на барабанах. Сначала это был духовой оркестр, затем — эстрадно-симфонический.

**О чем вы тогда мечтали? Как видели себя в будущем?**

Возможно, мой ответ будет неочевидным, но я мечтал связать свою жизнь с морем. Когда впервые вместе с отцом мы приехали на стадион имени Кирова и увидели Финский залив, я был настолько впечатлен, что твердо решил поступать в мореходку. Но спустя годы по совету родителей выбрал все же железную дорогу.

**«КИНО» НАЧИНАЛОСЬ В КРЫМУ В МОРСКОМ, ТАМ МЫ ИГРАЛИ ДЛЯ МЕСТНЫХ, ПОСМОТРЕТЬ И ПОСЛУШАТЬ НАС ПРИХОДИЛО ЧЕЛОВЕК ПОДВЕСТИ»**

**Известный факт: в юные годы вы дружили с Алексеем Рыбиным — будущим участником группы «Кино». И даже вместе играли в музыкальных ансамблях. Расскажите об этом периоде своей жизни.**

Да, мы учились в одной школе и даже жили по соседству. Вместе начали играть в самодеятельных ансамблях. Очень увлекались западной музыкой, но и свою писать пробовали тоже.

На тот момент это было просто общее хобби. Потом уже у каждого образовалась собственная группа, но общаться мы все равно продолжали.

#### Алексей Рыбин позвонил вас с Виктором Цоком. Каким вы его помните?

Дело было в 1979 году. У меня своей группой была репетиция в ленинградском клубе «Рубин». Туда же со своей командой приехал Леша Рыбин и пригласил нас поиграть вместе. А после — позвал к своим знакомым панкам.

Мы приехали в дом на углу улицы Типанова и проспекта Космонавтов — там жил Андрей Панов по прозвищу Сайная. Он был настоящим панк. Идеальный, собирал вокруг себя очень интересную, своеобразную уславу.

И вот там я впервые увидел Цока — восточного парня, очень молчаливого, спокойного. Он сидел и пил кофе.

После этого мы стали часто собираться у Свиных. Репетировали вместе.

В один из таких дней решили, что как-то скучно, хочется разнообразия. И решили отправиться в Крым. Поехали все вместе в плацкартном вагоне. Приехали в Морское — там у Леша Рыбина была знакомая, у которой планировали снять комнату. Но до нее мы так и не дошли, решили разбить палатку прямо на берегу.

Вот там, в Морском, и началось то, что потом превратилось в «Кино». У нас были две гитары, маракасы, и мы начали творить — пели для местных.

Уже спустя неделю собирали по 200 человек — чуть ли не капустники устраивали. Зрители и слушатели нас подбадривали, говорили, что пора нам выходить на новый уровень, и обязательно — всем вместе, одной командой.

Когда мы уже обратно на поезде ехали, задумались: а не попробовать ли в самом деле?

#### Стопаняна поездка в Крым стала отправной точкой для группы «Гарин и Гиперболюды». Какие планы на нее у вас тогда были?

Да. Мы решили создать группу. Цой тогда обратился к Борису Гребенщикову (Министерством иностранных РФ включен в реестр иностранных агентов) с просьбой придумать для нее название. Боб сказал «Ну, назовитесь “Гарин и Гиперболюды”». Конечно, мы Толстого кому-то урвали, читали и фильм смотрели, но нам и в голову не приходило, что Цой — Гарин, а мы — его гиперболюды. Впрочем, какие-то элементы сюрреализма в этом названии присутствовали, и нам это понравилось.

Начали играть в рок-клубах, записываться на магнитофон. Все развивалось очень хорошо, и планы у нас были большие. Но тут мне пришла повесть в армию. И я ушел. Ребята сказали, что будут ждать.

#### «О том, что “Гиперболюды” переименовались в “Кино”, я узнал в армии. На Кубе отнесся к этому нейтрально, никто же не знал тогда, что из этого выйдет...»

#### Раскажите о вашей армейской службе: вас ведь отправили на Кубу, где в то время находился контингент советских войск?

Не сразу. Моя служба началась неподалеку от Ленинграда, в радиотехнической учебной части в Павловске всего в километре от Павловского дворца.

Уверенное владение английским языком предопределило дальнейшее направление этой службы. После полугодных интенсивных занятий, направленных на углубление языковой подготовки, наша группа отправилась на Кубу.

Уже там, узнав о том, что играю на барабанах, начальство определило меня в ансамбль. Мы достаточно много ездили, выступали перед дипломатическим корпусом советского посольства, для военных давали концерты для советских инженеров-строителей, возводивших на Кубе инфраструктурные объекты.

#### На Кубе, насколько понимаю, вы и узнали о переименовании группы «Гарин и Гиперболюды» в «Кино».

##### Как отнеслись к этой новости?

Да, узнал на Кубе. Рыбин прислал письмо, написал, что они нашли нового барабанщика и теперь называется «Кино».

Как я к этому отнесся? В тот момент — нейтрально. Никто же еще не знал тогда, во что все это выльется.

А кроме того, я для себя к тому моменту уже точно понял, что не готов делить музыкальную работу. Поэтому и не закидывался на мысль о какой-то несбыточной мечте или упущенной возможности.

#### «В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ Я ПОПАЛ СЛУЧАЙНО. ПРОСТО ПРИШЕЛ НА СТАНЦИЮ ЛЕНИНГРАД-СОРТИРОВОЧНЫЙ И ГОВОРИЮ: А МОЖНО У ВАС КЕМ-ТО ПОРАБОТАТЬ?»

##### Поговорим о вашем профессиональном пути. Как и почему выбор пал на железную дорогу?

В семье был только один железнодорожник — мой дед по материнской линии. Он работал сначала машинистом узкоколейного паровоза, потом занимал руководящий пост в Управлении тяги. Не скажу, что мечтали идти по его стопам, но свою роль этот факт тоже сыграл.

После окончания школы в 1978 году я поступил на механический факультет в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ). Прочувился там всего год и отчислился, потому что как раз в то время усиленно занимался музыкой.

Вскоре понял: надо куда-то устраиваться на работу. И пришел на станцию Ленинград-Сортировочный-Московский. Просто пришел и говорю: а вот можно ли у вас кем-то поработать? Хотел составить заявку, но не получилось, не прошел по зрению. И тогда мне предложили стать приемщиком поездов. Я согласился.

Однажды во время работы, мы тогда как раз поднимали сошедший с путей вагон, столкнулся с начальником станции Юрием Ивановичем Холодовым — потом он стал первым заместителем начальника Октябрьской железной дороги.

Он и говорит, мол, у нас тут тетеньки пожилые в основном работают, а ты что, здоровенный такой, идешь делаться? Я ответил, что еще и рабочим подрабатываю — двери закрываю у крытых вагонов. Так мы и разошлись.

А после меня пригласили к нему в кабинет. Он стал убеждать поступать в институт. Я сказал, что там уже был, поэтому теперь — только в железнодорожный техникум. В итоге отучился пару месяцев и, как уже говорил, пошел в армию.

После увольнения в запас восстановился. Учебу в техникуме завершил с хорошими результатами, получил специальную аккредитацию железных дорог. И вновь оказался на станции Ленинград-Сортировочный-Московский. Сначала устроился дежурным, затем стал заместителем начальника станции, получил целевое направление в ЛИИЖТ (ныне — ПГУПС) и в 1987 году его окончили по специальности «организация перевозок и управление на транспорте». После этого возглавил Санкт-Петербургскую дирекцию грузовой и коммерческой работы.

Вобщем, надо сказать, мне всегда везло на учителей. И Юрия Ивановича Холодова я к таким важным в моей судьбе людям, безусловно, отношу. Он, по сути, убедил меня в необходимости получить высшее образование и тем самым подготовил к выводу на новый профессиональный уровень.

#### Ваша карьера развивалась динамично: уже к 2004 году, после нескольких «поле выж» должно стей, вы заняли пост замначальника Октябрьской железной дороги, а спустя десять лет возглавили ее.

##### Каково это — управлять магистралью, которая является старейшей в стране, у которой столь богатая и значимая история?

В начале пути было сложно. Работа нервная, масса проблем, дорога фактически стояла, при этом шло огромное количество указаний, которые еще больше мешали движению. Но мы активно развивались. Мы отстояли реконструкцию подходов к порту Усть-Луга, а затем и строительную сортировочной станции Лужская. Тогда же никто ее строить не хотел. А теперь даже сложно себе представить, что было бы, не появившись она на карте.

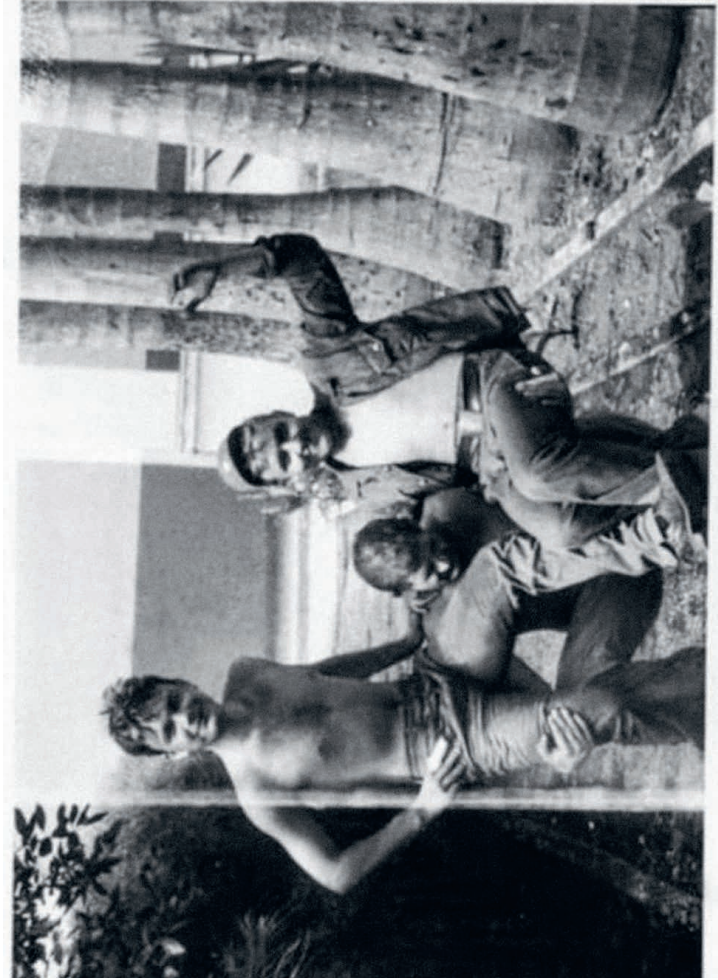
Со временем мы убрали узкие места не рыве направлений, поезда повехали. Постепенно выстроились взаимоотношения с руководством РЖД. Позитива стало больше.

#### «ПЕРЕВОД В МОСКВУ НА НЕПРОФИЛЬНУЮ ДОЛЖНОСТЬ В РЖД ДАЛСЯ ТЯЖЕЛО, НО ОКАЗАЛОСЬ, ЧТО НЕ БОГИ ГОРШКИ ОБЖИГАЮТ»

##### Знаковая веха вашего профессионального пути — перевод в Москву в качестве вице-президента ОАО «РЖД» — начальника дирекции тяги. Тяжело было покидать родной город?

Тяжело — не то слово. Плюс я понимал, что назначен не на профильную должность. Но компаниям нужен был руководитель, который может организовать эффективное взаимодействие локомотивного комплекса со смежниками с дирекцией инфраструктуры.

Как оказалось, не боги горшки обжигают. Достаточно быстро удалось выкинуть во все новыи новой работы, выстроить необходимые коммуникации, в том числе с сервисными компаниями. В целом это был отличный опыт.



Куба Снег Валитский (в центре) с армейскими сослуживцами, 1952. Фото из личного архива

**Что из того, что вам удалось реализовать на этом посту, вы считаете своим главным профессиональным успехом?**

Первое — удалось добиться значительной модернизации локомотивного парка. Мы обновили около 4,2 тысячи локомотивов, что в среднем составляет порядка 600 единиц в год.

Второе — существенно расширили программу капитального ремонта локомотивов и ускорили обновление нашего депо.

Важно отметить и то, что практически в четыре раза было сокращено количество долгострояв и затнувшихся ремонтов в депоском хозяйстве. В рамках капитального ремонта мы также успешно внедрили новых технологических оборудование и станки.

**«ЖАЛЕЮ, ЧТО ТАК И НЕ УДАЛОСЬ ПОЛНОСТЬЮ РАЗРУШИТЬ УСТОЯВШЕЕСЯ У ПРОСТЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О НАЧАЛЬСТВЕ КАК О ЧЕМ-ТО ОТ НИХ ДАЛЕКОМ И ИМ НЕПОНЯТНОМ»**

**А из не самых удачных моментов что в первую очередь вспоминается?**

Думаю, то, что, несмотря на все мои старания и приложенные усилия, нам так и не удалось полностью разрушить устоявшееся у простых работников железной дороги представление о начальстве как о чем-то от них далеком и им непонятном.

Это касается не только меня лично, но и руководства в целом, что, естественно, влияет на общий уровень удовлетворенности своей деятельностью.

Конечно, мы активно работали над улучшением ситуации: предлагали различные льготы и социальные гарантии, регулярно индексировали заработную плату. Поддерживали тех, кто только начал свой путь в профессии, выделяли стипендии будущим по машинам машинистам.

Разработали и внедрили удобный мобильный кабинет машиниста, который значительно упростил доступ к необходимой информации и сократил бумажную волокиту. Также впервые на всей сети был учрежден День машиниста РЖД.

И хотя, как я уже говорил, изначально изменить ситуацию не удалось, но положительные сдвиги в этом направлении все же имелись.

Второй момент, который можно отнести к неудачам. У нас в свое время не получилось запустить в производство некоторые новые локомотивы на смену старым. Нам очень хотелось иметь такую технику для внутренних и хозяйственных перевозок, но — тогда она еще только создавалась, поэтому приходилось под эти цели использовать более тяжелые и дорогие машины.

Зато сегодня те модели, о которых мы когда-то мечтали, можно увидеть вочию — на Международном железнодорожном салоне пространства 1520 «РРО//Движение.ЭКСПО».

Знаете, иногда оглядываешься назад и понимаешь, что плусть твой был полон как везетов, так и падений. Навербаете, наверное, с стоня таких вещей, которые меня расстраивают. Которые я не смог сделать или сделать не так, как хотел бы. Но примерно столько же, а может быть, и больше, у меня наберется профессиональных достижений, которыми я горжусь.

**Говорят, что лучше и больше всего человек узнает о себе и окружающих, в том числе о коллегах, в ситуациях нестандартных, возможно, даже критических. Случались ли с вами истории, которые заставили вас по-новому взглянуть на себя самого или кого-то из членов вашей команды?**

Да, как правило, такие открытия происходили во время тяжелых ситуаций, связанных с нарушением обеспечения безопасности движения поездов.

Могу сказать, что от нас, железнодорожных руководителей, такие ситуации всегда требуют максимальной концентрации и хладнокровия. Любая температурность, любовь, может быть, даже несдержанность, которые свойственны человеку в обыденной жизни, в такие моменты должны им жестко контролироваться и подавляться.

К счастью, руководителей, способных при необходимости продемонстрировать именно такие качества, на железной дороге немало. Как и тех, кто не боится принимать и отстаивать собственные решения.

**Под вашим крылом выросло целое поколение железнодорожников. Как результат — признание вам звания «Наставник ОАО РЖД». Как вы сами оцениваете свой вклад в подготовку нового поколения специалистов и почему менторская работа для вас важна?**

Для меня наставничество — это не просто передача знаний и навыков, это еще и формирование правильного отношения к профессии, ответственности за свою работу.

В свое время я сам пришел сначала на железную дорогу, многие годы спустя — в локомотивный комплекс, и очень многому учился у своих коллег: руководителей, в определенной момент жизни и настает время делиться опытом, неработанными компетенциями и растить новое поколение инженеров для транспортной отрасли.

#### **В июне 2023 года вы покинули РЖД. Каким запомнился последний день в компании?**

Это был один из самых трогательных моментов в моей жизни. Коллектив провожал меня очень тепло, и я очень благодарен всем за совместную работу.

#### **«Я НИКОГДА НИКУДА НЕ ПРОСИЛСЯ САМ»**

**Новый профессиональный горизонт — руководство Петербургским государственным университетом путей сообщения Императора Александра I. Что стало для вас решающим аргументом при принятии этого предложения?**

В своей жизни я никогда никуда не просился сам. Но мне предложили этот пост — и я согласился. Потому что для меня это было не просто смена места работы, это была возможность вновь реализовать свой потенциал.

Важно было вернуться домой, в Петербург. Там моя семья, мои близкие, та, кто мне дорог. Конечно, я ценю энтузиазм, которые у меня появились в столице, но сочувствием дома не сравнится ничто. При этом едва ли не каждую неделю я бываю в Москве, в РЖД, поэтому связь сохраняется.

#### **Какие первоочередные задачи вы поставили перед собой на новом посту?**

Необходимо вывести учебный процесс на качественно новый уровень. Это подразумевает создание передовых лабораторий, где будет представлено самое современное оборудование, необходимые для глубокого погружения в предмет. Также мы уделим внимание созданию комфортных и организационных аудиторий, способствующих эффективному обучению.

Нельзя сказать, что эта задача является прирешением и развитием высококвалифицированного преподавательского состава. У нас запущена программа по подготовке педагогов в соответствии с современными тенденциями и потребностями, мы делаем все возможное для того, чтобы наши преподаватели были в курсе последних достижений в своих областях и могли эффективно передавать эти знания студентам.

Пособщались с коллегами, я предпринял ряд шагов, чтобы адаптировать их к процессу производства. С нашими партнерами мы создаем программы повышения квалификации. Проводим стажировки для преподавателейского состава непосредственно на производстве.

Вообще, одна из проблем отраслевого образования — отставание науки от современных реалий производства. Ученых нужно постоянно подпитывать новой, актуальной практической информацией, ее надо чаще задействовать в научных разработках. Мы работаем в этом направлении.

И при всем при этом ректор — это еще и хозяйственник. Университет, филиалы — это действительно внушительное хозяйство, которое требует соответствующего содержания: капитальные и текущие ремонты, обеспечение стандартов безопасности, поиск и распределение бюджета на все эти расходы. Взаимоотношения с органами власти, с индустриальными партнерами, поиск заказов на научно-исследовательские разработки, участие в федеральных образовательных проектах и получение грантов.

Второстепенных задач у ректора нет. Важно все.

#### **Превратилась ли ваша связь с производством?**

Нет. За годы моего ректорства она только укрепилась. Благодаря взаимодействию с индустриальными партнерами у нас появляются новые образовательные программы, образуются новые лаборатории и мастерские.

В свою очередь, мы стремимся если не опережать запросы индустрии, то, по крайней мере, идти в ногу со временем.

#### **Работа с молодежью — это скорее постоянная борьба с вызовами и препятствиями**

**или возможность найти вдохновение и переклочиться с выполнения рутинных задач на что-то более новое и интересное?**

Работать с молодежью мне было интересно всегда. Очень здорово это направление было поставлено в РЖД. Компания развивает программы поддержки молодых сотрудников, направленные на привлечение талантливых кадров, создание условий для профессионального роста и карьерного развития молодежи.



Сегодня в эти программы мы стараемся интегрировать наших студентов. Большое внимание уделяем воспитанию гражданского самосознания молодежи. Стараюсь участвовать лично в большинстве молодежных мероприятий нашего вуза.

**Работа оставляет время для хобби-то увлечений?**

Я по-прежнему, с удовольствием занимаюсь яхтингом. У нас в ПГУПС сформировалась своя команда, у которой уже есть первые успехи. На прошедшем в августе Кубке Октябрьской железной дороги по парусному спорту мы взяли третье место.

Из новых увлечений — гольф. Наши студенты также с большим азартом осваивают этот вид спорта.

**Осталась ли в вашей жизни музыка?**

У меня дома есть барабаны. Есть гитара. Нет только времени.

**«ВСМ — ЭТО ГИГАНТСКИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ СКАЧОК»**

**Сейчас в стране реализуется амбициозный проект — высокоскоростная магистраль Москва—Санкт-Петербург. Каков участие в работе над ним принимает ПГУПС?**

Мы участвуем в экспертизах проектов, связанных с высокоскоростной магистралью, в научном сопровождении ряда проектов. Но главное — уже сегодня мы инициативно готовим специалистов для ВСМ. Для этого у нас есть несколько образовательных дисциплин. Во многом нам помогает наша Переловая инженерная школа (ПИШ «ИСКРА») — работаем вместе с индустриальными партнерами, которые участвуют в развитии подвижного состава, инфраструктуры, систем СЦБ, в частности.

Мы меняемся в ответ на новые запросы отрасли и страны. При этом нам важно иметь заказ от наших индустриальных партнеров, важно понимать, какие специалисты и с какими компетенциями им необходимы.

**Как вы оцениваете потенциал ВСМ? Какие лично у вас ожидания от этого проекта?**

Во-первых, это гигантский технологический скачок для нашей отечественной промышленности, появление совершенно новых технологий.

Во-вторых, повышение мобильности населения целого ряда субъектов, организация новых рабочих мест.

Но самое главное — это то, что после запуска ВСМ Россия войдет в пул тех немногих стран, где есть высокоскоростной железнодорожный транспорт. На мой взгляд, в этом заключается сильнейшая имиджевая и политическая составляющая проекта, призванная в очередной раз подчеркнуть могущество и безграничный потенциал нашей великой страны. ◦

Олег Валитский, наш дни.  
Фото из личного архива



Олег Валитский и барабаны. Фото из личного архива

# «КОГДА-ТО ТЫ БЫЛ БИТНИКОМ...»

... Когда Олега Валдинского называют первым барабанщиком «Кино», это, строго говоря, неправда. Потому что никакого «Кино» тогда, в 1981-м, еще в помине не было, а были только «Гарин и Гиперболоиды», то есть Дой, Рыба и он, Олег Сергеевич Валдинский. В рок-звезды будущий замгендиректора РЖД и ректор ШУПС не пробился, но на страницах написанной тем самым Рыбой книги «Кино» с самого начала остаются. А вот, кстати, и сами эти страницы...

... Делеквей Рыбин

**«ДЕЛАЕМ, — СКАЗАЛ ОЛЕГ И СТАЛ ЛАДОНАМИ ВЫБИВАТЬ РИТМ НА КОНСЕРВНЫХ БАНКАХ...»**

— А как насчет названия? — спросил Олег.  
— Да, это очень важно. — оживился Витька. — нужно что-нибудь броское, чтобы сразу заиграло. Нужно здесь не ошибиться.  
— Только давайте без полнезнати этой. — сказал я. — а то уже достало — подтексты всякие глубокие смыслы... Гигантомания какая-то.  
— «Гарин и Гиперболоиды» — сказал Витька. — По-моему, этого, что нужно.  
— «Гарин и Гиперболоиды» — Олег засмеялся. — Да, весело. Крутое название.  
— Смотрите на да. Крутое и энергичное. Как бы битническое и нововолновое. — поддержал я.  
— Ну что, нравится вам?  
— Круто, круто, Вита. Давайте на этом остановимся, — решил Олег.  
— Давайте поиграем теперь. — сказал новоспеченный руководитель.  
— Нужно эскиз сделать.  
— Есть, товарищ! Гарин!  
— А мне что делать? — спросил Олег.  
— А ты пока так, поступи на чем-нибудь. Здесь ведь не нужно никаких барабанных сложностей. Ориентируйся на школу Ринго Старра. — посоветовал Витька. — Мы играем простой бит-бит.  
— Сделаем, — сказал Олег и стал ладонями выбивать ритм на консервных банках.  
... Репетируем мы на двух акустических гитарах и бонгах попеременно — у Олега, у меня, у Витьки — это зависело от того, есть ли дома родители или нет. Мы плотно трудились весь остаток лета и сделали программу минут на сорок, которую уже можно было кому-то показывать и при этом не стыдиться.



Некоторые песни аранжировал Витька, некоторые — я, некоторые — все втроем. Витька написал «Бездельник № 2» — просто переделал старого «Идиота» и придумал тем классное гитарное соло, которое я никогда не изменял и играл всегда в оригинальном варианте.

... Нам ужасно нравилось то, что мы делали. Когда мы начинали играть втроем, то нам действительно казалось, что мы — лучшая группа Ленинграда. Говорят, что артист всегда должен быть недоволен своей работой, если это, конечно, настоящий артист. Видимо, мы были неадекватными, потому что нам как раз очень нравилась наша музыка, и чем больше мы «торчали» от собственной игры, тем лучше все получалось. Олег, как более или менее профессиональный певец, помогал Витьке справляться с довольно сложными вокальными партиями и подпевал ему вторым голосом. Гитарные партии были строго распланы, вернее, придуманы — до записи мелодии на ноты мы еще не дошли — и шлофовались каждый день. Мы все время готовились к тяжелому испытанию — прослушиванию в рок-клубе...

**«НУ-НУ СЕЙЧАС ПОСВИНГУЕМ, — ПРОВОРМОТАЛ ОЛЕГ...»**

... Мы подали в рок-клуб заявку на прослушивание... Наконец великий день настал. В назначенное время мы пришли в одну из комнат на Рубинштейна, 13, с двумя гитарами и бонгами.

Мы довольно сильно волновались — предстоящий шаг казался нам очень ответственным, да в то время, вероятно, так оно и было. С одной стороны, мы были уверены, что наш музыкальный материал интересней, чем у большинства рок-клубовских групп, с другой стороны, знали, что члены комиссии имеют свое, четкое и заштампованное представление о роке, и чем группа дальше от этих штампов, тем меньше у нее шансов понравиться при прослушивании.

В комнате нас встретил улыбающийся Игорь Голубев, как всегда, подбодрил нас, посоветовал не волноваться и попробовать «посвинговать».

— Ну-ну, сейчас посвингуем, — провормотал Олег.  
— Я тебе посвингу, — шепнул Витька. — Играй, пожалуйста, нормально.

По коридору нам медленно и неотвратимо приближались остальные члены комиссии. Таня Ива-новой во главе. Не любила нас Таня сначала, она не любила. А через год полюбила — вот что делает с людьми высокое искусство...

Комиссия расселась по стульям, мы тоже расселись по стульям.

Игорь Голубев улыбнулся и сказал:  
— Ну вот, молодец! группа хочет показать свой материал. Ребята хотят выступить в рок-клуб, и мне кажется, их творчество заслуживает интереса. Они несильно не похожи на то, к чему мы привыкли, ну что ж — это тоже может быть интересным. Ребята а они хороши, ходят ко мне в студию, учатся...

— А как вы называетесь? — спросила Таня.

— «Гарин и Гиперболоиды», — ответил Витька.

Члены комиссии засмеялись, а Таня поморщилась.

— А что вы хотите сказать таким названием?

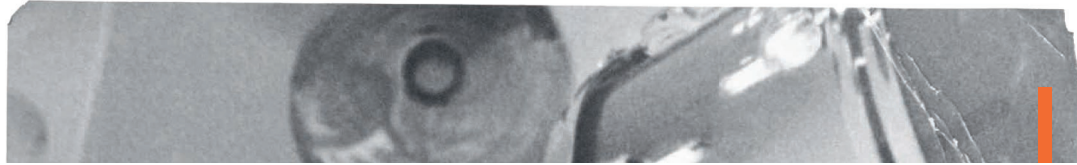
— Да ничего. — сказал Витька, начиная раздражаться.

— Да. — Таня покачала головой, она боролась за чистоту рок-идеи а тут какие-то «Гиперболоиды» — что они ужного могут сказать?

— Может, послушаем их. — наконец-то предложил Голубев. — Что мы их мучаем, смущаем, давай, ребята, начинайте.

Настояние у нас уже переплывало, но деваться было некуда и мы начали. Репетиции пошли нам на пользу — раздражение не отражалось на качестве игры. — Мы все делали чисто и без ошибок, старались, конечно.

«Бездельник № 1», «Бездельник № 2», «Мои друзья», «Восьмиклассница». Шесть или семь песен без перерыва, одна за другой. И напоследок — недавно написанный Витькой «Битник» — мощнейшая вещь опять-таки с яркими и тяжелыми гитарным сопровождением.





Виктор Цой  
и Алексей Рыбин.  
Фото: Из открытых  
источников

«Эй, где твои туфли на "манной каше"  
И куда ты засунул свой двубортный пиджак?  
Спрячь подальше домашние тапки, папаша, —  
Ты ведь раньше не дал бы за них и пятак.  
А когда-то ты был битником, у-у-у-у.

Ты готов был отдать душу за рок-н-ролл,  
Извлеченный из снимка чужой диафрагмы.  
А теперь — телевизор, газета, футбол,  
И довольна тобой твоя старая мама.  
А когда-то ты был битником, у-у-у-у.

Рок-н-ролльное время ушло безвозвратно,  
Охладили середи твоей юности пыл.  
Но я верю, и верить мне в это приятно,  
Что в душе ты остался таким же, как был, —  
Ведь когда-то ты был битником, у-у-у-у.

Когда-то ты был битником, у-у-у-у,  
Когда-то ты был битником, у-у-у-у,  
Когда-то ты был битником!

— Ну и что ты хочешь сказать своими песнями? Какова идея твоего творчества? — спросила Тая Витьку. — Что ты бездельник? Это очень хорошо? ИИ останки только у ливных лернов — это что, все теперь должны пьянствовать? Ты это хочешь сказать? А что за музыка у вас? Это, извините меня, какое-то подворотни...

— Ну уж так и подворотни, — вымешался Михайлов. — Музыка-то как раз интересная. Вообще, не будем рватьтам головы морочить. Мне кажется, что все это имеет право на существование.

— Конечно, имеет, — сказал Голубев. — ребята еще учатся, работают над песнями...

— Я считаю, их надо пригнать в клуб, мы должны помогать молодым, — сказал кто-то еще из комиссии.

— Примимаем, я думаю, — сказал Коля.

— Конечно, — поддержал Голубев.

По Тенинскому лицу было видно, что она не одобряет происходящее, но ей не хотелось разрушать демократический имидж клуба, и она пожала плечами, потом кивнула.

— Если вы считаете, что можно, давайте примем. Но вам, — она повернулась к Витьке, — вам еще очень много нужно работать.

— Да-да, мы будем, — пообещал Цой.

Я видел, что его раздражение сменилось иронией, и все наконец успокоилось — и комиссия, и мы. Мы сказали «спасибо», вежливо простились со всеми, пообещали ходить на собрания, в студию свинга, на семинары по рок-позиции и еще куда-то там и с миром пошли прочь — новые члены ленинградского рок-клуба — «Гарин и Гиперболоиды».

**«ОЛГЕГ ПРОШЕЛ В КОМНАТУ,  
СЕЛ НА ДИВАН И СКАЗАЛ: "НУ ВСЕ, ЗАБИРАЮТ..."»**

— Шле осень 1981 года. Все еще было впереди, и мы это чувствовали. Мы были бодрый и веселый, репетировали, сочиняли, играли.

Начался полосу дней рождения друзей, и мы не пропустили ни одного, и повсюду нас заставляли петь... Мы уже понимали, что наш путь будет отличаться от основной рок-клубовской дороги, и это было крайне романтично — мы были одиночками, не вписывавшимися в ленинградские рок-стандарты. «Гарин и Гиперболоиды» все чаще бывали у Майка — он жил рядом с ТЮЗом,

и я частенько шел к нему прямо с работы, потом приезжал Витяка, мы сидели иногда и до утра, а утром я шел на работу прямо от Майка — очень удобно.

Именно там, на коммунальной кухне огромной квартиры, были первые прогоны нашей программы, обсуждения новых Витякиных песен — Цой показывал Майку и Наталье все свои новые произведения и ждал их трезвых суждений, на которые они были способны, даже будучи нетрезвы.

В один из дней я сидел после работы и ждал Витякиного звонка — приди из училища, он обычно сразу же звонил мне, и мы немедленно встречались. Мы уже не могли находиться друг без друга — только вместе нам было интересно, все дела у нас были общими, и порознь нам почти нечем было заняться.

Позвонил Олег и сказал, что сейчас зайдет ко мне. Пришел он действительно очень быстро — минут через десять после звонка. Олег был мрачен и молчал. Прошел в комнату, сел на диван и сказал:

- Ну, все.
- Что все? — спросил я.
- Завтра утром уезжаю.
- В смысле?
- Забирают.
- В армию?
- Да.
- А как это — так быстро?

Олег сказал, что он уже давно пошел и медкомиссия, и все остальные комиссии, просто не говорил нам об этом, на что-то еще надеялся оттягивая неприятный момент как мог.

Позвонил Витяка и приехал через полчаса. Мы пошли к Олегу, просидели у него до позднего вечера — слушали музыку, пили вино, с нашей группой не говорили — что тут говорить. Потом Витяка попрощался с Олегом — он не мог утром поехать к военкомату и провозить его, поскольку в его училище уже возникли настроения аналогичные предыдущему месту: чтобы — Витяку угрозили выгнать за прогулы.

Утром мы с Олегом поехали в военкомат, что около метро «Московская». Приехали на место сбора, мы выяснили, что автобусы придут только через час. Олег отметил везеде, где было нужно, и мы зашли покурить и поговорить напоследок в какой-то подъезд — было холодно. В парадной стояли несколько замарашенных призывников, у одного из них в руках была гитара, они пили водку и горлачили какие-то свои песни.

Мы поднимались на этаж выше, закурили и молча слушали доносившийся снизу пьяный голос. Хлопнула дверь, и по лестнице застучали шаги. На лестничную площадку бежал Витяка — в распахнутой куртке, со снегом в черных волосах. Сегодня утром выпал первый снег.

- О, Витяка! — заорал Олег. Он просто весь расцвел. — Спасибо, что приехал. А как училище?
- Ну, Олег, думаю, что сегодня твои проблемы поважнее, чем мои, — сказал Витяка.
- Все равно, спасибо.

Мы опять замолчали и закурили.

— Ну что, мужики, — первым заговорил Олег. — Конечно два года вы меня ждать не будете. Но когда я вернусь, мы вместе что-нибудь придумаем? Возьмете меня в группу, чем-нибудь помогу — пусть не барабанщиком...

— Олег, ну ты же понимаешь — два года. Неизвестно, что со всеми нами будет. Возвращайся пострим. Конечно, мы будем вместе — не так, так и нече. Не волнуись, — сказал Витяка. ●

## СТАНЦИЯ

# ПУТЕВОДНАЯ

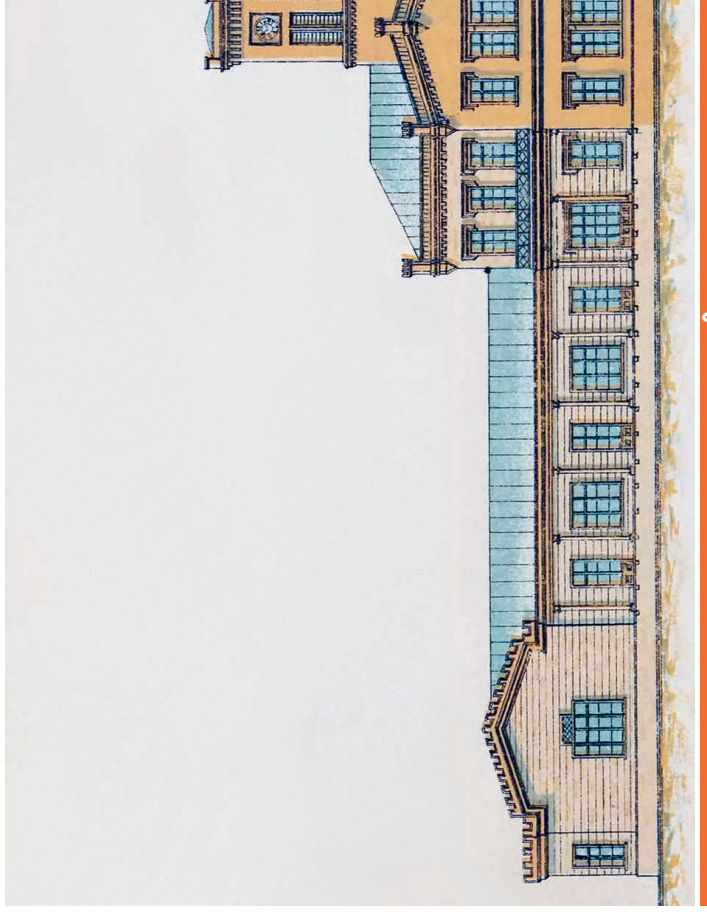
СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

• БОЛЬШИЕ ЗОДЧИЕ •

# НАШЕ СКОРОЕ ПРОШЛОЕ

... Предвкусная скорые во всех смыслах слова путешествия по ВСМ, мы оглядываемся назад и вспоминаем о самых значимых отечественных железнодорожных стройках прошлого и людей, их задумавших и осуществивших. От самой первой, совсем коротенькой, но абсолютно судьбоносной Парковской линии до транссибирских Транссиба и БАМа. От Франца Герстнера и Колетангилла Чевкина до Сергея Витте. От крепостных крестьян, проложивших Николаевскую железную дорогу, до членов ударных комсомольских стройотрядов 70-х годов прошлого века, соединивших Байкал с Амуром. Низкий им всем поклон — и благодарная память.

... Владимир Максимов



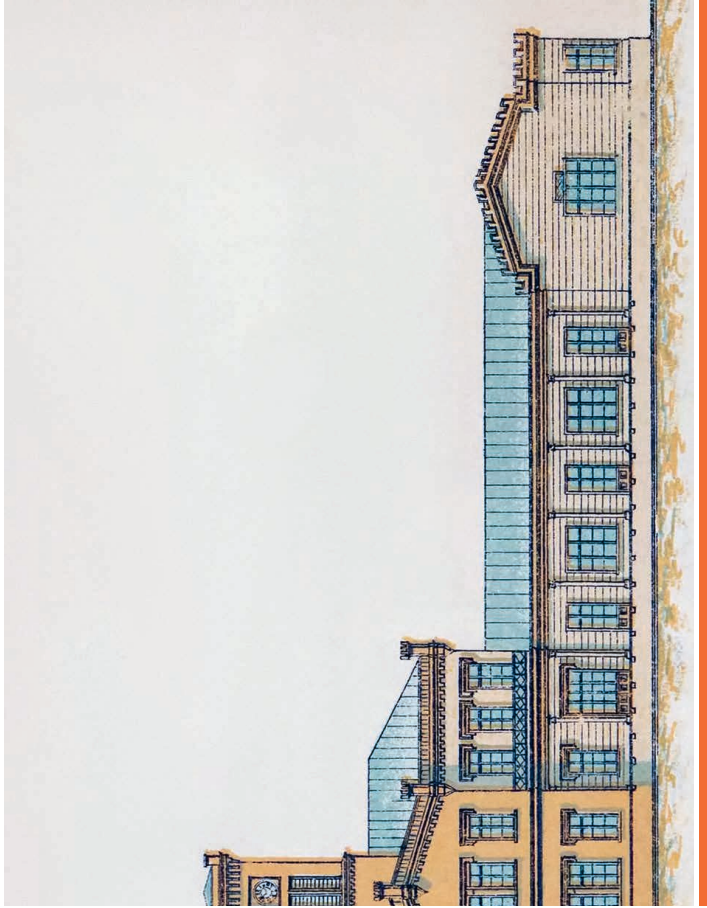
## Царскосельская железная дорога: утопия, ставшая реальностью

История первой в России железной дороги началась со знакомства императора Николая I с выдающимся австрийским инженером, профессором Венского политехнического института Францем Антоном фон Герстнером. Их личная встреча состоялась 6 января 1855 года. В этот поистине исторический день Герстнер представил государю «верноподданнейший доклад» о необходимости строительства железных дорог от Петербурга до Москвы и от Москвы до Нижнего Новгорода и Казани. Но построил в итоге другую — Царскосельскую.

Вексал Царскосельской желвзной  
дороги в Царском Селе. 1872.  
Альбом чертежей сооружеий  
рассийских желвзных дорог  
Волгуев И.И.



Фото: Вячеслав Артюнов /  
РИА Новости



**«НЕТ В МИРЕ ТАКОЙ СТРАНЫ, ГДЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ БЫЛИ БЫ БОЛЕЕ НЕОБХОДИМЫ, ЧЕМ В РОССИИ»**

Надо сказать, что проекты железных дорог существовали в России и раньше, уже в начале 30-х годов XIX века, но ни одного ответственного решения об их реализации принято так и не было. Одни облеченные властью персоны не понимали, с какой стороны приняться за дело. Другие — попросту боялись.

Резко отрицательную роль в деле принятия — а правильнее сказать, неприятия — самой идеи развития железных дорог, по мнению современников, сыграл герой знаменитого стихотворения Некрасова граф Петр Андреевич Клейнмихель. Будучи человеком старинных убеждений и привычек, он не был сторонником модных технологических новшеств, хотя в делах более традиционных и для своего времени привычных демонстрировал и уверенность, и компетентность, и внес в большой вклад в реконструкцию шебеночных и шоссейных дорог и перевооружение ряда речных и морских портов.

Герстнер смог переломить эту тенденцию. В 1834 году, приняв приглашение Горного ведомства и инженера Константина Чевкина, в будущем главного управляющего путями сообщения, он был в России для составления рекомендации о сооружении горнозаводских дорог в условиях Уральских гор. Уже имевший опыт строительства железных дорог в Австрии, Франц Антон быстро оценил и здешние их перспективы.

«Нет такой страны в мире», — писал он, — где железные дороги были бы более выгодны и даже необходимы, чем в России. Так как они дают возможность сокращать большие расстояния путем увеличения скорости передвижения. Вся власть бюрократии, однако, таково, что только личное участие императора может сдвинуть дело с мертвой точки».



Портрет императора Николая I. Художник Георг Боткин. Изображение из открытых источников

«ПЕЧАЛЬНЫЙ ГЕРСТНЕР ДУХ ИЗГНАНЬЯ...»

Можно предположить, что к моменту личной встречи с императором Герстнер уже имел план прокладки как минимум одной железной дороги.

Как пишет историк Фридрих Хусайнов, в виду имелся некий тестовый проект с задачей «на небольшом участке обкатать новые технологии в экспериментальном режиме».

Впрочем, это было не единственное предложение, сделанное австрийцем Николаю. Он хотел заручиться поддержкой императора в том, что в течение ближайших 20 лет именно он, Франц-Антон фон Герстнер будет владеть единоличным правом строительства всех железных дорог в России, а затем — до момента выкупа — и всей железнодорожной инфраструктуры.

Говоря сегодняшним языком, Герстнер предлагал Николаю I заключить договор концессии. Тогда, в 1835 году, эта его инициатива была признана противоречащей государственным интересам и немедленно отклонена.

Некоторое время после этого по Санкт-Петербургу гуляла элиграмма, начинавшаяся словами: «Печальный Герстнер дух изгнания, летал над грешною землей...» и напевавшая на сугубый утоним идей австрийского инженера.

Надо однако отдать Герстнеру должное: не добившись всех своих целей, императором идея железно-дорожного строительства он таки зажег. Дело, надо думать, было не только и даже не столько в очевидной общественной пользе и планируемой экономической выгоде, но и в престиже государства.

Николаю важно было показать Европе, что Россия может строить железные дороги — и строить вполне самостоятельно.

Высочайший указ о строительстве Царскосельской железной дороги последовал 15 апреля 1836 года. Без малого три недели спустя, 3 мая, на 30-километровом участке будущей ветки начались земляные работы.

«ЗДЕШНИЕ ИНЖЕНЕРЫ ПРЕВОСХОДНЫ ВО ВСЕХ ОТНОШЕНИЯХ»

Сразу официальной должности Герстнеру Николай I не дал, лишь со временем назначил его сопредседателем технического комитета по сооружению дороги. История сохранила имена и других ее строителей.

Подготовительные работы проводили подруководством уже известного нам Константина Чевкина. Выравнивание железнодорожного полотна и укладку рельсов курировал преподаватель Института Корпуса инженеров путей сообщения, инженер-полковник Николай Крафт. За безопасность и условия труда отвечал инженер-майор Александр Розен. Опытные работы и будущая эксплуатация дороги находились в ведении инженер-капитана Фердинанда Таубе.

С Герстнером все эти люди были, как сказали бы теперь, на одной волне. «Здесьшие инженеры, которые меня принимают, превосходят во всех отношениях. Они образованы и учтивы, гостеприимны — писал австриец. — Кроме того, их можно назвать весьма переживающими за свою страну, и они стараются принести ей пользу своим благодарным служением. У меня нет возможности выделить кого-то из них особенно, но в целом я уверен, что этим инженерам еще предстоит сослужить главную службу своей стране».

В 1836 году Герстнер совершил большую поездку по Европе, побывав в Пруссии, Бельгии, Франции и Англии для закупки необходимой для железной дороги техники и материалов. «Царскосельская дорога строилась однопутной с шириной колеи 6 футов (1829 мм), — пишет Фридрих Хусайнов. — Дня нее в Англии были закуплены паровозы фирмы Гекворда (они были мощнее, чем паровозы Стефенсона) и вагоны (1-го класса — «кареты», 2-го — «длинжансы», 3-го — «шарбаны», 4-го — их называли «линейками»). К работам было привлечено 1900 вольнонаемных крестьян и рабочих и 1500 солдат котормым руководили 312 инженеров».

Строители работали по сменам — от 4 до 8 часов в сутки. Чевкин распорядился предоставлять им 15-минутный обеденный перерыв и 30 минут отдыха. Воскресенье оставалось выходным — в этот день рабочие на объекте не появлялись и могли сходиться в церковь.

«ШЕСТЬДЕСЯТЬ ВЕРСТ В ЧАС — СТРАШНО ПОДУМАТЬ! ПО ВЕРСТЕ ЗА МИНУТУ!»

Первая пробная поездка поезда с конной тягой на участке Царское Село—Павловск прошла 27 сентября 1836 года. Торжественное же официальное открытие дороги состоялось 30 октября 1837 года. Машинистом паровоза на первом составе был сам Герстнер.

Сегодня, спустя без малого два века, сложно представить себе, насколько ошеломляюще впечатлительно провалялся Царскосельский дороге на современников в первые дни, недели и месяца своего существования. «Шестдесят верст в час — страшно подумать! По версте за минуту! — писал "Санкт-Петербургские ведомости", чей корреспондент принял участие в первой поездке. — Между тем вы сидите спокойно, вы не замечаете этой быстроты, ужасающей воображение, только ветер свистит, только конь пышет огненною пеною, оставляя за собою белое облако пара. Какая же сила несет все эти огромные экипажи с быстротою ветра в пустыне, какая сила уничтожает пространство! А вот свидетельство еще одного пассажира первой ветки, писателя Ивана Калашникова. «Часто езжу я в Царское Село, где мой сын учится в лицее, по железной дороге. Удивительные изобретения! Представьте 12 экипажей, из которых каждый соединен из трех керет — больших, восьмиместных. Таким образом, в каждом экипаже сидит 24 человека, а во всех — 288 человек. Вся эта страшная масса — этот сукопутный корабль — летит до Царского Села (20 верст) едва полчасу. Вы едва успеваете сесть — уже на месте! Между тем огненный конь пускает клубами дым, который расстилается величественным бесконечным флагом. В ночное время этот дым освещается пламенем машины, и часто сыплется искры. Удивительная картина! Никак не можешь к ней привыкнуть — совершенное волшебство!»

Сами строители дороги были не столь эмоциональны, но и они понимали — сделано большое, громадное, эпохальное дело. Александр Розен в отчете о сдаче ветки в постоянное использование констатирует, что ее введение решает «судьбу не только одной отдельной веткой дороги, но и возможно, всех путей сообщения России вообще... Не будет преувеличением сказать, — писал он, — что эта дорога послужит как бы мостом, соединяющим нынешнюю и будущую эпоху путей сообщения России».

А что же Герстнер? Подарив России первую железную дорогу, он спустя год отбыл в тогдашний железнодорожный столицей Соединенных Штатов — Филадельфию. Здесь в 1840 году он и закончил свою скитальческую жизнь печальным исходом, который ускорила травма грудной клетки, за четыре года до того полученная во время испытаний паровоза.



Франц-Антон фон Герстнер. Проектировщик и строитель Царскосельской железной дороги. Изображение из открытых источников



Акция Общества Царскосельской железной дороги. Изображение ОАО «РЖД»

## Варшавско-Венская железная дорога: «Ныне же открывается дверь в Европу...»

Варшавско-Венская железная дорога — вторая после Царскосельской железная дорога общего пользования в России. Начало ее строительства, как сказали бы сейчас, пролоббировал наместник Царства Польского Иван Паскевич, князь Варшавский, в начале 40-х годов XIX века увлекшийся идеей развития торговых отношений между Восточной и Западной Европой. Для России строительство этой на тот момент самой протяженной железной дороги имело важное военное значение, а кроме того — послужило первым опытом концессионирования в отрасли.

### ТАМОЖЕННЫЕ БАРЬЕРЫ КАК ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА

Варшавско-Венская железная дорога пролегла по территории Царства Польского, входившего в состав России, причем восточные таможенные пограничные части империи были значительно ниже, чем в прочих. Это обстоятельство облегчало торговые отношения Царства Польского с пограничными районами Австрийской империи и Прусского королевства и придавало дополнительной убедительности аргументам Паскевича, хлопотавшего перед Николаем I о строительстве железной дороги, которой предстояло соединить восточные его владения с соседними европейскими государствами.

В 1835 году появились первые проекты линии Варшава—Зомбковицы протяженностью 308 верст. Она должна была выходить к строящимся Верхнесилезской железной дороге в Пруссии и Северной железной дороге в Австрии, так что ширина колеи ее была европейской — 1435 миллиметров. Тринадцать лет спустя, в 1848 году, магистраль достигла пограничной станции Граница. Соединение ее с австрийской Краковско-Варшавской железной дорогой произошло 1 апреля 1848 года. Таким образом, Варшава получила прямое сообщение с Краковом и Бреслау, а с 1 сентября того же года, когда был сдан в эксплуатацию отрезок Одерберг—Аннаберг, и с Веной.

### «ПЕРЕМЕЩЕНИЕ БЫСТРЕЙШЕ И БЕЗ УСТАЛИ...»

Спустя еще два года выдающийся инженер и в недалеком будущем главнуправляющий путями сообщения и публичными зданиями Константин Чевкин представил государю отработанный им «План-проект с приложением схем по сооружению железной дороги между С.-Петербургом и Варшавою».

Решающим доводом в пользу начала ее строительства стало то, что, по расчетам Чевкина, прибыль от новой магистрали обещала превзойти доходность от привичного шоссе. Этого можно было уже через два года ее регулярного использования.

Чрезвычайно важным предствалось и военное значение магистрали, соединяющей в административном отношении Польшу с оставшейся в России и частично проходящей по территории Европы. Там только что прокатилась волна революций, в подавлении одной из которых — венгерской — участвовали пришедшие на помощь своему союзнику, Австрии, вооруженные силы Российской империи; переброска их осуществлялась как раз по одному из ранее построенных железнодорожных участков.

«Польза важнейшая от новой дороги будет в том, что она позволяет перемещение войск быстрее, шее и без их усталости», — отмечал в связи с этим Константин Чевкин.



Станция Варшавско-Венский железнодорожной дороги в Варшаве. 1859. Разоружение из-за страха из-за толчков

Варшава. Венский вокзал. Окколо 1850. Д. Яцкевич, «Фотостудия Варшавы». Конрад Брандаль

Варшава. Бъезд мальчигов на летние каниони вдервино с Венского вокзала. 1931. Д. Яцкевич, «Фотостудия Варшавы». Конрад Брандаль

Варшава. Строительство тоннеля диаметриальной линии и спос Венского вокзала. 1931. Д. Яцкевич, «Фотостудия Варшавы». Художественно-графическое издательство, 1989

15 февраля 1851 года император Николай I подписал указ «О проведении и зысканий для постройки средствами казны дороги от Санкт-Петербурга — Варшавы».

«1. Сосудить железную дорогу от С.-Петербурга к Варшаве.  
2. Дорогу эту именовать С.-Петербургско-Варшавской железной дорогой.

3. Работы начать с 1852 года, приступив к ним как от С.-Петербурга, так и от Варшавы.

Новой дороге предстояло установить новый национальный рекорд протяженности — 1120 километров. К тому же после достижения принципиальной договоренности и подведения к петербургско-варшавской магистрали линий из Берлина и Вены ее можно было считать первой в российской истории межгосударственной железной дорогой в самом прямом и полном смысле этого слова. В торжественном обращении 18 июня 1851 года, посвященном началу строительства, Чевкин провозгласил: «Это первая сухопутная дорога, которая связывает Россию с Европой... Этот путь начинается в том городе, коего строительство проурблено было окно в Европу, ныне же открывается дверь. Мы имеем все основания верить, что сооружение дороги послужит не единственно к выгодам промышленным и торговым, а также и к укреплению военных сил государства, но и, паче чевкия, ко славе российских инженеров и строителей — и к развигтию народных и производительных сил целого края».

### ТЕХНОЛОГИИ, ДОСТИЖЕНИЯ, НАГРАДЫ

Слова эти не разошлись с делом. Ни в одной из стран, где к тому времени уже развивалось железнодорожное дело, ни одна из уже существовавших магистралей не была настолько протяженной и технической сложной, как та, что пролегла от Санкт-Петербурга к Варшаве. В руководстве ее строительством вошли лучшие российские инженеры своего времени. Начальником был определен инженер-генерал Эдуард Герстфельд, главным архитектором — академик Ксаверий Скержинский, а Константин Чевкин выступил в роли технического советника.

Дорога пролегла через Гатчину, Лугу, Псков, Остров, Пыталово, Режицу, Динабург, Вильну, Ландварово, Гродно, Белосток. И именно на ней был возведен первый в России железнодорожный мост из несущих металлических конструкций — через реку Лугу. Автором его проекта и непосредственным руководителем строительных работ выступил выдающийся инженер Стенислав Кербедз.

Общей длиной более 110 метров в двух пролетах, Лужский мост представлял собой подлинное чудо техники. Недаром его проект был удостоен главной инженерной премии Британского железнодорожного общества — первого в Европе и пользовавшегося чрезвычайным авторитетом.

### «ДЕДУШКА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ»

Итак, Варшавско-Венская железная дорога была самым крупным и технически сложным проектом, осуществленным при Константине Чевкине.

О том, каким он был человеком, каков влияние имел и каким уважением пользовался в профессиональной среде, вполне можно судить по этому отрывку из воспоминаний Сергея Витте, личностидля российских железных дорог не менее легендарной.

«При нашем знакомстве Константин Владимирович протянул мне Бумажку, сказав: "Решайте". Я развернул ее: это было сложное дифференциальное уравнение. Он же, надев очки, погрузился в чтение бумаж, отчасти печатных, отчасти писанных от руки. — но все были испещрены пометами и громоздились, на мой взгляд, в ужасном беспорядке на столе и даже на полу рядом. Одного К.В. всегда знал, откуда и какую надо достать. Просмотрев их, он махал перо в чернильницу и что-то писал размашисто и жирно».

Наблюдая исподлобья за последним главноуправляющим путей сообщения, я пытался решить в уме уравнение — пера и бумаги мне не предложили. Наконец, когда мне показалось, что я готов, я подел голос и стал рассказывать свое решение. К.В. не поднял головы от бумаж, но сказал: "По-немецки, пожалуйста". Я перешел на немецкий и быстро удивился его познаниям в родном для меня языке. Он лишь изредка взглядывал на меня поверх очков и удовлетворительно мивал. К.В. принял мое решение, но, чем сильнее удивлялся, нашел в нем что поправить.

После этого он задал мне несколько вопросов из географии и истории, на которые я хорошо ответил. К.В. еще несколько минут поговорил со мной и отпустил, на прощание протянув маленькую и сухонькую руку, которую я пожал не без трепета.

На следующий день я получил рекомендательное письмо, за которым и ходил.

Во всем обожании К.В. чувствовалось достоинство и теплотность человека, хорошо знавшего цену себе и другим. — и вместе с тем голося он никогда не повышал и был неизменно вежлив со всеми, а по именам помнил всех дворников при министерском здании...

Это была моя первая встреча с человеком, которого мы считали "дедушкой" наших железных дорог».

### НА ПОРТЕ ЗРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНЦЕССИЙ

История дороги продолжилась при новом императоре — Александре II, возвошедшем на престол 19 февраля 1855 года. 8 сентября 1857 года он высочайшим манифестом объявил об утверждении договора на уступку Варшавско-Венской железной дороги частной компании с правом образования Общества Варшавско-Венской железной дороги и Общества Варшавско-Бромбергской железной дороги. Это было одно из первых в истории российских железных дорог концессионных соглашений.

Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона продолжает тему: «В конце 1850-х годов другому железнодорожному обществу, названному Варшавско-Бромбергским, была выдана концессия на железнодорожную, соединяющую город Лувич с прусской границей у Александрава... Впоследствии (1 января 1860-го) две компании слились воедино под названием Варшавско-Венской железной дороги».

Забегая вперед, скажем, что высочайше утвержденным указом от 19 декабря 1911 года о выкупе Варшавско-Венской железной дороги дорога перешла в ведение казны с 1(14) января 1912 года. Отдельные ее участки строились вплоть до 1902 года.

В составе железных дорог, Российии магистраль формально находилась до 1918 года, хотя в реальности уже в 1915 году дорога оказалась на территории, оккупированной Германией после начала Первой мировой войны. По ее окончании и с объявлением Польшей суверенитета магистраль вошла в состав вет государственных железных дорог».



Константин Чевкин. Выдающийся русский инженер, генерал-адъютант, главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями. Портрет работы художника Платона Юрина



Облигация Общества Варшавско-Вѣнской железной дороги. Изображение из открыток историков

## Николаевская железная дорога: путешествие из Петербурга в Москву по «широкой русской колее»

Знаете, сколько времени в 1851 году занимала железнодорожная поездка из Санкт-Петербурга в Москву? Царский поезд, 18 августа первым отправившийся из одной столицы в другую, преодолел маршрут длиной 645 километров за 19 часов. Первый же «всенародный» состав стартовал из города на Неве 1 (13) ноября и провел в дороге 21 час 45 минут.

### «НАШИ ДОРОГИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЧАСТЫМИ, КАК КРОВЕНОСНЫЕ СОСУДЫ»

Николаевская железная дорога Николаевской стала не сразу — вплоть до 1855 года она была Санкт-Петербурго-Московской, после чего получила новое название в память о почившем императоре Николае I.

Неуд обещать, что сам монарх после строительства Царскосельской железной дороги в необходимости и целесообразности нового вида транспорта более не сомневался и был настроен продолжать начатое. Но теперю нужна была не «экспериментальная», а самая что ни на есть настоящая железная дорога, построенная притоком на казенные деньги.

Одним из главных идеологов строительства был Константин Чевкин. «Нам необходимо строить и строить... — писал он в одной из своих служебных записок, относящихся к концу 1850-х годов. — Для такой страны, как Россия, железные дороги являются вопросом жизни и смерти. Мы не можем позволить себе терять время. Надо отчетливо понимать, что одна миля железнодорожного полотна у нас не равна той же миле в Англии, Франции и Германии. Наши дороги должны быть частыми, как кровеносные сосуды. Я не вижу возможности как-то иначе решить проблему путей сообщения. Следует со всем мужеством понимать, что с каждым годом железные дороги становятся все теснее связаны со стратегическими идеями и планами, с военной безопасностью государства. И мы сильно отстаем на этом пути».

Именно Чевкин стал связующим звеном между инженерами старой школы и целой плеядой будущих выдающихся железнодорожников, среди которых можно выделить Андрея Дельвига. Станислава Керсеза, Николая Крафта, Павла Мельникова. По его же настоянию впервые в истории российских путей со общения при планировании строительства принимались во внимание и экономические, и стратегические соображения.

Чевкин, например, предполагал средние сроки окупаемости новых дорог — до неготиакиме дельтивные расчеты попросту не проводились. Заботился он и об экономии при строительстве, и его дороги и впрямь получились «бюджетными» — настолько, конечно, насколько это было возможно.

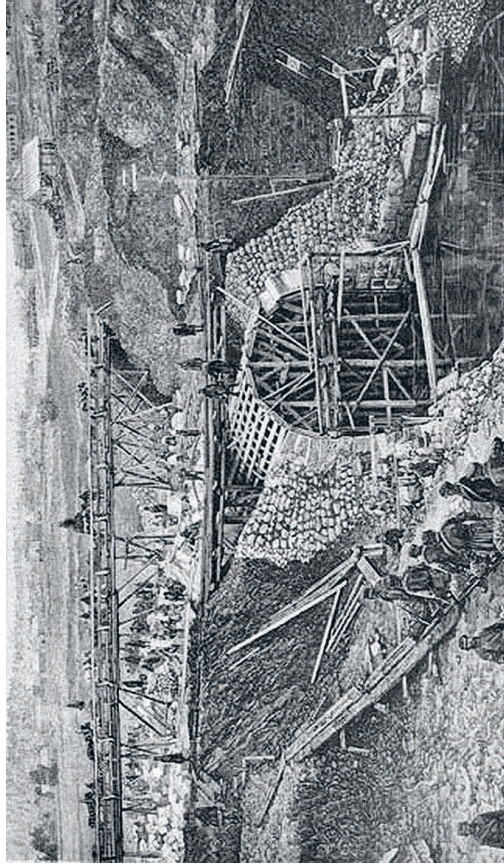
Одним из первых он стал уделять пристальное внимание грузовым перевозкам. Предполагал, в частности, что из Москвы в Санкт-Петербург по железной дороге со временем будет напрямую по ставляться около трех четвертей всех товаров, прежде следовавших транзитом с юга России.

### «УДЕРЖАТЬ ПОСТОЯННО В РУКАХ ПРАВИТЕЛЬСТВА И НА ПОЛЬЗУ ОБЩУЮ СООБЩЕНИЕ. СТОПЪ ВАЖНОЕ ДЛЯ ВСЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ДЕЯТЕЛЬНОЙ ЖИЗНИ ГОСУДАРСТВА»

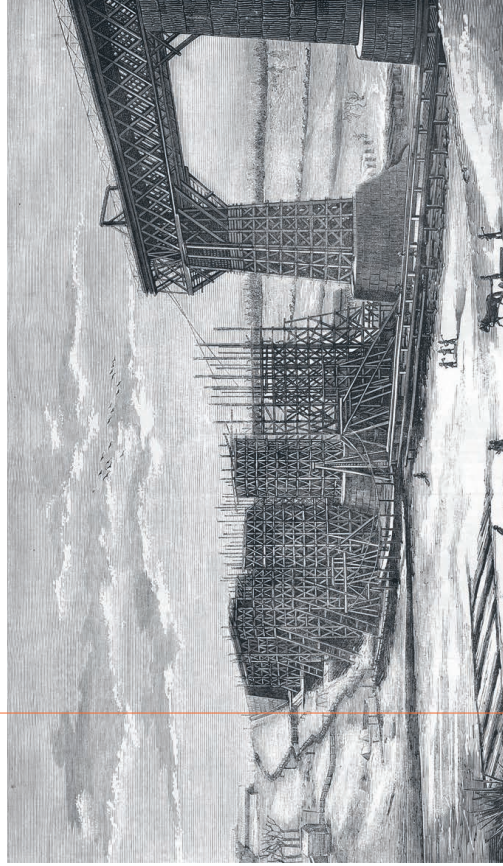
В 1840 году Чевкина командировали в «экспедицию для осмотра путей сообщения» в Европу, где он собрал огромный объем статистического материала для сравнительного анализа состояния железнодорожного дела у нас и у западных соседей.

Годом раньше, в 1839 году для ознакомления с опытом американских коллег в поездку по США отправились профессор Института Корпуса инженеров путей сообщения Николай Крафт и Павел Мельников. Вернувшись два года спустя, последний на заседании комиссии по проектированию железной дороги и представил ее экономическое обоснование.

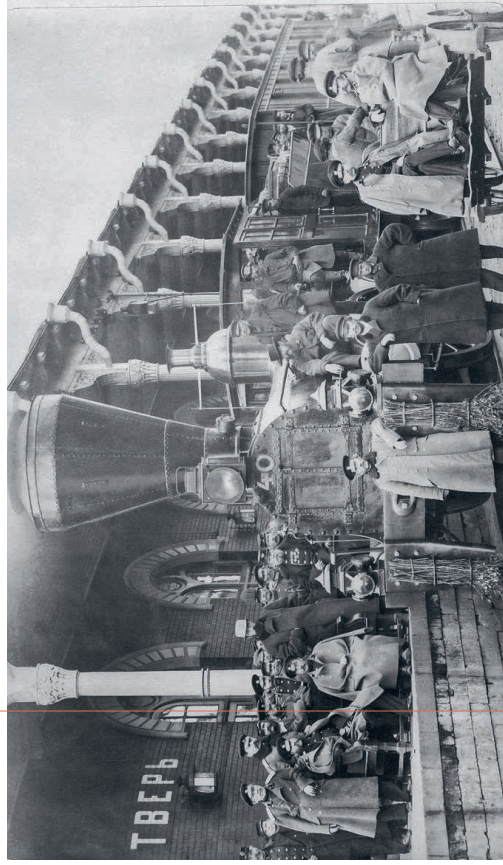
Проект признали рентабельным, и 1 (13) февраля 1842 года Николай I подписал высочайший указ о строительстве: «Мы положим возвестить железную дорогу от Санкт-Петербурга до Москвы и, по примеру других держав, возвестить оную на счет казны, дабы удержатъ постоянно в руках правительствѣ и на пользу общую сообщеніе, столь важное для всей промышленности и деятельности житни государства».



Николевская железная дорога. Вверьянский обвод.  
Созревшие трубы под насыпью железной дороги. 1861.  
Неизвестный автор. Изображение: из открытках источников



Николевская железная дорога. Работы на Мстинском мосту.  
Утро 31 декабря 1869. «Всемирная иллюстрация». № 54.  
Январь 1870.



А.В. Петелька. Дебаркадер Николаевского вокзала  
Санкт-Петербург-Московской железной дороги. Альбом анкаварлей  
«Виды Санкт-Петербургско-Московской железной дороги». 1851.

Вокзал станции Тверь. Паровоз серии Г (Г-3-0).  
Служащие Николаевской железной дороги  
1863-1864. Фото из открыток источников

Руководство строительством было возложено на Особый межведомственный комитет под председательством наследника престола — великого князя Александра Николаевича. В его состав вошли министры, главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями Карл Толь, генерал-адъютанты Александр Бенкендорф и Петр Клеймихель.

Для изыскания маршрута железной дороги и ее строительства были созданы две дирекции: Северная, во главе с Павлом Мельниковым, и Южная, возглавляемая Николаем Крафтом. Маршрут в итоге прошел по семи губерниям: Петербургской, Московской, Новгородской, Тверской, Псковской, Витебской и Смоленской.

Общая протяженность дороги составила 604 версты (645 километров). Ключевой особенностью новой магистрали стала ее удивительная прямизна. Лишь в единственном месте она нарушается некой загогулиной, породившей одну из первых железнодорожных легенд: поговаривали, что представляя проект дороги государю, некий инженер, проводя карандашом линию по карте, внезапно уткнулся им в палец Николая. Не смея просить государя убрать руку, он просто объявил неожиданное препятствие поконтору. Так будто бы и получилась крюк, который дорога делает у реки Мсты.

Надо ли говорить, что ничего общего с действительностью этот анекдот не имеет, а пресловутая загогулина появилась на карте уже много лет спустя, после кончины императора, став следствием строительства объезда вокруг одного из проблемных — в том числе и с точки зрения безопасности — участков исторической дороги.

### «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, СОБИРАЮЩАЯ ДВЕ НАШИ СТОЛИЦЫ — ГОЛОВУ И СЕРДЦЕ РОССИИ»

Николавская дорога была первой в России двухпутной. При ее постройке использовали не шести-футовый, как в Европе, ширину колеи, а отечественную — шириной в 1524 миллиметра. Позднее именно такая ширина во всем мире стала называться «широкой русской колеей».

На карту будущая трасса была нанесена в конце апреля 1843 года. Строительство началось спустя месяц, 27 мая (Юлия). К моменту официального открытия дороги восемь лет спустя расходы на ее сооружение достигли 65 миллионов рублей.

При прокладке путей было применено множество абсолютно новых для России технологий. Например, впервые использовались экскаваторы: четыре паровых гиганта за день работы перекрывали по 500 кубометров грунта каждый. Хотя основная тяжесть работы, конечно, легла на плечи крепостных строителей.

Плобный состав с гвардейцами Преображенского, Семевского, Кавалергардского, Конного и Архипольского полков прошел по магистрали 14 августа 1851 года. Четыре дня спустя из Санкт-Петербурга в Москву отправился царский поезд. Официальное же открытие регулярного движения состоялось 1 (13) ноября: первый отправившийся в путь пассажирский состав состоял из паровоза одного багжаного, двух мягких и трех жестких вагонов, в которых ехали 192 человека.

«Санкт-Петербургские ведомости» откликнулись на событие бравурной статьей, в которой, в частности, говорились: «Первое ноября останется днем, навсегда памятным для России: в этот день произошло... открытие для публики железной дороги, соединившей две наши столицы — голову и сердце России...»

Оценивая значение Николаевской дороги спустя полтора с лишним века после ее постройки, мы понимаем, что она, вне всяких сомнений, стала подлинным полигоном для дальнейшего развития железнодорожного дела в России в целом, причем сказанное относится не только к инженерно-техническим вопросам, но и к теории транспорта, и к логистике, и ко многим другим аспектам. Именно для магистрали Санкт-Петербург—Москва был создан первый статистический комитет при Главном управлении путей сообщения — изначально в его задачи входило прогнозирование изменений в объемах пассажирского и грузового потоков между столицами, связанных с новыми транспортными возможностями.

А изменения эти и впрямь впечатляли. Увеличение объемов перевозок и их скорости существования изменило социально-экономическую картину центральных регионов Российской империи. Как и рассचितывал Константин Чевкин, Николаевская дорога действительно стала рентабельной, и произошло это куда быстрее, чем можно было предполагать. Уже через пять лет после запуска магистрали среднесеasonные железнодорожные поставки продовольствия в Санкт-Петербург превышали тысячу тонн, а к 1861 году этот показатель возрос вдвое.

Для привлечения новых частных инвесторов стоимость перевозок по Николаевской дороге в течение первых трех лет удвоялась на самом низком в мире уровне, а начиная с 1856 года правительство вынуждено было выплачивать владельцам грузов субсидии за их перевозки на железнодорожном транспорте. ●



## Транссибирская магистраль: самая длинная — самая короткая

31 мая 1891 года наследник российского престола Николай Александрович Романов заложил во Владивостоке первый камень Транссибирской магистрали, самой длинной в мире железной дороги, одновременно являющейся кратчайшим путем из Европы в страну Азиатско-Тихоокеанского региона. Протяженность ее после завершения строительства составила 9288,2 километра, строительство обошлось Российской империи в 350 миллионов золотых рублей.

### «ОТ КОСТЫЛЯ ДО ПАРОВОЗА, ВСЕ ЗДЕСЬ ИЗГОТОВЛЕНО В РОССИИ, ИЗ РУССКИХ МАТЕРИАЛОВ»

Изначально Транссиб именовался Великим Сибирским путем. И он действительно был великим, поскольку кардинально изменил судьбу и ход развития громадного и невероятно богатого природными ресурсами края. Впрочем, при проектировании и строительстве магистрали учитывались экономические, социальные и стратегические интересы не только Сибири, но и всей России в целом.

Отправной точкой Транссиба более 70 лет считался Ярославский вокзал Москвы — хотя до Октябрьской революции, таковой считался Санкт-Петербург. Самой южной его станцией, как правило, называют Владивосток, хотя на деле магистраль тянется и дальше до самого побережья Тихого океана, где на мысе Астафьева расположена станция Восточный Порт. Крайней же восточной точкой трассы является Хабаровск.

Транссиб возводили четверть века и завершили перед самой революцией, в 1916 году, когда были окончательны достроены все служебные дороги и узкоколейки и проведена новее шившая железнодорожного полотно.

Для удобства строительство было разделено на несколько этапов, на которых по мере окончания работ открывались девятые поездов: Запедно-Сибирская железная дорога (1892–1896) — от Челябинска до реки Оби (Новосибирск), Средне-Сибирская железная дорога (1893–1900) — от Оби до Иркутска, Кругобайкальская железная дорога (1896–1904) — участок вокруг озера Байкал старомой переправой, на смену которой позднее пришла тянувшаяся вдоль берега железная дорога, Забайкальская железная дорога (1895–1905) — от Иркутска до Сретенска, Амурская железная дорога (1898–1916) — от Сретенска до Хабаровска.

«На сооружении Транссиба по проложенному маршруту, который оказался выгоднее иных вариантов и географически, и политически, настоял министр путей сообщения Константин Николаевич Посьет. Это его несомненная историческая заслуга, так как предлагался и более южный вариант трассы, часть которой должна была проходить по территории Казахстана Ближе к границам Китая» — пишет историк железной дорог Алексей Вульфог.

Впрочем, предметом особой гордости самого Посьета было то, что строительство магистрали велось русскими инженерами и что все здесь: «от костыля до паровоза, изготовлено в России, из русских материалов».

Проблем при этом хватало и с избытком. Работы велись в труднодоступных местностях, в сложном климате временами — в условиях вечной мерзлоты, а недостаток техники шедо компенсировался тяжелым ручным трудом.

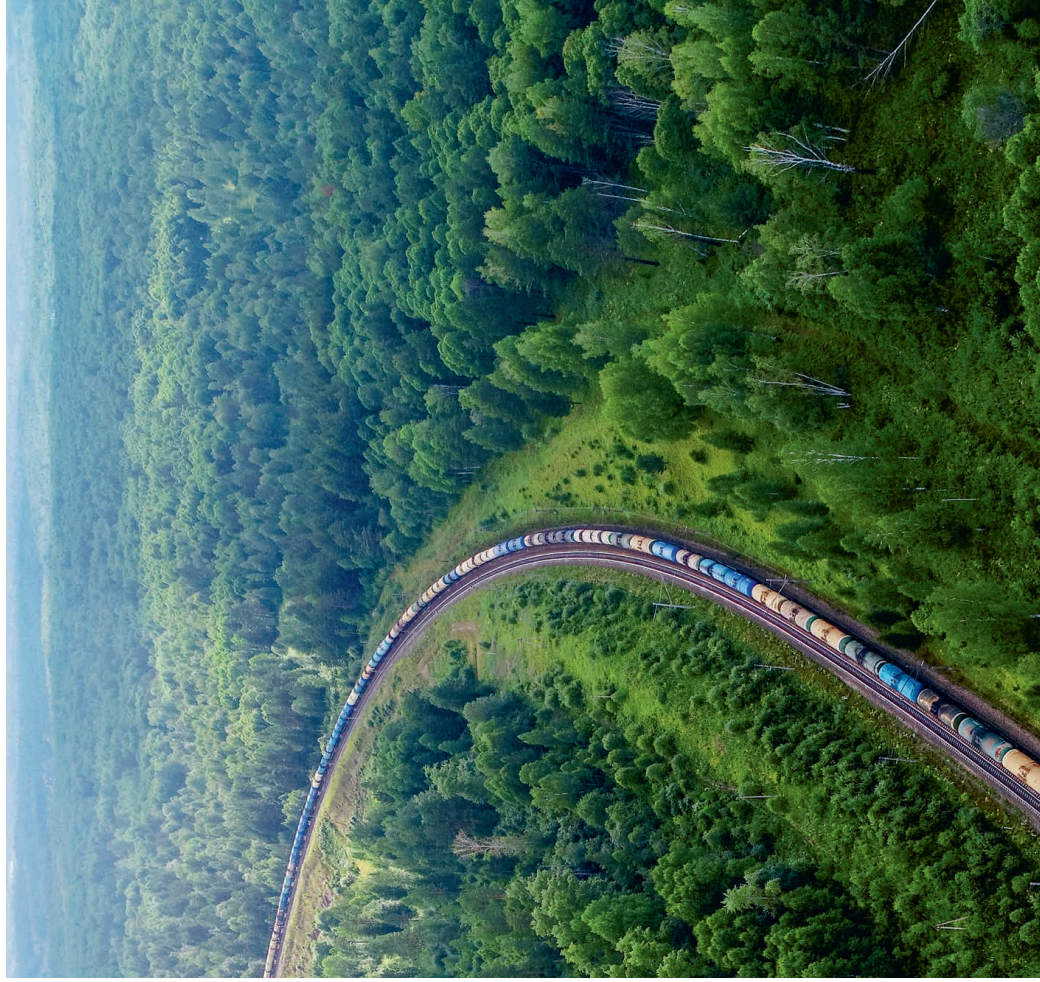
Неоматра на это, первоначально значение прокладки магистрали практически невозможно. Транссиб, обеспечивая колоссальный вклад в экономику и инфраструктуру страны, отразившись на всех без исключения сферах жизни и деятельности человека в Сибирь.

Больше того, он послужил образцом для всех последующих великих железнодорожных строек России и Советского Союза — от Китайско-Восточной железной дороги до Савярного широтного хода и от Турксиба до Байкало-Амурской магистрали.



Владивосток. 31 мая 1891 года. На следствии престола Николая Александрович (будущий император Николай II) выгружает первую в чужеземных землях на восточном побережье Транссибирской магистрали. Изображение из открытки историков





Нозульский район Красноярского края. Транссиб  
Товарный поезд перевозит цистерны через тайгу.  
Фото: Ульяна Наймушкин / РИА «Новости»



Транссиб. Заплатка горловина станции Милк.  
Читинская область, 1903.  
Фото: из открытого исторического

Строительство западного участка Транссиба — Среднебирской  
железной дороги от Оби до Енисейя, 1893—1899. Из фондов  
Государственного музея революции. Фото: РИА «Новости»

**«НЕ ПРОЕХАВ ИЗ СТОЛИЦЫ ДО ДАЛЬНОГО ВОСТОКА, НЕЛЬЗЯ БУДЕТ НАЗЫВАТЬСЯ ПОДЛИННЫМ РУССКИМ...»**

Крестным отцом Транссиба заслуженно считается Сергей Витте — человек, карьерную лестницу в железнодорожном ведомстве прошедший всю, снизу доверху, от специалиста по эксплуатации путей до министра, и на разных этапах своей удивительно яркой жизни оказывавший ключевое влияние на развитие всей отрасли в целом.

Нет, он не был автором самой идеи строительства железной дороги через Сибирь — перьями и всясьма смелые проекты такого рода восходят еще к середине XIX века, однако все они легли под сукно. Но — в конце 1893 года, на этапе обсуждения будущего Великого Сибирского пути, на первых в истории России публичных слушаниях о положении железнодорожного дела и Министерства путей сообщения, именно Витте представил специалистам еще не утвержденную редакцию плана Посыта, таким образом, фактически сыграв на опережение и замолвив за него веское слово перед людьми, мнение которых могло иметь значение при принятии окончательного решения. С самого начала Витте настаивал на том, что магистраль послужит освоению богатейшего, но все еще пустынного края, приведет к всплеску роста населения, активизации социальной и экономической жизни, разрабате новых месторождений, свяжет центр России с ее отдаленными окраинами, сыграет важную роль в укреплении российской военной мощи, да и просто станет своеобразной визитной карточкой огромной страны, местом едва ли не обязательным для посещения всяким уважающим себя патриотом. «Не проехав из столицы до Дальнего Востока», — писал Витте, — нельзя будет называться подлинным русским».

Относительно рентабельности будущей магистрали Витте также был настроен весьма оптимистично. Он полагал, что расходы на строительство окупятся достаточно быстро, после чего Транссиб превратится не только в самую протяженную, но и самую экономически эффективную железнодорожную магистраль России. А поскольку эту его уверенность долгие годы разделяли далеко не все — прибегал порой к весьма рискованным маневрам.

Дважды, еще задолго до начала строительства, он на свой страх и риск заключил несколько банковских сделок по его финансированию. В другом случае, также под личную ответственность, ускорил разведывательные работы по будущему маршруту Транссиба.

**«ТАРИХ СВЕДИЛИСЯ С ВЛАДИВОСТОКОМ ПРЯМЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЕМ»**

Высочайший указ последовал 25 февраля (9 марта по н. ст.). Чтобы подчеркнуть важность главной стройки, государь назначил председателем Особого комитета по строительству дороги своего сына, наследника престола, будущего императора Николая II, который принял участие в церемонии закладки первого камня Транссиба во Владивостоке, лично наполнил землей тачку для будущей насыпи и отвез ее к тому месту, где впоследствии прошло железнодорожное полотно. «Моя мысль была чрезвычайно счастлива потому, что наследник-цесаревич очень увлекся этим назначением, принял его близко к сердцу, когда делался императором, то сохранил за собою звание председателя Сибирского комитета и все время интересовался этим делом», — писал Витте в своих мемуарах. — Конечно, благодаря этому ли мог так быстро подвинуть дело сибирской дороги, так что этот Великий Сибирский путь был в течение нескольких лет совершенно устроен, и Петербург или иначе говоря, Париж соединился с Владивостоком прямым железнодорожным путем».



Сергей Витте. В разные годы — министр путей сообщения, министр финансов, председатель Совета министров. Фото из открытых источников

**БАМ: И ЭТО ВСЕ О НЕМ**

Байкало-Амурская магистраль проходит от Тайшета до Советской Гавани, а общая ее протяженность составляет 4500 километров. За всю историю строительства дороги в нем участвовали свыше 2 миллионов человек.

Стройка века — это о БАМе. Всесоюзная, ударная, комсомольская — тоже. Трудовой героизм, сотрудничество, братство — и это все о нем. И что самое главное, все это — не пустые слова. Это — реальность, подтвержденная документами, подлинная история.

**«ОТ БАЙКАЛА ДО АМУРА МЫ ПРОЛОЖИМ МАГИСТРАЛЬ...»**

Само название — Байкало-Амурская магистраль, как и аббревиатура БАМ, появились в 1930 году — именно эту дату можно считать первым днем рождения знаменитой впоследствии железной дороги, которая предстояло пройти по Иркутской и Амурской областям, Бурятии, Забайкальи, Якутии и Хабаровскому краю.

Проектные документы были составлены и утверждены в 1931 году. Еще год спустя, 13 апреля 1932 года, советское правительство приняло постановление «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги». Соружение ее было поручено Объединенному государственному политическому управлению (ОГПУ) и велось силами заключенных Байкало-Амурского исправительно-трудового лагеря, количество которых через шесть лет после начала работ достигло 150 тысяч. В тяжелейших условиях непродолжительной, при минус 60 зимой и плюс 40 летом, нещадно атакуемые назойливой мошкой, эти люди совершили практически невозможное: в 1938 году 180-километровой линией от станции Бам (ныне Скворцовский муниципальный округ Амурской области) до Тайшета прошел первый паровоз — так Байкало-Амурская магистраль соединилась с Транссибом. Год спустя начались работы на восточном участке — от Комсомольск-на-Амуре до Советской Гавани, а к 1940 году население будущей столицы БАМа Тында достигло 4 тысяч человек благодаря чему она превратилась в один из крупнейших центров Амурской области.

Впрочем, еще через два года, из-за начавшейся войны, строительство магистрали пришлось не просто заморозить, но в некотором смысле отдать ему обратный ход. Порешением государственного комитета обороны уже продолженный участок до Тынды разобрали, а рельсы и мостовые фермы перебросили в район Сталинграда для строительства Волжской рокады, которая в условиях непрекращавшихся жесточайших боев за город стала для него примерно тем же, чем была для Ленинграда знаменитая Дорога жизни.

Элементы дорожного полотна и рельсы с других участков Байкало-Амурской магистрали вывезли на северо-запад страны, где в это время строилась Мурманская железная дорога.

**«СЕГОДНЯ Я МОГУ ДОЛОЖИТЬ РОДНОЙ ПАРТИИ И ЛЕНИНСКОМУ КОМСОМОЛУ, ЧТО МЫ ТОВАРИЩИ ПРОСЯТ ПОСЛАТЬ НАС ВСЕХ НА БАМ...»**

Второе свое рождение магистраль отмечает 8 июля — именно в этот день в 1974 году вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Впрочем, еще за три месяца до этого, 27 апреля, из Москвы на БАМ отправился первый Всесоюзный ударный отряд имени XVII съезда ВЛКСМ.

Комсомольские путевки вручались молодым людям с безупречной биографией, репутацией и страстным желанием участвовать в стройке века. На заседание съезда они явились уже в специальной форме с узнаваемыми шевронами. «Сегодня я могу доложить делегатам XVII съезда ВЛКСМ, родной партии правительству Ленинскому комсомолу, что мои товарищи просят послать нас всех на Байкало-Амурскую магистраль!» — объявил с высокой трибуны комиссар стройотряда Владимир Мучинин.

История — благо она относительно недавняя — сохранила и имя его командира, им был избран Виктор Лакомов. 11 июня 1974 года его бригада прибыла в поселок Звездный и за следующие четыре года уложила 300 километров магистрали, прошедшие через станции Ния, Неболья. Магистраль — Улькан и Куернара.



Амурская область. Институт «Магспротранс» на берегу реки Мульмуги во время проектирования трассы БАМ. Фото Виктор Миряковскии / ТАСС



БАМ. Иркутская область. Мавлада переходит пути на участке Ташит—Хэй-Кунг-Восточно-Сибирской железной дороги. 1976. Фото Михаил Миннев / ТАСС

### «ОТПРАВИЛИСЬ ДРУГ НАВСТРЕЧУ ДРУГУ ОТ БАЙКАЛА И ТИХОГО ОКЕАНА. ЧТОБЫ ВСТРЕТИТЬСЯ НА РАЗЪЕЗДЕ БАЛУХТА...»

Решение о возобновлении строительства Байкало-Амурской магистрали было принято после того, как специально созданный при Академии наук СССР совет по БАМу в первом же своем докладе представил уникальные данные о богатстве края и возможностях сохранения вещей и материалов с помощью жидкостных систем охлаждения.

Вообще на этом этапе строительства магистрали широко использовались новые для того времени технологии: речь и об особом способе отсыпки земли на шебеный для лучшей устойчивости полотна и о применении столбчатых мостовых опор и железобетонных фундаментов, и о балластниковых рельсах, и о многом другом.

Лес, прежде считавшийся некондиционным, теперь шел на фиксацию полотна, строительство врезных микротоннелей, страховал обходной путь, который со временем отдавали под грузовую транспорт, оставляя прямые линии для пассажирских поездов. Участки сдавались в постоянную эксплуатацию после многочисленных проверок и по ним сразу же начинали ходить составы. Впрочем, не все шло исключительно гладко. Вот как описывает последний этап строительства БАМа историк железной дорог Алексей Вульф: «В 1974 году БАМ был объявлен Всесоюзной комсомольской ударной стройкой. Именно в этот год от Байкала и Тихого океана навстречу друг другу двинулись бригады строителей, чтобы спустя десять лет, уложив больше 3000 километров рельсов, встретиться посередине, на разъезде Балбухта».

Фактическая стыковка случилась 29 сентября 1984 года, а спустя два дня, 1 октября, в 40 километрах к востоку, на станции Куанда, состоялось уже официальное празднование, официальное открытие — укладка «золотого» звена. Все газеты страны с триумфом сообщили: БАМ построен! На самом деле, несмотря на стыковку, дорога была далеко не готова к эксплуатации. Лишь спустя пять лет, в 1989 году, магистраль наконец была передана Министерству путей сообщения и зареабилитирована, а действительно финальная точка в строительстве БАМа была поставлена лишь в 2003 году, когда наконец-то открыли 15-километровый Северомурский тоннель».

Да, как это случалось в те времена, за бодрыми рапортами и победными реляциями зачастую стояли труднорастворимые проблемы, преодоление которых занимало годы и даже десятилетия. Но стояла за ними и другая — истории живых людей, их подлинный, а не показной энтузиазм и вера в то, что общими усилиями мы можем сделать жизнь в нашей стране лучше и краше. Свидетельством тому — эти отрывки из дневника Татьяны Васноной, одной из строителей БАМа и будущего депутата Верховного Совета СССР, опубликованные в омской газете «Красный путь».

### «НАШ ПЕЗДИДЕТ ОТ СТАНЦИИ К СТАНЦИИ, И ВСЯКИЙ РАЗ НАС ПРИВЕТСТВУЮТ ЛЮДИ. УЖЕ БОЛЬШЕ ПОЛУСОТНИ СЕЛИ ЗАЙЦАМИ, ТОЛЬКО ВЫ ПОУЧАСТВОВАТЬ В СТРОЙКЕ...»

#### 27 АПРЕЛЯ 1974 ГОДА

«Этот вдохновенный апрель! Отдать все силы, знания, жар комсомольских сердец... — до сих пор звучит в моей голове радный голос Володи Мучицына. Будучи комиссаром отряда, он стал сегодня утром перед Президиумом в зале Кремлевского дворца и призвал комсомольскую клятву лично Леониду Брежневу. Произнеси от всех нас, молодых парнейков и девчат, стоящих с флагами за его спиной между делегатами, в зеленой, подшитой по размеру рабочей форме с гордыми нашими «БАМ»». За минуту до его трепетной речи мы влились в зал безупречной рябой. Нас было больше 600 человек, и этот неукротимый дух, который живет внутри каждого, казался, заполнил собой все пространство».

#### АПРЕЛЬ 1974 ГОДА

Только предать, что я бы не повела... Какое счастье, что судьба распорядилась иначе, и я отправляюсь на БАМ! Теперь мы уже в поезде. Не верю своим глазам: нас провожает перрон, наводненный шумной, ликующей толпой, расцвеченной букетами гвоздик, флагами и транспарантами. Это всеобщая радость, какую сложно вообразить! Наш поезд идет от станции к станции, и всякий раз нас приветствуют люди. Уже больше полусотни сели зайцами, чтобы проследовать с нами на Крайний Север, только бы поучаствовать в стройке.

#### 3 МАРТА 1974 ГОДА

Снегодавищем смотрю на битый кирпич для заведения нового обьектиция "Пионер. Стройматериал доставляет по железной дороге до Сквордино, а потом — самосвалом в поселок, то отродкидывая, то подбрасывая на ухабах. И мы терпеливо собираем мозаику из осколков, почти как художники, разглаживая мастеров тяжелый дубовой раствор.

Кажется, только на БАМе заработанные на стройке деньги ребята спускают в одну тумбочку и часто берут из общего вораха ровно столько, сколько требуется на расходы. Только здесь можно услышать: "Спасибо, что скоротали со мной время в дороге", "когда тебя подвеза водитель грузовика».

#### 21 СЕНТЯБРЯ 1974 ГОДА

Все летние вечера у школы рядом с обьективаем в воздух поднимались клубы пыли. Это мы танцевали под хрипательный проигрыватель, который исполнил для нас "Самоцветов" и Валерия Ободзинского на выпотанном пыльном пятачке.

А не так давно к нам в поселок Тындинский прибыл отряд "Московский комсомолец" — москвичи, активные бойкие ребята. — и жизнь закипела: они открыли клуб, где ставят спектакли и устраивают концерты. Не переставая удивлять, сколько талантов объединил вокруг себя БАМ!

У Саша Литвинова из ансамбля "Серебряное звено" необыкновенный голос. Саша — электрик за плечами училища, приехал с Брянщины вместе с несколькими земляками. Ансамбль они собрали еще в родных Клинцах, а в нашей романтике таежных пейзажей их духоводьемые, трогательные песни бьет в самое сердце.

#### 18 ФЕВРАЛЯ 1975 ГОДА

Температура опустилась до минус 45. Наша бригада полтора месяца живет и строит у железной дороги. Ночуем в вагончиках, согреваемся буржуйками, но кутры они остывают — волосы за время сна примерзают к стене, сверху нас, спящих в одежде, вырастает горка снега, и все ждт, кто же самоотверженно встанет первым и заторпит вновь. Не падаем духом! Разве, что там, кто приехал на БАМ из городских квартир, приходится труднее, чем мне, выросшей в селе.

Вспоминаю, как еще работая Держинске поехала в родную Октябрьку Нижегородской области навещать своих. Не успела опустить на пол чемодан, как отец забеспокоился: "Надо сено убрать — дождь будет". А мне бы дух перевести. Только заварила чай — тук-тук-тук по крыше. Я с испугом выскочила во двор, бегом к сени, а оказалось, это не дождь вовсе, а воровой прилетел на кончик и, спускаясь по шиферу, стучит своими крохотными лапками. Чувство долга, поружа за данное слово — у меня в крови. И тут очень пригодно слово».

#### 5 МАРТА 1978 ГОДА

"Тында, Васноной" — читаю на сотнях конвертов, которые прибывает в наше почтовое отделение. Как депутата Верховного Совета СССР меня пригласили выступить на радио и по телевидению. Теперь люди пишут мне отовсюду — просят взять их в бригаду, рассказать о всеобщей стройке, поддерживать и поддерживать результаты. Сегодня снова пришла домой охапка конвертов, которая едва помещается в руках. Нет, это не личная слава — в каждой строке от незнакомого мне человека звучит признание в любви к Родине и Байкало-Амурской магистрали, которая, кажется, совсем скоро позволит ее объять. Стараюсь ответить каждому».

#### 1 ИЮЛЯ 1979 ГОДА

Первый день нашей семейной жизни. Вчера мы расписались в присутствии членов городского Совета и дорогих сердцу байковских друзей, а потом отправились в кафе "Лесная сказка" черпать половником шампанское из огромной хрустальной вазы и развешивать капсулки, где мне пришлось пеленать куклу в Саше — рубить дрова. Балагурили совершенно по-детски, чтобы заманить на всю жизнь. Саша нес меня погостни ступенек на руках вверх по отсылке, когда мы взбирались на мост. Проездили на железной дороге путь машинисту тепловоза, попросили о порыве от его лиджака несколько блестящих пуговиц на счастье — так делают в Прибалтике, если молодоженом встречается трупичет. Пусть у нас будет своя примета. И свое безграничное счастье. В черном сплутислись к реке и до самого рассвета пели под гитару у костра родные байковские песни. ☀



Читинская область. Стрельба из бригады Ивана Варшавского во время торжественной церемонии укладки последнего «золотого» вана БАМв на станции Кунда. Фото: Геннадий Попов / ТАСС

СТАНЦИЯ

# БОЛЬШИЕ ЗОДЧИЕ

# ВОСЕМНАДЦАТЬ МГНОВЕННИЙ ЕЗДЫ

Железнодорожный вокзал — отнюдь не самая расхожая ассоциация, всплывающая в мозгу при упоминании «памятников истории и архитектуры». Дворцы, особняки, замки, крепости, церкви и соборы — это само собой. А вокзалы... Ну да, и они, конечно, тоже. Но — не в первах, как говорится, строках. Почему спрашивается, так? Может быть, потому что перед настоящим памятником положено как-то даже и подготовиться, а на вокзале — что за благоденствие? Суета, толгча, суетка — словом, исключительно чуждые настроения, вдумчиво-созерцательному расположению духа никак не способствующие. Попробуем, однако, исправить ситуацию и признать очевидное: вокзалы — это таки памятники, временами даже шедевры. Уж эти-то восемнадцать — точно.

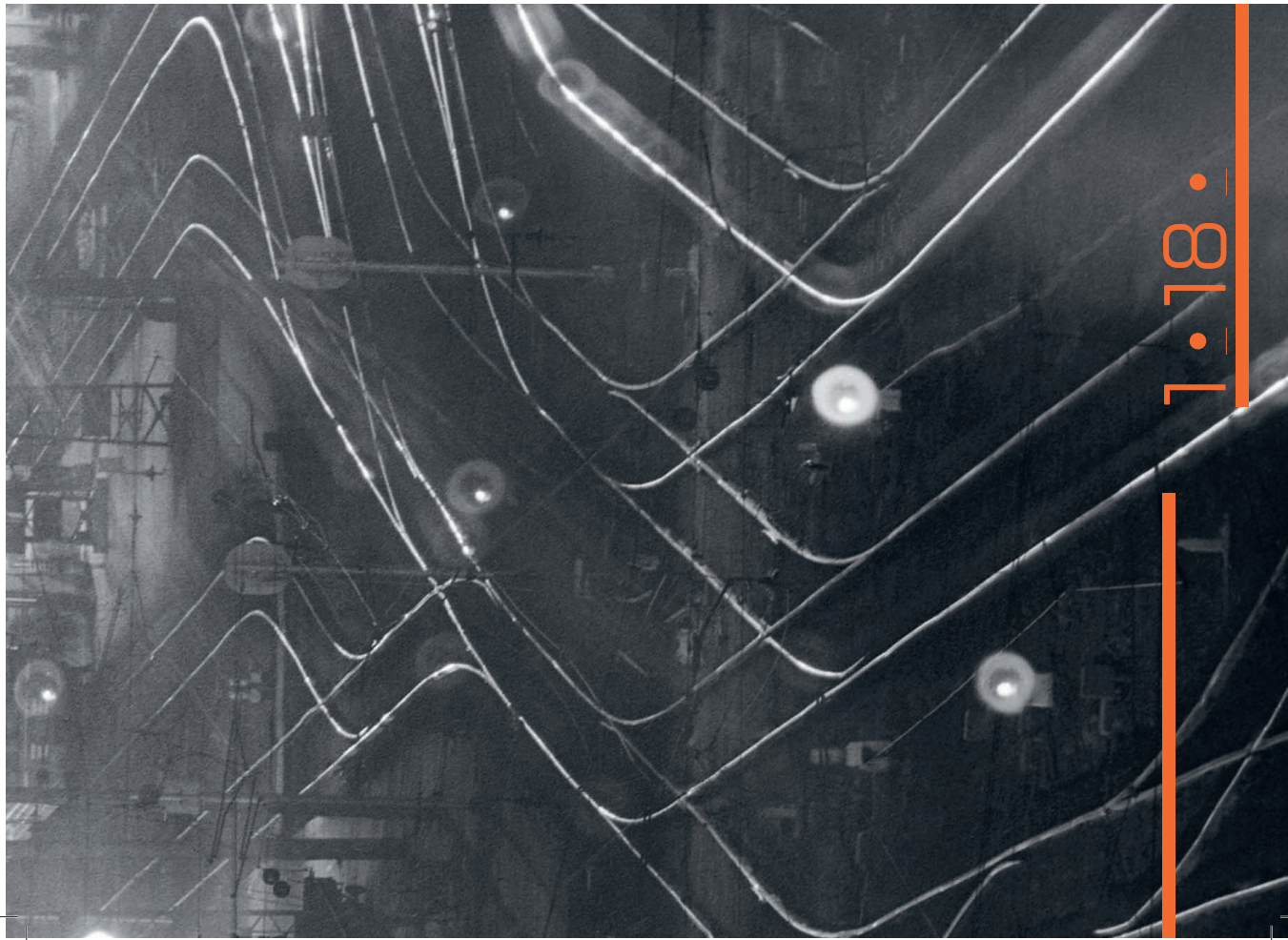
... Иван Саблин

СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

• ЖИВОПИСНАЯ •



Фото: Александр Попов / Фотобанк Фотодженика



1.18.



**Витебский (бывший Царскосельский) вокзал в Санкт-Петербурге.**  
**Открыт: 1904.**  
**Архитектор: Станислав Бржозовский**

... Первая точка на карте России, из которой в 1837 году впервые в ее истории отбыл по первой железной дороге самый первый поезд. Впрочем, называть это место первым вокзалом, пожалуй, не вполне корректно, поскольку этим английским словом в ту пору привычно именовали не здания железнодорожных станций, а публичные парки с ресторанами и музыкой.

К слову, именно такого рода вокзал был устроен на другом конце первой линии, в Павловске. — для того, чтобы убедить русских людей в суточной безопасности и пользе понечелу немного их пугавшего технического новшества, ветку провели прямо через парк, выстроили по соседству со станцией концертный зал.

Нынешнее здание Витебского вокзала — по счету уже третье — было возведено в 1904 году, и теперь это, без сомнения, самый большой и эффектный вокзал города в чем-то для своего времени типичный, в чем-то — уникальный.

Типичный — благодаря внушительным масштабам постройки и ее асимметричной башне, сейчас здесь расположена на первом этаже, а сбоку, а повсёгда прибывает прямиком на второй этаж.

Отсюда и потолки высотой под 20 метров, и почти дворцовая лестница в вестибюле первого класса, и уникальные дубовые двери, лифты и транспортеры для пассажиров и багажа.

Уникален же Витебский и прежде всего своим художественным оформлением, в котором отчетливо прослеживается увлечение архитектора за внутреннюю ступлю архитектура Симы Минина ар-нуво. Как бы ни был популярен тогда этот стиль, на память помимо Витебского приходит, пожалуй, еще один лишь памятник железнодорожной архитектуры, в декоре которого он проявился столь же ярко. Главный вокзал Праги. Еще одна уникальная черта Витебского — его сохранность. Некоторое его пространство и поныне используются по прямому назначению, в иные водят экскурсии. И конечно, здесь часто снимают кино про те далекие времена, когда вокзалы мало чем уступали самым роскошным дворцам.





**Вокзал в Новом Петергофе.  
Открыт: 1857.  
Архитектор: Николай Бенуа**

... Если путешествовать к петергофской фонтанной фаворитки разумно совершить по морю, как это делал когда-то царь Петр, то другой, романтичный Петергоф, драгоценное ожерелье дворцов, садов и парков, предлагает поездку по железной дороге.

Благо здесь имеется не просто станция, некогда построенная для удобства дачников, но способная принять и царский поезд, а нечто совершенно уникальное. Железнодорожного терминала, внешне более всего напоминающего храмовое сооружение, не встретишь пожалуй, больше нигде в мире. Решение свежее, смелое, даже дерзкое!

Вокзал-собор стал кульминацией архитектурного эксперимента, начало которому положили расположенный неподалеку от него парк Александра I и храм Александра Невского и Коттеджам. Этот последний и задал основное направление — готика в ее английской изводе, в России к середине XIX века непопулярная, благодаря модным готическим романам, весьма популярная.

Вот и выпускник Академии художеств обрусевший француз Николай Бенуа в завершение своей шестилетней зарубежной стажировки (так называемой пенсioenерской поездки) испросил дозволения посетить столицу Туманного Альбиона. Впрочем, не английские впечатления у него, несомненно, наложились и итальянские.

В городе Орвието досих подпомнят орусских зодчих, педантично обмеривших тамшний собор Вознесения Девы Марии. Среди них был и будущий автор петергофского вокзала — вот откуда на западном его фасаде возникла так называемая карликавая галерея.

Зато окна и арки здесь — как и в здании петергофских Пирдворных конюшен авторства того же Бенуа — вполне английские, скорее широкие, нежели устремленные ввысь, такие мотивы идеально отвечали конструктивным требованиям инженерных сооружений XIX века.

Тогда в 1857 году строители железной дороги, соединившей Петергоф с Санкт-Петербургом, не остановились на достигнутом и спустя семь лет дотянули Балтийскую ветку еще западнее до Ораниенбаума.

С этого момента западный фасад петергофского вокзала, изначально задумывавшийся как главный, но до некоторых пор величайший соборный мало чем примечательный железнодорожный тупик и потому не привлекавший подобающего внимания, стал наконец главным не только по названию, но и по сути. Сегодня, более полутора веков спустя, именно этот фасад является визитной карточкой Нового Петергофа, а две прорезающие его неоготические арки продолжают принимать под свои своды поезда, движущиеся на скоростях, которые едва ли мог себе представить обрусевший француз Николай Бенуа.





**Вокзал в Петрозаводске.**

**Открыт: 1955.**

**Архитектор: Виктор Ципулин**

... Ленинградец Виктор Ципулин подарил северо-восточному соседу в то время столице Керело-Финской ССР, кусто-чекродного города — в здании его вокзала безошибочно угадывающаяся хароверское Адмиралтейство. И дело тут не в одной только башне под 17-метровым шпилем. Как две капли воды похожа на адмиралтейскую и парадная лестница, украшающая собой главный зал вокзала в Петрозаводске. И даже капитель колонн на этой лестнице такая же, как в Адмиралтействе: это особый извод коринфского ордера, впервые использованный при строительстве называемой Башни Ветров в Афинах в I веке до нашей эры.

Вообще, Адмиралтейство, хоть и связанное исторически синим, нежелю железнодорюжный, видом транспорта, в 40–50-е годы прошлого века служило источником вдохновения для строителей многих вокзалов — от Бреста до Ульяновска и от станции Дно до Еревана.

Да и не только вокзалов — явно не без влияния за хоров-ского шедевра получили свои шпильи московские высотки, в том числе здания МИДа и МГУ, на широкие фасады которых также отчетливо легла гигантская тень петербургского преемка.

Конечно, расположенный в створе главной улицы, ведущей к Онежскому озеру, петрозаводский вокзал кажется своего рода окрашенной версией петербургского шедевра, но внешне и особенная камерность, и изящество, и тонкость — словом, всего, что позволяет считать его одним из лучших зданий карельской столицы, города, который стоит посетить не одним лишь Кийей ради.





**Вокзал в Великом Новгороде.  
Открыт: 1953.  
Архитектор: Игорь Явейн**

... Едва ли Новгород может считаться крупным железнодорожным узлом. Но именно его вокзал является самой неочевидной, но оттого не менее значимой достопримечательностью города, от которого не ждешь ничего, кроме встреч с соседней деревней. — И наоборот.

Вторая мировая война и длившаяся без малого два с половиной года оккупация обернулись для города страшными разрушениями. Но именно в годы войны мэтру советской архитектуры Алексею Щусеву, с юных лет вдохновлявшемуся здешними церквями, приправился новый город — возрожденный из пепла, чудесно сочетающий в себе древнерусские традиции и новейшие по тем временам технологии.

В этих проектах — так и оставшихся на бумаге — изначально было много утопического, однако кое-что из задуманного Щусевым явно озабаловало в умах и душах тех, кто шел за ним следом.

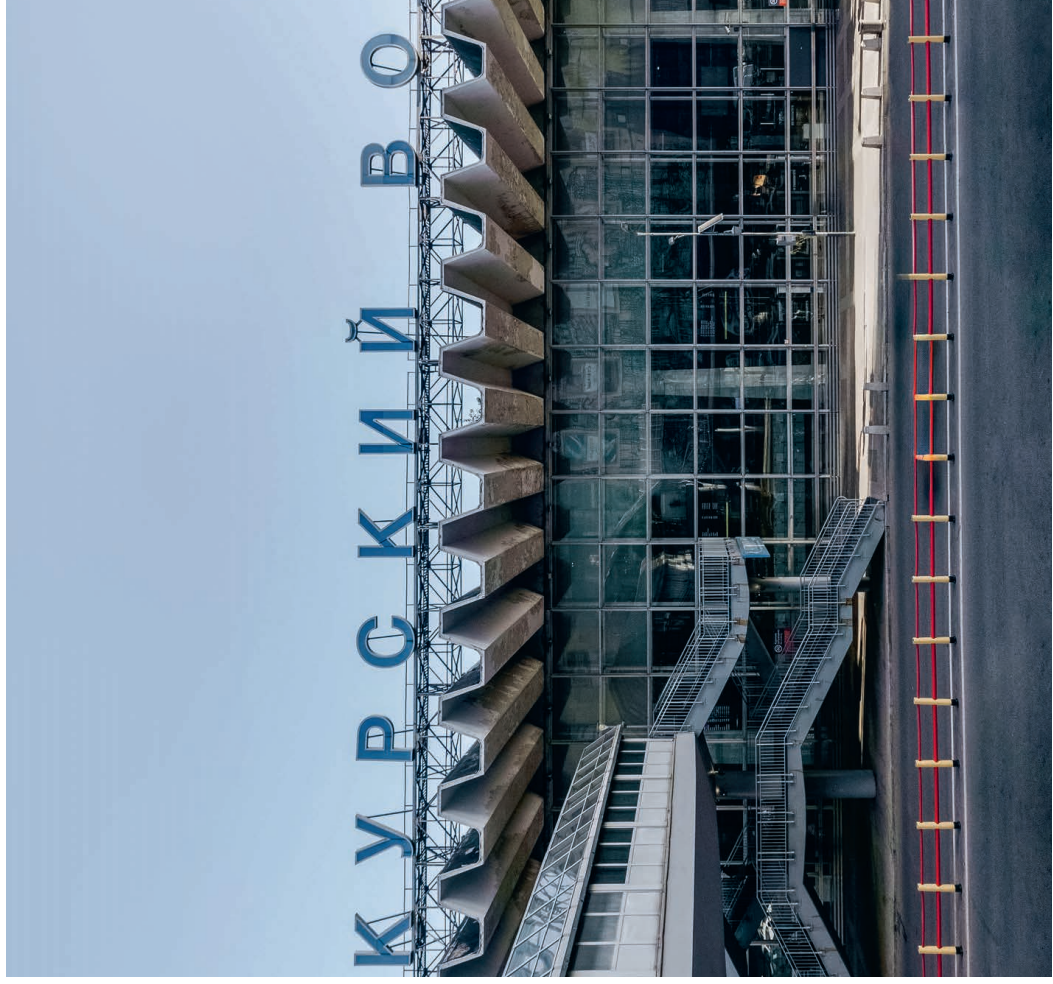
Одним из таковых идущих был Игорь Явейн, архитектор из Ленинграда. Больше занимавшийся теорией и преподаванием, а строивший сравнительно редко, он тем не менее остался в истории как автор нескольких уникальных шедевров.

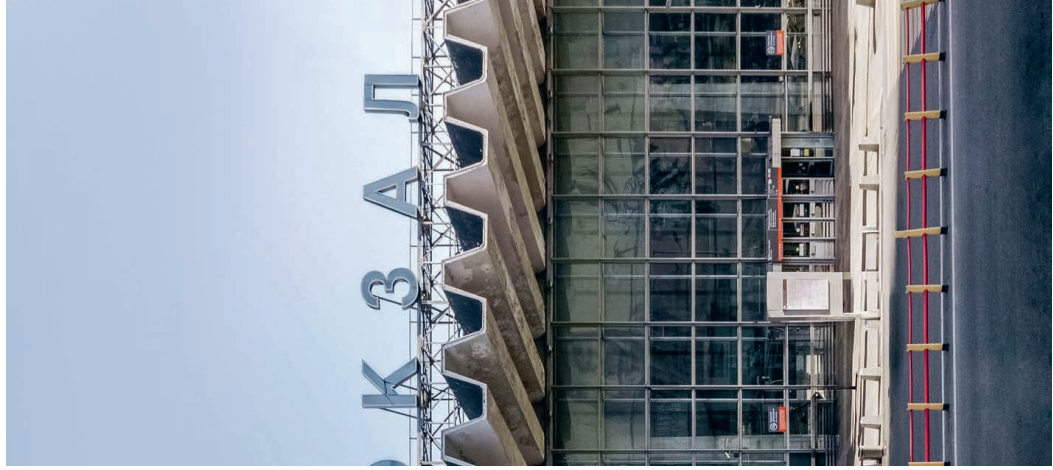
В середине 1930-х годов Явейн дебютировал, спроектировав в родном городе дом для научно-технического персонала Нижне-Свиурской гидроэлектростанции, ставший, по сути, лебединой песней конструктивизма.

А под конец жизни, в 1977-м, — подарил Латвии ажурное здание железнодорожной станции Дубурты, один из главных «дитяв» советского модернизма.

На этом фоне новгородский вокзал кажется настоящей культурной аномалией. Не относящийся ни к классике, ни к модерну, не являющийся компромиссом между двумя этими крайностями, он тем не менее содержит отсылы и к тому и к другому, хотя в основе имеет все-таки светскую архитектуру дореволюционного времени.

Не подражая ни одному вокзалу своей эпохи с их непрямыми башенками и колоннадами, Явейн идет собственным путем: явленная им асимметрия фасадов для архитектуры сталинского времени почти провокационна — но тем и прелекательна.





**Курский вокзал в Москве.**  
**Старое здание (1896, архитектор — Николай Орлов).**  
**Новое здание (1972, архитектор — Георгий Волошинов)**

... Трудно представить себе крупный железнодорожный вокзал более или менее долгой историей, который на протяжении времени не претерпел бы вообще никаких изменений: переменчивость моды стилей, растущие потребности пассажиров — все это отнюдь не способствует статике...

Но едва ли какое другое здание являет собой столь острый контраст между разными эпохами, как Курский вокзал в Москве. Половина его принадлежит XIX веку и это в целом необычная, хотя и традиционная для своего времени архитектура. Другая же, относящаяся к веку XX, радикально рвет с прошлым, не подстраиваясь под него и не заигрывая с ним, — так, оказывается, случилось не только при Сталине. Слово «вода» и «масло» существуют в два эти топологички вовсе не смешиваясь друг с другом. Как Дворец съездов подле кремлевских соборов — или даже радикальнее, ибо новое здание вокзала пристроили к старому в плотную, лишив его фасада.

Такое расширение отчасти напоминает завершенную недавно реконструкцию вокзала в Страсбурге, где историческую часть поместили как бы в стеклянный кокон — не сохранныости ради, а расширения для: «снаружи» стало «внутри», и только вечером, когда зажигается свет, старый вокзал всплывает из небытия, днем его попросту не видно.

В Москве, правда, все как-то прямолинейней — вот одно, и тут же встык — совсем, совершенно другое. Когда-то Курский был самым большим вокзалом столицы (ибо принял на себя еще и Нижегородское направление), однако со временем творение Николая Орлова стало казаться и неудачным, и отсталым в чисто архитектурном отношении. Высказывались сомнения в целесообразности годовальшего физического существования, но, по счастью, вокзалы в Москве при советской власти не сносили, так что и здесь в итоге все ограничилось строительством нового корпуса, параллельного старому.

Спроектировал его Георгий Волошинов, отнюдь не пленный юный новатор — это его последняя работа, впрочем, вполне доходящая передающая дух своего времени. Именно в эти годы широкое распространение в Союзе получили стеклянные коробки в-ля Мис ван дер Роэ, причем постройки такого рода могли быть чем угодно — и университетом, и концертным залом, и, как в случае с зданием на Земляном Валу, железнодорожным вокзалом, зубчатое навершие которого не сколько не маркировано переключается со станцией метро «Пioneрская» в Санкт-Петербурге.





**Казанский вокзал в Москве.**  
**Открыт: 1913.**  
**Архитектор: Алексей Шусев**

... Уроженец Кишилева Алексей Шусев жизнь свою связал с Москвой, а основной здешний его адрес — несомненно, Калачевская площадь. Именно на этом пространстве обновились спроектированные архитектором Клуб железнодорожников, станция метро «Комсомольская-кольцевая» и, наконец, самый большой, самый роскошный московский вокзал — Казанский, главное творение Шусева. Он строил его с 10-х годов прошлого века до конца дней своих, да так и не завершил, кое-что доделывали уже после — как утверждается, с полным уважением к первоначальному замыслу автора.

Было время, московские футуристы напели на Казанский, выступали в революционной печати в том духе, что железная дорога, дескать, это прежде всего современные скорости и прочие прогрессивные веяния, а что же мы видим тут?! Монастырь какой-то! Старорежимный Кремль с Кутафьей башней и курангами! Критики не разумели: вокзал, он ведь не только про скоростные, он — про образы и смыслы, он — визитная карточка врата города, да не одного, а сразу двух. Творение Шусева повествует о Москве, чья суть раскрывается через избранный автором стиль московского барокко, и о конечной точке начинающегося здесь маршрута — Казани; не просто же так главная доминанта комплекса напоминает таинственную башню Спосюбика в Казанском кремле.

Не знали футуристы и другого — того, что за старинным фасадом Шусев планировал новаторский дебаркадер. Бетонные конструкции которого проектировал сам Владимир Шухов. Эта часть замысла была реализована лишь в 90-х годах прошлого столетия, да и сам дебаркадер взошли несколько в иных формах, чем предполагалось за десятилетия до того, однако нельзя не признать: вздымающийся над кровлями вокзала заметный издалека, он смотрится весьма эффектно.





**Ярославский вокзал в Москве.**  
**Открыт: 1904.**  
**Архитектор: Федор Шехтель**

... Ярославский вокзал на протяжении истории постоянно расширялся — кроме Северного направления, ради которого он строился изначально сюда современно добавилось Дальневосточное. Именно через Ярославль поезда, давая некоторый крюк, уходят на Транссиб по самому длинному в мире маршруту. Ближе, наверное, было бы с Казанского, через Казань, но ведь и русские первопроехидцы добирались в Сибирь не самыми прямыми путями...

Впрочем, когда Федор Шехтель задумывал построить вокзал-терем на Каленчевке, прообразом которого был один из уже спроектированных павильонов на Международной выставке в Глазго, о дальневосточном маршруте еще никто не помышлял, так что во внутреннем оформлении Ярославского возобладали тематика Русского Севера — охотники, поморы, суровые пейзажи Приполярья. Для лучшего знакомства с ней на Белое море был командирован Константин Коровин: написанные им во время этой поездки картины украсили главный вестибюль Ярославского вплоть до 1961 года, когда их передали в Третьяковку.

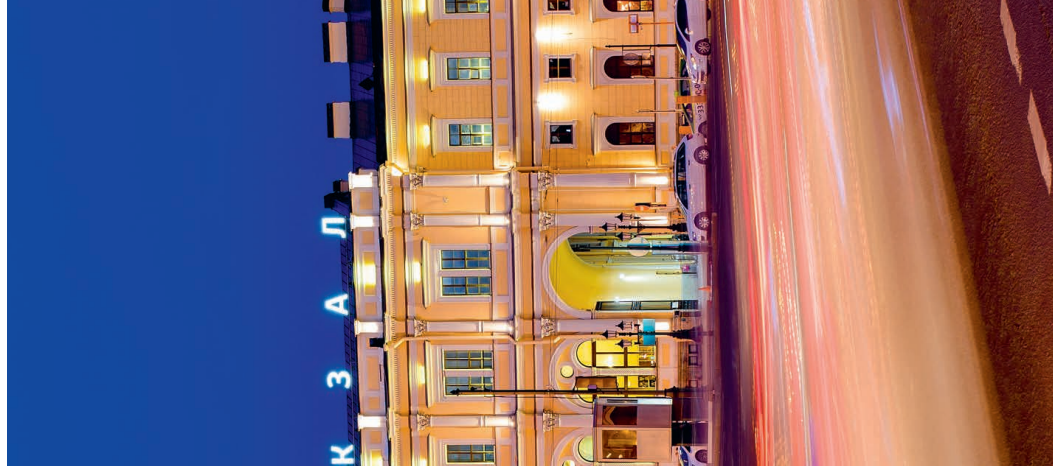
На фасаде же вокзала и по сей день сохранился изящный майоликовый фриз, органично соседствующий с советской эмблематикой, порожденной тем же духом «искусства и ремесел», что царил в абрамцевских мастерских строителя дороги — Саввы Мамонтова. «в гости» к которому, кстати, тоже можно приехать поездом с Ярославского.

Последней, весьма грамотной реконструкцией вокзала его справедливо сравнивают с музеем, то есть с пространством, где представлены разнородные образные экспонаты: хорошо заметные пришедшим сюда в поисках архитектурных впечатлений, они в то же время никак не прерывают тем, кто просто пешит на поезд.

Главный эдешний артефакт — поддерживающая своды зала ожидания монументальная колоннада из леврадорита, будто бы пережившая сюда из какого-нибудь монастырского дворика. Когда-то она стояла прямо на перроне, а придумал ее Лев Кекушев, первый проектировщик вокзала, впоследствии проигравший конкуренцию Шехтелю.

Еще одной достопримечательностью Ярославского являются железобетонные своды-оболочки, относящиеся уже к 60-м годам прошлого века.





**Московский вокзал в Санкт-Петербурге (бывший Николаевский и Октябрьский), Ленинградский вокзал в Москве (бывший Петербургский и Николаевский).**

**Открыты: 1847–1849.  
Архитектор: Константин Тон**

... Железнодорожная ветка, в середине XIX века связавшая две столицы, для того времени была достижением совершенно выдающимся, и, можно даже сказать, великим. В 04 версты, они же 644 километра, — это же очень много, это как от Парижа до Тулузы, как от Гамбурга до Штутгарта, как от Турина до Рима. И да, на тот момент это и был мировой рекорд, проработавшая для двухпутных железнодорожных магистралей. С обиходной дороги, в 1855 году по имени успешного монарха получившей название Николаевской, еще при жизни его появились в окзалы, по отцу архитектору Константину Тону, бывшие не просто братьями, но — братьями-близнецами.

Петербургский брат, правда, уродился несколько более крупным, однако во всем остальном сходство было едва ли не абсолютным — и там и там девять центральных осей с величественными боковыми окнами, и там и там — центральные башенки с часами, непоминовыми; повед — не экипажная конной тяге, он ждать не будет, поторопитесь! Все это дожило и до наших дней, пусть и не в первоначальном виде. Разумеется, и в Ленинграде, и в Москве вокзалы перестраивали и расширяли, причем в Питере результаты этой деятельности представляют собой солидный триумф электики.

Сегодня, войдя в здание Московского вокзала через классический вестибюль времен императора Николая, можно в мгновение ока переместиться в украшенный небарочным плафонов стилистический зал ожидания.

А следом — ив другой, уже бережливый зал прибытия, посреди которого некогда высилась на постаменте белораморная голова вождя мирового пролетариата, в 1993 году замененная бронзовым бюстом императора Петра.





### Вокзал во Владивостоке.

**Открыт: 1893.  
Архитекторы: Платон Базилевский,  
Владимир Плансон**

... Залив Золотой Рог имеется сразу в двух городах Евразии — один в Стамбуле, другой — во Владивостоке. Подлетного и другого эффектным терминалами заканчиваются железно-дорожные пути.

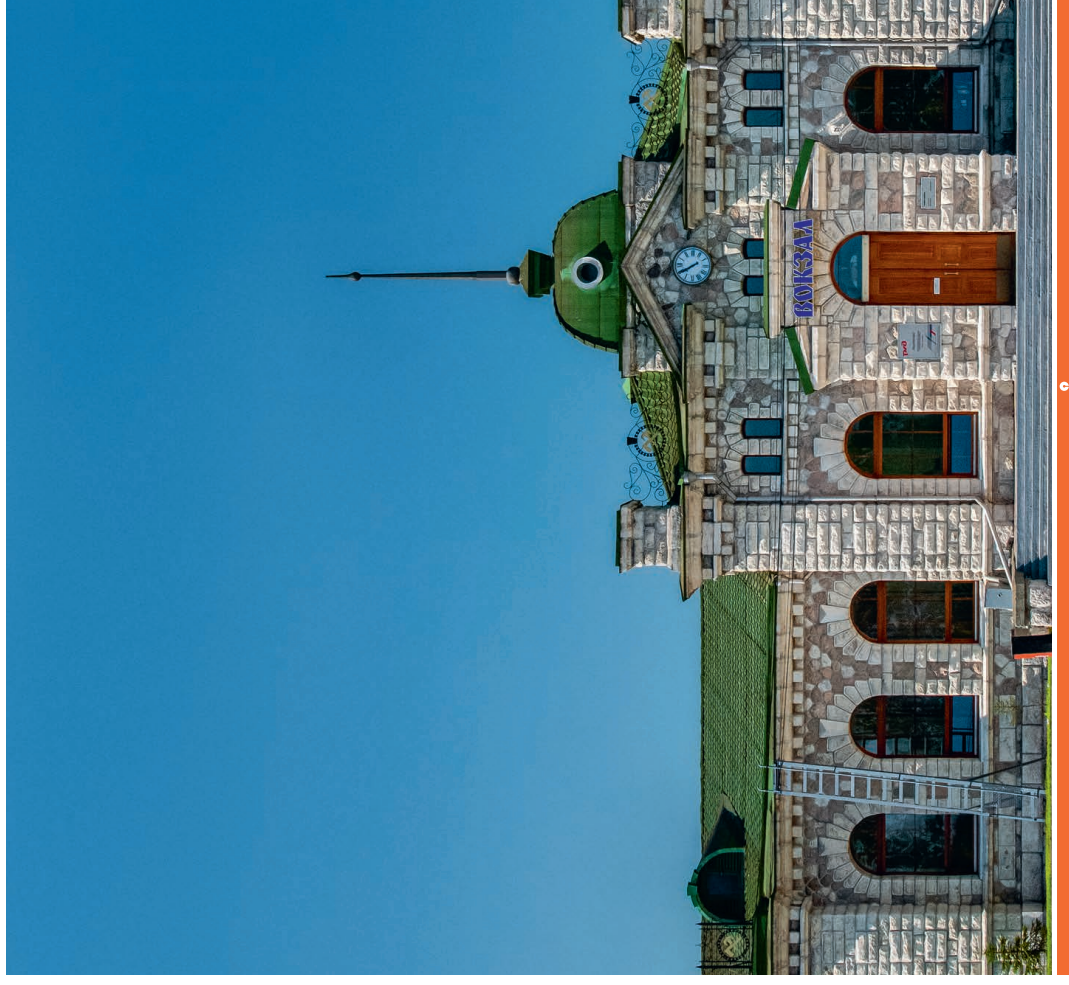
Но — если в Стамбуле для того, чтобы возобновить путешествие на поезде, всего только и требуется, что перебраться на другой берег Босфора, то во Владивостоке это уже и впрямь самый край земли — поезд дальше не идет, просьба осваивать вагоны.

Впрочем, с точки зрения чисто архитектурной, комплекс в конце Транссиба чаще всего сравнивают не со Стамбулом, а с Москвой, и конкретно — с тем ее местом, откуда стартуют составы на восток, с Ярославским вокзалом.

Кажется, именно ему подражал Владимир Плансон, спроектировавший современное здание вокзала владивостокского. Правда, если постройка Шехтеля демонстрирует пресловутую стремительность ввысь, то владивостокский вокзал, даже несмотря на наличие традиционной башенки, подчеркнуто горизонтален. Плансон умело разместил свою постройку в промежутке между городом и морским портом, остроумно подвесив вестибюль над путями, как бы перебросив мост на привокзальную площадь от островного по типу своему терминала.

О Ярославском вокзале здесь напоминает высокая крыша над входом: она как бы свидетельствует, какой бы долгий путь ни отделил Владивосток от центров древнерусской культуры, здесь — тоже Россия.

Говоря об исползованных Плансоном новаторских приемах, стоит прежде всего обратить внимание на то, как обыграна здесь тема симметрии (статика — портал) и ассиметрии (динамика — корпус аэропутьей) — почти так же, как 20 лет спустя в проекте конструктивистского вокзала Иванова. Еще один нетривиальный ход — две тонкие колонны, несущие на себе по полкавала ожидания: аналог им в древнерусском зодчестве уж точно не сыскать.





**Вокзал в Слюдянке.**

**Открыт: 1905.**

**Архитектор: неизвестен**

... Расположенный на самом берегу Байкала иркутский городок Слюдянка — важная точка на карте Транссиба, так что главной рукоутворной его достопримечательностью издавна является вокзал.

Данет, не вокзал даже скорее простоянция, уникальняетем не менее с точки зрения использованного при ее строительстве материала.

Белый розовый мрамор, из которого сложено здание, добывали прямо в окрестностях поселка, и он, конечно, отличается и от уральского и от паросского Оч — чуть грубее, и это придает дополнительную монументальности даже такому небольшому сооружению, как слюдянский вокзал.

Местные знатоки спорят, то ли она одна такая на всю страну, а то ли и навесь мир — станция железной дороги, возведенная из того же материала, что и Перфеной.

Согласно легенде, архитектором станционного здания в Слюдянке был некий итальянец, но имя его теперь надежно забыто, хоть творил он отнюдь не в античные времена, а всего-то чуть более ста лет назад.





**Вокзал в Северобайкальске.**

**Открыт: 1981.**

**Архитектор: Владимир Авксентюк**

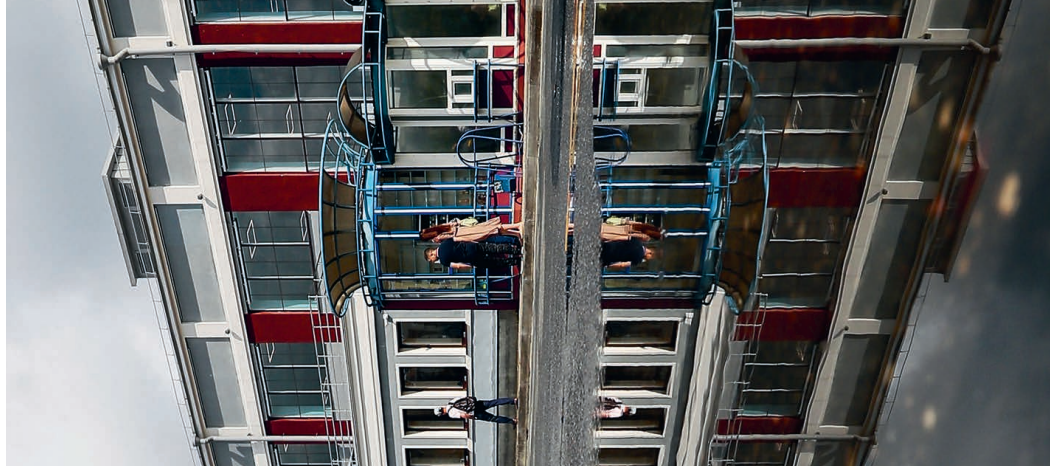
... В 70-е годы XX века, во время строительства Байкало-Амурской магистрали, помимо собственно прокладки рельсы, устройства мостов и тоннелей, власти СССР были озабочены проблемой привлечения в эти не самые обжитые края советских граждан — не на время строительства, на перспективу. Привлечение, по замыслу властей, должно было способствовать решению, согласно которому каждую отдельно взятую станцию должны были строить представители отдельно взятого региона — таким образом реализую на новом месте присущую им культурную идентичность.

Не всегда, впрочем, этот план превратился в жизнь в точном соответствии с первоначальным замыслом. К примеру, бурятский Северобайкальск, основанный в 1974-м, в городом ставший и того позже, в 1980-м, достался ленинградцам, но главновое — и, без сомнения, самое яркое здание, здание вокзал, спроектировал природный сибиряк Владимир Авксентюк.

Настоящий эксперт в области станционного строительства, он создал нечто большее, нежели просто место отправления, прибытия и ожидания поездов. Этот шедевр советского модернизма явно отражает тягу автора к некой криволинейности — в противовес поднадоевшей строгой геометрии. Есть в этом вокзале нечто спортивное, как комплекс в Японии, для катюрах Кэндоэ Тангэ разработал смелые конструкции бетонных перекрытий.

Но есть — и от европейских модернистских церквей, о которых наши задиче, несомненно, были осведомлены, но сами по понятным причинам ничего подобного строить не могли. Так что если кому-то в формах северобайкальского вокзала вдруг привидится даже не капелла Роншан, а храм на Солнечной автостраде Джованни Мигелуччи, основной зал которого так же резко устремлен вверх, то он будет не так уж и неправ.





**Вокзал в Иваново.**  
**Открыт: 1933.**  
**Архитектор: Владимир Каверинский**

... Вокзал в крупном промышленном селе Иваново-Вознесенском в конце XIX века и получился вполне себе сельским — деревянным, с резными наличниками. Каким-то чудом он дождал до наших дней, хотя функцию свою передал новому зданию по соседству. Дело в том, что после революции Иваново, обретшее статус города и ставшее центром крупной губернии, а затем области, уже не могло довольствоваться столь скромной станцией. Поговаривали даже, что сюда может перевезти столица РСФСР и непростая — место это считалось родиной первого в истории Совета рабочих депутатов.

Неудивительно, что в 1930-х новое Иваново творили архитекторы из Москвы и Ленинграда, но вот кто подарил городу именно вокзал, сказать непросто — похоже, от Владимира Каверинского здесь осталось только имя.

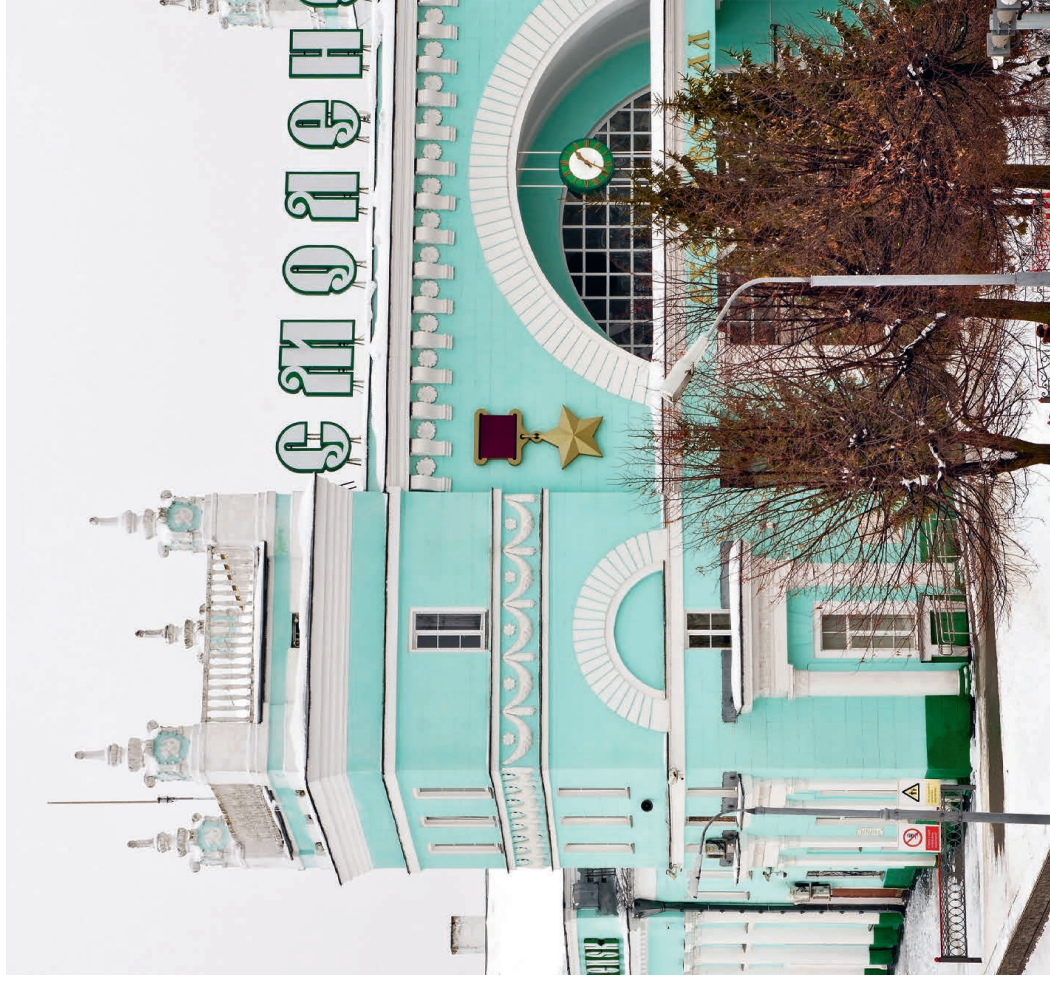
Так или иначе, но вокзал, построенный в стиле конструктивизма, в России существует в единственном экземпляре — здесь. Да и за границей таких примеров немного — вспоминается разве что Флоренция да кое-какие железнодорожные станции Финляндии.

Отметим, если сейчас фасады старинных вокзалов сплошь и рядом скрывают за собой современные интерьеры, то в Иваново ситуация обратная — от новаторского проекта сохранился лишь внешний облик, замечательно обыгравший симметрию/асимметрию, то есть наличие центральной оси, совпадающей с главными входами и поддерживающей движение вдоль и вальс — ивановский вокзал на своей ветке отнюдь не кончается, не туловищный.

Что же до интерьеров, то внутри постройка поначалу представляла собой единое пространство без внутренних опор. И вот оно-то, постепенно приобретая привычные нам современные черты, менялось неоднократно.

Впрочем, после недавней весьма качественной реставрации старые-новые интерьеры выглядят необычайно аутентично, будто ничего много тут никогда не было, да и быть не могло. В первую очередь это относится к сталинскому Синему залу, который можно отнести к ар-деко или некой фантазии на эту тему из более поздних времен. Тонкие столбики. Тонкие детали. Лакоцинные ромбы на потолке. Мебель, двери — все новое, но стиль — выдержан.

Другой же зал, Красный, времен московской Олимпиады, демонстрирует сочетание дизайнов в стиле советского модернизма с красочными панно, славящими революционное прошлое города.





**Вокзал в Смоленске.**  
**Открыт: 1951.**  
**Архитектор: Борис Мезенцев**

... Смоленск, несмотря на тяжелейшие сражения Великой Отечественной войны, смог сохранить и уникальный облик крепости на холмах, и немалое количество старинных построек. Удечел, в частности, храм Петра и Павла на Горюданке, относящийся к XII веку. Теперь, как и прежде, он строит в духа шаг за шаг вокзала, только вот самый маленький вокзал — как раз относительно новый, послевоенный.

Два его предшественника, построенные в XIX веке, располагавшиеся параллельно друг другу и соединенные между собой аркой с часами, война увы не пережили. Новое единое здание обрело островное положение, напоминающее одновременно и Ладужский вокзал в Петербурге, и оживленные железнодорожные узлы в Галле и Лимже.

Казалось бы, место в самой гуще железнодорожных путей в худшем плане не самое выгодное, где же тут быть фасаду? Но нет, у смоленского вокзала есть своя главная сторона, с привокзальной площадью и трамвайным кольцом. Сюда обращены две башни, чуть выступающие из стен по бокам от входа и напоминающие собственноручно о старинной смоленской крепости. Впрочем, похожими башнями автор проекта Борис Мезенцев снабдил и другой свой послевоенный вокзал — в Херкове.

За сим следует парадная анфилада с величественным колонным залом и оригинальной лестницей, основные мотивы которых отсылают к классическому наследию. А цвет стен терминала — бирюзовый — заставляет вспомнить о еще одной местной жемчужине — Успенском кафедральном соборе, прекраснейший вид на который открывается с примыкающего к вокзалу Пятницкого путепровода.





**Вокзал в Курске.  
Открыт: 1952.  
Архитектор: Игорь Явейн**

... Не всегда железной дороге удается проникнуть в сердце города. Порой узловую станцию бывает проще устроить где-то на окраине, как, например, в Касселе, главный вокзал которого — именно крайний Вильгельмсхёв, а центр же брошена туловищевая ветка.

Так прежде было и в Курске, причем предшественник нынешнего вокзала носил скромное имя Ямская — напоминание о былых путях сообщения огромной страны. Потом город до этой станции все-таки добрался, и вокзал в центре оказался проступлен, но уже не вместе же бывшей Ямской выстроили новое здание — прежнее сгорело в огне войны.

Великая Отечественная вообщи дала мощный толчок железнодорожному строительству, новые крупные терминалы становились своеобразными памятниками — и Победе и павшим героям. Принято считать, что главная станция Курска посвящена памяти погибших на войне железнодорожников, хотя стены ее украшают рельефные образы представителей самых разных профессий, в том числе сугубо гражданских — есть здесь, например, и учительница с указкой.

Автор курского вокзала, архитектор Игорь Явейн, уже знаком нам по вокзалу в Новгороде, однако если то здание представляло собой фантазию на тему древней архитектуры, которой так славится город, а Волхове, то в Курске задумку пришлось приберечь к классицизму — вероятно, не слишком-то ему симпатичному.

Архитектор выбрал римскую разновидность стилия — с арками и без колонн, точнее, колонны здесь тоже представлены, но не снаружи, а внутри здания, где они образуют некое подобие хоровода, по забавному совпадению напоминающего станцию московского метро «Курская» с ее круглым залом и монструозной капиталью посреди него.

Кажется, есть тут что-то и от Джованни Пиранези — тот, как известно, был поклонником именно римской, не греческой античности — как тут не вспомнить заключенную под камни своды одинокую дорическую колонну в водной его «Темнице».

Говоря о фасаде вокзала в Курске, хочется отметить прежде всего особую монументальность его рустов, имитирующих массивную каменную кладку. А вот арки по краям здания — большие и легкие, близкие к ольтам конструктивистов.





**Вокзалы  
в Симферополе (1951)  
и Сочи (1952).  
Архитектор: Алексей Душкин**

... Два самых теплых России места, Южный берег Крыма и Черноморское побережье Кавказа, похожи друг на друга не только климатом, но и двумя железнодорожными вокзалами, построенными вскоре после войны одним и тем же архитектором.

Несправедливо было бы предположить, что Алексей Душкин, автор такого шедевра городской транспортной архитектуры, как станция «Маяковская» в Москве, в данном случае схлестнул наскоро урку предложениям разным городам две вариации единой темы.

Во-первых, потому что в том же Крыму для Елватории импримерно в это же время был спроектирован совершенно иной вокзал, во-вторых — потому, что сходства в двух проектах, сочинском и симферопольском, не столь интересны, как различия.

Основное, что их сближает, — асимметрично поставленные башни со шпилем и часами. Часы при этом необычные: в этом вокзале, во-вторых — потому, что сходства в двух проектах, сочинском и симферопольском, не столь интересны, как различия. Основное, что их сближает, — асимметрично поставленные башни со шпилем и часами. Часы при этом необычные: в этом вокзале, во-вторых — потому, что сходства в двух проектах, сочинском и симферопольском, не столь интересны, как различия.

Душкин, впрочем, пошел гораздо дальше обоих образцов, представив на циферблатах столь нетрадиционный набор совездий, что любители мистики и конспирологии до сих пор ломают над ними голову.

Теперь — о различиях. В Сочи вокзальная башня примыкает непосредственно к залу ожидания. В Симферополе же она поставлена в стороне — по оси ведущего в центр бульвара Ленина. Рядом — широкая арка в духе Французской революции, а далее — пригородная станция, фасад которой — арки на тонких колоннах — отсылает уже к эпохе Квартроченто.

Продолжение аркады служит проходом к поездам, приводя затем к основному зданию, симметричному, п-образному: его «итальянский» дворик было бы правильно назвать по-французски — курдонёр.

В Сочи же центральный двор — овальной формы: он, кажется, и вовсе не имеет никаких аналогов. На фасаде здесь тоже арки, только несут их не колонны, а восьмигранные столбы — все крупнее и монументальнее.

Не забыты и фонтаны. Девушка с кувшином в дворике сочинской станции стала одним из символов города. А в Симферополе в дивном саду курдонёра у живых голубей всегда есть возможность пообщаться со своими скульптурными собратьями.





**Вокзал в Тольятти.**

**Открыт: 1974.**

**Архитектор: Вадим Батырев**

... Тольятти — город молодой, так что вокзалу здесь нет и полвека, причем 20 первых лет из своих 50 с небольшим хвостиком он фактически бездействовал.

Построенный в расчете на скорую прокладку железной дороги в Димитровград, Ульяновск и Казань, он пал жертвой того, что реализоваться этим проектам было не суждено.

Пассажирское движение здесь было открыто лишь в 1996 году, когда из Тольятти стали ходить электрички до областного центра, Самары, и поездов на Москву, — до той поры по местной ветке перемещались исключительно грузовые составы, обслуживающие градообразующий АвтоВАЗ.

Жизнь хоть и создаланием, но все-таки наполнила подлинно новаторский комплекс, спроектированный крупнейшим специалистом в области железнодорожной архитектуры позднесоветского времени Вадимом Батыревым. Здесь, на стыке голой степи с индустриальными ландшафтами автогиганта, избранная автором брутальная эстетика кажется особенно уместной.

Стеклянный куб вокзала венчают мощные изгибы крыши, похожие на поздние творения Ле Корбюзье. Внутри — никаких лишнегопор, интерьер изначально мыслился наделенным свободным планом, позволяющим привнести некоторые элемент кривизны, иссякого рода перетекания пространств.

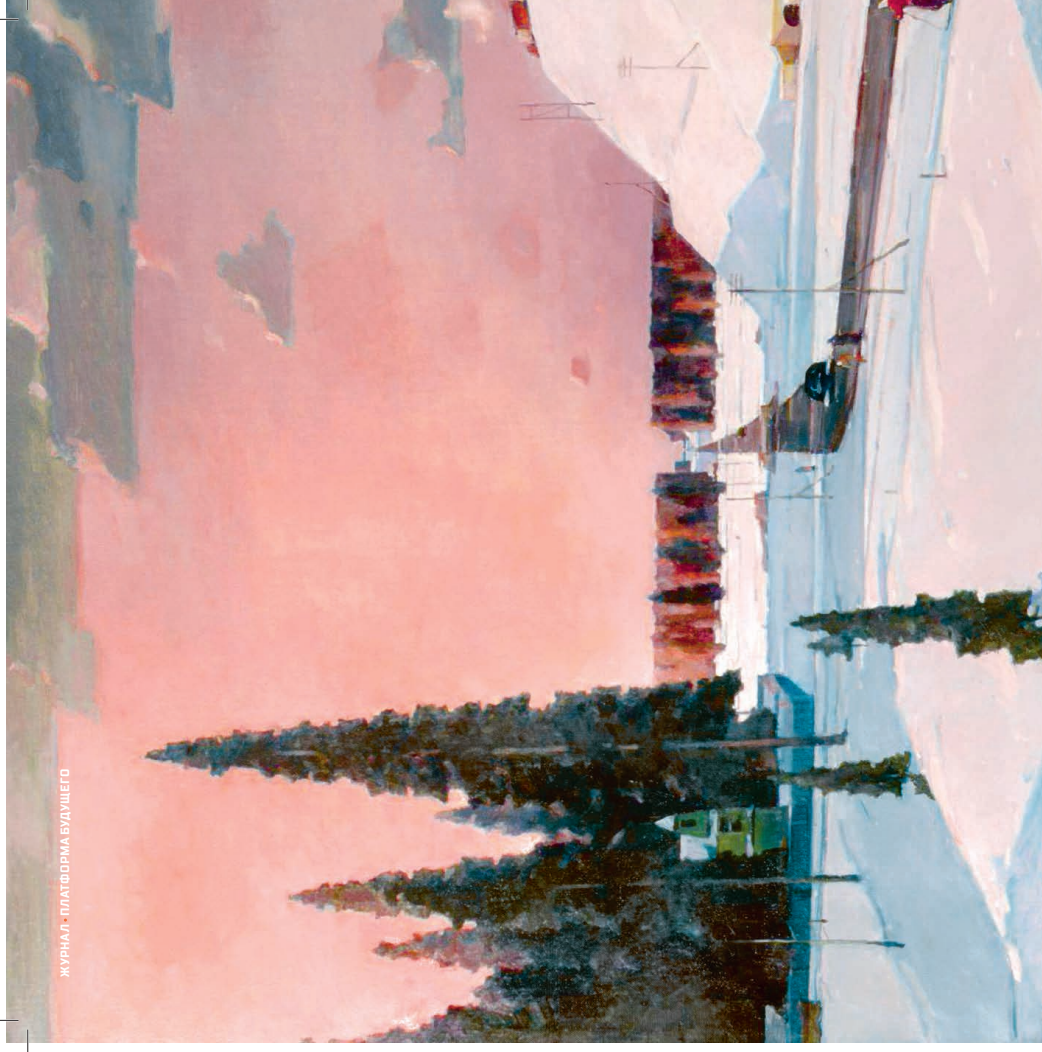
Общую суровость фасадов нарушает лишь входная зона в виде невысокой стелы, которая в проекте несла на себе и циферблат часов, и заезжие недрлись, вероятно, призывные сообщения о прибытии и отправлении поездов, — этакое гигантское табло.

Правда, пока над входом — только знаменитая вазовская ладья, но, если развить железнодорожную инфраструктуру в Тольятти продолжится, здесь, вероятно, появятся и новые поезда, и новые средства оповещения.

СТАНЦИЯ

ЖИВОПИСНАЯ

ЖУРНАЛ ПЛАТФОРМА БУДУЩЕГО



СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

• РИФМЫ •

# «МАЛЫШ ЛЮБИЛ РИСОВАТЬ»

180



# ПАРОВОЗЫ...»

Георгий Нисский,  
«Подмосковье Фаворель» (1957), ГТГ.  
Источник: изображение РИА Новости

... Георгий Нисский (1905–1987).

Большой советский художник.

Один из главных провозвестников так называемого сурового стиля.

Выпускник ВХУТЕМАСа. Ученик

Роберта Фалька, Друг Александра

Дейнеки. Воейболист. Яхтсмен.

Автомобилист. Парашютист.

Цевец технического прогресса,

мастер индустриального пейзажа.

Бонвиван. Любитель шумных застолий,

душа многочисленных компаний.

... Николай Киселев

**С МОЛОДЫХ ЛЕТ** он был весьма профессионально успешен — не всякую дипломную картину выпускника художественного училища приобретает в свою коллекцию Третьяковская галерея. Его — приобрела.

Сегодня, без малого век спустя, Нисский — один из немногих представителей социализма, востребованных на международных аукционах, а точнее сказать — второй по востребованности после того же Дейнеки.

В 2014 году его картина «Над снегами» была продана на лондонских торгах Sotheby's за 2,9 миллиона долларов — на тот момент это был абсолютный ценовой рекорд для работ социалистов.

Одной из главных тем в творчестве Нисского была тема железных дорог — едва ли среди отечественных художников найдется кто-либо, кто обращался к ней чаще. Ему же она, скорее всего, была в буквальном смысле слова на роду написана.

Нисский появился на свет в 1903 году под Гомелем, на узловой железнодорожной станции Новобелицкая где отец его служил снамчеле фельдшером, потом врачом.

Много лет спустя, уже будучи известным художником, он в своей автобиографии писал:

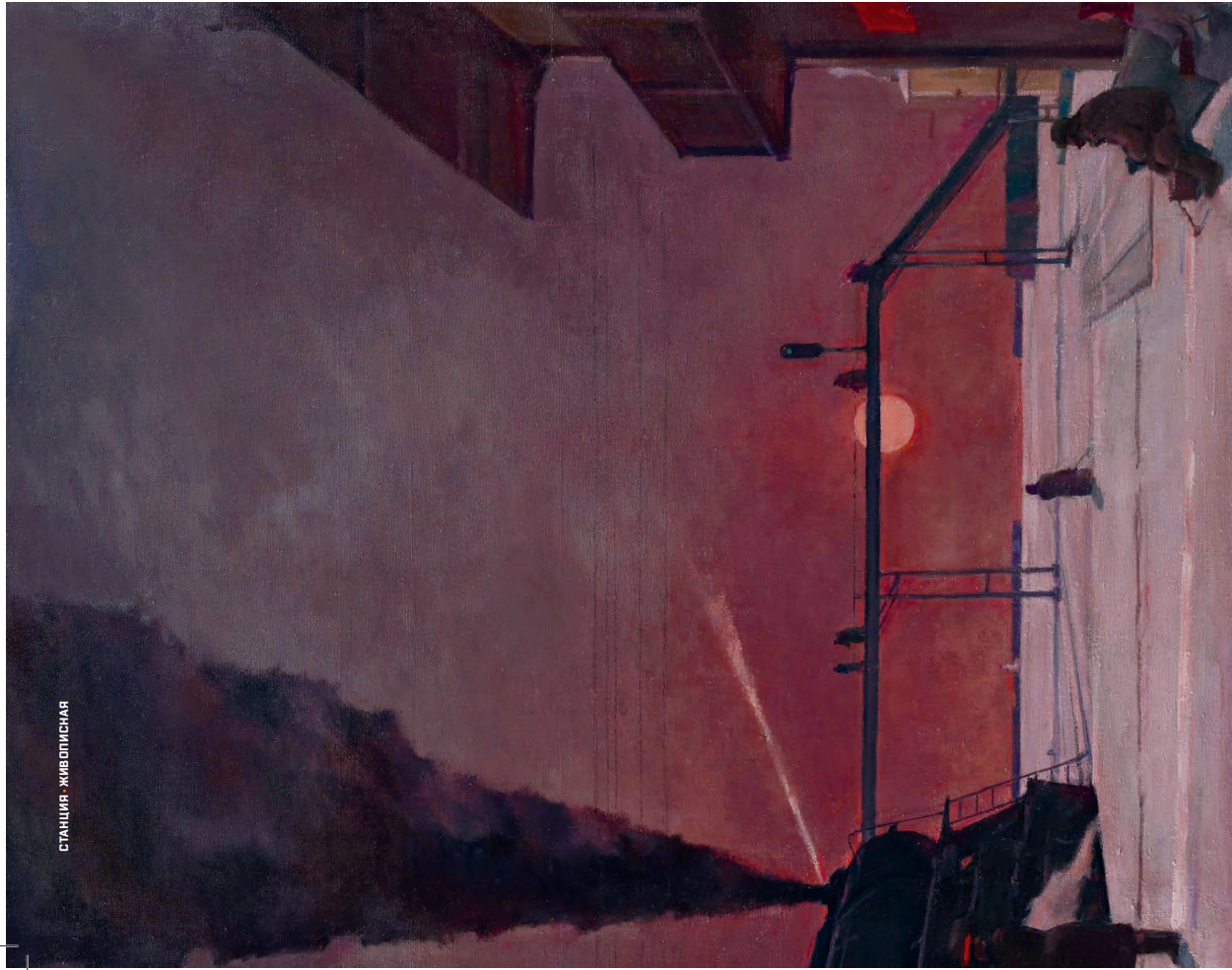
«До сих пор неопустимой любовью детства люблю свой родной пейзаж. Семафор, разваб- рельсов, уходящий за поворот леса, шумливый бор с мячтовыми соснами и бескрайние белорусских полей с позем- ками.

Рос на воле, все было моим, горячий расквал рельсов на переплетях путей, длинные, товарные составы, водолечки и пакгаузы, маневровые паравозы, заросшие лосой болота, золотые лесные ручьи, весенние разливы, настлыглотовы на зеркала озера, вигат пил лесопиллен, золотые кубы распыленного леса, запахи оплодок, жар раскаленного июля, в лесной тишине и задумливые перелемки под скатертью январского снега — все это незабываемо и до сих пор сжимает сердце сладостно неизгладимых впечатлений».

Георгий Нисский,  
«В пути» (1958—1964), Фото: РИА Новости



Георгий Нисенский в детстве.  
19-е годы XX века





Георгий Нисский  
60-е годы XX века



1. Георгий Нисский  
Самарский край  
(1932) ГТГ Источник  
изображения:  
Госкаталог.РФ

2. Георгий Нисский  
Чувашия  
Мая (1933)  
Волгоградский музей  
образовательных  
искусств имени  
И.И. Машкова.  
Источники изображения:  
Госкаталог.РФ

3. Георгий Нисский  
Самарский край  
(1933)  
Самарский областной музей  
художественный музей  
Источники изображения:  
Госкаталог.РФ



А вот как в своей книге «Певцы Родины» описывал детские годы Нисского искусствовед и публицист Игорь Долгополов:

«Мальшлюбил рисовать паровозы. Все было хорошо, пока дело не доходило до колес. Тут шло криво, косо, и певзда упрямо стояли на месте. Юный художник частенько ревел от досады.

Но однажды он взял подсвечник с круглой подставкой, обвел ее карандашом, и певзд сразу покатиł быстрее ветра.

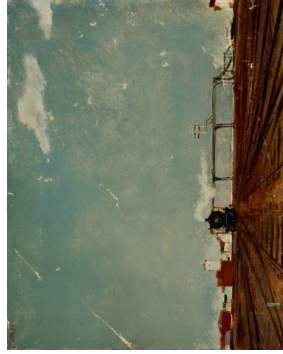
Каникулы. Жорка ни минуты не сидит дома. Спозаранку он убегает в лес, купается с ребятами в речке, потом спешит на станцию. Надо успеть завратиться на "кукушку", знакомому машинисту, под завистливые взоры друзей дать гудки, замирая от счастья, укатить из Новобеличьей и мчаться куда-то далеко-далеко. Он приходил домой поздно, весь перемазанный мазутом, часто со сбитыми руками, порой в синяках.»

Увиденное, подмеченное в детстве Нисский часто изображал на своих полотнах. В отличие от многих других пейзажистов он предпочитал писать не с натуры, по памяти — сюжеты его картин, образы, женные на них образы и ландшафты неконкретны, собирательны, в значительной мере — фантазийны. «В пейзаж я вношу свое, новое, в пейзаже я мечтаю», — признавался он.

И добавлял: «Считаюсь художником, много пишушим "от себя", я, эту свою особенность и способность считать основным качеством. Писание как списывание не считаю своей задачей».

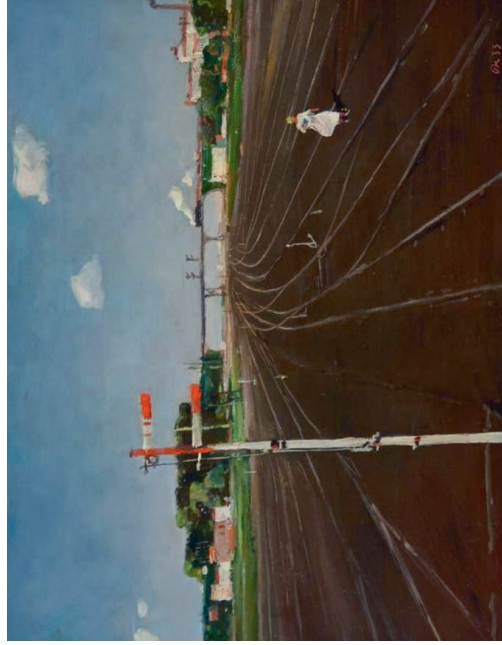
И действительно, не стремясь копировать окружающую его действительность, что называется, точь-в-точь, он тем не менее как мало кто другой сумел запечатлеть свою страну и свое мчание на всех парах времени — и сделал это максимально достоверно, мощно, ярко, да и попросту красиво. ●

2



## СТАНЦИЯ

# РИФМЫ



3

СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

· ПЛАТОНОВО ·

\*Франц Герстнер, австрийский инженер, по проекту и под руководством которого осуществлялось строительство Царскосельской железной дороги.

# «Я ПОЙДУ ПО ГУЛКИМ ШПАЛАМ ДУМАТЬ И СЛЕДИТЬ...»

... Слиясь обнять необъятное — тему железной дороги в русской поэзии, — надлежало бы, конечно, стартовать от начала начал. От Пушкина. Но увы — основоположник современного русского языка в стихах прогрессивное средство передвижения не запечатлел. Просто не успел, причем совсем чуть-чуть: торжественный пуск первой в истории России Царскосельской ветки состоялся 30 октября 1857 года, спустя всего девять месяцев после оборвавшего жизнь поэта выстрела на Черной речке. Нельзя, однако, сказать, что Александр Сергеевич был вовсе чужд железнодорожной тематике. Напротив, в последние годы жизни она чрезвычайно его занимала. Уже совсем незадолго до гибели в своем журнале «Современник» он писал: «Теперь, когда Герстнер\* заканчивает... чудную дорогу между столицей и Царским Селом, всем нам нужно понять и усвоить великое изобретение, которому принадлежит будущее». Пожалуй, одной этой пушкинской цитаты вполне достаточно для того, чтобы понять, что он думал о железных дорогах и как воображал себе ту роль, которую им предстояло сыграть в жизни России. Опоэтизировать же «чугунку», напослать ее пространство стихотворными образами и смыслами — трагическими, нежными, яростными, безнадежными и всеяющими надежду — довелось уже не Пушкину, другим. Положа руку на сердце: там было кому.

## Афанасий Фет «На железной дороге» (1859–1860)

Мороз и ночь над делью снежной,  
А здесь уютно и тепло.  
Игриво мной твой облик нежный  
И детски чистов чело.

Полны смущенья и отваги,  
С тобою, кроткий серафим,  
Мы через дебри и овраги  
На змее огненной летим.

Он сыплет искры золотые  
На озаренные снега,  
И снятся нам места иные,  
Иные снятся берега.

В мерцанье одинокой свечки,  
Ночным путем утоклена,  
Твоя старушка против печки  
В глубокий сон погружена.

Но ты красаво ненаглядной  
Еще томиться мне позволь,  
С кевкой заботою отрадной  
Лелеет сердце эту боль!

И, серабрам облиты лунным,  
Деревья мимо нас летят,  
Под нами с грохотом чугунным  
Мосты мгновенные гремят.

И, как цветы вальшебой сказки,  
Полны сердечного огня,  
Твои вгатовые глазаки  
С улыбой радости и ласки  
Порою смотрят на меня.

**Николай Некрасов**  
«Железная дорога», отрывки  
(1864)

... Прямо дороженька: насыли узкие,  
 Столбик, рельсы, масти.  
 А по бокам-то всё косточки русские...  
 Сколько их! Вянетка, знаешь ли ты?  
 Чу! восклицанья слышались прозвонье!  
 Топот и скрежет зубов;  
 Тень пробежала на стекла морозных...  
 Что там? Толпа мертвецов!  
 То обгоняют дароу чугунную,  
 То сторонами бегут.  
 Слышишь ты ленив?.. «В ночь эту лунную  
 Любо нам видеть свой труд!  
 Мы надрывались под знамен, под холодам,  
 С вечно сапугой отпной,  
 Жили в землянках, боролись с голодом,  
 Мерзали и мокли, болели цингой.  
 ... Братья! Вы наши плоды пожинаете!  
 Нам же в земле истлевать суждено...  
 Всё ли нас, бедных, добром поминаете  
 Или за были давно?..»  
 ... Эту привычку к труду благодарную  
 Нам бы не худо с тобой перенять...  
 Благослови же работу народную  
 И научись мужака уважать.  
 Да не робей за отчизну лобзаную...  
 Вынес достаточно русский народ,  
 Вынес и эту дорогу желваную —  
 Вынесет всё, что Господь ни пошлет!  
 Вынесет всё — и ширякую, ясную  
 Грудью дорогу положит себе.  
 Жель только — жить в эту пору прекрасную  
 Уж не придется — ни мне, ни тебе.

**Алексей Апухтин**  
«С курьерским поездом»  
(1870)

«Ну, как мы встретимся? — невольно думал он,  
 По снегу рыломух вокзалу подъезжая.  
 Уж я не юноша и вовсе не влюблён...  
 Звечем же я дрожу? Ужели страсть была я  
 Опять как ураган ворвется в грудь мою  
 Иль только разожгли меня воспоминанья?»  
 И опустился он на мерзлую скамью,  
 Исполнен жгучего, немата ожидания.  
 Давно, давно, еще студентом молодым,  
 Он с нею встретился в глуши деревни дальней.  
 О том, как он любил и как он был любим  
 Любовью первою, глубокой, идеальной,  
 Как планы смелые чертила с ним она,  
 Идеи и любви всем жертвовать умея,  
 Про то никто не знал, а знала лишь одна  
 Высоких тополей тенистая аллея.  
 Пришлось расстаться им, прошел несносный год.  
 Он курс уже кончал, и новой, лучшей доли  
 Была близка пора... И вдруг он узнаёт:  
 Что замужем она, и вышла против воли.  
 Чуть не сошел с ума, едва не умер он,  
 Давал нелепые, безумные обеты,  
 Потом оправдился... С прошедшим примирен,  
 Лисал ей изредка и получал ответы:  
 Потом в тупой борьбе с лишениями, с нуждой  
 Прошли бесцветные, томительные годы;  
 Он привык к цепям, и образ дорогой  
 Лишь изредка блеснул лучом былой свободы,  
 Потом бледнел, бледнел, потом совсем угас.  
 И вот, как одержал над сердцем он победу,  
 Как в тине жизненной по горло он погряз,  
 Вдруг весть нежданная: «Муж умер, и я еду».  
 — «Ну, как мы встретимся? А поезд опоздал...  
 Какожидание бывает нестерпимо!  
 Толпою пестрою наполнились вокзал,  
 Гурьба артельщиков прошла, болта, мимо,  
 А поезд всё нет, пора б ему прийти!  
 Вот раздался свисток, дым по дороге взвился...  
 И, тяжело дыша, как бы устав в путь,  
 Железный паровоз пред ним остановился.

«Ну как мы встретимся?» — так думала она,  
 Пока на всех порках курьерский поезд мчался.  
 Уж зимний день глядел из тусюлого окна,  
 Но убакенный вагон не присылался.  
 Старелась и она заснуть в ночной тиши,  
 Но сон, упрямый сон бежал всё время мимо:  
 Со дня глубокого ваволованной души  
 Воспоминания рвались неужержимо.  
 Курьерским поездом, спеша Бог весть куда,  
 Промчалась жизнь её без смысла и без цели,  
 Когда-то, в лучшие, забытые года,  
 И в ней горел огонь, и в ней мечты кипели!  
 Но в обществе тупом, среди чуждых ей натур  
 Тот огонёк задул безжалостной рукою:  
 Покойный муж её был грубый самодур,  
 Он каждый сердца звук встречал насмешкой злою.  
 Был человек один... Тот понял, тот любил...  
 А чем она ему ответила? — Обманом...  
 Что ж делать? Для борьбы ей не хватило сил,  
 Да и могла ль она бороться с целым станом?  
 И вот увидаться им снова суждено...  
 Как встретятся они? Он находился когда-то  
 Её красавицей, но это так давно...  
 Изменят жать кого утрата за утрадой!  
 А прощем... Не блеста, как прежде, красотой,  
 Черты остались те же, и то же выраженьё...  
 И стало весело ей вдруг при мысли той,  
 Всё оживилось в её воображеньи!  
 Сидевший близ неё и спавший пассажир  
 Кажался так смешно, с осанкой генерала,  
 Что, глядя на него и на его мундир,  
 Бог звет отчего, она захохотала.  
 Но вот проснулись все, — теперь уж не заснуть...  
 Кондуктор отобрал с достоинством билеты;  
 Вот фабрики пошли, свисток — и кончен путь.  
 Объятья, возгласы, знакомые приветья...  
 Но где же, где же он? Не видно за толпой,  
 Но он, конечно, здесь... О, Боже, неужели  
 Тот, что глядит слад, вон этот, пожилой,  
 С очками синими и в меховой шинели?  
 И встретились они, и поняли без слов,

Пока слова текли обычной чередой,  
 Что бремя прожитых бесмысленно годов  
 Мех ними беззапно лежало роковою.  
 О, никогда еще потраченные дни  
 Среди чужих людей, в тоске уединенья,  
 Сталою ясностью не вспомнили они,  
 Как в это краткое и горькое мгновенье!  
 Недаром злая жизнь их гнула до земли,  
 Забрасывая их слоями грязи, пыли...  
 Заботы на лице морщинами легли,  
 И думы серебром их головы покрыли!  
 И поняли они, что жалки их мечты,  
 Что под туманами осеннего ненастья  
 Они — поблёкшие и поздние цветы  
 Не возродятся вновь для солнца и для счастья!  
 И вот, рука в руке и взоры опустив,  
 Они стоят в толпе, боясь прервать молчанье...  
 И в глубь минувшего, в сердечный их архив  
 Уже уходит прочь ещё воспоминанья!  
 Ему припомнилась та мерзлая скамья,  
 Где ждал он поезда в волнении томлящем,  
 Она же думала, тревогу загая:  
 «Как было хорошо, когда в вагоне я  
 Смеялась от души над пассажиром спящим!»

**Александр Блок**  
«На железной дороге»  
(1910)

Под насыпью, во рванукошеном,  
Лежит и смотрит, как живая,  
В цветном платке, на косы брошенном,  
Красивая и молодая.

Бывало, шла походкой чинною  
На шум и свист за ближним лесом.  
Вою обходя платформу длинную,  
Ждала, волнуясь, под навесом.

Три ярких глаза набегавших —  
Нежней румянец, круче локон:  
Быть может, кто из проезжающих  
Посмотрит пристальной из окон...

Вагоны шли привычной линией,  
Подрагивали и скрипели;  
Молчали желтые и синие,  
В зелёных плакали и пели.

Вставали сонные за стёклами  
И обводили равным взглядом  
Платформу, сед с кустами блёклыми,  
Её, жандарма с нюю рядом...

Линь раз гусар, рукой небрежною  
Облокотясь на бархат алый,  
Скользнул по ней улыбкой нежною,  
Скользнул — и поезд в даль умчал.

Так мчелась юность бесполозная,  
В пустых мечтах изменяя...  
Тоска дорожная, железная  
Свистела, сердце разрывая...

Да что — давно уж сердце вынуто!  
Так много отдано поклонов,  
Так много жадных взоров кинуто  
В пустынные глаза вагонов...

Не подходит к ней с вопросами,  
Вам всё равно, а ей — довольно:  
Любовью, грязью или колёсами  
Она раздавлена — всё больно.

**Марина Цветаева**  
«На вокзале»  
(1911)

Два звонка уже и скоро третий,  
Скоро взмах прощального платка...  
Кто поймёт, но кто забудет эти  
Пять минут до третьего звонка?

Решено за поездом погнаться,  
Все цветы любимой кинуть впопад,  
Намладшему из них тринадцать,  
Намстаршему под двадцать лет.

Догонять её, что станет силы,  
«Добрый путь» кричать до хрипоты.  
Самый младший не сдержался, милый:  
Два слезинки капнули в цветы.

Кто мудрец, забыл свою науку,  
Кто храбрец, забыл себя: «войой!»  
«Ася, руку мне!» и «Ася, руку!»  
[Про себя тихонько: «Поцелуй!»]

Поезд тронулся — на волю Божью!  
Тяжкий вздох как бы одной души.  
И цветы кидели ей к подножью  
Ветераны, рыцари, лажи.

**Николай Гумилев**  
**«Оборванец»**  
**(1911–1912)**

Я пойду по лужим шпалам,  
 Думать и следить  
 В небе жёлтом, в небе алом  
 Рельсы бегущих нить.

В звалы пещурные стаций  
 Забреду, дрожа,  
 Хоть не стоят оборванце  
 С криком сторожа.

А потом мечтой упрямой  
 Вспомню в сотый раз  
 Быстрый взгляд красивой дамы,  
 Севшей в первый класс.

Что ей, гордой и дальной,  
 Вся моя любовь?  
 Но такой голубокой  
 Мне не видеть вновь!

Расскажу я тайну другу,  
 Подружно над ним,  
 В тёплый час, когда по лулу  
 Вечер стелет дым.

И с улыбкой безобразной  
 Он ответит: «Ишь!  
 Начитался, дряньи разной,  
 Вот и говоришь!».

**Игорь Северянин.**  
**«В пяти верстах по полотну»**  
**(1912)**

Весело, весело сердцу! звонко, душа, освиричься!  
 — Прогрэхотал искромётно и эластично экспресс.  
 Я загорелся восторгом! я загляделся на рельсы!  
 Дамка в окне улыбалась, дама смотрела на лес.  
 Ручкой меня целовала. Поздно! — но как же тут «раньше»?  
 Эти глаза... вы — фиалки! эти глаза... вы — огни!  
 Солнце, закатное солнце! твой дирижабль оранжвей!  
 Сяду в него, — повинуйся, повздыло бви обгони!  
 Кто и куда? — не ответит. Если и хочет, не может  
 И не догнать, и не встретит. Грёза — сердечная моль.  
 Всё, что находит, теряет сердце моё... Боже, Боже!  
 Призрачный промельк экспресса дал мне черуиную боль.

**Борис Пастернак**  
«Вокзал»  
(1913, 1928)

Вокзал, несоразмерный ящик  
Разлук моих, встреч и разлук,  
Испытанный друг и указник,  
Начать — не исчислить заслуг:  
Бывало, вся жизнь моя — в шарфе,  
Лишь подан к посадке состав,  
И слышат неординажи гарлий,  
Лявами глаза нам заставлял.  
Бывало, лишь рядом усядусь —  
И крышка. Приник и отник.  
Прошай же, паря, моя радость!  
Я спрыгну сейчас, провадник.  
Бывало, раздвигается завлад  
В манёврах неустой и шпал  
И примется хлопьями целать,  
Чтоб под буфера не попал.  
И локнет свисток повторённый,  
А издали вторит другой,  
И повзд метёт по перронам  
Глухой многоглаголивой тургой,  
И вот уже сумеркам нестерпеть,  
Срываюется поле и ветер,  
— О, быть бы и мне в их числе!

**Александр Кочетков**  
«Баллада о прокурорном вагоне»  
(1932)

— Как больно, милая, как странно,  
Сроднясь в земле, сплетая ветвями, —  
Как больно, милая, как странно  
Раздаиваться под пилой.  
Не зарастёт на сердце рана,  
Прольётся чистыми слезами,  
Не зарастёт на сердце рана —  
Прольётся пламенной смолой.  
— Пока жива, с тобой я буду —  
Душа и кровь неразделимы, —  
Пока жива, с тобой я буду —  
Любовь и смерть всегда вхожим.  
Ты понесёшь с собой повсюду  
Ты понесёшь с собой, любимый, —  
Ты понесёшь с собой повсюду  
Родную землю, милый дом.  
— Но если мне укрыться нечем  
От жалости неисцелимой,  
Но если мне укрыться нечем  
От холода и темноты?  
— За расставаньем будет встреча,  
Не забывай меня, любимый,  
За расставаньем будет встреча,  
Вернёмся оба — я и ты.  
— Но если я безвестно кану —  
Короткий свет луча дневного, —  
Но если я безвестно кану  
За звездный пояс, в млечный дым?  
— Я за тебя молиться стану,  
Чтоб не забыл пути земного,  
Я за тебя молиться стану,  
Чтоб ты вернулся невредим.

Трясься в прокуренном вагоне,  
Он стал бездомным и смиренным,  
Трясься в прокуренном вагоне,  
Он полуплюкал, полуслеп,  
Когда состав на скользком склоне  
Вдруг изогнулся страшным креном,  
Когда состав на скользком склоне  
От рельсов колёса оторвал.

Нечеловеческая сила,  
В одной лавильне всех калеч,  
Нечеловеческая сила  
Земнов сбросила с земли.  
И никого не защитила  
Вдали обещанная встреча,  
И никого не защитила  
Рука, зовущая вдали.

С любимыми не расставайтесь,  
С любимыми не расставайтесь,  
С любимыми не расставайтесь,  
С любимыми не расставайтесь,  
Всей кровью прорастайте в них, —  
И каждый раз навеки прощайтесь!  
И каждый раз навеки прощайтесь!  
И каждый раз навеки прощайтесь!  
И каждый раз навеки прощайтесь!  
Когда уходите на миг.

### Константин Симонов «Вагон» (1939)

Есть у каждого вагона  
Свой тоннаж и габарит,  
И таблицы непременно  
Нам об этом говорит.  
Но в какие габариты  
Влезает этот груз людской,  
Если, заплывы, набриты,  
Люди вдут день-денёской?  
Без усущки, без утруски  
Проезжают горюда,  
Море чаю пьют по-русски,  
Столку водки иногда.  
Много вадив по отчизне,  
Мы вагоном дорожим,  
Он в пути, لابدно жизни,  
Бесконечно растяжим.  
Вот ты влез на третью полку  
И забился в уголок,  
Там, где вхал в тихомолку  
Слезший ночью старичок;  
Коренное население  
Проявляет к тем, кто влез,  
К молодому пополнению  
Свой законный интерес,  
А попутно с этим, если  
Были люди хороши,  
Тех, кто вхали и слезли,  
Вспоминают от души.  
Ты знакомишься случайно,  
Поделившись табаком,  
У соседа просишь чайник

И бьёшь за килограмм,  
Ты чужих детей не вешь,  
Книжки почитать давь,  
Ты и сам не замечешь,  
Как в дороге уставишь.  
Люди сходят почемногу,  
Сходят каждый перерог,  
Но, менясь всю дорогу,  
Не пустует твой вагон.  
Ты давно уже не знаешь,  
Сколько лет в пути прожил,  
И соседей вспоминаешь,  
Как заправский старожил.  
День темнеет. Дело к ночи.  
Скоро — тот кусок пути,  
Где без лишних проволочек  
Предстоит тебе сойти.  
Что ж, возьми пожитки в руки,  
По возможности без слёз,  
Слушай, высадишься, стужи  
Убегающих колес.  
И надейся, что в вагоне  
Цельх пять минут подряд  
На дорожном лексиконе  
О тебе поговорят.  
Что, проваздивший полвека,  
Непоседа и транжир,  
Всё ж хорошим человеком  
Был сошедший пассажир.

СТАНЦИЯ

• ПЛАТОНОВО •

**«ПЛОХОЕ  
МАСЛО  
Я САМ ЛУЧШЕ  
С КАШЕЙ СЪЕМ,  
А В МАШИНУ  
ВСЕГДА ДАЮ  
МАСЛО ЧИСТОЕ  
И ОБИЛЬНОЕ...»**

СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

• ДЕТСТВО •

НИКТО И НИКОГДА В РУССКОЙ ЛИТЕРАТУРЕ НЕ ПИСАЛ О ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ И ЕЕ ЛЮБЯХ ТАК МНОГО, УВЛЕЧЕННО, С ТАКИМ ЗНАНИЕМ И ПОНИМАНИЕМ ПРЕДМЕТА, КАК АНДРЕЙ ПЛАТОНОВ (1899–1951), СЫН МАШИНИСТА, ВЫПУСКНИК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТЕХНИКУМА, КРАСНОАРМЕЕЦ, КОММУНИСТ, ИДЕАЛИСТ И РОМАНТИК, СОЗДАТЕЛЬ СОБСТВЕННОГО, АБСОЛЮТНО УНИКАЛЬНОГО ЯЗЫКА — СЛОЖНОГО, ПАРАДОКСАЛЬНОГО, НЕВЕРоятНО ЭМОЦИОНАЛЬНО НАПРЯЖЕННОГО, НАСЫЩЕННОГО И ОКРАШЕННОГО. ОН БОГОТВОРИЛ ТРУД, КОТОРЫЙ, С ЕГО ТОЧКИ ЗРЕНИЯ, ОДИН ТОЛЬКО И МОЖЕТ БЫТЬ «СМЫСЛОМ ЧЕЛОВЕКА», КОТОРЫЙ ЕСТЬ «ОСЬ МИРА, ЕГО САМОЕ ВЫСОКОЕ, САМОЕ ПЛАМЕННОЕ СОЛНЦЕ» И КОТОРЫЙ «ЧЕРЕЗ ВОЙНЫ, ЧЕРЕЗ СМЕРТЬ, ЧЕРЕЗ ОШИБКИ» В КОНЦЕ КОНЦОВ ПРИВЕДЕТ ЕГО К «СЛИЯНИЮ С БЕСКОНЕЧНОСТЬЮ», В ТО САМОЕ СВЕТОЕ БУДУЩЕЕ. «...КОГДА ВСЕ СТАНЕТ ОБЩЕИЗВЕСТНЫМ И ПОМЕЩЕННЫМ В СКУПОЕ ЧУВСТВО СЧАСТЬЯ». НАИВАЖЕИШИМ СОЮЗНИКОМ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА НА ЭТОМ ПУТИ ПЛАТОНОВ СЧИТАЛ «МАШИНУ», НЕ ИНСТРУМЕНТОМ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛИ, НЕ ФУНКЦИЕЙ, ИМЕННО СОЮЗНИКОМ — И ДАЖЕ ДРУГОМ! ОН БУКВАЛЬНО ОЧЕЛОВЕЧИВАЛ ТЕХНИКУ, КОТОРАЯ «НЕ ТОЛЬКО БРАТ НАШ — ОНА РАВНА ЧЕЛОВЕКУ, ОНА ЕГО ЖИВОЙ, УДИВИТЕЛЬНЫЙ И ТОЧНЫЙ ОБРАЗ». НЕУДИВИТЕЛЬНО ПОЭТОМУ, ЧТО, ПОЖАЛУЙ, ГЛАВНОЙ ЭМОЦИЕЙ, КОТОРОЮ ИСПЫТЫВАЛИ ПО ОТНОШЕНИЮ К «МАШИНЕ» САМ ПИСАТЕЛЬ И ЕГО ГЕРОИ, БЫЛА НЕЖНОСТЬ. «ЦАРОВЕЗ "ИС", ЕДИНСТВЕННЫЙ ТОГДА НА НАШЕМ ТЯГОВОМ УЧАСТКЕ, ОДИНМ СВОИМ ВИДОМ ВЫЗЫВАЛ У МЕНЯ ЧУВСТВО ВООДУШЕВЛЕНИЯ: Я МОГ ПОДОЛГУ ГЛЯДЕТЬ НА НЕГО, И ОСОБАЯ РАСТРОГАНАЯ РАДОСТЬ ПРОБУЖДАЛАСЬ ВО МНЕ — СТОЛЬ ЖЕ ПРЕКРАСНАЯ, КАК В ДЕТСТВЕ ПРИ ПЕРВОМ ЧТЕНИИ СТИХОВ ПУШКИНА», — ПИСАЛ ПЛАТОНОВ В СВОЕМ РАССКАЗЕ «В ПРЕКРАСНОМ И ЯРОСТНОМ МИРЕ». ТЕПЛЕЕ, ПОИСТИНЕ ОТПЦОВСКИЕ ЧУВСТВА ПИТАЛ К ВВЕРЕННОМУ ЕГО ПОПЕЧЕНИЮ ПАРОВОЗУ И ПЕТРУ САВЕЛЬИЧ, ПЕРСОНАЖ ДРУГОГО ПЛАТОНОВСКОГО РАССКАЗА — «ЖЕНА МАШИНИСТА». НАПИСАННОЕ В 1940 ГОДУ, ЭТО НЕБОЛЬШОЕ ПРОИЗВЕДЕНИЕ ОСТАЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ВЕРШИН В ТВОРЧЕСТВЕ ПИСАТЕЛЯ, НАСТОЯЩИМ ПАМЯТНИКОМ ЭПОХЕ НЕПРИТВОРНОГО ТРУДОВОГО ЭНТУЗИАЗМА И ВЕЛИКИХ НАДЕЖД, НАДЕЖД ТАК И НЕ СБЫВШИХСЯ, НО ОТ ЭТОГО НЕ ПЕРЕСТАВШИХ БЫТЬ ВЕЛИКИМИ.



**Андрей Платонов**  
**«Жена машиниста»**  
**(1949)**

Он возматился домой к своей жене, серьезной и печальный. Он был в поезде, в пурга и на морозе, почти сушки, нусталости не чувствовал, потому что всю жизнь привык работать.

Жена ничего сначала не спросила у мужа, она подела ему таз с теплой водой для умывания и полотенце, в потом вынул из пелки горячие ши и поставила самovar.

За ужжином они сидели молча. Муж медленно ел щи и отогревался, но на лицо по-прежнему был угрюмый.

— Ты что это, Петр Савельич? — тихо спросила жена. — Или случился что-то с тобой, боль и поломка какая?

— У него палец гревается... — сказал Петр Савельич.

— Который палец? — в тревоге спросила жена. — В позашпрошу зиму он тоже гревается — тот или другой какой?

— Другой, — ответил Петр Савельич. — На третьем колесе у левой машины. Всю поездку мучился, боялся, что в кришещите почувчалась слабина и палец проворачивается на ходу. Малоли что может быть!

— А может, Петр Савельич, у тебя там на дашле либо в шатуне масло сорное! — сказала жена.

— Ты бы застави помощника профильтровать масло или сам бы попробовал. Я тебе в другой раз чистую трупочку дам. А этак-то куда ж оно годится.

Петр Савельич положил деревянные ложки на хлеб и вытер усы большой старой рабочей рукой.

— Плохо масло я, Анна Гавриловна, не допущу. Плохов я сам лучше с кашей съем, а в машину всегда даю масло чистое и обильное, зря говорить нечего!

— А палец-то ведь гревается! — упрекнула Анна Гавриловна. — Глядишь, он погревается-погревается, а потом и отвалится, вот и станет машина каленкой!

— Пока я жив буду, пока я механик, у меня ничего не отвалится — ни в ходу ни в покое.

— Да ну уж, — ничего у тебя не отвалится! — осерчала Анна Гавриловна. — Слесибы, что тормозами вoзвpамя состав уваяти, а то бы сколько оставил сирот — ведь пассажирский вел, двадцать седьмой номер-бис. Ешь уж ши, дождай нечисто, а то проксину!

Петр Савельич вздохнул и двел ши.

— Колеса с паровозных осей не соскакивают. — сказал затем механик. — Это заблуждение У Ивана Матвевича бандаж на ходу ослаб. А бандаж, Анна Гавриловна, это не целов колесо, отсюда нет. Иван Матвевич тут ни при чем, машина вышла из капитального ремонта, и бандаж в ремонт не насадили недостаточно.

— Ау тебя бы он тоже сосокчил? — попыталась Анна Гавриловна.

Петр Савельич подумал и решил:

— У меня нет у меня едва ли Я бы учул дефэкт.

— Ну и вот, а я про что же говорю! — довольно подтвердила Анна Гавриловна.

— Что — вот? — удивился Петр Савельич. — Мне шестидесят два года осенью сравнялось, а тебе пятьдесят четыре, а ты мне шест говоришь. Стелю мне постель, а хоть спать и не буду, а так полежу.

Анна Гавриловна начала стелить кровать мужу и себе.

— Уснешь, — говорила она, взбивая подушки, чтобы они стали пышными и покойными для сна. — Что-то тебе не спать, должно, все тело затомилось на такой работе-то. Шутка сказать, а ведь ты у меня, Петр Савельич, механик! Лжешь вот тут и уснешь. Перина у нас мягкая, одевало теплое, в комнате тихо — чего тебе нужно-то!

— Ничего мне не нужно, Анна Гавриловна, — кротко сказал механик. — Я думаю, что палец в машине болит. А сей час но-ч, темно, мой аппаратик тяжеловесный состав ведет, думаю, ли он чего или просто глядит вперед, как сыч!

Анна Гавриловна постелила кровать и тоже загоревала было, но скоро отошла от гора.

— А ты не вдавайся в тоску, Петр Савельич, может быть, ничего и не случится. Он, палец-то, сначала погревается, а потом приработается — и греться перестанет; железю тоже свыкается друг с другом — терпит.

— Да какое там железю тебе! — негодующе выразился Петр Савельич. — Тридцать лет с механиком живешь, а все малограмотная, как кочегар в банной котельной.

Анна Гавриловна здесь промолчала; она понимала, когда надо слушать своего мужа и когда настаивать его. Они легли спать и лежали молча. Петр Савельич слушал — не ускивается ли ветер на дворе, не начинивается ли снова пурга, которая недавно углелась, но в мире пока что было мирно и спокойно. Медленно шли ственные часы над кроватью, грустный сумрак ночи протекал за окном навстречу далекому утру, и стояла тишина времени.

Самья Петра Савельича была небольшая; она состояла из него самого, его жены и паровоза серии «Э», на котором работ Петр Савельич. Детей ни-к, долго не было, родился давню один сын, но он пошел недолго и умер от датской болезни, а больше ребят не было. И теперь даже младенческий образ сына уже стухаван был в памяти родителей: время, как мрак, покрывало его и удаляло в свое забвение.

Петр Савельич прислушался. Ночь шла тихо, но где-то в сенях или на дворе осторожно треснула деревянная сжимкавая морозом. Снаружи, наверно сейчас холодушала ночную изморозь и видимость ухаждалась — интересно, но трудно было в эту пору видеть машину с тяжеловесным составом на тендерном крюке. У напарника Петра Савельича помощником работал молодой человек, просто юноша, по имени Кондрат. Сколькo ему могло быть лет? Лет, должно быть, девятнадцать-двадцать. Столько же, пожалуй, что и сыну Петра Савельича и Анны Гавриловны, если бы он жил на свете. Петр Савельич привстал на постели: тревожное предчувствие еще прежде всякой мысли обеспокоило его сердце. Он укрыл жену одеялом, чтоб она не простудилась, сошел с кровати и начал одеваться. Но Анна Гавриловна проснулась, как только Петр Савельич чуть пошевелился: она привыкла следить за мужем и тихо подмала о нем все дни и ночи, чуток ощущая еще слышный запах машины от его волос и одежды, когда муж был дома, и воображая его про себя, когда он находился в поездке.

— Куда тебя домовой несет? — спросила Анна Гавриловна. — Метель утихла, палец в машине прилтерпится — чего тебе там за всех стараться? Там без тебя есть народ!

— Народ там есть, Анна Гавриловна, а меня там нет, — с терпением сказал Петр Савельич. — А без меня народ непольный!

— Да то как же! — рассердилась Анна Гавриловна. — Без тебя ведь весь свет пустой! А заврага, что ж ты не спавши, значит, в рейс поедешь? Ну что ж, поезжай не спавши, — может, в хвост-другому составу наедешь либо весь паровоз на куски изувеччишь — тебя в тёрью посадят, а я с тоски помру. Вот оно сразу все и кончит!

— Будет тебе свои нервы портить, — прокизес Петр Савельич. — Там помощником нынче Кондрат поехал, малый молодой, просто еще юноша, и скоро им в обратный конец ехать.

— Ну и что тебе Кондрат, малый молодой? — спросила Анна Гавриловна.

— А то, — сказал Петр Савельич, снervдвшийся в дорогу. — а то, что им в обратный конец четыре зятяжных подьема надо одолеть. Там нужно силу тяги держать точно по котлу, чтоб сколько ты ни ехал, сколько ни тянул, а у тебя все в котле и давление пара не падало, и уровень воды особо не понижался, — вот как надо котел содержать, plainly тебе стало?

— А чего ж ты понимать-то? — сказала Анна Гавриловна. — Машина должна идти неугомонно, а пер угустишь, то она запыхается и станет.

— Ну вот, вроде верно, только неправильно: чем ей пыхать-то? — ответил Петр Савельич. — А Кондрат котел по тепе не удержит. Машину он лобит, но знает в ней делекю не все. Да одну машину — это знает мало. Надо видеть всю целую природу — и погоду, и что у тебя на рельсах: мороз или жарко, и подьема надо знать наизусть, и машина как себя чувствует сегодня.

— Пусть уж он и без тебя там знает! — сообщила Анна Гавриловна. — Только нагрелся, а уж вылез! Окоченеешь ну-уж!

— Я у котла согрелась, — пообещал механик. — Скоро рабочий поезд пойдет, я на нем и встречу свою машину на четвертом разъезде: там подьема такой, что станешь враспяху и состав порывешь.

— Ты хоть едь-то возьми с собой, шут непокойный! — попростила жена.

— Я в буфете на вокзале покую, — ответил Петр Савельич. — Ты спи себе в тепле и покое.

— С вами уснешь! — сказала Анна Гавриловна. — Вы даете покой, старые черти.

Но Петр Савельич уже гремел щеколдой в сенях, уход в зимнюю ночь, он не обижался на жену. Возвратился домой Петр Савельич не скоро — к утру в следущего дня. Он пришел вместе с Кондратом, молодым стесняющимся человеком, помощником машиниста.

Анна Гавриловна только погладела своими зноющими и чувствующими глазами на пришедших, но ничего не сказала и молча стала собирать им еду на стол.

— Мойтась, чумазые тудящесья! — пригласила она затем. — Вам бы и есть-то давать не надо: по вас вижу — помяли вы машину. Все тяжелые они возят и носят как бешеные, аж рельсы воют. Возили бы потише, полечче, и паровозы бы у вас здоровые были, как угитанные толстые дети! А то ишь — большой клапан придумали!

Петр Савельич и Кондрат оставили речь женщины без ответа. Им нечего было отвечать человеку, чуждому механике. Они помыслили и сели за стол, угрюмые и безмолвные. Кондрат ел робко и мало, чувствуя себя в гостях. Петр же Савельич, наоборот, кушал достаточно хорошо и обильно.

— Ешь больше! — говорил он Кондрату. — Отгищи горескорее пройдет, в пище есть своя до бряя душа, и когда съешь ее, она в нас очутится.

— Я ем, Петр Савельич, — произнес Кондрат.

— Ешь, — пригласил механик. — Потом спать ляжешь. Анна Гавриловна постели сыну постель!

Анна Гавриловна вначале обомлела и не могла даже ничего высказать разумного, но потом опомнилась.

— Который сын? — спросила она.

— Кондрат, — указал Петр Савельич. — Мы бездетные, а он без отца, без матери живет. Вот мы и кивты будем, он наш будет, а мы его — и все! Стели ему постель на диване и помалкивай!

Анна Гавриловна стала стелить постель Кондрату, но она не помалкивала, а шептала слова про себя: «Паровоз сломал, теперь мелкого в сыновья привел, ему только и дела, старому, что заботу мне выдумывать!»

— А паровоз наш где? — спросила Анна Гавриловна.

Старый механик pokraxтел в тугостном чувстве.

— Машина в ремонт пошла! — ответил машинист. — Болящий палец ей вывернули, в топке связи потекли, и песку в песочнице не оказалось. Весь состав стал арастяжку на подъеме, его начали ревать вперед эти двое. Кондрат и его механик и у них вышло происшествие, а тяги не получились.

— Вот тебе раз! — воскликнула Анна Гавриловна. — Вот так сын Кондрат!

— Как же ты пальце-то не услышал! — угрожающе сказал Кондрату Петр Савельич. — Ведь он стонал и кричал перед тем, как ему повернуться в гнезде!

— Формировка большая была, — ответил Кондрат. — Гулко было, ничего не слыжать...

— Ах так! — произнес Петр Савельич. — Ну ладно, будешь сыном, я тебя научу. А так вы нам все машины пока-лучите!

Анна Гавриловна поняла своего мужа. Она отвернула одеяло, положенное на диване для Кондрата, и подстелила туда пододвертанный в подушку сбитый в руках для мягкости, пусть Кондрат спит удобно и нежно, если надо его считать сыном, а сердце затем само привыкнет его любить.

Когда Кондрат улегся и засопел в глубоком сне, Петр Савельич и Анна Гавриловна долго стояли над ствущим Кондратом, рассматривая его юное, утомленное и доверчивое лицо, открытый рот и закрывтые, заплаканные глаза.

— Ты паровоз любишь, — произнес старый машинист, — и меня и иногда добавок, надо и его любить.

Старая жена машиниста молчала.

— Когда я увидел, что машина у них совсем изуродовалась и заболела, — говорил и советовался с женой Петр Савельич, — я поругал машиниста, а Кондрату хотел уши нарвать, но потом передумал: пусть, думаю, живет, я его усыновлю и воспитаю, чтоб из него большой механик вышел.

Затем, вспомнив кое-что, старый машинист добавил:

— Ну вот что, поговорили — хватит. Ты поставь сейчас тесто, а завтра утром обладать для Кондрата испечешь. Его надо хорошо питать!

— А я хотела бы блинцов напечь, Петр Савельич, — возразила жена.

Тут уж механик не стал спорить со своей женой. •



СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

ПРОКАТНАЯ

# «МЫ ЕДЕМ-ЕДЕМ...»

... Упоительное ощущение абсолютного счастья, таково, от которого дух захватывает и которое, наверное, только в детстве и случается.

Восторг неожиданных открытий. Маленькие дорожные приключения. Рядом (почти обязательно) — папа с мамой, молодые и красивые.

А еще — погулочки, люди, за редким — весьма редким! — исключением, добродушные, симпатичные и отзывчивые. И тихая, мирная почва, и уютный перестук колес, и голубая луна в окнах вагона, и таинственные зеленые ветки, до которых — рукой подать, прямо за стеклами, и белая салфетка на столике, а на ней — слетка подпрыгивающий в такт движению рефрижстий стакан и оранжевый апельсин, и дальше — уже ближе к концу пути — целое решето восхитительной свежесобранной малины, которое прямо на ходу запрыгивает в тамбур вместе с незнакомым «дяденькой». Советские детские писатели были неравнодушны к железнодорожной тематике. Больше того, порой именно она подталкивала их к поистине философским умозаключениям и обобщениям. «Иногда не стоит торопиться. Если видишь красивое, если видишь хорошее — остановись».

Это написано для детей. И тоже как будто бы про железную дорогу. Но точно — не про нее одну.

Иллюстрация к рассказу Виктора Далужского «После колес» тридцать-два. Художник: Владимир Лосин, 1968

## Борис Житков «Что я видел» (1939)

«...Я думал, что железная дорога такая: она как улица, только внизу не земля и не камень, а такое железо, как на плите, гладкое-гладкое. И если упасть из вагона, то железо очень больно убьешь... И вокзала я никогда не видел.

Вокзал — это просто большой дом. Наверху часы. Папа говорит, что это самые верные часы в городе. А стрелки такие большие, что — папа сказал — даже птицы на них иногда садятся. Часы стеклянные, а стрелки зажигают свет. Мы приехали к вокзалу вечером, а на часах все было видно.

У вокзала три двери. Большие наверху, а много-много людей. Все входят и выходят. И несут туда сумки, чемоданы, и тетеньки с узлами очень торопятся.

А как только мы подошли, какой-то дяденька в белом фартуке подбежал да вдруг как схватит наши вещи. Я хотел закричать "ой", а папа просто говорит:

— Носильщик нам на Москву восьмой вагон.

Носильщик взял чемодан и очень скоро пошел прямо к двери. Мама с корзиночкой за ним даже побежала. Там, в корзиночке, у нас колбаса, яблоки, и еще я видел, мама конфеты положила.

Папа схватил меня на руки и стал донимать маму. А народу так много, что я потерял, где мама, где носильщик. Из дверей наверх пошли по лесенке, и вдруг Большая-Большая комната. Пол каменный и очень гладкий, а до потолка так и один мальчик-каменщик добросит. И всюду круглые фонари. Очень светлые и очень веселые. Все очень блестящее, и в зеленых бочках стоят деревья почти до самого потолка. Они без веток, только наверху листья большие-большие и с зубчиками. А еще там стояли красивые блестящие шкафики. Папа прямо со мной к ним пошел, вынул из кармана деньги и в шкафик в шёлочку закинул деньги, а внизу в окошечке выскочил беленький билетик. Я только сказал:

— Почему?

А папа говорит:

— Это касса-автомат. Без такого билета меня к поезду не пустят, вас провожать...»

## Аркадий Гайдар «Чук и Гек» (1939)

«...Ночью Гек проснулся, чтобы напиться. Лампочка на потолке была потушена, однако все вокруг Гека было озарено голубым светом; и вздрагивающий стукан на покрытом салфеткой столике, и желтый апельсин, который казался теперь зеленоватым, и лицо мамы, которая покачиваясь, спала крепко. Через снежное узорное окно вагона Гек увидел луну, да такую огромную, какой в Москве и не бывает. И тогда он решил, что поезд уже мчится по высоким горам, откуда до луны ближе.

Он растолкал маму и попросил напиться. Но пить ему она по одной причине не дала, а велела отломить и съесть дольку апельсина. Гек обиделся, дольку отломил, но спать ему уже не захотелось. Он потрогал Чука — не проснется ли. Чук сардито фыркнул и не просыпался.

Тогда Гек надел валенки, приоткрыл дверь и вышел в коридор. Коридор вагона был узкий и длинный. Возле неружной стены его были приделаны складные скамейки, которые сами с треском зашлопывались, если с них слезешь. Сюда же, в коридор, выходило еще десять дверей. И все двери были блестящие, красные, с желтыми золочеными ручками.

Гек сидел на одной скамейке, потом задумал, потом задумал, на третьей и так добрался почти до конца вагона. Но тут прошел проводник с фонарем и пристыдил Гека, что люди спят, а он скамейками хлопает. Проводник ушел, а Гек поспешно направился к себе в купе. Он с трудом приоткрыл дверь. Осторожно, чтобы не разбудить маму, закрыв и кинулся на мягкую постель.

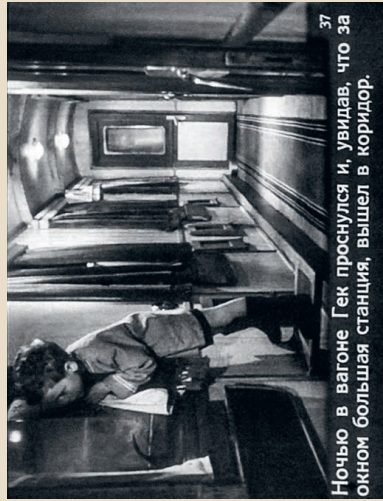
А так как толстый Чук развалился во всю ширь, то Гек бесцеремонно ткнул его кулаком, чтобы тот пошевелился. Но тут случилось нечто страшное: вместо белобрысого, круглоголового Чука на Гека глянуло сердитое усатое лицо какого-то дядьки, который строго спросил:

— Это кто же здесь толкается?

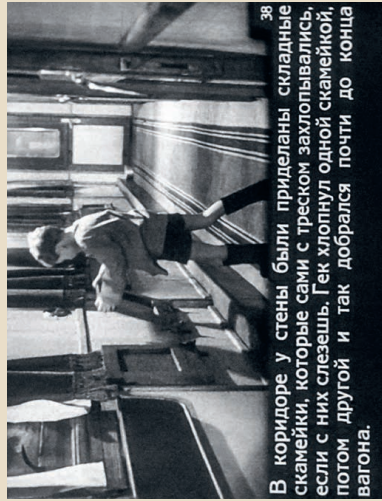
Тогда Гек завопил, что было мочи. Перепуганные пассажиры повскакали со всех полок, вспыхнул свет, и, увидев, что он попал не в свое купе, а в чулок, Гек заорал еще громче.

Но все люди быстро поняли, в чем дело, и стали смеяться. Усатый дядька надел ботинки, военную гимнастерку и отшел Гека на место.

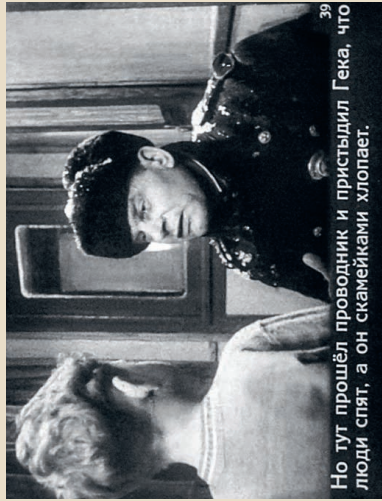
Гек проскользнул под свое одеяло и притих. Вагон покачивало, шумел ветер. Невиданная огромная луна опять озарила голубым светом вздрагивающий стукан, оранжевый апельсин на белой салфетке и лицо матери, которая во сне чему-то улыбалась и совсем не знала, какая беда приключилась с ее сыном...»



37  
Ночью в вагоне Гек проснулся и, увидав, что за окном большая станция, вышел в коридор.



38  
В коридоре у стены были приделаны складные скамейки, которые сами с треском захлопывались, если с них слезешь. Гек хлопнул одной скамейкой, потом другой и так добрался почти до конца вагона.



39  
Но тут прошёл проводник и пристыдил Гека, что люди спят, а он скамейками хлопает.

Кадры из фильма  
«Чук и Гек»  
Студия «Дисней»  
1961

**Анатолий Алексин**  
**«Саша и Шура» (1957)**

«...И вот наконец моя мечта сбылась! Я поехал один, да еще на поезде, да еще на все лето, и не куда-нибудь на дачу, а далеко — в другой город, к маминику папе, то есть к моему дедушке.

Правда, мама попыталась со мной начать все испортить. Она как вошла вагон, так сразу тяжело вздохнула, словно у нее горе-какое-нибудь случилось.

— Вот придется сына одного отправлять. Может, возьмете над ним шефство, товарищи? У окна стоял военный. Он был невысокого роста, но такой широкоплечий, что загромождал всё окно, и мы сперва даже не могли увидеть бабушку, которая стояла на перроне и тихонько помакивала нам ладошкой. Услышав мамини слова, военный обернулся, и я увидел, что это подполковник-артиллерист. Подполковник оглядел меня так внимательно, что мне сразу захотелось поправить пояс и пригладить волосы.

— А что ж над ним шефствовать? — Удивился он. — Взрослый, вполне самостоятельный парень! Какой замечательный человек! — подумела. — Настоящий боевой офицер! Вот, наверное, сейчас скажет: «да я в его годы...». Но подполковник ничего про себя в мои годы не вспомнил, а снова отвернулся к окну.

И тут же я понял, что не один только хорошие и сознательные люди на свете живут. На нижней полке полумелала толстая престолстая, или, как говорят, полная, женщина с бледным, очень жалостливым лицом. Но я уже заметил: бьются такие жалостливые люди, на которых только взглянешь — и сразу не захочется, чтобы они тебя жалели или делали тебе что-нибудь доброе. Женщина лежала с таким видом, как будто весь вагон был ее собственной квартирой и она уже очень-очень давно жила в этой квартире. А вокруг было полно всякой еды, завернутой в бумагу и закрунутой в баночки, как бывает у нас на кухне перед Новым годом.

В углу сидел мальчик с таким же точным и жалостливым лицом, только очень худенький. На голову у него была бескозырка с надписью «Витязь». А ноги его были накрыты пледом, на котором в страшных позак застыли огромные желтые лужи.

Полная женщина — её звали Ангелиной Семеновной — приподнялась и схватила маму за руку.

— Ах, мужички этого не понимают! Конечно, я присмотрю за ребёнком! (Так прямо и сказала: «за ребёнком!») Я его познакомила со своим Веником.

Я подумал: «Бьются же такие имена: «Веник». Ещё бы метелкой назвали!» — и засмеялся.

— Вот видите, как он доволен! — воскликнула Ангелина Семеновна. — Меня все дети любят, просто обожают!

Подполковник отвернулся от окна и удивлённо взглянул на меня, точно хотел спросить: «Ну, жели вы и в самом деле так уж её любите? За всех детей я отвечать не мог, но мне лично Ангелина Семеновна не очень понравилась. И вообще, я не понимал, как можно про самого себя сказать: «Меня все обожают».

Оказалось, что Ангелина Семеновна и Веник тоже ехали в Белогорск, но каким-то «диким способом». Что это значит, я тогда не понял. Мне сразу вспомнилась школа, потому что математик Герасим Кузьмич часто нам говорил: «Задача проста, а вы решаете её каким-то диким способом».

— Мы — дикари! — сказала Ангелина Семеновна. — А это, — она нежно наклонилась к Веннику, — мой маленький дикаренок! Хочу залить его сметаной и молоком. Мне представилось, как бледный «витязь» по имени Веник барахтается в сметане и молоке и пускает белые жирные пузыри. Я снова засмеялся.

— Вы оставьте своего сына в прежнее настроение, — заявила Ангелина Семеновна. — Он среди родных людей!

Но мама перед уходом все-таки обратилась к подполковнику: — Вы уж тоже посмотрите, пожалуйста, за моим Сашей, Ладно? Подполковник кивнул — и она перестала сузультиться, словно у неё гора с плеч упала.

...Лишь только тронулся поезд, Ангелина Семеновна сейчас же начала «шефствовать» надо мной. Прежде всего она попросила, чтобы я уступил все Веннику свое нижнее белье.

— Он у меня очень болезненный мальчик, ему наверх карабкаться трудно, — сказала Ангелина Семеновна.

— Альпинизмом надо заниматься, — усмехнулся подполковник, которого звали Андреем Никитичем.

— Ваня обойдётся без посторонних советов. У него есть мама! — отрезала Ангелина Семеновна. Она вообще косо поглядывала на Андрея Никитича.

А я, конечно, с удовольствием уступил нижнюю полку, потому что вхвать наверху куда интересней. И на руках можно подтягиваться, и в окно смотреть удобней.

Но это было только начало.

Ангелина Семёновна очень точно знала, на какой станции что должны продавать, где яички где жареных гусей, а где вареники сметану. На первой же большой остановке она попросила меня сбегать на рынок, который был тут же, возле перрона.

«Итак уж продуривший магазин в вагоне устроил!» — подумал я. — Куда же ещё?.. Мне очень хотелось побегать вдоль вагонов, добраться до паровоза, посмотреть станцию, но пришлось идти на рынок. Сама Ангелина Семёновна командовала мной связью уязвю шель в окне: «Вон там продают куру! (Она почему-то называла курицу «курой»). Спроси, почему кура... Ах, очень дорого!.. А вон там агурчи! Спроси, почему... Нет, это невозможно!»

В результате я так ничего и не купил. Но Ангелина Семёновна объяснила мне, что для неё, оказывающейся самой интересной — не покупать, а прицениваться.

То же самое было и на второй большой остановке. А на третьей я не стал прыгать вниз нарочно повернулся носом к стене и тихонько задремал. Но Ангелина Семёновна тут же расстроилась меня. Она сказала, что спать днём очень вредно, потому что я не буду спать ночью, а это отразится на моём здоровье, за которое она отвечает перед мамой, — и поэтому я должен сейчас же бежать на станцию за вареником.

— Вы просто эксплуатируете детский труд, — не то в шутку не то серьёзно заметил Андрей Никитич. — Послали бы своего Ваню. Ему полезно погулять на ветерке — вон какой бледный!

Ангелина Семёновна очень разозлилась.

«Да Ваня — болезненный мальчик!» — сказала она так, будто гордилась его болезнями. — Но зато он отличник, зато прочитал всю мировую литературу! Он даже меня иногда ставит в тупик.

С тех пор она больше не разговаривала с Андреем Никитичем. Да и со мной тоже. Ко мне она обращалась только в самых необходимых случаях. Например, говорила: «Мне нужно переодеться».

И мы с Андреем Никитичем оба выходили в коридор.

«Незаметно я и заснул. Разбудил меня Андрей Никитич. Виду него был самый бравоый, лицо было чисто выбрито и очень приятно пахло одеколоном и чем-то ещё. Мне показалось, что это запах свежей студёной воды. Это ведь только говорят, что вода не имеет запаха, а на самом деле имеет, и даже очень приятный».

Внизу в полной боевой готовности, окружённая своими бесчисленными чемоданами, узелками и сумками, в осадила Ангелина Семёновна. А Ваня читал книгу, тихо завалившись в угол скамейки. Он вообще всю дорогу читал. А говорил очень мало и всё какими-то мудрёными фразами. Например, вместо «хочу есть» он говорил «я проголодался», а вместо «хочу спать» — «меня что-то клонит ко сну».

Я быстро собрал свои вещички в маленький чемодан, который у нас дома называли командирочным, потому что папа всегда ездил с ним в командировки. Мы с Андреем Никитичем вышли в коридор. И тут я, помню, тяжело вздохнул. И вагон наш сбавляя скорость, тоже тяжело вздохнул, словно ему не хотелось отпускать меня.

Я вообще заметил, что в поезде как-то часто меняется настроение. Вот, например, в первые часы пути мне всё казалось очень интересным, просто необычным: и стуж колёс — то совсем близко, под ногами, и настольная лампа, похоя на перевернутых ведёрко и лис за окном, то подбегавший к самому поезду, то убегающий от него... Но уже очень скоро меня стало раздражать любопытство, а какой из себя этот самый Белогорск? А как я там жить буду? И уже хотелось, чтобы поскорее замолчали колёса и поскорее я добрался до дедушки. А вот сейчас мне стало грустно... Я успел привикнуть ко всему в вагоне, особенно к Андрею Никитичу, и очень не хотел с ним расставаться.

Послушные паровозному гудку тронулись и поплыли вагоны. Андрей Никитич стоял у окна и мчал фуражкой. Он мчал мне одному. Я это знал...»

## Геннадий Цыферов «Паровозик из Ромашково» (1961)

«Все паровозы были как паровозы, а один был странный. Он всюду опаздывал. Не раз паровозик давал честное, благородное слово: никогда больше не смотреть по сторонам. Однако всякий раз начиналось то же самое. И вот однажды начальник станции ему строго сказал:

— Если ещё раз опоздаешь... То...

И паровозик всё понял и загудел:

— Пооспадневей честноее, благородное словоо!

И странному паровозу поверили в последний раз.

Тук-тук — ехал он по дороге. Заметил жеребеночка, хотел поговорить, но вспомнил о честном, благородном слове — и поехал дальше. Много ли ехал, мало ли, но ни разу, ни разу не оглянулся. И вдруг голос из леса. Фыють... Вдохнул паровозик, подумал еще раз и в лес направился.

А пассажиры выглянули в окно и, заметив лес, стали кричать:

— Безобразия, мы же опоздаем!

— Конечно, сказал паровозик. — И всё-таки на станцию можно приехать и позже. Но если мы сейчас не услышим первого соловья, мы опоздаем на всю весну!

Кто-то пытался возразить, но самые умные кивнули: кажется, он прав. И всю ночь поезд слушал соловьиное пение.

Кутурлоехали дальше. Много ли, мало ли ехали, но паровозик ни разу не оглянулся. И вдруг неж-ный запах из роши. Вдохнул паровозик, зедумельо еще раз, вздохнул и в рошу направился.

— Безобразие, безобразие! — закричали опять пассажиры. — Опоздаем, Опоздаем.

И вновь паровозик ответил:

— Конечно. И всё-таки на станцию можно приехать и позже. Но если сейчас мы не увидим первые ландыши, мы опоздаем на всё лето!

Кто-то пытался возразить, но самые умные кивнули: кажется, он прав. Сейчас надо собирать ландыши. И весь день поезд собирал первые ландыши.

Только к вечеру поехали дальше. Много ли, мало ли ехали, но паровозик ни разу, ни разу не оглянулся. И вдруг выехали на горку. Взглянул паровозик вдаль и остановился.

— А теперь зачем стоим? — удивились пассажиры. — Ни цветов, ни леса.

— Завет, — только и сказал паровоз. — Завет. И если мы не увидим его, то может быть, опоздаем на всю жизнь. Ведь каждый завет — единственный в жизни!

И теперь уже никто не спорил. Молча и долго смотрели пассажиры на завет за горкой и уже споконно ждали паровозного гудка.

Но вот, наконец, и станция. Вышли пассажиры из поезда. А паровозик спрятался: «Сейчас, — думал он, — эти строгие дяди и тети пойдут к начальнику жаловаться».

Однако дяди и тети почему-то улыбнулись и сказали:

— Паровозик, спасибо!

А начальник станции немало удивился:

— Да вы же опоздали на три дня!

— Ну и что, — сказали пассажиры. — А могли бы опоздать на всё лето, на всю весну и даже на всю жизнь.

Ты, конечно, понял смысл моей сказки. Иногда не стоит торопиться.

Если видишь красивое, если видишь хорошее, если видишь хорошее — остановись».

## Виктор Драгунский «Покат колёса — тра-та-та...» (1968)

«...И в этот же вечер мы с папой сели в поезд и поехали. В нашем вагоне было много разного народа: старушки и солдаты, и просто молодые парни, и проводники, и маленькая девочка. И было очень весело и шумно, и мы открыли консервы, и пили чай из стаканов в подстаканниках, и ели колбасу большими кусками. А потом один парень съел пирожок, и остался в майке, у него были белые руки и круглые мускулы, прямо как шары. Он достал с третьей полки гармошку, и заиграл, и спел грустную песню про комсомольца, как он упал на траву, возле своего коня, у его ног, и вскрыл свои карие очи, и красная кровь стекла на зеленую траву.

Я подошел к окошку, и стоял, и смотрел, как мелькают в темноте огоньки, и все думаю про этого комсомольца, что бы тоже вместе с ним поменял в разведку и его, может быть, тогда не убил бы.

А потом папа подошел ко мне, и мы с ним вдвоем помолчали, и папа сказал:

— Не скажешь? Мы послеавтра вернемся, и ты расскажешь маме, как было интересно. Он отошел и стал стелить постель в потом подсовал меня и спросил:

— Ты где лежешь? К стенке?

— Но я сказал.

— Лучше ты ложись к стенке. А я к краю.

Папа лег к стенке, набок, а я лег к краю, то же набок и колеса застучали: тра-та-та-тра-та-та... И вдруг я проснулся оттого, что я наполовину висела в воздухе и одной рукой держался за столик, чтоб не упасть. Видно, папа во сне очень размялся и совсем меня выгеснил с полки. Я хотел устроиться поудобней, но в это время сон с меня сосочил, и я присел на краешек постели и стал разглядывать все вокруг себя.

В вагоне уже было светло и отовсюду свисали разные ноги и руки. Ноги были в разноцветных носках или просто босиком, и была одна маленькая девчонская нога, покоящая на коринчевую шуржу.

Наш поезд ехал очень медленно. Колеса тархтели. Я увидел, что зеленые ветки почти касаются наших окон, и почувствовал, что мы едем, как по лесному коридору, и мне захотелось посмотреть как он так выходит, и я побежал босиком в тамбур. Там дверь была открыта настезь, и я ухватился за перильца и осторожно свесил ноги.

Сидеть было холодно, потому что я был в одних трусиках, и железный пол меня прямо заглоддил, но потом он согрелся, и я сидел, подсунув руки под мышки. Ветер был слабый, еле-еле дул, а поезд шел медленно-медленно он поднимался в гору, колеса тархтели, и я потихоньку к ним подладилась и сочинил песню:

Вот мчится поезд — красота!  
Стучат колеса — тра-та-та!  
И случайно я посмотрел направо и увидел конец нашего поезда: он был полукруглый, как хвост. Я тогда посмотрел налево и увидел наш паровоз: он во всю карабкался вверх, как какой-нибудь жук. И я догадался, что здесь поворот.

А рядом с поездом была тропочка, совсем узкая, и я увидел, что впереди по этой тропочке идет человек. Машинка мне показалась, что он совсем маленький, но поезд все-таки шел побыстрее его, и постепенно увидел, что он большой, и на нем голубая рубашка, и что он в тяжелых сапогах. По этим сапогам было видно, что он уже устал идти. Он держал что-то в руках.

Когда поезд догнал, этот дядя вдруг спустился со своей тропочки и побежал рядом с поездом, сапоги хрустели по камешкам, и камешки разлетались из-под тяжелых сапог в разные стороны. И тут я повялся с ним, и он протянул мне решето, заткнутое пологенцем, и все бежал рядом со мной, и лицо у него было красное и мокрое. Он крикнул:

— Держи решето, мальчи! — и ловко сунул мне его на колени.

Я вцепился в это решето, а дяденька ухватился за перильца, подтянулся, вскочил на подножку и свл рядом со мной. Он вытер лицо рубашкой и сказал:

— Еле влез...

Я сказал:

— Натя ваше решето.

Но он не взял. Он сказал:

— Тебя как звать?

Я ответил:

— Денис.

Он кивнул головой и сказал:

— А моего — Сережа.

Я спросил:

— Он в каком классе?

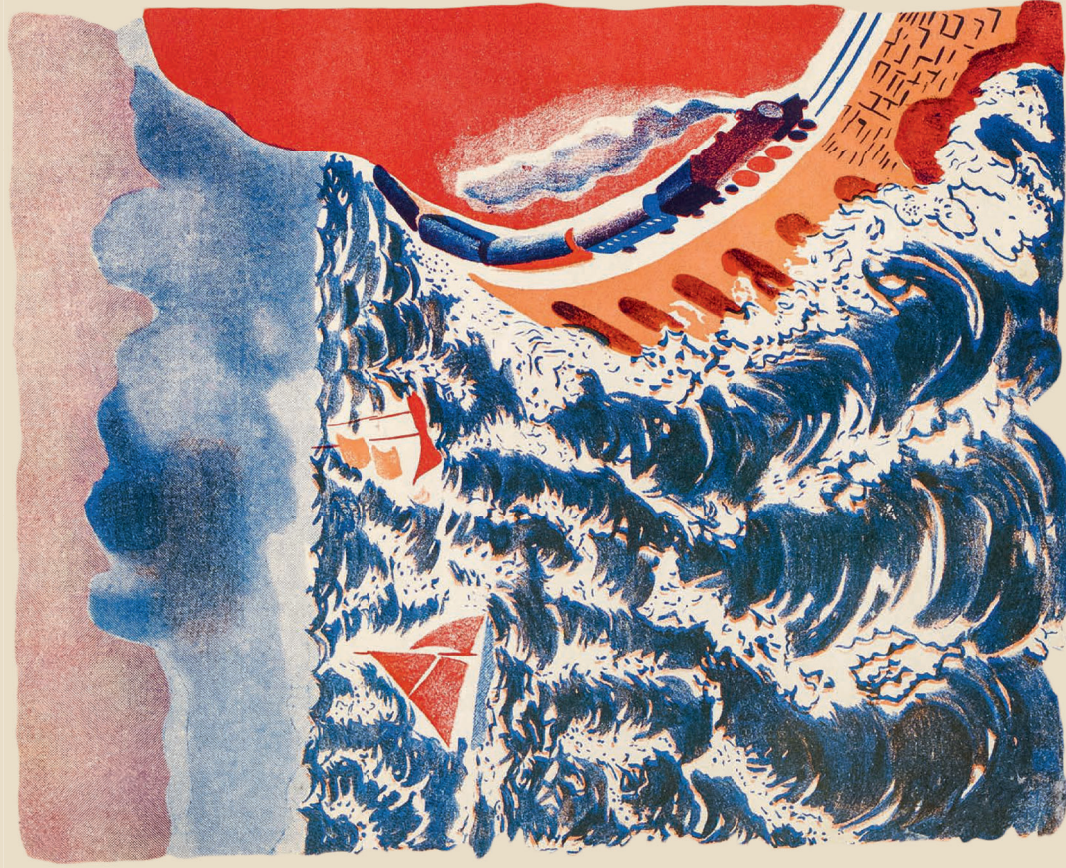
Дяденька сказал:

— Во втором.

— Надо говорить во втором, — сказал я.

Тут он сядито засмеялся и стал стаскивать пологенце с решета. Под пологенцем лежали серебряные листья, и оттуда посылали запах, что я чуть не сошел с ума. А дяденька стал аккуратно снимать эти листья один за одним, и я увидел, что это — полное решето млины. И хотя она была очень красивая, она была еще и серебристая, седая, что ли, и каждая ягодка лежала отдельно, как будто твердая. Я смотрел на малыню во все глаза.

— Это ее холодом прикрыло, лишь притуманилась, — сказал дядья. — Ешь давай!»



# ОЧЕНЬ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

ОТ РЕДАКТОРА:

Когда, обсуждая план этого номера, мы решили, что неплохо бы было нам написать что-то ностальгическое, нежное и трогательное о многих с детства памятных легендарных и грустных железных дорогах родом из ГДР, я сразу вспомнил этот текст. Лет ему теперь без малого тридцать, если уж совсем точно — 28. В первый и кажется, единственный до сей поры раз его опубликовали в одном издании пошушевавшем в времена журнале, который всего-то год и просуществовал и про который теперь говорят, что он, дескать, культовый и, кажется, даже стилиобразующий. Ну, культовый или нет — не знаю, но мне такие оценки расставлять. Я ведь в том журнале работал и лично знал и Васю Г., этот текст написавшего, и Катю К., уже после Васи его (не Васи) причисвавшую, и даже самого Сергея Александровича М., главного редактора, по прочтении оценочной заметки едва не прослезившегося и выписавшего Васю с Катей премией, тогда казавшуюся крупной. И ведь было за что — вшедший в постоянный рубрик «Объявления» материал этот был и нежен, и трогателен, а под конец так, пожалуй, и трагичен. А что собственно газдовских железных дорог в нем было не так уж много, так что ж с того? Это, думаю, мы пережить в состоянии. Газдовские железные дороги у нас пойдут своим чередом.

Иллюстрация: Вера Ермакова, 1929

ОБЪЯВЛЕНИЕ

**ПРОДАЮ ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ МАКЕТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. СРОЧНО. ДЕШЕВО.**

**323-44-78.**

**КИРИЛЛ.**

**ГАЗЕТА «ИЗ РУК В РУКИ»**

По телефону мне сказали, что железную дорогу ручной работы можно увидеть после пяти вечера. Десять минутешком от «Кетимировской», серый панельный дом, пятый этаж, налево. Около семи позвонил в дверь на пятом этаже. Миллионная хозяйка квариры по имени Лена сообщила, что дорогу продает муж. Сейчас он выгуливает собаку. Пока можно зайди посмотреть.

Лена проводила меня в комнату. Мебели в комнате не было никакой, кроме колченогого письменного стола и продавленной тахты. Какие-то баулы, связки книг. Но не это было главное. Главное было — железная дорога. Она занимала ровно полкомнаты. От всего была осень, начало сентября.

Трава на дальнем пригорке еще зеленая, а поролоновые листья на деревьях уже краснебурая. Был там еще вокзал с белыми колоннами, совсем как настоящий, но всего-то полметра длиной (мештаб — 1:45). Я заглянул в окно — ситуевые занавесочки не были задернуты. Внутростали акkuratные ряды деревянных скамеечек. А снаружи — свемафоры, фонари и урны размером с наперсток. Где-то вдалеке терлась въезд в тоннель. Туда уходили тоненькие стальные рельсы. Если бы не колпек, я бы наверняка унюхал с детства любимый запах кровозота — и рельсы, и хрупкие деревянные шпалы толщинной со стичку были все равно что всамделишные.

И таким же натуральным был стоящий у перрона поезд с четырьмя пассажирскими вагонами, сделанный из крашеного под металл оргстекла.

— Красиво, правда? — сказала меня за спиной Лена. — Красиво. — ответила. — Мне бы было жалко продавать.

Оказалось, Лена тоже жалко. Но Кирилл ее муж, не может жить с этой железной дорогой под одной крышей. У него с ней сложные отношения. Ведь эту дорогу строил его отец, который три месяца назад умер. Вот Кирилл дорогу и продает.

— Понимаете? — спросила Лена.

Я сначала ничего не понял. Но потом поговорил с самим Кириллом, и все мне стало ясно.

Дорога была всегда. Всегда был этот макет платформы Петровско-Разумовская, где прошло отцовское детство. Вокзал, белые колонны, бесконечные рельсы и почти настоящий паровозный гудок. Отец Кирилла строил эту дорогу 20 лет.

— Ты не представляешь себе, какая это красота. — говорил отец пятилетнему сыну и заперся у себя в комнате.

Из подручных средств он творил природу, вагоны, паровозы и инженерные сооружения. Красил зеленой мелкой опилки — получалась трава. Из пенопласта выклеивал откосы и насыпи. Впрочем, Кирилл очень долго об этом не догадывался, не понимал, о какой красоте говорит папа, и до десяти лет вообще не заходил в его комнату.

«Папа много работает, не мешай ему. Пойдем погуляем лучшем» — говорила мать. И они шли гулять. Кирилл привык думать, что так и надо.

Он не обижался на отца за то, что тот всегда занят, и за то, что даже на велосипеде его научила кататься мать. Нет, он даже гордился своим отцом. Всем своему первую классу рассказывал, что папа у него военный инженер (это было правдой), комната у него называется «кабинет» и туда нельзя заходить ни-ко-му, потому что там — вренняя тайна, как у Гайдара. Заходить можно было в детскую — играть в гостиную — смотреть

## RIKO MODELLBAHN, HERGESTELLT IN DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK

Игрушечная железная дорога фирмы RIKO производства ГДР была мечтой многих советских мальчишек в возрасте от 7 до 70 лет. Она открывала перед ними возможность пугающей — даром что маневровой локомотив, грузовой или пассажирский поезд двигались в замкнутом пространстве комнаты — и позволяла примерить на себя роль сигналиста, станционного смотрителя, проводника, а то, глядишь, и машиниста. Мечта стоила дорого — от 5 до 25 рублей при средней в СССР зарплате 100 рублей в месяц, — а потому бывала не у всех.

Компания Riko была основана в 1949 году в саксонском городе Хемнице. Первые ее модели (набор из паровоза, нескольких вагонов и рельсов) были представлены на Лейпцигской ярмарке 1950 года.

В 1951 году производство игрушечных железных дорог перешло в Зоннеберг (земля Тюрингия), город, где на протяжении всех шести веков его существования делали игрушки.

К Лейпцигской ярмарке 1952 года выставочные модели готовила уже фирма с новым названием — RIKO — Riplier Kopstüktion. Модели поездов выпускались в городе Оберлинде в масштабе 1:87, а ширина колеи составляла 16,5 миллиметра.

Еще десять лет спустя компания переименовали в VEB RIKO, под этой маркой была создана целая сеть предприятий.

С конца 1950-х годов в моду стали входить супермаленькие игрушечные поезда и вагоны (в масштабе 1:180). Меньше, чем прежде, размеры делали игрушки чужою дорогой доступные для большого числа семей.

RIKO учла требования времени, и на Лейпцигской ярмарке 1964 года продемонстрировала свои первые модели в новом формате, обозначающ его литерой N.

В наборе были электровоз, открытая платформа, два вагона, рельсы и зарядное устройство. Пластиковый вкладыш в коробку легко превращался в переминутый над железнодорожными путями моост.

Ко всему этому можно было докупать разнообразные аксессуары: самовозы, здания станций, столбы, ограждения и элементы окружающего ландшафта.

После падения Берлинской стены RIKO была приватизирована. Сей час компания выпускает полную линейку продукции — локомотивы, пассажирские и грузовые вагоны, здания и сооружения — для любителей железнодорожного моделизма в типоразмерах HO и G (масштаб 1:22,5, ширина колеи — 45 миллиметров).

А игрушечные железные дороги, сделанные в ГДР, превратились в объект коллекционного нирванания и своеобразной символ ушедшей эпохи.

телик и на кухню — там мама угощала всех пирогами и печеньем. Но мама умерла, когда Кирилл пошел во второй класс.

Сотцом они жили нормально. Тихо, строго, по-мужски. Папа никогда не повышал голоса. На ночь глядя, по голове. С работы приходил поздно. Давал денег на мороженое. В выходные разрешал приводить домой друзей, варилпельмени и говорил: «Вы гуляйте или играть идите. Обед на плите, а я пойду поработаю». И заперался в кабинете.

Однажды отец не пришел ночевать. Кирилл долго не мог заснуть, слонялся по квартире, пробовал читать. А потом взял и пошел в кабинет. И увидел дорогу. Он тогда понял, что это — самая большая на свете военная тайна. Что никогда нигде ничего подобного не было и не будет. Он честно старался не проболтаться про дорогу никому на свете. Он держался три дня. А на четвертый привел домой друга Степу и все ему показал.

— Сначала мы просто стояли и смотрели, — вспоминал Кирилл. — А потом принесли катяг паровоза туда-сюда по рельсам, у него тогда еще моторчик не было. Пять сантиметров вперед, пять назад. Так заигрались, что не заметили, как вернулись отец. И вот мы этот паровоз катаем, а он заходит и тихо так говорит: «Вон отсюда, немалденно». И несколько дней потом со мной не разговаривал. А мне так обидно было... Я по ночам ревел. Такие дела.

Друг Степа оказался предателем и расстубил на всю школу, что Кириллов папа — жмот, не дает играть с поездом. Кирилл тогда решил занять собственный поезд, а всем сказать, что это папин и есть и папа вовсе не жмот. Он полгода копил деньги — экономил на завтраках — и к весеним книжкам купил в «Лейпциге» газдаровскую железную дорогу и два домина. За 37 рублей. Правда, к этому времени он уже не сильно заботился о восстановлении палиной репутации. Зато ему в голову пришла другая мысль: если заниматься тем же чем занимается папа, то можно заниматься этим вместе. И он пока-зал свой поезд отцу.

Ничего не вышло. Отец сказал: «Дешевка. Попробуй сделать сам. Только сначала исправь тройку по русскому». А через некоторое время, увидев, что сын все равно не играет со своей железной дорогой, расстрошил газдаровский поезд. Моторчик от тепловоза пошел на привод самовоза.

— С тех пор я ненавижу коллекции и макеты. Любые, — грустно признался мне Кирилл. И задерну шторы на окнах включил ненавидистый макет.

Поезд тронулся и с зажженными фарами двинулся в тулик. В вагонах и вокзальном буфете горел свет, мигали огни самовоза. Все было совсем как в жизни, разве что не шел из паровозной трубы густой черный дым. Сделать его отец не успел, умер от инфаркта.

— Вот квартира его осталась, — сказал Кирилл. — Скоро въедем, не будем больше мыкаться по съёмным. Дорогу продам, отремонтирую здесь все, жить можно будет. Он хочет продать дорогу как можно быстрее. Отдаст за символическую цену — полтора тысячч долларов. Не купят — отнесет железнодорожный музей. Выбросит рука не поднимается. А смотреть на нее спокойно не может.

— Понимаешь, — говорит он, — надо с этим поскорее разобратся. У нас в ноябре будет ребенок. Врачи говорят, что мальчик. Не хочу я, чтобы жил он рядом с этой чертовой железной дорогой. ☹



Фото из открыток историков

СТАНЦИЯ

# • ПРОКАТНАЯ •

# ПОЕЗД СЛЕДУЕТ В КИНО...

... Если вдуматься, то по всему выходит так, что железная дорога и кинематограф в каком-то смысле родственники. Ведь именно с прибытия поезда и началась в конце XIX века история «важнейшего из искусств». Раз ворвавшись на экран, железнодорожный состав остался там навсегда, да не на вторых ролях, а звездой первой величины. Поезд одинаково органичен и уместен в комедиях и детективах, драмах и триллерах, мелодрамах и детских фильмах. Подойно стальному божеству, он сплетает и расплетает нити сюжета и меняет жизненные маршруты героев. Он — фатум и счастливый случай. Он — перст судьбы и вестник неминуемых перемен. В международной фильмографии значатся десятки, если не сотни фильмов разных жанров, в которых снимались паровозы, дизели, дрезины и электропоезда. Мы отобрали пятнадцать. Хотя бы один из них — точно для вас и про вас.

... Анна Хрусталева

9

СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

• НОТНЫЙ СТАН •

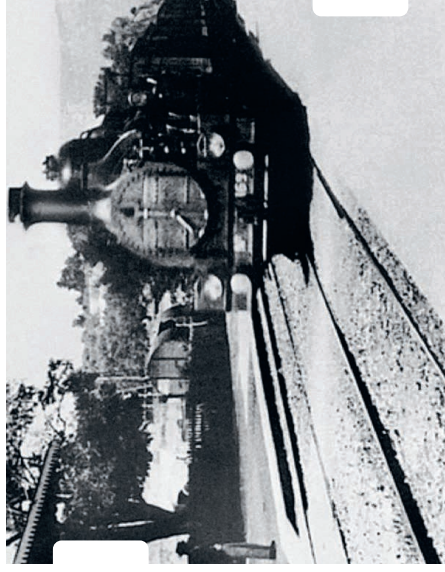


Фото  
Из открытых  
источников

### «Прибытие поезда на вокзал Ла-Сьота» Огюст и Луи Люмьеры. Франция, 1896

... 28 декабря 1895 года в подвале «Гранд-кафе» на парижском бульваре Капуцинок собрались около 30 человек (33 — для тех, кто предпочитает точность во всем). Каждый из них заплатил по одному франку — на эти деньги в то время можно было купить пару килограммов картошки, либо десяток яиц, либо полкило сливочного масла. Кто были эти люди, мы уже никогда не узнаем, но совершенно очевидно, ради чего они пожертвовали стоимостью плотного ужина большой семьей в тот вечер братья Люмьер организовали первый в истории коммерческий киносеанс, на котором представили публикувавшейся публике десять шедевров новородившего искусства синема. И вот гаснет свет — и в глубине вспыхнувшего на стене бледного, призрачного прямоугольника появляется черная точка. Она стремительно растет, приближается и обернувшись черным как смоль паровозом, изрыгая адский дым, несется прямо на замершую в ужасе публику. Что тут началось! Крики о пощаде, молитвы, слезы ужаса. Дамы все как одна — в обмороке. Стоп! Ничего этого, конечно же, не было. То есть киносеанс в «Гранд-кафе» и билеты по франку — чистая правда, кеваром 28 декабря считается днем рождения мировой кинематографии. Но вот «Прибытие поезда» тем вечером не показывали — картина к тому моменту еще даже не была снята. Ее премьера состоялась в Лионе лишь через месяц — 25 января 1896 года. Чинно и без всякой панники, во всяком случае, нив в одном из воспоминаний ни о чем таком не говорится.

Откуда же эта легенда про бульвар Капуцинок и обмороки, долгие годы кончавшаяся по журнальным и книжным страницам и даже пробравшаяся в советские пособия по истории зарубежного кино? Дело в том, что, хотя «Прибытие поезда на вокзал Ла-Сьота» и не было дебютной «фильмой» предпринимчивых и безуслезно талантливых братьев, оно оказалось событием по-настоящему революционным, впервые выразительно передавая на плоском экране движение в перспективе и с помощью пустых пока еще статичной камеры, используя и общий, и средний, и крупный план. А что за революция без собственной мифологии?

Российские зрители увидели «Прибытие поезда» в мае 1897 года. Его показали в московском театре Солодовникова на Кузнецком Мосту. Чуть позже легит «гастролировала» на знаменитой Нижегородской ярмарке, где ее посмотрел Максим Горький. И его эмоциональный отзыв — уж точно не легенда: «И вдруг что-то шлекает, все исчезает и на экране является поезд железной дороги. Он мчится стрелой прямо на вас — бергитесь! Кажется, что вот-вот он ринется во тьму, в которой вы сидите, и превратит вас в равный мешок кожи, полный измятого мяса и раздробленных костей, и разрушит, превратит в обломки и в пыль этот зал и это здание, где тек много вина, женщин, музыки и порока».



Фото  
KINOPROSKUR

### «Поезд идет на восток» Юлий Райзман, СССР, 1948

... Эта история началась 8 мая 1945 года, когда над Москвой гремел салют Победы. Красная площадь, запруженная танцующими парами. Будто в новогоднюю ночь, утопала в серпантине и конфетти, а с четвертой платформы одного из столичных вокзалов отправился на Владивосток поезд № 6.

В роскошном купе, обшитом деревянными панелями и белесшем хрустальными некрашенными салфетками, встретились юный агроном Зиночка Соколова (Людия Драновская) и браво-морж Николай Лаврентьев (Леонидт Галлис). Это была нелюбовь с первого взгляда! А уж когда по милости этой вздорной, легкомысленной, ни на минуту не умолкающей девицы Лаврентьев еще и от поезда отстал...

Впрочем, тяготы совместного пути — на грузовых самолетах, подвоях в переполненных плацкартах — сделали свое дело, и к Бергам Тихого оневея эти двое прибыли хоть и не примирившись, но, по всем законам жанра, уже страстно влюбленные друг в друга. Даже спустя без малого 60 лет эта романтическая комедия смотрится удивительно свежо — главным образом благодаря обаянию Людичи Драновской. А еще, конечно, нам, сегодняшним зрителям, любопытно наблюдать за тем, какой пышной, богатой и блистательной предлагалось видеть окружающую их действительность тем, кто смотрел это кино в год его выхода в обескровленной и разрушенной совсем еще недавней войной стране.

Здесь вместо руин — могучие заводы, здесь на каждой станции — «цитальные залы агитлунга» и хлебопечные армарки, а-ля «Кубенские казаки». Здесь человек человеку — друг, помощник и надежное плечо, а из любви, даже самой патовой ситуации всегда находится выход...

Стеллину говорят, фильм не понравился. Единственный, кто приглянулся вожде, — розовощекий композитор Тихон Хренников, появившийся в одном из эпизодов в тельняшке и с аккордеоном наперевес. Режиссера «выслали» с «Мосфильма» на Рижскую киностудию. Людичи Драновскую оставили без ролей, саму же картину пустили в тиражи и третьим экраном, что, впрочем, не помешало ей в год премьеры занять восьмое место по итогам проката. **o**



Фото  
РИА Новости

### «Самый медленный поезд» Валерий Усков, Владимир Краснополоский, СССР, 1963

... В начале 1960-х молодые свердловчане, а по совместительству трюсоводы братья и закадычные друзья Валерий Усков и Владимир Краснополоский окончили ВГИК. По закону каждому из них полагался скромный бюджет на первую самостоятельную короткометражку. Дебютанты решили объединить капиталы и сразу стартовать с полнометражным фильмом. Сценарий заказали не абы кому, а знаменитому писателю Юрию Нагибину. Восхищенный их юношеской дерзостью, Юрий Маркович предложил для постановки авторграфический рассказ сранней весной». Выбирая исполнительную главную роль, Усков и Краснополоский также решили играть по-чужому, позовав в картину Павла Кадо-ничкова, чье имя после «Подвига разведчика» гремело на всю страну. Работать с молодыми азартными авторами согласились и другие знаменитости: Зинаида Кириенко, Людмила Шагалова, Валентина Владимировна Иван Рыжов.

Весна 1943 года. Эшелон с пленными немцами идет на восток, и военкор Сергеев с трудом уговаривает начальника поезда прицепить к составу еще один вагон с передвижной типографией, клявственно пошевав не брать получиков. Но куда там! Несмотря на грозную надпись «Минья», этот «Новая ковричка» стремительно заполняется туг и беремнная женщина, чей муж-офицер только что погиб у нее на глазах от шальной пули, и ее верная подруга — ленинградская кондукторша и молодой солдат с маленькой девочкой, и пожилая колхозница, и неунывавшая артистка с аккордеоном, и потерянный и потерянный интеллигент.

Связанные общей бедой и общей надеждой, они шадро делится друг с другом человеческим теплом и нехитрой смеждой, которую удаётся выменять на станциях на то последнее, что осталось у них от мирной жизни. И мечтают, мечтают, мечтают: о бифштексе с яйцом, пирогах с грибами, соленьях с маслинами и кеперсами, тройной ухе, но главное — о том, чтобы эта проклятая война быстрее закончилась.

Тихий и сдержанный, снотый минималистично и без лишнего надрыва фильм о душевной шедрости как синониме истинного счастья был встречен овациями, и после премьеры в сессийный год Иван Пырьев сразу позвал молодых коллег к себе на «Мосфильм». В будущем этот творческий тандем соседств еще не один жит: «Тени исчезают в полдень», «Вечный зов», «Два судьбы», «Вольф Мессинг. Видевший сквозь время».

По всему выходит, что «Самый медленный поезд» на деле оказался очень даже быстрым! **o**



Фото  
РИА Новости

### «Поезд милосердия» Искандер Хамраев. СССР, 1964

... Во время Великой Отечественной войны в редакцию пермской газеты «Звезда» обратилась бригада санитарного поезда № 312 — с просьбой написать об их нелегкой службе. В госпиталь на колесах, возивший раненых в тыл, была командирована журналистка Вера Панова. Несколько месяцев она прожила бок о бок с врачами и медсестрами, наблюдая их будни, полные боли, страданий и нестигаемой веры в скорую победу. Так родился роман «Служники», а вслед за ним — и сценарий фильма «Поезд милосердия». Войны как таковой в картине практически нет. Лишь в самом начале эшелон попадает под бомбежку, все остальные время распыля звучат где-то за кадром, невидимые и неслышимые. Потому что кино это не про смерть, хотя ее тут и хватает, а про заклинивателей смерти.

Все войну эти бойцы света, врачи и санитары, сами себя называющие ангелами милосердия, прожили в поезде. Грузили раненых, стужали умерших, оперировали, перевязывали, утешали и подбадривали. Только в отличие от настоящих ангелов, святых и беспредельных все же не были. Каждый — со своими страстями, слабостями и несовершенствами. Один эгоистичен и трусоват, другой — слишком суров, третий — «синий чулок», четвертая — вертихвостка, пятая звезда с небом не хватает, одним словом. Они влюблялись и отчуждались, надеялись, разочаровывались и злились. И, увы, на долю этих серафимов и херувимов сострадания высшего порядка хватало не всегда.

Несмотря на жанр военной драмы, фильм снят неспешно, даже отстраненно. Здесь много крупных планов — длинных и молчаливых. А потому актеры — совсем еще юной и нежной Жанне Прохоренко (Леночка), выразительной Галине Дашевской (Файна), тончайшим ленинградцем Михаилу Екатеринбургскому (Белов) и Эмме Поповой (Юлия Дмитриевна), характерному Евгению Лебедеву (Сургулов) и Валентину Зубкову — он и сам фронтовик, так что роль коμισсара Данилова села на него как влитая, — было что играть и о чем молчать.

Тема «поезда как мерил добра и правды» оказалась настолько кинематографичной, что после Искандера Хамраева роман Веры Пановой экранизировали еще дважды. В 1975 году Петр Фоменко снял четырехсерийный телефильм «На все оставшаяся жизнь», а в 2015-м появился сериал «Служники» Ивана Шурхавецкого. ●



Фото  
РИА Новости

### «Офицеры» Владимир Роговой. СССР, 1971

... Герои фильма «Офицеры» спечут на лошадках и летают на самолетах, ездят на автомобилях и даже на танках, но все самое судьбоносное происходит с ними на железной дороге. В теплушке поезда, который мчит красносмереще из Туркестана в Москву, появляется на свет сын Любы и Алексея Трофимовых — Георгий, а романтический красавец Иван Варавва бежит по крышам вагонов, чтобы нарвать цветов для молодой матери. Пройдет 20 лет, и в разгар войны возлюбленная Георгия Маша Белкина оставит в купе у Любы, плавно как немой свидетель горя и радости, из которых соткана человеческая жизнь, промчится через всю вертину, некретно Георгия. Поезд как немой свидетель горя и радости, из которых соткана человеческая жизнь, промчится через всю вертину, некретно Георгия. Поезд как немой свидетель горя и радости, из которых соткана человеческая жизнь, промчится через всю вертину, некретно Георгия. Поезд как немой свидетель горя и радости, из которых соткана человеческая жизнь, промчится через всю вертину, некретно Георгия.

Идея картины родилась где-то в коридорах Министерства обороны. Сценарий фильма поручили знаменитому писателю-фронтовику Борису Васильеву и драматургу Кириллу Рапопорту. У героя Василия Ланового был реальный прототип — настоящий кубанский казак поэт Иван Варавва. Автористан на эту знаковую роль нашли далеко не сразу. Режиссер Владимир Роговой мечтал снимать Олега Ефремова, но тот оказался занят. В пробах участвовали Александр Лазарев, Валентин Гафт, Александр Белавский. В итоге утвердили Василия Ланового, но тот неожиданно передумал. Внимательно читавшись в сценарий, он категорически отказывался понимать, как красавец, у которого «все при нем», может всю жизнь безответно любить жену друга. И все же артиста уговорили.

В итоге эта работа стала одной из его любимых: с «Офицерами» Лановой объехал 800 с лишним гарнизонов, где его всегда принимали как родного. На роль Георгия Трофимова претендовали 42 кандидата: Евгений Жариков, Станислав Лубшин, Юрий Соломин, Николай Рыбинков, Анатолий Ромашин, Борис Васильев отстал своего друга, фронтовика Георгия Юматова. Шрам на спине Трофимова, который в одном из эпизодов видит Люба, не нарисован гриммерами. Он — настоящий.

Люба Трофимова тоже сыграла не сразу. Перебрали всех первых красавцев того времени: от Людмилы Лужиной и Ирины Печерниковой до Людмилы Гурченко и Ирины Мирошниченко. В итоге выбор режиссера пал на вахтанговку Елену Добронравову, но у той было свое видение роли, и Роговой, чтобы не обострять конфликт, не долго думая, заменил ее на Алину Полякову.

Такими Ванечка Варавва, Любушка и Алеша Трофимовы остались в истории — причем не только на экране, но и в бронзе: в 2013 году памятник героям фильма «Офицеры» был открыт в Москве на Фрунзенской набережной, а в 2022-м его точная копия украсила вход в Суворовское военное училище Екатеринбурга. ●



Фото  
РИА Новости

### «Свой среди чужих, чужой среди своих» Никита Михалков, СССР, 1974

... В мир большого кино режиссер-дебютант Никита Михалков вошел по железнодорожным шпалам, похрустывая сочным яблоком и с усмешкой наблюдая за тем, как надвигается на него пылающий дымом паровоз. Спустя полвека символизм сцены очевиден: то был поезд будущей славы, но начинающий режиссер, снимавший истери «Свой среди чужих, чужой среди своих», знает этого, конечно, не мог. Вдохновленные американскими вестернами о былых без промаха ковбоях, Михалков и его бесстрашная молодая команда просто рассказали историю про «лихие двадцатые», про белых и красных, про подлость и безгосподство, про веру и неверие, про страстную жажду жить по своим правилам. Рассказывали азартно, не жалея красок — с перестрелками, погонями, ограблением поезда, сплавом на плоту по страшительной горной реке.

Сюжет будущей картины обнаружился в газетной заметке, где вспоминалось дело времен Гражданской, когда идущий из Сибири в Москву поезд с реваншированными «буржуазными» золотом был захвачен белогвардейской бандой. Ценный груз долго переходил из рук в руки, пока не был отбит чекистами. Из заметки выросла повесть Никиты Михалкова и Эдуарда Володарского «Красное золото», которая и легла в основу сценария.

Когда картина была уже запущена, будущего режиссера призвали в армию. Но нет худ без добра, именно на Камчатке Михалков встретился с приехавшим на гастроли Махмудом Эсамбаевым, который посоветовал снимать сибирскую натуру у себя на родине, в Чечено-Ингушетии, где есть и горы, и равнины, и лес, и бурные реки.

Деньги на девятую ленту выделили в обрыв. Пришлось экспериментировать, где-то на свой страх и риск, довольствоваться единственными дублем, а те черно-белые кадры, что теперь смотрятся стильными оммажем немому кино, на самом деле рождены суровой экономией цветной пленки.

А вот на чем точно не сэкономили — так это на фантазии актёров, смелости и свободе. В Биологах Юлия Богатырева, Александра Кайдановского, Анатолия Солоницына, Сергея Шакурова, Александра Пороховщикова, Константина Райкина, Александра Калыгина немало звездных работ. «Свой среди чужих...» — замаскированная под приключения философская сага об истинном мужском братстве и верности себе — среди важнейших. ●



Изображение  
КиноСтудия  
ИМ М Горького

### «Меняю собаку на паровоз» Никита Хубов, СССР, 1975

... Жизнь пионера Алика (Дмитрий Шевелёв) была бы вполне сносной, если бы не одно но: мама (Татьяна Лаврова) мечтала вырастить из него знаменитого музыканта, певца, кинозвезду, на худой конец — просто отличника, а сам Алик не мечтал ни о чем, кроме собаки. Но разве маму особенно такую целуемственную, переспоришь? И все же однажды шанс порадовать родительницу представился: знаменитый кинорежиссер (Олег Табаков) предложил мальчику сыграть маленького партизана в своем новом фильме. Но обязательный совет отряда не дремали, добились встречи с режиссером, потребовал отстранить Алику от съемок как недостойного, ведь буквально пару дней назад он подделал пачтерку в дневнике.

Собрав маме, что увязывает в экстазиции, несостоявшийся артист бродяжничает у железной дороги, где и знакомится со старым машинистом Трофимычем и его паровозом Эм731-90, который вот-вот сплывет в утиль. Мечты о собаке расставил. Будто их и не было вовсе, и теперь Алик хочет лишь одного: помочь своему новому другу починить паровоз и однажды сам стать машинистом. За основу детской комедии, где все тайное рано или поздно становится явным, но заканчивается наилучшим для героя образом, режиссер Никита Хубов взял пьесу поэта Сергея Михалкова «Чужая роль». Пьесе, посвященную не столько поездом (хотя мысль о том, что у каждого паровоза своя душа и характер, подчеркивается здесь неоднократно), сколько губительным последствиям родительского тщеславия. В конце концов, если мама так хотела славы, то пусть сама бы и пела в хоре, разучивала гаммы и снималась в кино. А сын, даже такой непуговатый, как Алик, со своими мечтами как-нибудь да разберется. ●



Фото  
РИА Новости

### «Безымянная звезда» Михаил Козаков, СССР, 1979

... Ученицам младших и особенно старших классов категорически запрещается появляться на вокзале, особенно в часы, когда проходит дизель-электрический поезд «Бухарест—Синяя», впервые услышав пьесу «Безымянная звезда» румынского драматурга Михаила Себастьяна в исполнении актрисы БДТ Нины Ольхиной, с которой он встретился на отдыхе в Гаграх, молодой актер Михаил Козаков влюбился без памяти. Нет, не в Нину Александровну, а в пьесу, которую решил во что бы то ни стало перевести на киноэкран. Путь к мечте занял более 20 лет. Романтическая, с привкусом легкой певички мелодрама доводила цензоров до белого каления: в сценах на вокзале, где каждый вечер собираются жители крохотного провинциального городка, чтобы горячо приветствовать поезд, в котором народная столицная публика едет на модный курорт, на чальству виделся намек на железный занавес и неприкрытое восхищение всем иностранным. Отчаявшегося режиссера спас главный редактор Свердловской киностудии Геннадий Божарев, пробивший связь на базе «Ленфильма».

Сценарий «Безымянной звезды» написал отец-основатель детского юмористического журнала «Ералаш» Александр Хмелик, разбивший оригинальную пьесу собственными шутками и улулывающий характеры персонажей. В роли учителя-астронома Марина Мирою Козаков видел Олег Дала, но за долгие годы, что проект мариновали по высоким кабинетам, планы режиссера изменились, и теперь уже сложно представить в этом фильме кого-то, кроме красавца Игоря Костялецкого. На роль нувориша Грига Козаков пригласил Леонид Филатов, но его категорически забраковал оператор Георгий Рерберг: Не вписался в образ и Родион Никлаев. Все, что оставалось режиссеру, так это учить реплики Грива самому.

Затерянный где-то в бессарабской степи вокзал, на котором кондуктор высаживает Мону, пытавшуюся оплатить проезд фишками из казино, сыграла станция Шуваляво неподалеку от Ленинграда. В эпизоде, где Мона стоит на рельсах, собираясь во что бы то ни стало спасти счеты с жизнью («Оставьте меня, я брошусь под поезд!» Это невозможно, маман, до восьми утра не будет ни одного поезда, и никто вас не переведет. Если вам очень нужно броситься под поезд, подождите его на вокзале, там вам будет удобнее), в кадре на несколько секунд попадают опоры контактной сети пригородных электричек.



Фото  
РИА Новости

### «Вокзал для двоих» Эльдар Разанов, СССР, 1983

... Снятый одним из самых прославленных советских комедиографов, «Вокзал для двоих» меньше всего напоминает комедию. Мелодраму, психологическую драму, местами чуть ли не триллер, но уж точно не комедию! Что скажете на милость, смешного в том, что герой едет к умирающему отцу, отвечает от поезда, потом лишается паспорта, а в итоге оказывается в тюрьме за преступление, которого не совершал? Это вам не в баню З! декабря пойти, а потом ненадарком улететь по чужому билету в Ленинград.

«Ты замечательно идешь, замечательно, только очень медленно» — у Разанова большинство фильмов «с горчинкой» (хорошо-хорошо, «Фарнвальдская ночь» и «Гусарская баллада» не в счет). Однако в «Вокзале для двоих» этот привыкший невидимым миру слез, едва заметный в предыдущих частях «трилогии о любви» — «Иронии судьбы» и «Служебном романе», — заглушает все остальное. Но во многом именно поэтому полуапокалиптическая повесть о ненависти-любви столичного пианиста Платона Рыбина и официантки из провинциального привокзального ресторана Веры Нефердовой покорила зрителей, за первые 12 месяцев ее посмотрели около 36 миллионов человек, журнал «Советский экран» признал «Вокзал для двоих» лучшей картиной года. Людмила Гурченко была названа лучшей актрисой, Олег Басилашвили попал в число лучших актеров, а Никита Михалков, весьма достоверно сыгравший любовника Веры, проводника-барыгу Андрея, удостоился звания лучшего исполнителя эпизода. Режиссеру присудили Гостремию, а сам фильм отпраздновали представляя СССР на Каннский кинофестиваль.

Для чего смотреть эту картину сегодня? Само собой, чтобы в очередной раз подивиться той внутренней метаморфозе, которая прямо на наших глазах происходит с ее персонажами — мелочными, по-гоголевски сатиричными в начале и трагически возвышенными, прямо как герои античного эпоса, в финале. А еще — чтобы без всякого риска совершить ностальгическое путешествие во времени и вновь оказаться на летнем вокзале своего детства — с комлекционными обедами по рублю с копейками, ресторанными «лягушками», острыми на язык официантами в белых накидках, предпримчивыми проводниками (и нарменниками — да, пребудут они только на экране!) добродушными милиционерами и очередными билетные кассы. В том полумифическом мире, шумном, светлым, слегка бесполом, одновременно наивном и жгрым, который то ли и вправду существовал, то ли приснился нам. В том странном времени, в котором могло случиться абсолютно все, и хорошее, и плохое, — и которое уже никогда не повторится.



ФОТО:  
KINOPISK.RU

### «Дети железной дороги» Катрин Морсзад, Великобритания, 2000

... Имя писательницы Эдит Несбит в России практически неизвестно. А зря! Жившая на рубеже XIX и XX столетий, она оказала колоссальное влияние на последние поколения английских детских авторов. С оглядкой на Несбит описывал свою Нарнию Клайв Льюис. Волшебная няня Мэри Поппинс, придуманная Памелой Трэверс, тоже в родстве с героями Несбит. Не говоря уже об обитателях магической вселенной Гарри Поттера, лера Джован Роулинг.

Но вот что интересно: пожалуй, самой знаменитой книги чиродейки Несбит стал реалистичный, без намека на сверхъестественное, роман «Дети железной дороги». Историю о Роберте, Питере и Филисе, которые после ареста отца вынуждены оставить свой роскошный лондонский особняк и перебраться с матерью в крошечный коттедж у железнодорожной станции на севере Англии, экранизировали шесть раз. (В последнем фильме 2000 года, роль матери исполнили Дженни Эггеттер, дважды игравшая старшую дочь в предыдущих версиях — 1968 и 1970 годов.)

Пока миссис Уотерберри — вдова при живом муже — пыгается свести концы с концами, рассылая по журналам свои стихи и рассказы, ее дети проводят время у железной дороги. Бурно приветствуя проходящие мимо составы. Благодаря их смелости и находчивости удается предотвратить крушение поезда. Потом они спасают мальчишку, сломавшего ногу и упавшего на рельсы. Затем устраивают праздник по случаю дня рождения своего нового друга — добродушного стационного смотрителя Перкса. Дают приют беглому русскому революционеру Шеленскому и помогают ему найти семью (протогиплами этого героя считаются близкие приятели самой Эдит Несбит — революционер-народник Сергей Степняк-Кравчинский и венархист Петр Кропоткин). И наконец, знакомится со смачавшим на Санта-Клауса за годичным господином, который оказывается нечеловеческим существом, вытаскивает несправедливо обвиненного мистера Уотерберри из тюрьмы.

По-викториански чинная, тем не менее наполненная приключениями и гудением старинных паровозов картина доказывает, что если у тебя добро в сердце, чудеса можно творить своими руками — без всякой волшебной палочки. ●



ФОТО:  
KINOPISK.RU

### «Край» Алексей Учитель, Россия, 2010

... В сентябре 1945 года на сибирской железнодорожной станции Край с поезда конуженный танкист Игнат (Владимир Машов) Делеше, собственно, ехать некуда: край — он и есть край. Игнат устривается машинистом вдепо, но местные ему не рады. Ссылные — в прошлом пленные немцев лагерей или угнанные в Германию на работы — не знают ни сантиментов, ни жалости. Дев и вновь прибывшему их сочувствие и дружба не сильно-то нужны.

Неудливый и неговорящий Игнат сходится с местной красавицей Софьей (Юлия Пересильд), уверяя ее вместе с паровозом у сборате-машиниста. Однажды главный герой узнает, что где-то в глухой тайге спит вечным сном еще один паровоз, который строит мертвец, на деле оказавшийся вполне себе живой, но порядком одичавшей юной Эльзой — дочерью расстрелянного немца-инженера (Аньюорка Штрехель). Практически голыми руками Игнат и Эльза равничают машину и делают ей имя «Устав».

На сценарий фильма у его авторов ушло не меньше сил, чем у его героев — на ремонт паровоза, сюжет и диалог и перевоплощения более сотни раз. Съемки тоже оказались не из простых. Снимать планировали в Сибири, но переправить туда всю необходимую технику оказалось физически невозможно. К счастью, пейзаж-двойник обнаружился в лесах Ленинградской области, где и везели поселок трудопоселенцев.

Владимира Машова так захватили судьба и характер брутального Игната, что все сложнейшие трюки он выполнил без дублеров сам: вел паровоз и плавал в ледяной осенней реке. Несмотря на то что картине далека от исторической достоверности и больше похожа на страшную сказку для взрослых, приметы времени воссозданы тут со всей скрупулезностью. Здесь практически нет компьютерной графики, а роль паровоза утвердили подлинными довоенными локомотивами: товарный ЭУ683-32, сошедший со станков Харьковского паровозостроительного завода в 1928 году, участвовавший в Сталинградской битве С018-2018 и настоящий ветеран серии Эв324, построенный на Невском заводе Санкт-Петербурга в революционном 1905-м. ●



Фото:  
KINOPISKRU

### «Убийство в "Восточном экспрессе"» Кеннет Брана. США, 2017

... Агата Кристи была не единственной знаменитостью, путешествовавшей на «Восточном экспрессе», который с 1883 по 1977 год курсировал между Парижем и Константинополем (Стамбулом). В разное время пассажирами знаменитого поезда класса люкс становились австрийский император Франц-Иосиф, английский король Елизавета II, французский президент Шарль де Голль. Не была она и единственным писателем, вдохновленным этим экзотическим маршрутом. У ее земляка Грэма Грина есть роман «Стамбульский экспресс», действие книги Сидни Шелдона «Если наступит завтра» также разворачивается в декорациях чуда-поезда. Но именно благодаря Агате Кристи этот элитный состав на всех парах ворвался в историю массовой культуры: основанное на реальных событиях и личных впечатлениях наблюдательной писательницы, «Убийство в "Восточном экспрессе"» стало не только одним из самых популярных ее романов, но и дало жизнь нескольким экранизациям. Под злобешее обвинение этой детективной коллизии попали британский актер и режиссер Кеннет Брана. Собрал звездную команду, которой с удовольствием присоединились Джонни Делп, Мишель Пфайффер, Джули Денч, Пенелопа Крус, Уиллем Дефо и российский танцовщик Сергей Полунин, а самого себя назначив на роль Эркюля Пуаро, Брана весьма театрально и эффектно рассказал о загадочной гибели безжалостного убийцы Заверда Рэтчетта в купе сошедшего с рельсов поезда. «Есть нечто странное в том, что незнакомые люди, вынужденные проводить много дней вместе, хотя их объединяет лишь желание пережить из одного места в другое», — задумчиво рассуждает нечеловеческий, но дождливый суд Божьего. Потому как, если верить другому классному, «права и справедливость — не всегда одно и то же». Кстати, примерами однажды образа эксцентричного сыщика, Кеннет Брана уже не смог остановиться: в 2022-м на экраны вышла «Смерть на Ниле», а в 2023-м — «Призраки в Венеции», где хитроумный детектив-бельгиец с присущей ему элегантностью вновь вывел на чистую воду всех встретившихся на его пути преступников. 📍

185

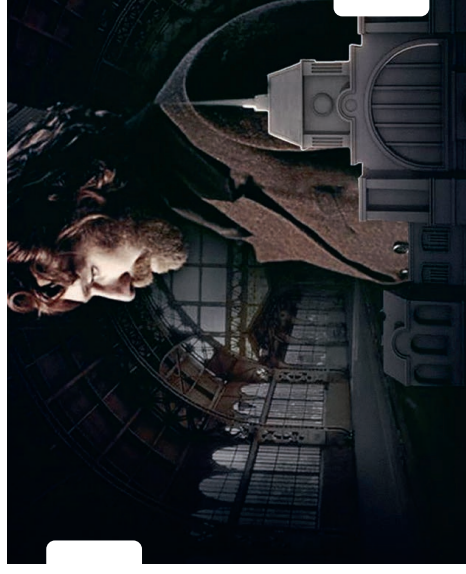


Фото:  
KINOPISKRU

### «Вокзалы России» Карина Мирзоян. Россия, 2019

... Чем обернулась для России путешествие 19-летнего великого князя Николая Павловича в Лондон в 1816 году и каков отношение «короля вальсов» и автор оперетты «Летучая мышь» Иоганн Штраус-младший имеет к развитию российской железной дороги? Авторы документального проекта «Вокзалы России» попытались взглянуть на железнодорожную историю нашей страны под необычным углом, взяв за точку отсчета не экономическую целесообразность и практические выгоды, а культуру и искусство. Ведь если принять за аксиому, что у России — во всем особый путь, то и становление такого суверенного явления, как железная дорога, не могло быть традиционным, как у всех. Взять ту же Англию, столь очаровавшую охотного до новых технологий Николая Павловича. Первая линия, что логично пролегла там между угольными шахтами и портом. А в России она соединила Санкт-Петербург и летнюю императорскую резиденцию Царское Село, а дальше протанулась к вокзалу Павловска. Но не к вокзалу в нашем сегодняшнем понимании, а к «вокзалу» — концертному залу ресторана, гостиницей, танцами и живой музыкой. «Б других государствах железными дорогами связываются важные промышленные пункты, а у нас такую выстроили в трактир!» — сбрешет зубами главный противник новомодной затем министр финансов Егор Канкрин. Но, по замыслу апологетов, нужно было сначала привлечь публику к техническому новшеству, убедить пользоваться железной дорогой регулярно, а значит — покупать билеты, тем самым частично финансируя строительство будущих веток. И для этого можно пойти на все — даже выпустить из Вены великого Штрауса, который десять лет будет дирижировать оркестром павловского вокзала. О том, что и по прошествии двух столетий железная дорога остается объектом не только практическим, но и эстетическим, а по сути — философским, рассуждают герои фильма: директор Витебского вокзала, настоящего дворца в стиле модерн, бывший машинист, который до сих пор приходит на платформу уже как фотограф и ловит удачные кадры; певец Светлана Сурганова. Ведь это в ее песне есть строчка о том, что вся наша жизнь — не более чем «зал ожидания... сладкий миг настоящего». 📍

186



Фото:  
KINOPISK.RU

### «Купе № 6»

Юха Куосманен, Россия, Финляндия, Эстония, Германия, 2021

... За несколько лет до того, как Юра Борисов примерил пушистые бакенбарды и цилиндр в фильме «Пророк» и оказался первым российским артистом, номинированным на премию «Оскар» — за роль в фильме «Анора», ему довелось сыграть простого парня Леху, который едет на Север «срубить легких денег» и в купе поезда знакомится с финской студенткой Лаурой (Сейди Хаарла), Интел-лектуалка Лаура, отправившаяся в Мурманск «на свидание» с деревенским наскельным петроглифами, поначалу в ужасе от такого соседства, но довольно быстро понимает, что, с виду грубой и неговорящей, на деле этот парень — тонкая душа и благородное сердце. Дорожные приключения странной парочки, которую роднит лишь перестук колес, учебные зимние пейзажи за давно не мытыми окнами да одно-два десятка неизбыточных, показаны со скрупул северной нежностью и тем простым солонюватым юмором, что, вероятно, не всем по душе, но каждому знаком и понятен. Снятые финским режиссером последние российские 1990-е, когда мобильные телефоны еще не приобрели обыденность зубной щетки, в провадницы не научились улыбаться, сегодня, возможно, смотрятся слегка гротескно, но только для тех, кто не застал это время и не карабкался на верхнюю полку, пытаясь устроиться поближе к комковатому, выдававшему виды вагному матрасе.

Жюри 74-го Каннского фестиваля, где состоялась премьера «Купе № 6», в эту историю поверило безоговорочно: фильм получил Гран-при — вторую по значимости награду зрителя, а позже стал кандидатом от Финляндии на премию «Оскар», «Золотой глобус» и «Сезар» в номинации «Лучший фильм на иностранном языке».



Фото:  
KINOPISK.RU

### «Дороги Победы»

Роман Косов, Россия, 2025

... Подвигу железнодорожников времен Великой Отечественной войны, благодаря которым на фронт свезь взрывы и бомбежки безостановочно шло подкрепление, а также военная техника, боеприпасы, продовольствие, медикаменты, посвященные семье новелл составивших художественный киноальманах «Дороги Победы». В основе картины, вышедшей на стриминговых платформах в юбилейном мае нынешнего года, — реальные события 1941–1945 годов: авторы работали в архивах, изучали документы, письма и мемуары очевидцев, консультировались со специалистами из Российского военно-исторического общества.

Каждая новелла повествует о подвиге за гранью человеческого сил и возможностей, но все они объединены сквозным сюжетом — почтовой карточкой с фронта, которая путешествует по разоренной стране в поисках адресата. Красочный кусочек «картона» проходит через руки мальчишки-кочегара, юной медсестры, офицеров-железнодорожников как символ домашнего тепла, любви и надежды. У всех персонажей тут — свои реальные прототипы. Это и «генерал железных дорог», начальник Управления военных сообщений РККА и первый министр путей сообщения СССР Иван Ковалев (Тарас Кузьмин), рисквавший не только карьерой, но самой жизнью, однако сумевший убедить Сталина не расформировывать железнодорожные войска. И помощник машиниста Григорий Каширин (Евгений Кузьмин), проникший в пылающую толпу, чтобы починить паровозный котел. И солистка ансамбля Центрального дома культуры железнодорожников Марина Бабьяло (Валерия Левнская), выступавшая перед бойцами на платформах и в госпиталях.

А еще — кочегары, механики, рабочие, врачи, санитары, четыре года проводившие в пути, который — они были в этом уверены и не ошиблись — через дым, огонь и неисчислимые страдания вывели их к Великой Победе.



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР  
«РОССИЯ»



# УНИВЕРМАГ «РОССИЯ»



В САМОМ СЕРДЦЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА «РОССИЯ» РАСКИНУЛСЯ НАСТОЯЩИЙ МИР РЕМЕСЕЛ, ВКУСОВ И ТАЛАНТОВ – ОТ КАМЧАТКИ ДО КАЛИНИНГРАДА. ЗДЕСЬ КАЖДАЯ ВЕЩЬ – С ХАРАКТЕРОМ, КАЖДАЯ ПОКУПКА – КАК МАЛЕНЬКОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ ПО РОССИИ. ОТ НАРОДНЫХ ПРОМЫСЛОВ ДО АВТОРСКОГО ДИЗАЙНА. В УНИВЕРМАГЕ СОВРАНЫ ЛУЧШИЕ ИЗДЕЛИЯ СО ВСЕЙ СТРАНЫ – С ЛЮБОВЬЮ, ДУШОЙ И БЕЗУПРЕЧНЫМ ВКУСОМ. АУТЕНТИЧНАЯ БАКАЛЕЯ, УЮТНЫЕ ВЕЩИ ДЛЯ ДОМА, ИГРУШКИ, РУССКИМ ДУХОМ, МУЗЫКАЛЬНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ, НАТУРАЛЬНАЯ КОСМЕТИКА. УНИВЕРМАГ – ВИТРИНА НАЦИОНАЛЬНЫХ СОВЕРШИЩ СТРАНЫ ПРИХОДИТЕ ЗА ВДОХНОВЕНИЕМ, ОТКРЫТИЯМИ И ПОДАРОКАМИ С ХАРАКТЕРОМ!



# «ПО ТУНДРЕ, ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ...»

**Жизнь и удивительные путешествия Александра Бородеянского, родившегося в Воркуте и собиравшего стать чемпионом мира, но в результате череды случайностей окончившего ВГИК и написавшего «Афоню», «Город Зеро» и «День полнолуния»**

... Советский и российский сценарист, артист и режиссер

Александр Бородеянский рассказал нам о своей жизни как об одном большом путешествии, значительная часть которого была проделана по железной дороге. Из этого интервью вы узнаете о целой череде происшедших с ним судьбоносных случайностей, абсурдных ситуаций и борьбе в самых разнообразных смыслах этого слова.

О реальных историях, легших в основу культовых фильмов.

О том, почему быть честным не только правильно, но и выгодно.

А еще — о детских мечтах, которые не стоит тунать с целями, и о сценарии, который сам Александр Эммануилович считает своей лучшей работой.

... Текст: Иван Шумский  
... Фото: Егор Берладин

**«В ЮНОСТИ Я ХОТЕЛ СТАТЬ ЧЕМПИОНОМ МИРА ПО БОРЬБЕ. НО НЕ ПРОСТО ЧЕМПИОНОМ, А НЕПРЕМЕННО — САМЫМ МОЛОДЫМ»**

**Вы задумывались когда-нибудь над тем, сколько поездок по железной дороге, далеких и не очень, вы совершили за свою жизнь?**

Их — тыся. Просто тыся. Ну давайте считать. Я родился в 1944 году в Воркуте, где тогда служил мой отец — он был офицером НКВД. С четырех лет до 14 каждый год ездил с семьей отдыхать на юг. Это уже получается как минимум десять поездок, а если туда-обратно считать, то и все 20.

В 14 поступил в техникум в Киеве, уехал учиться туда. Во время обучения дважды в год ездил на каникулы домой, учился четыре года, получается — плюс еще 16 поездок.

Потом меня призвали в армию, и дальше я уже буду сбиваться. Одним словом, тыся.

**А вы вообще любите путешествовать на поездах?**

Да, люблю. Я много путешествовал и по работе, и на отдых, и мне всегда и везде было интересно. Мне вообще все интересно, особенно что-то новое.

Тогда на поездах путешествовали все, это было самое доступное решение, буквально вся страна ездил. Я помню, это было... ну как бы само собой.

А в детстве я еще потому любил поезда, что мне очень нравились кофе с молоком на вокзалах. Все его презирали, говорили, что он ненастоящий, а мне — нравилось.

**Именно на вокзалах?**

Да, нигде такого больше не было. На любом вокзале он был одинаково вкусный.

Еще помню, что еда в вагонах-ресторанах напоминала мне еду заключенных. Я о ней знал не понаслышке, потому что было ходил к ним, носил им хлеб. А они мне за это давали свою еду, и она мне, кстати говоря, тоже нравилась.

Мама мне запрещаешь так делать, а я в ответ прозираю, что уйду из дома и пойду в заключенные, мне тогда было шесть лет. Это к вопросу о том, кем я мечтал стать в детстве.

**А в самом деле — кем? Сценаристом?**

Нет, я вообще если честно, никогда не был мечтательным человеком. У меня были цели. Например, одно время я хотел стать самым молодым чемпионом по борьбе. И я ради этого работал, тренировался.

А мечты если и были, то очень простые. В детстве, когда мы жили в Воркуте в нашем районе не было водопровода, я смотрел из окна на водовозов и мечтал стать водовозом — возить воду, мне было восемь лет.

А потом, в десять лет, я прочитал в «Пионерской правде» историю про пограничника Карацулу, эту историю была собака Ингус, и захотел стать пограничником.

Помню, я сильно впечатлился той статьей и что-то про Карацулу тоже написал, точно не помню, что, но это было первое художественное произведение, мною написанное.

**А вы помните, что чувствовали, когда в 14 лет уехали из родного города?**

Если честно, ничего особенного я не чувствовал. Страшно точно не было, было волнительно. Помню, когда родители узнали, что я поступил в киевский техникум, мать плакала, не хотела отпустить, отец ее успокаивал, говорил, что я умный мальчик и ничего плохого со мной не случится.

А я лежал, молчал, делал вид, что сплю, но все слышал. А что мне было сказать? Я же на спор поступил.

**Поступили в техникум на спор?**

Да, мы с друзьями играли в бильярд и зачем-то поспорили, что я поступлю в техникум без экзаменов, я же был отличником. В Воркуте техникумов не было, а когда мы ездили на юг с пересадкой в Киев, то гуляли по городу и мне запомнилось объявление строительного техникума. Подал в него заявление, поступил и поехал учиться.

**Вы готовы были на такую авантюру ради спора?**

Конечно, я же дал слова и не мог не поехать. Кстати, когда ехал в Киев с пересадкой в Москве, по дороге снялся в фильме. Ждал пересадку, спланился по городу и увидел толпу у памятника Маяковскому. Подошел, а там как раз снимали фильм «Улица Ньютона, дом 1». Там же встал в толпу, а потом увидел себя в фильме. Такая вот случайность.

**Вы всегда держите свое слово?**

Всегда старался, такой у меня характер. В 16 лет, как я уже говорил, у меня была цель — стать чемпионом мира по борьбе. Но не просто чемпионом, а самым молодым.

Мне казалось, что просто быть чемпионом — это недостаточно, это слишком просто, поэтому я хотел стать именно самым молодым.

И тогда я дал себе слово — никому не проигрывать.

Я стал чемпионом Воркуты, это было несложно, там участвовали всего четыре человека. А по том занял второе место на соревнованиях в Киеве.

1975

Афоня

1980

Если бы я был начальником

(совместно с А. Эйраджидом)

1980

Дамы пригласишь

кавалера

1981

Душа



1981

Смотри в оба!

1982

Инспектор ГАИ

1983

Мы из диваса

1985

Зимний вечер в Гаграх



1985

Человек с аккордеоном

**Раз вторая значит, все-таки проиграла. Как?**

Сильный соперник поставил меня на мост, было невыносимо больно, выкрутиться я не мог, стоял и думал, что если сейчас продолжу упираться, то буквально сломаюсь.

Около минуты думал, с абсолютной холодной головой, и все-таки решил сдаться.

**Вы не считали, что тем самым нарушили давнее себе слово?**

Первое время считал, но во всем ведь должна быть мера.

Кстати, потом, на тренировке, мы игрались с товарищами, на мне повисли двое друзей, и из-за этого получил травму позвоночника. Больше бороться я не мог, да и не рас больше.

Потом думал, что это меня так Бог наказал за то, что я сдался...

Хотя, может, ислучайность.

Текли иначе, я из-за этого не расстроился.

**«Во ВГИК я поступил ПОТОМУ, ЧТО ЕЩЕ РАНЬШЕ МЕНЯ ЭТО СДЕЛАЛ ОДИН МОЙ ЗНАКОМЫЙ. Я ПОДУМАЛ: НУ ЕСЛИ ОН СМОГ, ТО И Я СМОГУ»****Вообще не расстроились? Почему?**

Честно, не знаю. Такой я человек, такой у меня характер, у меня всегда так было.

И когда сценарий не принимали, говорили, что плохо написано, я никогда не расстраивался, просто продолжал писать дальше. Хотя у меня были друзья, для которых такой отзыв об их работе был потрясением.

Серьезно, мог быть инфаркт у человека из-за того, что сценарий не приняли, но у меня такого никогда не было. Помню, когда я учился во ВГИКе, написал сценарий «Про Борщова, слесаря-сантехника ЖЭК-2», он же «Афоня».

Потом зашел в мастерскую, взял свой сценарий со стола, а там заключение комиссии: «Сценарий неудачный, учебная программа студента Александра Бородавского усвоена не была», примерно так, и лично мне потом говорили, что из меня сценариста не выйдет.

От этого мне было очень обидно, но не потому, что им мой сценарий не понравился, а именно оттого, что мастер позволил совет так сказать о своем ученике.

Я считал это несправедливым, ведь люди учатся, чтобы чему-то научиться, а не чтобы сразу быть профессионалами. Именно от этого обидно, от несправедливости.

**Раз уж вы вспомнили этот эпизод... Как вы вообще оказались во ВГИКе, почему все-таки решили стать сценаристом? Ведь сами говорите, что не собирались...**

В детстве точно не собирался. Но потом, когда учился в строительном техникуме, начал увлекаться кино, вернее, даже не увлекаться, на первых порах — просто интересовался.

Читал журналы о кино, смотрел много фильмов, был влюблен в Брижит Бардо. Писал рассказы, об этом знали мои одноклассники.

В какой-то момент действительно начал задумываться над тем, не стать ли мне сценаристом. Именно сценаристом — не режиссером! Правда, потом, после выпуска из техникума, меня призывали в армию, и я спокойно себе в армии служил, пока вдруг однажды мне не пришла телеграмма от бывшего одноклассника.

Он писал, что учится во ВГИКе, и советовал мне тоже попробовать поступить, как вернулся из армии. Уверал, что меня обязательно возьмут.

Я так удивился, что он поступил! Ведь всегда считал, что ВГИК — это что-то такое, недостижимое... Понимаете, для избранных.

А когда прочитал телеграмму, решил, что раз он смог, то и я смогу.

1985

Секунда на подвиг

1986

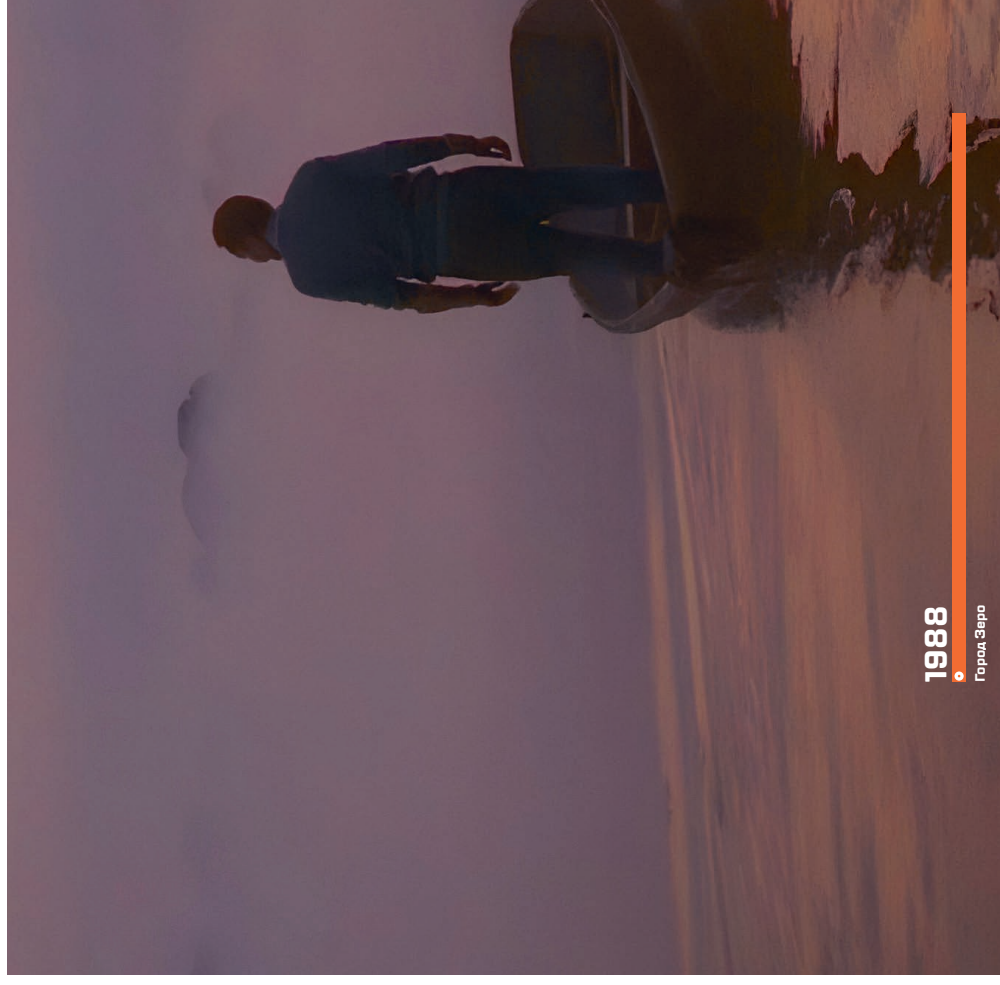
Кузьер

1986

Нечни начала

1987

Шура и Просвирник



1988

Город, Зеро



1989

Джека во

1990

Гамлет из Суаки,  
или Мамайя Кэро

1991

Агенты КГБ  
тоже влюбляются



1991

Церубийца

Кадр из фильма «Церубийца». Микольям Мичадулл в роли Якова Юрковского.  
Мосфильм, 1991. Режиссер: Карен Шахназаров. Оператор: Николай Немолов.  
Авторы сценария: Александр Бродянский, Карен Шахназаров



**«Я НЕ ПРИДУМЫВАЮ, КЛЯНУСЬ, ЧЕТЫРЕ ЧЕЛОВЕКА В КУПЕ — ВСЕ СЫНОВЬЯ ЛЬВА ТОЛСТОГО»**

**Возвращаясь к теме железнодорожных путешествий. Можете рассказать о самых запоминающихся своих поездках? Или, может быть, просто о чем-то интересном, случившемся с вами в дороге?**

Однажды я сидел в фойе Союза кинематографистов и ко мне подошел помощник режиссера Марлена Мартыновича Худиева. И говорит, что Марлен хочет, чтобы я снялся у него в кино. А я говорю: «Ну я же не артист». А он мне отвечает: «Дело в том, что он снимает фильм про Льва Толстого, а вы очень похожи на его сына».

Хорошо, если Марлен Мартынович хочет, тогда снимусь, мы в то время были близки знакомы. Позже мы сошлись, я сказал, что могу только на три дня, у меня тогда собака болела. Марлен Мартынович согласился, и я поехал. В то время я уже становился известным, но как сценарист, а не как артист, поэтому купили мне место в купе.

Я туда захожу, а там — три молодых человека. Я вообще-то не робкого десятка, но первым никогда не знакомлюсь. А они, я вижу, уже знакомые.

Думаю сейчас сами нечтут разговор. И действительно, началось «Вы куда?» Я говорю, что в Симферополь. «И мы в Симферополь! А потом куда?» Я говорю, что потом дельше в Крым. «А зачем?» Я еще удивился, чего это они такие любопытные? Я говорю, что, мол, есть такой режиссер — Марлен Мартынович Худиев.

Они говорят: «Мы знаем-знаем». Я говорю, что он сейчас снимает кино про Льва Толстого. И они опять: «Знаем-знаем». И вот я еду у него сниматься. Один говорит: «А кого он вам играть предлагает?». Я говорю, что сына Льва Толстого. «И мы все — сыновья Льва Толстого». Я не придумываю, клянусь, четыре человека в купе — и все сыновья Льва Толстого.

«А какого вы будете играть сыне?» И я задумался. Это был сентябрь 2004 года, мне уже было за 60, я смотрю на них, а им всем от 30 до 40 примерно.

Говорю, что, наверное, старшего, а мне один отвечает: «Я уже старшего сына играю». А кино на тот момент уже снималось. Я говорю: «Наверное, тогда второго». И другой говорит, что уже играет в того сына. Я немного растерялся и говорю, что тогда третьего, а последний говорит, что он — третий сын. И я понимаю, что играю самого младшего, который умер, по-моему, в 35 лет, а мне — за 60.

Когда мы приехали в Ялту, я пошел к режиссеру и говорю: «Марлен, ну что за вранда получается? Мне 60 лет, а мой персонаж умер в 35».

А он мне отвечает: «ты об этом думал, до того как узнал, что будешь его играть?». Я говорю: «Нет, не думал». — «Ну и никто не думает, успокойся».

Так я эту роль и сыграл. Да там ничего особенного и не надо было играть. Сцена была такая, лежит умирающий Лев Николаевич, и мы, сыновья, с ним прощаемся.

**Вы говорили о том, что в любом вашем путешествии вы всегда находили для себя что-то новое, интересное. А случались у вас поездки, которые вы вспоминаете, скажем так, без особой теплоты?**

Да, наверное, такой была поездка в Италию с Кареном Шахназаровым. У нас был готовый сценарий «Палеты № 6», и итальянцы проявили к нему интерес. Хотели поставить его совместно с нами, главную роль должен был сыграть Марчелло Мастроянни.

Мы полетели на переговоры, но итальянцы почему-то хотели сделать так, чтобы все папашенты большие были советскими диссидентами. Они считали, что так оно на самом деле и есть. Мы не согласились, переговоры загнулись.

Месяц жили в Италии, гуляли, отдавали, отпраивдали мой день рождения, уже все посмотрели, и я начал уставать от того, что ничего не происходит, захотелось домой.

**1992**

Ребенок к ноябрю

**1992**

Эти старые любовные письма

**1993**

Маленький гигант большого секса

**Что, так, ничего и не произошло?**

Нет, не договорились, просто жили там месяц с Кереном. В нашей гостинице оставались энное количество кинематографисты из СССР, и когда они уезжали, то оставили нам электрическую плитку, не хотели обратно везти.

Мы с Кереном уже устали от итальянской еды и каждый вечер верили себе на этой плитке сосиски, пили водку и до глубокой ночи смотрели итальянские хорроры.

**«Я СТОЮ И ДУМАЮ: "ВОТ Я НАХОЖУСЬ НА СТАДИОНЕ, ГДЕ БЕГАЛИ ДРЕВНИЕ СПАРТАНЦЫ, И НЕУЖЕЛИ САМ НЕ ПРОБЕГУСЬ? А — ЧЕРТ С НИМ!"»**

Безотносительно путешествий, в том числе железнодорожных. Жизнь — сама по себе увлекательное путешествие. Если бы я попросил вас рассказать о каких-то эпизодах этого путешествия, наиболее для вас значимых, лучше других запомнившихся в памяти...

Да, есть такие эпизоды... Мне очень запомнился один случай из отпуска в Греции. Мы на туристическом автобусе ехали к месту, где 300 спартацев дали бой персам, приехали, смотрим, и наш гид, молодая девушка, говорит:

— Хотите сыграть в игру, в которую играют все туристы?

Конечно же, все соглашаются, всем интересно.

— Но есть одно условие в этой игре обязательно надо быть честным.

Опять все соглашаются.

— А теперь пусть каждый назовет, что ему больше всего понравилось в этом автобусе, только обязательно честно.

И люди начали по очереди:

— Лысина водителю!

— Ботинки.

— Наверное, зеркала автобуса.

Кто отшучивается, кто не знает, что сказать, стесняется, все по-разному, но видно, что отвечают не серьезно, и вот очередь доходит до меня, гид ждет.

— Знаете, если честно, мне больше всего в этом автобусе нравятся вы.

Она улыбается.

— А теперь каждый должен поцеловать то, что ему больше всего понравилось. Такая вот игра.

Все в шутку начали делать вид, что целуют лысину, ботинки, шутят... А я поцеловал ее в щеку. Всегда вспоминаю эту историю как пример того, почему выгодно быть честным.

Хотя мне эта поездка сильно запомнилась не только этим эпизодом.

**Чем еще?**

Мы приехали к древнему стадиону в Спарте. Он совсем небольшой, не Колизей. Но — тоже стадион, где древние греки проводили соревнования. А теперь там небольшая деревня.

Это было в восьмидесятые, мне было около сорока, начались проблемы с сердцем. Тогда я решил заняться спортом и начал просто ходить, ответственно к этому отнесся, ходил каждый день — вокруг дома, от улицы Дождевка до «Мосфильма», специально.

Хотел начать бегать, но нельзя было, боялся, что не выдержит сердце, год просто ходил. И вот мы стоим на стадионе, в там табличка с предупреждением, что бегать запрещено, за это положен штраф. А я стою и думаю: «Я стою на стадионе, где бежали древние спартацы, и неужели не пробежусь? А — черт с ним!»



2001

Яды, или Всемирная история отравлений

Андрей Панин в роли Цезаря Борджиа и Олег Басилашвили в роли папы Александра VI. Кадр из фильма «Бды, или Всемирная история отравлений». Мосфильм, 2001. Режиссер: Карен Шахназаров. Оператор: Владимир Климов. Авторы сценария: Александр Бордакский, Карен Шахназаров.

1993

Сны

1995

Американская дочь

1998

День полнолуния

1999

Ворошиловский стрелок



2002

Звезда

2002

Олигерх

2003

Жизнь одна

И я побежал, давушка-гид кричит, пытается остановить, просит штрафом. Оглядываюсь — и вижу, что остальные члены группы бегут за мной.

Так я начал бегать после года ходьбы и, как вернулся домой, продолжил. Поставил себе цель пробежать марафон, но так и не вышло.

Штрафа, кстати, не было.

А закончилась та поездка тем, что мы приехали к Перфенону, и он меня просто порвал.

Все посмотрели, сделали фотографии и уехали. А я остался. Просто сидел у Перфенона, что-то меня в нем зацепило, очень красиво место.

Я как будто чувствовал связь со Вселенной, сидя там. Не хотел уходить, просидел часа три, потом один пошел пешком в гостиницу.

**«В ГОРОДЕ ЗЕРО» ВСЕ ПРАВДА, КРОМЕ ГОЛОЙ СЕКРЕТАРШИ»**

В снятом Кареном Шахназаровым по вашему сценарию фильме «Город Зеро» есть эпизод, в котором главный герой, которого сыграл Леонид Филатов, пытается уехать из города на поезде, но билетов нет, поезда не ходят, а вокзал — пустой. Можно ли сказать, что образ «мертвой» железной дороги — это метафора душевного состояния самого героя?

Нет, никакой метафоры там нет. «Город Зеро» — это фильм такой... простеско-абсурдный. Но при этом в нем всё правда. Кроме голдой секретарши.

Я вообще терпеть не могу метафоры. Наверное, критики и многие зрители думают, что у меня в голове что-то такое... А у меня никогда метафор нет. Ну хотя, видите, может, и есть, если кто-то об этом думает.

Помню, как-то раз мы были в поездке по БАМу и уже в конце зашли в музей, а там экспонат — брелок-звонцовой рукавицы, и подпись: «В этих рукавицах Герой Социалистического Труда такой-то забил последний косяк, соединивший две ветки магистрали».

Мне это показвалось настолько абсурдным! Кстати, именно благодаря этому пришло идея музея с необычными экспонатами в «Городе Зеро». Меня всегда эта тема смущала...

Как-то раз звонили из Воркуты, говорили, что хотят сделать мой уголок в краеведческом музее. Просили мои личные вещи, а я им предложил любых вещей положить и сказать, что это — мои.

**«ВСЯ НАША ЖИЗНЬ — АБСУРД И ЧЕРЕДА СЛУЧАЙНОСТЕЙ»**

То есть еще раз: ни в одном вашем кино вообще нет никаких метафор...

Я же говорю: если критики и зрители говорят, что есть, значит, наверное, есть, просто я, когда пишу, об этом не думаю, честно вам говорю.

Для меня главное — сделать интересно, необычно и чтобы это было правдиво. Всегда надо писать отом, о чем ты знаешь.

Например, историю с головой-тортом из того же «Города Зеро» мне рассказывал Вахтанг Кикабидзе.

2004

Всадник по имени Смерть

2006

Очерование зла

2007

Георг

2011

Загвоздка для Веры

2012

Белый тигр

2013

Мы из джеза — 2

Он как-то давал концерт на кондитерской фабрике, и ее работники сделали ему подарок — копию его голо вы из сахара. Вахтанг очень смешно рассказывал, как они пили чай и он угостил всех своей головой, мне эта история запомнилась, я рассказал Керену, и у нас родилась сцена, где герой отказывается встать свою голову, а повара это настолько задает, что он решает застрелиться. Люди же по-разному реагируют, кто-то ничего не почувствует, а кто-то стреляется оттого, что его подарок не приняли. Звучит как абсурд, но это же правда! Я вообще считаю, что вся наша жизнь — абсурд и череда случайностей, именно об этом я думал, когда писал «Город Зеро».

#### И ваша собственная жизнь — череда случайностей?

Да. У нас с Кереном есть фильм «День полнолуния», это кино, где постоянно меняется фокус. Кажется несколько минут новый герой, новая история. Без сюжета кино, тоже про абсурдность жизни, про случайные встречи. В одной из последних новелл молодая девушка с офицером обедают в ресторане, а на них из-за соседнего стола смотрит молодой человек, и между ними возникает какое-то напряжение, загадка, потом женщина молча выбегает на улицу, мгновение стоит на лестнице и уходит, а за ней наблюдает офицер.

А в конце фильма молодая журналистка спрашивает стирка случайного прохожего, какой случай из его жизни ему больше всего запомнился. И он отвечает, что работал официантом в ресторане и рассказывает про то, как увидел эту девушку. Журналистка уточняет: «Что же было дальше?» А стирка отвечает: «Ничего, она постояла и ушла, а я пошел работать, больше я никогда ее не видел». И — конец фильма. Вот такой сюжет. Я к стати, считаю, что это мой лучший сценарий. Очень странное кино. Я так его люблю.

#### Можно сказать, что это кино и про вас тоже?

Да. В «Дне полнолуния» много событий немотивированных. Хотелось рассказать именно такую историю, где не обязательно все должно иметь смысл, — как в жизни. И у меня было много значимых событий в жизни, я хорошо их помню, но в памяти чаще всплывают именно такие события, которые никак не мою жизнь не повлияли. Про сыновей Толстого. Прото, как поцеловал в щеку Гада, потому что честно ответил на ее вопрос. Прото, как пробежался по стадиону. Как жили с Кереном в Ители и ничего не происходило. Все жизнь мы с Кереном путешествовали, работали, снимали, а запомнилась эта поездка. И именно потому, что именно там ничего такого не произошло.

Ни одна из этих историй никак не меня не повлияла, но вспоминаются и именно они.

И я действительно считаю, что вся моя жизнь — череда случайностей.

Поступил в техникум на спор. А если бы не поступил и не уехал в Киев, то не читал бы журналы о кино, в Воркуте их не было.

Если бы не повисли на мне друзья на тренировке, может, стал бы я самым молодым чемпионом по борьбе.

И если бы не отпавил мой одноклассник ту телеграмму, может, и во ВГИК бы я не поступил. ●

## СТАНЦИЯ

# • НОТНЫЙ СТАН •

2008

Тени Фаберже

2008

Туман рассеивается

2009

Палата № 6

2013

Охота на крокодила

2014

С чего начинается Родина

2018

Светлана

**«И БЫСТРЕЕ,  
ШИБЧЕ ВОЛИ  
В ЧИСТОМ ПОЛЕ...»**

**ШИБЧЕ ВОЛИ**

**В ЧИСТОМ ПОЛЕ...»**

СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

• СЁМИНО •

# ПОЕЗД МЧИТСЯ

... КЛАССИКА, АВАНГАРД, СОВЕТСКАЯ  
 ЭСТРАДА И ПЕСНЯ АВТОРСКАЯ,  
 ПОП И РОК — ВСЕ ЭТО В НАШЕЙ ПОДБОРКЕ  
 НАСТОЯЩЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МУЗЫКИ —  
 ОТНОСЬТЕ НЕ ИСЧЕРПЫВАЮЩЕЙ,  
 НО ВСЕЖЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНОЙ.

... Николай Киселев

Скачайте приложение

iOS



VK Музыка

ANDROID



## «Попутная песня» [1840] Музыка: Михаил Глинка. Слова: Нестор Кукольник

... Автор этого — самого первого в России — музыкального произведения на железнодорожную тематику обычно не злобу дня не писал. Но тут уж, видно, день выдался совершенно о соборный... В своей книге «Творцы русского романа» доктор искусствоведения Михаил Евчинников замечает, что «Попутная песня» — это единственный случай, когда Глинка явным образом, хоть и с трехлетним опозданием, откликнулся на реальное событие текущей жизни. Событием был пуск первой в России Царскосельской железной дороги. А автором слов к «Песне» — поэт и драматург Нестор Кукольник, чья слава в те времена гремела не хуже пушкинской, но в тех временах и осталась. Кстати, о словах. Они в середине XIX века порою начинали не то же самое, что теперь, так что воспеваемый Кукольниковым «пароход» есть не что иное, как куда более нам привычный паровоз.

«Дым столбом — кипит, дымится

Пароход...

Пестрота, разгул, волнение,

Ожиданье, нетерпенье...

Веселится и ликует

Весь народ.

И быстрее, шибче воли

Поезд мчится в чистом поле.

Дым столбом — кипит, дымится

Пароход...»





**Симфония № 4 «Турксиб» (1933)**  
Музыка: Максимилиан Штейнберг

... Великие советские железнодорожные стройки, разумеется, нуждались в масштабной «культурной поддержке» — и неудивительно, что о Турксибе, то есть Туркестано-Сибирской магистральной, соединившей Сибирь со Средней Азией, снимались фильмы, писались поэмы и сочинялись симфонии. — констатирует в своем обзоре "Музыка железной дороги" журналист Лев Ганкин. — Правда, конструктивизм к 1933 году звелый/милли как формалистское левачское искусство, и потому в партитуре Четвертой симфонии Максимилиана Штейнберга, ученике (и зятя) Римского-Корсакова, уже нет таких радикально-авангардных шумовых решений, как у Арамаова, Мосолова или Дешевова. Музыка Штейнберга — образцово-защитно-романтического симфонизма с ориентальным флером (а именно — отсылками к казахскому фольклору), но специфическая железнодорожная ритмика слышна и здесь, а основной эстетической темой, провозглашения видится конфликт природы и технологии, разрешающийся — в соответствии с духом времени — в пользу последней.



**«Дорожная» (1949)**  
Музыка: Исаак Дунаевский. Слова: Сергей Васильев

... Композитор, дирижер, народный артист, отец советской музыкальной комедии и лауреат двух Сталинских премий Исаак Дунаевский был абсолютно генеральным хитмейнером, хотя называть его этим словом в голову никому не приходило. Возможно, «Дорожная» несколько меркнет на фоне других вершин его творчества (Широка страна моя родная», «Жил отважный капитан» «А ну-ка песню нам пропой, веселый ветер» «Ой, цветет калина», «Как много девушек хороших» и десятков других), зато в ней нашлось место стальному «Ой, цветет калина», «Как много девушек хороших» и десятков других), зато в ней нашлось место стальному полотну и вагонному окну, и одним уж этим она нам мила.

*«Лучами красит солнышко стальное полотно,  
А в глазу без усталы в вагонное окно,  
Леса, равнины русские, пригорки да кусты,  
Платформы деревянные, железные мосты...  
Лабильная, зеленая, знаковая, широкая,  
Земля моя ты, Родина, привольно житье!  
Эх, сколько мною езжено, эх, сколько мною пройдено,  
Эх, сколько мною видано — и все вокруг мое!»*





**«Запомню, оставлю в душе этот вечер...» (1970)**  
Музыка и слова: Владимир Высоцкий

... Что бы я ни делал, я все делал по-своему. Об этом в своей самой знаменитой песне пел Sinatra. И о том же поет Высоцкий. Все — только сам. Все — только по-своему. Чтобы никто ничего не сделал помимо мой воли. Не перекроил на периначил, не навязал. Выспросите, конечно, при чем здесь железная дорога. Ну а куда же без нее?

*«Запомню, оставлю в душе этот вечер —  
Не встречу с друзьями, не праздничный стол:  
Сегодня я сам — самый главный диспетчер,  
И стрелки сегодня я сам перавалял.*

*И пусть отправляю составы в пустыни,  
Где только барханы в горячих лучах, —  
Мои поезда не вернутся пустыми,  
Пока мой оазис еще не зечек...»*



**«Люди встречаются...» (1972)**  
Вокально-инструментальный ансамбль «Веселые ребята»  
Музыка: Виктор Хаваши (Венгрия)  
Русский текст: Олег Жуков

... Успешно переживший СССР и здравствующий и поныне «эвергрин» эпохи развитого социализма родился в те романтические времена, когда к такому понятию, как авторские права, в нашей стране относились не так трепетно, как десятилетиями позже. Автор русского текста «Людей» поэт-песенник Олег Жуков вспомнил о рождениии хита с простодушием несколько даже обескураживающим: «Как-то мы с Юрой Антоновым (де-да тем самым) попали на концерт венгерского певца Яноша Коша. Песней "Черный поезд" Антоностро вояревал зал! Тут Антонов мне говорит: "Это же настоящий хит, пойдём за кулисы, возьмём у них ноты, сделаем текст, и всё!". Нам не составило труда повернуть это нехитрое дело. Я написал текст Юра сделал аранжировку — так и получилась песня "Люди встречаются...».

*«Люди встречаются,  
люди влюбляются, женятся,  
Мне не везет в этом  
так, что просто беда.  
Вот наконец в чера  
вечером встретил я девушку  
Там, где тревожно гудят, стучат поезда.»*





**«Электричка» (1982)  
Группа «Кино». Музыка и слова: Виктор Дой**

... Сложно поверить в то, что столь завороживающе-гипнотические музыка и текст могут быть вдохновлены простым человеческим нежеланием вставать и входить ни свет ни заря на нелюбимую работу. А с другой стороны, ну а чем же еще? Да вот и Алексей Рыбин, гитарист самого первого состава «Кино», написавший о том времени целую книгу, свидетельствует: «На работу я ездил к семи утра на электричке с проспекта. Слывы и кто-то поделился с Виткой впечатлениями о этих ранних электричках, о грохочущих, остывших за ночь тм-бурах о заспанных людях, пытающихся проснуться с помощью "Беломора" или "Стрелы". Витке все это было очень близко — он тоже ездил в училище утренними электричками. Это был настолько неприятный момент — грохочущая холодная дорога каждое утро, что Витка довольно часто поругивал все, что было связано с железнодорожным транспортом, и в один из вечеров, проедущая застрайшно дорого, после часа работы сочинил какую-то полумистическую, жутковатую песню — "Электричка". Это была... вещь, вся построенная на двух аккордах в которой и играл соло мальыми секундами, очень режущими слух, как мне кажется, интервалами».

*«Я вчера слишком поздно лег, сегодня рано встал,  
Я вчера слишком поздно лег, я почти не спал,  
Мне, наверно, с утра нужно было пойти к врачу...  
А теперь электричка везет меня туда, куда я не хочу,  
Электричка везет меня туда, куда я не хочу,  
Электричка везет меня туда, куда я не хочу...»*



**«Певца № 193» (1984)  
Музыка и слова: Александр Башлачев**

... Есть мнение, что это — лучшая в русском роке песня о любви и самая нерусская из всех русских песен о железной дороге. Слушайте и решайте сами.

*«...Любовь — это слова положе на ложь.  
Пришитая к коже дешавая брошь.  
Прицепленный к жестким вагонам вагон-ресторан.  
И даже любовь не покорит сорвать стоп-кран.  
Любовь — режиссер с урчавленным лицом,  
Снимающий фильмы с печальным лицом,  
А нам все равно так хотелось смотреть на экран...»*





**«Десять тысяч километров» (1986)**

**Группа «Неприкасаемые». Музыка и слова: Игорь Сукачев**

... Еще одна железнодорожная песня о любви, помехой которой не может служить даже расстояние, существенно превышающее то, что отделяет Москву от Владивостока. Любви, заключенной в почтовый конверт, стремящийся адресату сквозь череду родных до кома в горле ландшафтов, интерьеров и образов.

*«Между нами десять тысяч километров!  
 Все перроны, перегоны да дожди...  
 Горы белых облаков и стай ветров,  
 Но я скоро уж приеду, подожди.  
 Там, где я, бабульки с лавровой картошкой,  
 Там подсолнухи осыпались в кульки,  
 Там мохнатые окошки да лукошки,  
 Там палят свои цыгарки мужики.  
 Расплескался я чайком вокруг стакана,  
 Стал вечерашнего газетной полосой.  
 Я стоял пять минут, рычал стол-края,  
 Я стал лесом, проводами да луной...»*



**«Электричка» (1997)**

**Музыка: Олег Молчанов  
 Слова: Аркадий Славослов. Исполняет Елена Апина**

... А вот тут как раз все очень по-нашему, по-русски. Вокзал равен прощению, а поезд — разлуке, семафор светит, но не греет. Любовь, даже не ушла, она уехала, если не сказать — умылась. Кругом только ночь и дождь, все пропало и промокло. Один из главных хитов 1990-х, закрепивший за Аленой Апиной статус суперзвезды и до сих пор венчающий собой сет-лист любого ее концерта.

*«В городе осень — и дождь, и слюкоть,  
 Ну как тут не плакать, как тут не плакать?  
 Как тут слезинкам с ресниц не капать во тьму?  
 Ты все сказала, ты все сказала  
 Емуня прощание там, у вокзала,  
 Сердце устало, но, видно, мало ему, ну что же...  
 Плечь у порога, давчонка-недогра,  
 Жизнь разделила железная дорога,  
 Странной звездой горит зеленый семафор...»*



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР  
«РОССИЯ»



Национальный центр  
«Россия» —  
пространство  
достижений,  
идей и вдохновения.  
Здесь проходят  
выставки, фестивали,  
лекции, деловые  
встречи и научные  
дискуссии —  
все, что формирует  
будущее страны.



СТАНЦИЯ

• СЁМИНО •

МЫ  
ТЕПЕРЬ  
В МАХ





СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

· БУДУЩЕЕ ·

# ГОВОРИМ «ЛОКОМОТИВ», ПОДРАЗУМЕВАЕМ —



... Что общего у железных дорог с футболом?  
 Ответ очевиден: «Локомотив». А что такое «Локомотив»? «Локомотив» — это Юрий Палыч Семин. Они — все равно как Ленин и партия. Ну вы помните: говорим об одном — подразумеваем другого, и наоборот. То есть нет, конечно, к основанию «Локомотива» он отношения не имеет. Но именно он превратил неудачливый до сравнительно недавних времен клуб в один из главных грацов отечественного футбола. Подвизающее большинство титулов и достижений «Локомотива» — три чемпионства, шесть из девяти национальных кубков да два выхода в еврокубковые подфиналы — все это он, Юрий Палыч Семин. Поговорить с ним о его долгой и богатой собою жизни мы попросили еще одну легенду — журналиста Сергея Миклулика. С Палычем они знакомы лет примерно сорок, так что обращение друг к другу на «ты» в данном случае и органично, и естественно. С чего вдруг было бы от него отказываться?

... Текст: Сергей Миклулик  
 ... Фото: Тимур Анисеев



### «МАМА МОЙ ИНТЕРЕС К ФУТБОЛУ ПОДДЕРЖИВАЛА. ОТЕЦ БОЛЬШЕ ВОРЧАЛ: «НУ ЧТО ЭТО ЕМУ В ЖИЗНИ ДАСТ?»»

Знаю, недавно ты в родной Орле ездил. На поезд?

Нет, на машине. Отмечали День города. Только сразу для уточнения: в Орле, на родину отца, мы переехали, когда мне уже год исполнился. А родился я в Оренбурге.

Там об этом помнят?

Я сам удивился, но да! Когда мы с «Локомотивом» впервые поехали в Оренбург, меня отпустили на набережную Урала, показали памятный знак с моей фамилией. Потом я еще съездил на то место, где когда-то наш дом, но там давно уже все по-другому...

Тогда называем Орел городом детства. Где ты и начал заниматься футболом. Родители это твоё увлечение одобряли?

Как ни странно, на моей стороне была мама, отец все больше ворчал: что, мол, ему этот футбол в жизни даст? А она отвечала: да пусть себе бегает, он ведь и так все успевает.

А что нужно было успеть?

Ну это сейчас детей родители на тренировки на машинах привозят, а у меня все наоборот было — сначала школа, потом отвозил маму на мотоцикле на пасеку, помогал ей там, а потом уж гнал на футбол.

Другие маме-то увлечения у тебя были?

Отец работал водителем, возил первого секретаря райкома, а выходные проводил на охоте или рыбалке. Меня тоже брал с собой, но как-то не зашло — ни то ни другое.

Каким тебе вообще запомнилось детство?

Чуждое было время. Время, когда футбол был просто игрой, не работой. Кстати, многие выпускники нынешних академий футбольных эту грань не вполне ощущают. И приходя во взрослые команды, оказываются не готовы к тому, что футбол теперь — это их профессия, где каждому из них на каждой буквально тренировке, не говоря уж об игре, необходимо доказывать: я — сильнее конкурента.

А сам ты эту грань ощущал? У тебя когда мысли появились о том, что футбол — это именно работа?

Когда меня начали подключать к орловскому «Спартаку», выступавшему во второй лиге. Вот тогда-то детство и кончилось.

Это там тебя разглядели из «Спартака» московского?

Нет — это именно что в Москве, на Всесоюзном турнире юношеских сборных. Я играл за команду РСФСР, забил, как сейчас помню, четыре гола — и мною заинтересовался сразу несколько клубов, «Спартак» в том числе.

А сам в детстве ты за кого болел?

За «Динамо». И вроде как у них тоже было ко мне интерес, но дома мне объяснили, что я — игрок общества «Спартак», поэтому меня просто переводят по этой линии из Орла в Москву — и никаких других вариантов здесь существовать просто не может.

Удачи-то пожелали?

А как же! Секретарь комитета комсомола сказал, что на Орловщине в меня верят, и попросил скоро не возвращаться. Кстати, звали того секретаря — Зюганов, Геннадий Андреевич.

### «ПЕРВАЯ МОЯ МОСКОВСКАЯ КОМНАТА БЫЛА В ДОМЕ ПРЕСТАРЕЛЫХ...»

Покорять Москву ты поехал в 1965-м...

Поехал, и вот тогда — как раз на поезд. Помню, на первых тренировках в «Спартаке» на всех смотрел снизу вверх — мне казалось, что по сравнению с этими игроками я вообще ничего не умею. Болелся лишней раз обводу пойти, передачу остроусделать. Но потом понял, что так мне никак, Зюганова не выполнить, стал посмелее себя вести. И сразу что-то начало получаться.

Когда почувствовал себя своим — в команде и в городе?

В команде — точно быстрее. Я же в Тарасовке жил, на базе, как и многие, так что общение у нас было практически круглосуточное.

В самой Москве бывалне часто, только во второй год мне дали комнату в Бескудниково, причём находилась она в доме престарелых — это было максимально далеко от Тарасовки, так что московскую географию изучать пришлось очень плотно.

Жилья поближе с соседями помложе у клуба для тебя не нашлось?

Для я разве чего другого просил? У меня появился свой угол. В придачу — московская прописка. Какое же это было счастье!



6

...

1966 год.

Чемпионат СССР «Спартак» против

«Динамо». Юрий Семин (справа)

против

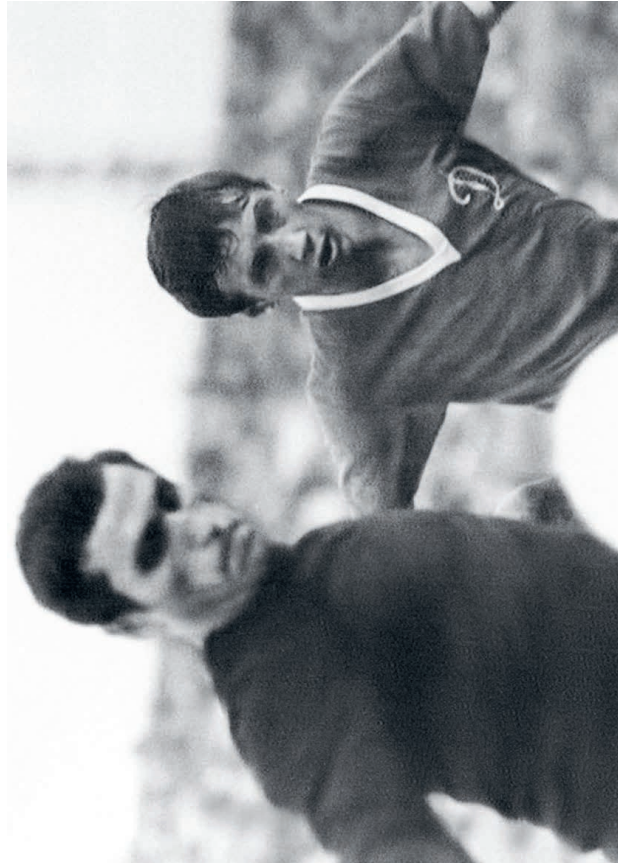
Виктора Диничкина.

Фото из личного архива

...



...  
**1988 год.**  
Юрий Семин (крайний справа) — уже динамовец.  
Турне московского клуба по Австралии. В центре — Лев Яшин и Мисс Австралия. Фото из личного архива  
...



...  
**1970 год.**  
Юрий Семин в игре против «Спартака». Слева — легендарный вратарь красно-белых Анзор Квасавашвили. Фото из личного архива  
...



...  
**1966 ГОД.**  
Юрий Семин  
(второй слева в нижнем ряду)  
в составе московского «Спартака».  
Фото из личного архива  
...





В сентябре 1966-го ты вписал свое имя в историю — забил первый в истории «Спартак» гол в ворота кубка...  
 Да. Это было в Белград. В первом раунде Кубка кубков играли с СФК. Осянин пробил, я удачно сыграл на добивании. Мы выиграли... Все у меня шло прекрасно.

**С будущей женой тоже игра в «Спартаке» познакомился?**  
 Да, она наша, орловская. Но это не та история, что мы прямо с молодых ногтей знакомы были и в один детский сад ходили. Просто однажды я, уже из «Спартака», приехал в отпуск, пошел на каток и встретил там Лобу. Вот тек самых пор, можно сказать, и не расставаясь.

**Почему, если все было настолько хорошо, уже спустя годы из «Спартака» ушел?**  
 Да просто все: подошло время служить в армии. Позвали в «Динамо» — Константин Иванович Бесков пригласил меня домой на Мясную, там долго рассказывал, в какой роли видит меня в команде. А жена его, Валерия Николаевна, чаем угощала. Так что выходил из квартир в Бескова я уже динамовцем.

**«ССОРА С БЕСКОВЫМИ УХОД ИЗ «ДИНАМО» — МОЯ ГЛАВНАЯ ОШИБКА КАК ФУТБОЛИСТА»**

**Сбылась мечта детства?**  
 Конечно, мечта, а как еще скажешь? Играть в одной команде с Яшиным — что может быть желаннее? К тому же со Львом Ивановичем, как выяснилось, можно было и денег побольше заработать.

**Это каким же образом?**  
 «Динамо» чаще других команд выезжало за границу. И вот приходит, скажем, откуда-нибудь из Южной Америки приглашение на серию игр, а в нем на случай, если Яшин в составе, один сумме прописана, а без него — совсем другая.

**Я слышал, в «Динамо» той поры в ходу были довольно злые розыгрыши.**  
 Спортивный комитет на таких турнирах зарабатывал, так что ехали мы, конечно, со Львом Ивановичем. Случайные, премияльные...

**Это действительно так?**  
 Да, могли пошутить жестоко... Вот, например. Однажды я после небольшой травмы отыграл тайм за дубль, забил дублю в перерыве меня заменили, а это означало, что завтра я точно за основу выйду.

И вот вечером на базе Маслов а Анничиным мне и говорят: были мы на игре, слышали, как Бесков тебя хвалит. Слушай, Юр, сколько ты еще в комитетные своей кутиться-то будешь? Константин Иванович сейчас в отличном настроении — иди, квартиру у него попроси! Ну я, наивный, и пошел...

Бесков меня выслушал, да как взовется! «Так вот ты о чем, оказывается, накануне важной игры думаешь?» В итоге рывочки из его кабинета самым быстрым моим ускорением в «Динамо» оказался.

**И что, на игру-то поставил?**  
 Выпустил. Но — только на замену...

**Лучший твой сезон той поры какой?**  
 Однозначно — в 1970-м. Мы Кубок взяли и должны были чемпионат выигрывать. По сезону смотрелись получше ЦСКА, хотя и проделали чуть осенью. В том самом знаменитом излолтотом матче с ними по ходу вели 3:1, но... В общем, если не всю мою карьеру игроком оглядываться, именно динамовский период в ней лучший. Без вариантов.

**Из-за чего в итоге вы с Бесковым поссорились?**  
 Константин Иванович меня не поставил на Кубок кубков против «Дрвены Звезды». А на него это это сильно обиделось. Молодой был, горячий...

Нодо было просто перетерпеть этот момент, сжать зубы и работать дальше, а я решил, что раз меня сейчас выводят из основного состава, то я и дальше играть не буду. И сам попросил меня отпустить — главная, безусловно, моя ошибка как футболиста.

**О чем-то еще в своей футбольной жизни вспоминаешь с сожалением? Например, об уходе с поста тренера «Динамо» в 2006-м? Или из сборной годом раньше?**  
 В «Динамо» получилось так. Мы проиграли «Торпедо», а вспылил, уехал в Орел, повывил лечил все телефоны...  
 Можно ли было по-другому уйти? Конечно можно. Но я тогда не смог найти общего языка с португальско-бразильской колонией, так что нет, особого сожаления по поводу того давнего инцидента я не испытываю.

А со сборной — да... Мне же предлагали пройти полный отборочный цикл, но мне тогда показалось, что сборная — это не совсем мое ежедневная работа в клубе все же ближе. Теперь думаю — может, ошибался. Там же сразу после моей отставки в команду пришло то самое талантливое поколение — Аршавин и компания. Интересно было бы с ними поработать...

**«В ТРИДЦАТЬ ТРИ ОДНА ЗА ОДНОЙ ПОШЛИ ТРАВМЫ — ТО РЕБРА СЛОМАЮ, ТО КЛЮЧИЩА ВЫЛЕТИТ. — И РЕШИЛ Я СВОЕ ТЕЛО БОЛЬШЕ НЕ МУЧИТЬ...»**

**Уйдя из бесковского «Динамо», ты стал игроком «Кайрата» — не слишком ли широкий шаг назад?**  
 Я решил, что лучше перейти в команду послабее, зато играть побольше. Уж в Алматы-то менять что-то из состава никто выгнать не мог. К тому же меня настаивчиво звал тренер Корольков...

Но в итоге в 1975-м в Москву ты все-таки вернулся, только теперь — в «Локомотив»... Да, вернулся. И отличные три года провел. Николай Семенович Волчок тогда очень крепкую команду собрал: Валерия Газзав, Гиви Надид, Амена, 27-летнего, ввел в тренерский совет — это было и неожиданно и полезно для нового взгляда на игру.

**То есть Волчок, что, спрашивал твоего мнения по составу?**  
 Ну нет, такие советы давать у меня просто язык не повернулся бы. Как ты себе это представляешь? Мы все — игроки одной команды, все вместе на тренировках работаем, и вдруг я, что ли, скажу, что один из нас должен играть другой — не дожирок? Нет, конечно. Мы скорее больше про тактику говорили, прикидывали, в каком ключе со следующим соперником сыграть. Но — споры иногда происходили на очень повышенных тонах!

**Не тогда ли тебе впервые пришла мысль стать тренером?**  
 Да нет... Знаешь, в том возрасте, о котором я тогда находилась, кажется, что вперед у тебя как у игрока еще куда-то времени... О будущем, тем более таком далеком, как-то не задумывался.

**В 1977-м Волчок решил, как сказали бы сейчас, взять курс на омоложение, и твоя карьера в «Локомотиве» подошла к концу. Не обидно было?**  
 Понимаешь, практически любому игроку почти всегда кажется, что он — в полном порядке. Но что бы ему ни казалось, у тренера на приеме на его позицию всегда может появиться кто-то другой — помощник, поразавев... И глупо на это обижаться: так в футболе всегда было, есть и будет.

**А не тогда же прозвище «Локомотива» — «пятое колесо в телеге московских команд» — обижаться стоило?**  
 Опять-таки — не что? «Локомотив» же во времена СССР то в высшую лигу поднимался, то вылетал... Комплектовался по остаточному принципу — шли туда те, кто не подошел «Динамо» с ЦСКА и «Спартаку» с «Торпедо». Так что все верно. Пятое колесо и есть.

**Доигрывать ты поехал в «Кубань». Почему именно туда?**  
 Во-первых, меня позвал хорошо знакомый мне Корольков, а во-вторых — недоигрывать ехал! Провел полноценные два сезона, но вот на третий пошел травмы, одна за одной. Причем серьезные — то ребра сломано, то ключица вылетит. Так что подумал я в итоге, что тело свое больше мучить не буду — раз уж оно так на нагрузки теперь реагирует. Было мне тогда 33 года, я решил поступить в Высшую школу тренеров и попросил направление туда у руководства «Кубани».

**«БЫВШИЕ ФУТБОЛИСТЫ, КОТОРЫЕ ОТНОСЯТСЯ К УЧЕБЕ В ТРЕНЕРСКОЙ ШКОЛЕ КАК К ФОРМАЛЬНОСТИ, НЕПРАВЫ. МНЕ ОНА ОЧЕНЬ МНОГОЕ ДАЛА»**

**Часто футболисты-ветераны считают, что в футболе они и так все постигли, а обучение в ВШТ — это формальность тамая, для получения диплома, дающего разрешение на работу... Неправильно они считают.**

**А как правильно?**  
 Правильно — считать, что на свой практический опыт ты теперь накладываешь новые знания. Нам лекции читали тренеры сборной: Бесков и Лобановский, преподавали известные психологи, физиологи, тренеры из-за рубежа приезжали... Мне это обучение очень много чего дало, и я то время до сих пор вспоминаю с большой теплотой и благодарностью.



Фото: Андрей Писин / РИА Новости

**А как тогда обстоит дело с трудоустройством?**  
 Надежды Колья я призывал учиться в Краснодаре, то и вернуться должен был в «Кубань», а клуб — предложить мне должность. Он и предложил. И я год отработал там вторым тренером, помогая Володе Белоусову.

**«САМОСТОЯТЕЛЬНУЮ ТРЕНЕРСКУЮ РАБОТУ Я НАЧАЛ В ДУШАНБЕ, ГОТОВИЛСЯ К БИТВЕ ЗА ВЫСШУЮ ЛИГУ, НО НЕОЖИДАННО РАЗДАЛСЯ ЗВОНОК ИЗ МОСКВЫ...»**

**А как вышло так, что самостоятельную работу ты начал в Душанбе?**  
 Меня вызвал Сергей Васильевич Полевой, отвечавший в профсоюзах за футбол, и сказал, что хочет рекомендовать меня в «Памир».  
 Я, конечно, за доверие поблагодарил, но напомнил, что «Памир» он не последнем месте в первой лиге плетется. Сергей Васильевич говорил, они же на восемьдесят процентов вылетят! А если вылетят уже со мной — то как же репутация-то?

**И как же Полевой тебя убедил?**  
 А он сказал: Юра, во-первых, восемьдесят — это еще не сто, а во-вторых, мы тебе, если что, и во второй лиге команду подберем... Но почему, спрашиваю, во второй-то? А потому Юра, что приглашения в сильную команду тренер без опыта точно не получит, а потом — может, вторая лига — это и есть твой пока уровень?

**Логично, в общем.**  
 И еще он добавил, что «Памир» — команда не городская, республиканская, и ее там курируют на уровне ЦК Таджикистана.

**И помощники, конечно, должны быть непременно из местных?**  
 Ну не с момим на то время авторитетом было сказать, что я хочу взять с собой кого-то еще. И потом — местные, они быстрее введут в курс дела. К тому же с Шарифом Назаровым, начальником команды, мы вместе в ВШТ учились, знакомить нас было не надо.



**За счет чего удалось в итоге выкарабкаться?**

А вот как раз за счет омоложения — мы нашли ребят, которые сделали команду быстрее. Ну и действительно всяческая помощь от ЦК — мы не можем вылететь, и все тут! — заплываемость стадиона по мере того, как мы начали подниматься... Словом, закончили в середине таблицы, а на следующий сезон мне задачу поставили уже жестко: только высшая лига!

**И все ведь почти удалось решить...**

Вот-вот, почти. Потому что, на нашу беду, как раз в тот год в первую лигу из высшей свалился ЦСКА. И было понятно, что они-то туда должны вернуться любой ценой, так что из «Памира» пять человек просто призвали в армию...

В общем, ЦСКА вернулся, «Памир» остался — и на следующий сезон мы настроивались счесть решительно. Но тут неожиданно раздался звонок из Москвы...

**Со всем неожиданно?**

Абсолютно! Конраев Николай Семенович, министр путей сообщения, был ярким болельщиком «Локомотива». Но мы с ним знакомы не были — вообще никак! И тут вдруг он звонит, через помощника, и говорит, что пора мне возвращаться в Москву и принимать «Локомотив» — который, между прочим, в том году оказался ниже моего «Памира».



И я ему честно отвечаю, что я бы, конечно, и рад, но пойти вот прямо сейчас и сказать руководству «Ламиира», что пока я уезжаю... Я не смогу. Вот если бы, говорю, вы сами этот вопрос деликатней как-то решили...

В общем, через пару дней вызывают меня в ЦК Компартии Таджикистана, мду я долго по обещанию, через пару дней вызывают меня в кабинет первого секретаря, Набиева, потом мы так же долго по красной дорожке до кабинета первого секретаря, Набиева, потом мы так же долго пьем чай, и наконец он говорит: ты, конечно, молодец и хорошо работаешь, но звонили тут из Москвы, а когда звонят из Москвы, то относиться к этому нужно с вниманием и вниманием. И так получается, что оставить тебя я не могу, но и отправить сам не могу тоже. Поэтому решение за тобой, съезди домой, в отпуск, походи-посмотри, и если что непонравится — добро пожаловать назад! Месяц мы никого на твоём месте брать не будем.

Да, и на прощание еще присвоили мне заслуженного тренера Таджикиской БСР.

**То есть получается, что главного тренера «Локомотива» назначал лично министр путей сообщения?**

В Советском-то Союзе? Да, конечно. Только так.

**«В НОВОЙ ЗЕЛАНДИИ Я РАСПРОБОВАЛ ХОРОШЕЕ ВИНО. КАК-ТО РАЗ БЛЕСНУЛ СВОИМИ ПОЗНАНИЯМИ В ЭТОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕД СЭРОМ АЛЕКСОМ ФЕРГЮСОНОМ»**

**В «Локомотиве» ты стартовал довольно резко...**

Да, мы с ходу поднялись в высоту, а на следующий сезон, заняли в ней шестое место — всего одного очка до еврокубков не хватило! Но предстоящий подъем начался, конечно, уже в российские времена.

**Перед наступлением которых тебя каким-то ветром занесло в Новую Зеландию. Не объяснишь, каким?**

«Локомотив» пригласили туда на турнир. Мы неплохо сыграли — и вскоре на меня пришло приглашение на место главного тренера Олимпийской сборной. «Локомотив» тогда курировал Иван Леонтьевич Паристый, начальник Московского отделения железной дороги. Он сказал: хочешь — взапой, на год главный, ставим Филиатова. Вернешься через год, примешь команду снова. Но — не позже.

**Какая задача была поставлена на новом месте?**

Знать первое место в отборочном турнире «Олимпиаде». Но против Австралии шансов у нас было, мягко говоря, мало. Финансировали в итоге вторыми — и мне предложили продлить контракт. Но дома уже зарождался первый чемпионат России. В «Локомотиве» меня жалели, так что я решил — пора возвращаться.

**Тем не менее что-то полезное из этой командировки извлек?**

Подтянул английский и почувствовал вкус хорошего вина. И то и другое пригодилось через несколько лет, когда я был на стажировке в «Манчестер Юнайтед» и сэр Алекс Фергюсон довольно неожиданно пригласил меня домой на банкет-другой.

**Кстати, а какие у тебя отношения с болельщиками «Локомотива»?**

Помню, классе наверное, в шестом-седьмом мы с друзьями хлебнули какого-то крепкого пойла — и отпеченочком с помашью бурмяк с-о-о-о-о-о-о-о очень недолго избавил меня от анги к низкокалорийному алкоголю.

**Ты рассказывал, что в детстве он твоих занятий футболом не одобрял. Потом все-таки при- знал в тебе серьезного профессионала?**

Да. Но это было уже, когда срухнул дом. Как-то навешал он меня в Тарасовку, привез нашего меда и наказал угостить им тренера — дескать, тогда тот лучше ко мне будет относиться. Но у нас с Никитой Пельчем, Симоняком и без всякого меда отношения были самые теплые.

**Знаю, как-то раз тебе самому передали подарок от папы футболиста...**

Да, везело получилось. Мы тогда пригласили из Минска в «Локомотив» Горлуковича, У него на руках было два адреса — базы в Бакане и мой. И Серега прямо с поездом решил пойти по кратчайшему пути. Помню, шесть утра Звонюк в дверь. Я в глазок глянул — Горлукович! Открываю, а он мне с порога банку самогона протягивает.

— Ты что, сумасшедший?

— Да это ж отец! Специально для вас нагнал!

**«НОВЫЙ „ЛОКОМОТИВ“ НАЧАЛСЯ С НОВЫХ БОЛЕЛЬЩИКОВ. МЫ СТАРАЛИСЬ ПРИВЛЕКАТЬ СОВСЕМ МОЛОДЫХ — ТЕХ, КТО ЕЩЕ НЕ ОПРЕДЕЛИЛСЯ, ТЕХ, КТО ГОДАМИ БОЛЕЛ ЗА ЦСКА ИЛИ „ДИНАМО“. УЖЕ НЕ ПЕРЕВЕРБУЕШЬ...»**

**О становлении нового «Локомотива» в начале—середине 1990-х столько всего написано и сказано... А что там было самое главное? С чего вы начинали?**

С привлечения болельщиков. Их же было откровенно мало. Мы с Филиатовым, который стал президентом клуба, решили ориентироваться на молодое поколение, на тех, кто со своими футбольными симпатиями еще не определился.

Это решение, я считаю, было стратегически единственно верным — тех, кто тогдами болел за «Динамо» или «Спартак», уже не перевербуешь, правда ведь? И тому же и Чернышов — это исторически спартаковский район.

И вот пошли мы по окрестным школам зазывать на стадион мальчишек. Футболисты давали в эти школах мастер-классы, перед матчами устраивались какие-то предств-ления...

**Болельщик пошел. Оставалось только начать выигрывать...**

К тому времени при поддержке руководства РЖД мы стали увереннее себя чувствовать в финансовом плане, могли себе позволить приглашать серьезных игроков, усиливать таким образом спортивную составляющую. И в 1996-м взяли, наконец, первый свой кубок.

**Как те эмоции помнятся из сегодняшнего дня?**

Да это же как вчера было! П яма, мой день рождения, ничья со «Спартаком» за пять минут до конца финала — и победный гол Юрки Дроздова. Мы сделали это! Взяли титул! Перестал считаться заштатным клубом, тем самым пятым колесом...

**И футболисты к вам стали приходить уже как к столичному гранду?**

Самый красноречивый пример. В Ростове играл Ласьков, которого я считал сильнейшим полузащитником нашего чемпионата. И именно после выигрыша кубка я попросил Филиатова сосредоточить все усилия на его приобретении — чтобы мы стали и умнее, и быстрее.

А ведь за ним к тому времени гонялась уже вся футбольная Москва — и не только она. И будь дело чуть раньше, он бы в сторону какого-то там «Локомотива» и не посмотрел бы. А тут — понял, что с нами тоже можно титулы брать. Понял. Перешел. И — не прогадал! Помог нам выиграть два чемпионства и три кубка.

**Ты — главный, пожалуй, человек в истории клуба. На данный момент, во всяком случае. Но даже и у тебя не все и всегда в «Локомотиве» складывалось гладко?**

Слушай, так это обычная тренерская история — с кем-то из начальства ты сработался, с кем-то — нет. Я ж не тот самый червонец, чтобы всем нравиться.

Когда увольняли за плохие результаты, вот расов ни разу не было. А вот когда, что называ-ется, при их наличии... Ладно... Пусть это останется на совести тех, кто это делал. Фут-бол и болельщиков ведь не обманешь!

**Напоследок, знаком «Почетный железнодорожник» тебя награждали дважды.**

**А ты случайно не в курсе, много ли вообще в России людей, у которых таких знаков больше одного?**

... ..  
1970 года.  
Юрий Савин  
с Кубком  
Советского  
Союза.

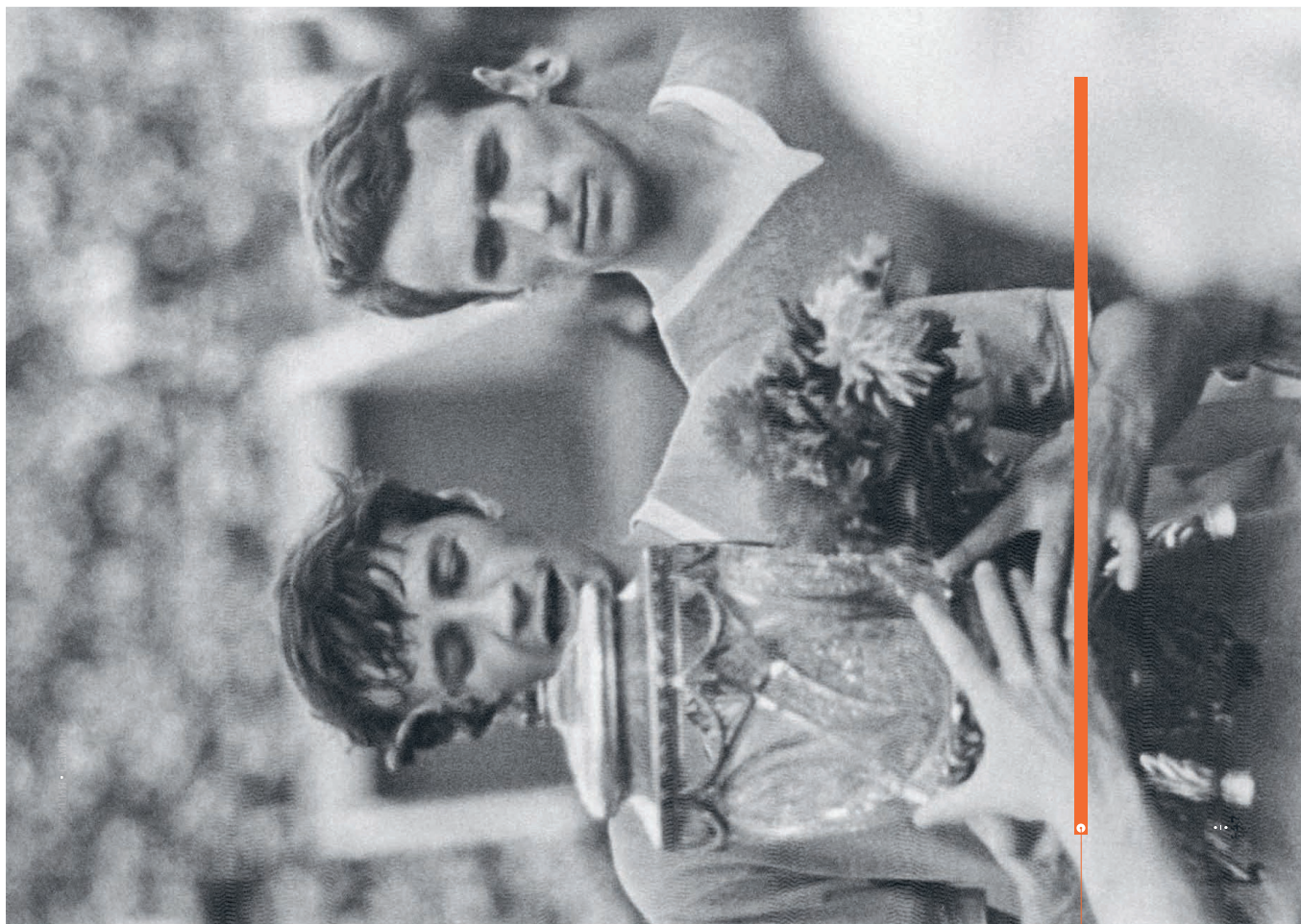
... ..  
Справед-  
ливо так?  
«Физик»  
Владимир Шталаев.

... ..  
Фото из личного  
архива

... ..  
Благодарим портал  
«Фамилия»  
за помощь в подготовке  
материала  
... ..

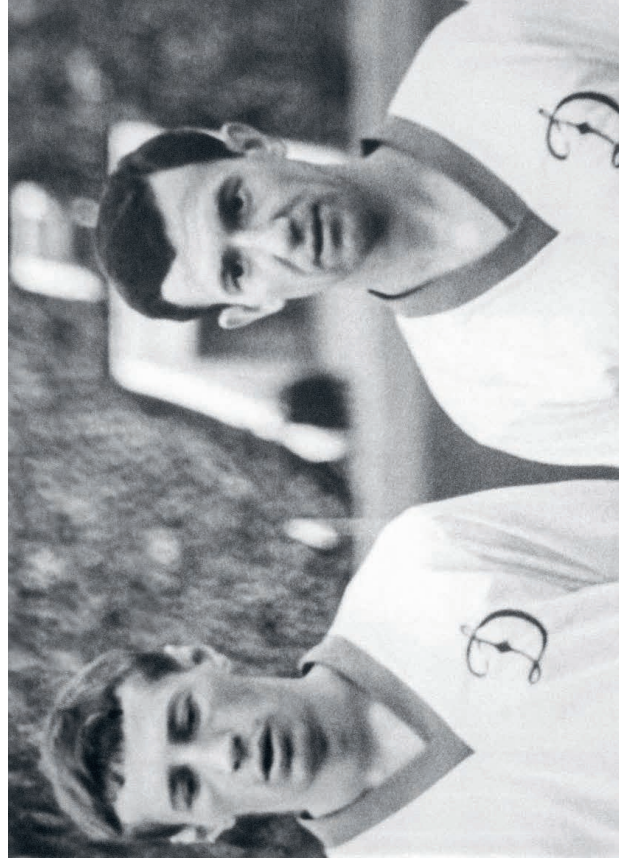


...  
**1970 год.**  
С партнером по команде  
Владимиром Шытраковым  
после победы в финальном матче  
Кубка СССР  
Фото из личного архива  
...

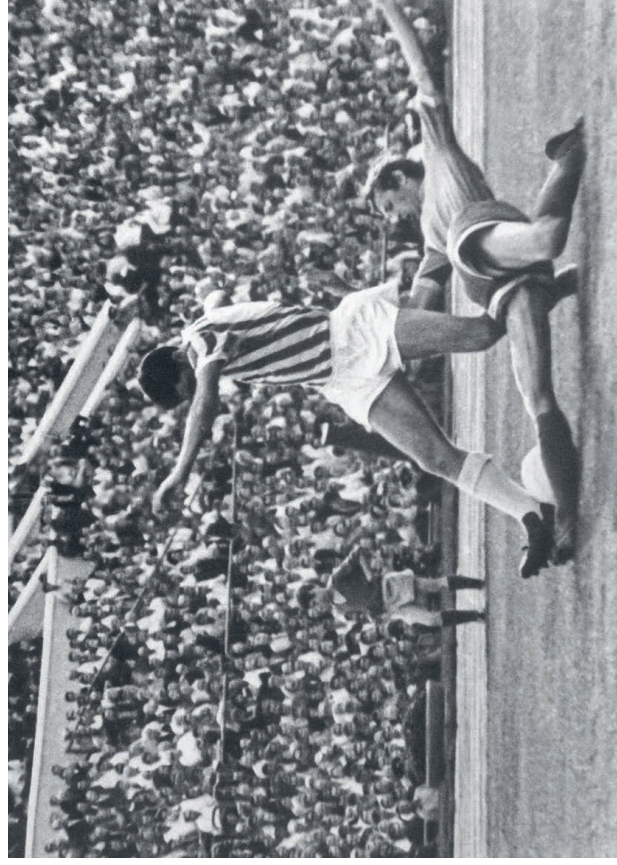




...  
**1971 год.**  
Юрий Семин (в центре)  
в игре против киевского «Динамо».  
Фото из личного архива  
...



...  
**1969 год.**  
Юрий Семин и знаменитый  
нападающий московского  
«Динамо» и сборной СССР  
Игорь Численко.  
Фото из личного архива  
...



СТАНЦИЯ

• БУДУЩЕЕ •

• • •

**1970 год.**  
Момент финального матча  
на Кубок СССР между  
динамовскими командами  
Москвы и Тбилиси. Юрий Семин  
пытается отобрать мяч  
у защитника грузинского клуба  
Сергея Кутинадзе.  
Фото из личного архива

• • •





Итак, мы близки к завершению. Спасибо, что вы дочитали этот номер до конца, хотя слово «конец» здесь, может быть, не самое подходящее. Мы не прощаемся. Мы точно знаем, что вслед за этим номером последуют другие и мы продолжим рассказывать вам о людях и проектах, формирующих будущее нашей страны и делающих жизнь в ней более яркой, насыщенной и комфортной. Мы говорим — до скорой встречи в будущем. Которая рождается здесь и сейчас, на наших глазах и нашими же усилиями. Ка parole проявляется в решениях, нами принимаемых, в поступках, нами совершаемых, в нашем стремлении служить своей стране и принести ей пользу, наконец, в любви, которую мы дарим и принимаем в ответ. Именно поэтому мы и говорим о нем — «наше будущее». Именно поэтому мы смотрим вперед, уверенно и спокойно.

...

Над номером работали:

Тексты:

Сергей Микулик,  
Анна Хрусталева,  
Владимир Макасов,  
Иван Саблин,  
Анна Ильина,  
Иван Шумский,  
Юлия Антич,  
Дмитрий Пучков,  
Николай Киселев

Макет:

Максим Серов

Фото:

Тимур Анжиев,  
Егор Берладин,  
Ивар Зейцев

Главный редактор:

Петр Брантов



Широко известный в музыковедческих кругах анекдот рассказывает о том, что знаменитый композитор и пианист-виртуоз Ференц Лист оставил на одной из своих партитур следующие пометки. Указав на первой странице, что играть необходимо «Быстро», на второй он требовал — «Очень быстро», на третьей — «Гораздо быстрее», на четвертой — «Быстро как только возможно» и тем не менее на пятой — «Еще быстрее».

Спустя почти полтора века после смерти великого романтика мы вынесли эти слова на обложку издания, посвященного первой отечественной высокоскоростной магистрали.

И кто скажет, что они здесь неуместны или неактуальны?! Никто.

Потому что классика актуальна всегда.

А прелесть ее в том и состоит, что любой, кто хорошенько в классику вникнет, найдет в ней что-то для себя.

Мы — нашли.

ЕЩЕ БЫСТРЕЕ...

