

АЛЕКСЕЙ МИТРОФАНОВ

---

# Железнодорожник

МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ



Алексей Митрофанов

**Железноводитель.  
Москва – Петербург**

«Издательские решения»

**Митрофанов А.**

Железнодорожник. Москва – Петербург / А. Митрофанов —  
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-508251-0

Перед вами Железнодорожник, путеводитель по железной дороге Москва — Петербург. Разумеется, в него вошли не все платформы, станции и населенные пункты, мимо которых проезжает поезд. Только самое отборное. Мы ценим ваше время. Смотрите в окно, листайте Железнодорожник — и пашни оросит живительная влага, Меркурий выйдет из ретроградности, а вам счастья, здоровья и денег мешок.

ISBN 978-5-00-508251-0

© Митрофанов А.  
© Издательские решения

# Содержание

Вместо пролога	6
Ленинградский вокзал	10
Конец ознакомительного фрагмента.	18

# **Железнодорожник Москва – Петербург**

**Алексей Митрофанов**

© Алексей Митрофанов, 2019

ISBN 978-5-0050-8251-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## Вместо пролога

С высот, нами достигнутых, железная дорога представляется чем-то обыденным, даже отсталым. Трудно поверить, что сравнительно недавно, в девятнадцатом столетии она воспринималась даже не символом прогресса, а инженерной нелепицей, тупиковым курьезом цивилизации – как, например, Вечный двигатель или Философский камень. При этом в Англии, во Франции, в Америке железные дороги всюду функционировали, а в России большей частью вызывали лишь скептическую ухмылку – дескать, знаем мы вас. В поддержку фирменного российского ретроградства были притянуты и климатические особенности. Один из противников железнодорожного сообщения писал: «Когда сошник вашего самобега встретит твёрдую массу оледенелого сугроба, – массу, которая сильным ударам ручных инструментов уступает незначительными кусками, тогда вы представляете собой жалкий, но поучительный пример ничтожества искусства против элементов природы, и дорого дал бы я, чтобы быть свидетелем позорного, как паровоз ваш, подобно барану, который, не будучи в силах пробить рогами стоящей перед ним стены, уперся в нее могучим лбом своим и брыкается с досады задними ногами».

Думой сильного владыки —  
Волей Бога самого  
Совершайся, труд великий,  
Света знаний торжество!  
Лягте, горы! Встаньте, бездны!  
Покоряйся нам, земля!  
И катися, путь железный,  
От Невы и до Кремля.

А Николай Некрасов посвятил этому, как бы сегодня сказали, проекту, свою знаменитую поэму под названием «Железная дорога». И речь в ней шла о тех, кто положил свое здоровье, свою жизнь на сооружение железнодорожного пути:

Стыдно робеть, закрываться перчаткою,  
Ты уж не маленький!.. Волосом рус,  
Видишь, стоит, изможден лихорадкою,  
Высокорослый, больной белорус:

Губы бескровные, веки упавшие,  
Язвы на тощих руках,  
Вечно в воде по колено стоявшие  
Ноги опухли; колтун в волосах;

Ямою грудь, что на заступ старательно  
Изо дня в день налегала весь век...  
Ты приглядишься к нему, Ваня, внимательно:  
Трудно свой хлеб добывал человек!

Не разогнул свою спину горбатую  
Он и теперь еще: тупо молчит  
И механически ржавой лопатою  
Мерзлую землю долбит!

Этот больной белорус на долгие десятилетия сделался символом угнетенных народных масс – при том, что «событийная привязка» в виде открытия железнодорожного сообщения со временем отошла на второй план. Но в то время она была более чем актуальна, и можно утверждать, что русская интеллигенция в какой-то мере раскололась на два лагеря – за железную дорогу и против оной.

В конце концов движение открыли. Первыми пассажирами были солдаты, а 18 августа 1851 года на путешествие отважился сам император в окружении богатой свиты. Он больше не сидел в дорожной карете – для царской семьи был приготовлен специальный роскошный поезд. Императорские покои были обиты белым атласом и малиновым штофом, двери украшены мозаикой. Среди предметов интерьера – северские фарфоровые вазы, бронзовые канделябры и часы. Столовая отделана кожей и украшена деревянной резьбой. Предусмотрена была и вентиляция – воздух поступал из труб на потолке. Трубы были тоже непростые – их украсили двуглавыми орлами. Среди персонала, обслуживающего царскую семью в пути, были не только повара, кондитеры и многочисленные лакеи, но также врачи и даже парикмахеры.

Были приняты максимальные меры предосторожности – на время следования царского поезда на новой железной дороге запретили движение любого транспорта, вплоть до маленьких дрезин. Вдоль дороги расставили несколько десятков тысяч военнослужащих. Одну из мер, достаточно забавную придумал себе лично Николай. Опасаясь, что под поездом мост может рухнуть, он перед каждым мостом выходил из поезда и преодолевал его пешком.

Тем не менее, во время императорского путешествия произошел курьез, чуть не обернувшийся скандалом. Царский поезд вдруг забуксовал и встал. Охрана переполошилась, выскочила на землю, но тревога оказалась ложной. Просто-напросто какой-то идиот, желая подольстить царю, выкрасил часть рельсов краской. О коэффициенте трения он, разумеется, не слышал, и не мог предположить, что колеса поведут себя подобным образом.

На некоторых станциях царь выходил из поезда, приветствовал народ. Вот, например, воспоминания одного из инженеров, руководивших постройкой дороги, Антона Ивановича Штукенберга: «Вот подошел наконец к станционной платформе царский поезд, в котором Императорская чета и главные члены фамилии помещались в особом большом вагоне длиной 12 саж., голубого цвета... Это был целый уютный и роскошно отделанный перекатный дом. Когда Император Николай Павлович и за ним другие вышли на платформу, толпа народа приветствовала его громким «ура!»... Подойдя к локомотиву, Царь обратился к народу и сказал: «Вот какую я себе нажил лошадку!».

Официальное открытие движения состоялось 1 ноября того же года. Время в пути составляло 21 час 45 минут. Вагоны не были особенно роскошными, зато впечатляли железнодорожники – в зеленых кафтанах с надраенными медными пуговицами и медными же касками. Кондукторы были вооружены так называемыми фашинными ножами. Подобный нож был мирным инструментом, садовым, предназначенным для резки хвороста. Но все равно кондукторы смотрелись впечатляюще.

«Санкт-Петербургские ведомости сообщали: «1-е ноября останется днем навсегда памятным для России: в этот день происходило... открытие для публики железной дороги, соединяющей две наши столицы – голову и сердце России...»

Обширная площадь перед зданием Путевого двора железной дороги была заранее покрыта толпами любопытного народа. В 10 часов, т. е. за час до отправления поезда, в залах Путевого двора собралось многочисленное общество и отправляющиеся в дорогу путешественники. Вся эта толпа с участием ходила по обширным залам, любясь великолепием и удобством помещения, расторопностью и предупредительностью служащих при дороге.

Наконец раздался первый звонок, и дверь на галерею отворилась. Путешественники разместились по вагонам; багажи были уже заранее уложены. Раздался второй, третий звонок,

затем сигнальный свист, и поезд двинулся при единодушном троекратном ура! радостных зрителей. Медленно, величаво шел сначала поезд, сопровождаемый общими пожеланиями счастливого пути. Зрители набожно крестились. Чаще и чаще становилось дыхание паровозного коня и наконец влекомый им поезд скрылся из глаз».

Не осталась в стороне и «Северная пчела»: «Сегодня, в четверг, 1 ноября, двинулся первый всенародный поезд по новой железной дороге в Москву. С утра огромное число публики столпилось перед станцией и пополнило обширные ее сени. В одном отделении записывали виды проезжавших, в другом продавались билеты на поезд, в третьем – принимался багаж пассажиров. Принятый багаж кладется в багажный вагон, стоящий под навесом, так что вещи не могут испортиться от дождя и снега. Получив билет, пассажир входит в просторные сени, где ожидает отправления. В вагонах первого класса устроены для пассажиров покойные кресла, в которых можно растянуться и уснуть. Вагоны второго класса уступают первому только изяществом отделки, а не удобством – просто, светло, уютно... Но всего достойнее замечания места третьего класса, назначенные для простого народа. Вагоны просторны, скамьи снабжены спинками».

Забавный курьез приключился с делегацией московских купцов. Они прибыли засвидетельствовать свое почтение – разумеется, по старой доброй безрельсовой дороге. И таким же образом планировали возвращение в Москву. Узнав об этом, Николай Первый распорядился запереть всю делегацию в вагоне и отправить в Москву первым поездом.

Можно сказать, что событие стало сенсацией.

Главный инициатор новшества – царь Николай – умер в 1855 году. Тогда же железной дороге – вполне закономерно – присвоили название Николаевской, которое успешно продержалось вплоть до наступления советской власти. А дорога, между тем, все набирала популярность. Основным, пожалуй, неудобством, была стоянка в Бологом, в центре маршрута. Там одновременно, в 10 часов вечера сходились два поезда – один из Санкт-Петербурга в Москву, а другой из Москвы в Санкт-Петербург. Для путешественников, не привычных к новому виду дорожных сообщений, было обычным делом перепутать поезд.

Между прочим, оправдались и прогнозы скептиков. Снежными зимами состав, иной раз, и вставал среди сугробов. Тогда пассажиров последнего, четвертого класса, заставляли разгребать занос лопатами. Впрочем, эти несчастные заранее настраивались на значительные путевые тяготы – вагон четвертого класса представлял из себя открытую платформу со скамейками, и сидящие на тех скамейках были подвержены и дождю, и пыли, и копоту, и искрам из трубы локомотива.

При этом основной опасностью были голодные и злые волки – от них отбивались горящими палками. Но подобные сюжеты были, к счастью, редкостью. Как правило, поездка проходила без эксцессов и доставляла пассажирам удовольствие. Одна из современниц, Т. Кузминская писала: «Второго мая мы сидим в вагоне. Я еду по железной дороге в первый раз. Меня все интересует: и скорость езды, и свистки, и остановки с буфетами, и арфистка на станции Бологое, длинная, белесая, с длинным неподвижным лицом и прелестным пуделем, сидящим на задних лапках возле нее. Она безучастно наигрывает на арфе какой-то бесконечный вальс. Папа покупает мне тверские пряники и вообще все, что я люблю».

Кстати, первое время путешествие было довольно продолжительным. Если курьерский поезд ехал из Москвы до Петербурга 22 часа, то пассажирский – двое суток. Не просто было и приобрести билет – для этого требовалось разрешение полиции. При получении такого разрешения у путешественника отбирали паспорт, и вручили его только по прибытии в пункт назначения.

Шли годы, и поездка становилась все комфортнее. Время, проведенное в дороге, сокращалось. Первоначальное свечное освещение было заменено на более прогрессивное, газовое.

Ушли в прошлое раскаленные кирпичи, которые зимой подкладывали пассажирам под ноги – вагоны начали отапливаться. Поначалу водой, а затем и паром.

В 1890 году была издана книга под названием «Жизнь в свете, дома и при дворе». Там, в числе прочего, изложен был и железнодорожный этикет: «На железной дороге предупредительность к пассажирам в том же купе не обязательна, особенно если едет целая семья, тогда даже странно было бы уступать свое место кому-нибудь постороннему, даже если бы он находился в затруднении. Если мужчина едет один, то он волен оказывать пассажирам какие угодно любезности. В вагонах неприлично есть публично, особенно какие-нибудь пахучие кушанья, так как некоторые запахи для многих невыносимы. Если есть или пить совершенно необходимо, то это делается как можно скромнее, причем нельзя ничего предлагать соседям, если они еще незнакомы. Если уже прежде был разговор, то им можно предложить фрукты или конфеты; принявший угощение должен при первой возможности в свою очередь предложить что-нибудь спутнику. Молодые женщины, а тем более девушки не должны ложиться на скамейках или протягивать ноги, что придает им слишком свободный вид.

Иногда в вагонах возникает спор из-за поднятых или спущенных окон. Каждое окно находится в распоряжении сидящего возле пассажира, и его нельзя заставлять спускать его потому только, что вы боитесь сквозного ветра, но если вас об этом попросит старик или больная женщина, то вы обязаны уступить их желанию».

Большинство старалась следовать подобным правилам. Но, конечно же, для «золотой молодежи» и бравого офицерства никаких ограничений не существовало. А в поездах, курсирующих между Петербургом и Москвой подобной публики, естественно, хватало.

Пришел новый век, сменилась власть, путь превратился в ад. Ирма Дункан, приемная дочь Айседоры Дункан вспоминала о том, как они добирались на поезде из Петрограда в Москву: «Поезд на Москву вышел из Петрограда в полночь при ярком свете луны. Он пыхтел и дымил, часто и подолгу останавливаясь на полустанках и разъездах. Толпы крестьян целыми семьями со своими со своими самоварами и тюками теснились на каждой станции. Некоторые из них, как говорили, с неделю ждали поезда, который доставил бы их к месту назначения. Поездка даже на короткое расстояние была совсем не легким делом».

Потом все, разумеется, наладилось.

В 1931 году вошел в эксплуатацию фирменный поезд «Красная стрела». Это был первый стране «фирменный» поезд. Он проводил в пути 11 часов 20 минут, и эти цифры восхищали современников. На этом поезде не брезговал ездить сам Киров.

Дальше – больше. Десять часов, девять, восемь. ЭР-200, «Сапсан». Время покажет, что там будет дальше. Но уже понятно, что решение Николая Первого было судьбоносным для страны.

## Ленинградский вокзал

Начало пути – Ленинградский вокзал. Николай Радищев начинал свое хрестоматийное «Путешествие» из столицы, мы делаем то же самое. Только вот столица поменялась с тех времен – соответственно, сменилось направление движения. Оно соответствует пушкинскому путешествию – перу Александра Сергеевича принадлежит малоизвестный очерк под названием «Путешествие из Москвы в Петербург». Он является своего рода ответом радищевскому путешествию, в чем Пушкин сам признается: «Книга, некогда прошумевшая соблазном и навлекшая на сочинителя гнев Екатерины, смертный приговор и ссылку в Сибирь; ныне типографическая редкость, потерявшая свою заманчивость, случайно встречаемая на пыльной полке библиомана или в мешке брадатого разносчика.

Я... взял с собою «Путешествие». Содержание его всем известно. Радищев написал несколько отрывков, дав каждому в заглавие название одной из станций, находящихся на дороге из Петербурга в Москву. В них излил он свои мысли безо всякой связи и порядка. В Черной Гязи, пока переменяли лошадей, я начал книгу с последней главы и таким образом заставил Радищева путешествовать со мною из Москвы в Петербург».

Сочинение Пушкина имеет еще меньше связи и порядка, чем Радищевское. Если «Путешествие из Петербурга в Москву» написано в жанре политического памфлета и навлекло на автора страшные кары, то «Путешествие из Москвы в Петербург» написано в жанре «о том, о сем». Пушкин то полемизирует с Радищевым, то отмечает улучшения в стране, то рассуждает на отвлеченные темы. Да и заканчивается повествование Вышним Волочком – таким образом автор не доезжает до намеченного пункта добрые четыре сотни километров. Так что проводить параллели с этими двумя трактатами мы можем, но с особой осторожностью, не слишком увлекаясь. Тем более, что траектория железной и шоссейной дорог достаточно сильно разнятся, да и пункты отправления не совпадают. В случае с шоссе, это Тверская застава (там сегодня стоит Белорусский вокзал), а в нашем случае – платформа Ленинградского, бывшего Николаевского вокзала. С него и начнем.

В то время, когда строили дорогу, эта местность – нынешняя Комсомольская площадь или, как ее в народе называют, площадь Трех вокзалов – была окраиной Москвы. Но не простой окраиной, а, скажем так, окраиной с историей. Дело в том, что в середине восемнадцатого века на месте Ленинградского вокзала находился большой оперный театр. Его выстроил для своей труппы антрепренер-авантюрист Джиованни Баттиста Локателли, привезший в Москву итальянских певцов. Место было выбрано не от хорошей жизни – ближе к центру запрещали власти, легкомысленное пение было в то время не в чести.

Зато здесь было вдоволь пространства. Локателли этим обстоятельством воспользовался и соорудил театральное здание на 4000 мест. Зрители, как ни странно, находились. В 1759 году здесь, в «локателлиевом доме» состоялся первый в Москве «публичный маскарад». Одна беда – оперы пелись на итальянском языке. Однако же и этот факт не останавливал любителей новейших и, по тому времени, пикантных развлечений.

Театр просуществовал пять лет, после чего пришел в негодность – именно благодаря обилию зрителей. Он оставил о себе добрую память и считается своего рода предтечей Большого театра.

Площадь же оживилась лишь когда сюда пришли строители и принялись сооружать новый вокзал. То есть, практически спустя сто лет.

\* \* \*

Поначалу вокзал выглядел очень странно – долгое время он стоял практически на пустыре. Появилась народная песенка:

Близко Красных ворот  
Есть налево поворот.  
Место вновь преобразилось,  
Там диковинка открылась,  
И на месте, на пустом,  
Вырос вдруг огромный дом.  
На дому большая башня,  
И свистит там очень страшно  
Самосвист замысловатый,  
Знать заморский, хитроватый.

Там чугунная дорога,  
Небывалая краса,  
Это просто чудеса.  
В два пути чугунные шины,  
По путям летят машины,  
Не на тройках, на парах,  
Посмотреть, так прямо страх.

Ну, признаться, господа,  
Славны Питер и Москва.  
До чего народ доходит —  
Самовар в упряжке ходит.

Вокзал сразу же стал играть огромнейшую роль в жизни Москвы, связав ее с официальной российской столицей. Прибытие каждого поезда было своего рода событием. Одно из них описывал Лев Николаевич Толстой в «Анне Карениной»: «Приближение поезда все более и более обозначалось движением приготовлений на станции, беганьем артельщиков, появлением жандармов и служащих и подъездом встречающих. Сквозь морозный пар виднелись рабочие в полушубках, в мягких валеных сапогах, переходившие через рельсы загибающихся путей. Слышался свист паровика на дальних рельсах и передвижение чего-то тяжелого...

Через несколько минут платформа задрожала, и, пылая сбиваемым книзу от мороза паром, прокатился паровоз с медленно и мерно насупливающимся и растягивающимся рычагом среднего колеса и с кланяющимся, обвязанным, заиндевелым машинистом; а за тендером, все медленнее и более потрясая платформу, стал проходить вагон с багажом и с визжавшею собакой, наконец, подрагивая пред остановкой, подошли пассажирские вагоны.

Молодцеватый кондуктор, на ходу давая свисток, соскочил, и вслед за ним стали по одному сходить нетерпеливые пассажиры: гвардейский офицер, держась прямо и строго оглядываясь; вертлявый купчик с сумкой, весело улыбаясь; мужик с мешком через плечо».

В 1880 году сюда, на Николаевский вокзал прибыла на торжественное открытие памятника Пушкина столичная интеллигенция. Для этого ей выделили специальный «депутатский» поезд. Один из участников той поездки писал: «Мчались мы на нашем „депутатском“ поезде в компании петербургских ученых и литераторов, развлекаясь – одни поучительными беседами, другие „винтом“ „по маленькой“, а третьи дарами Морфея... От скуки и томления чего не сделаешь? Один почтенный депутат, ради рассеяния, съедал, например, почти на каждой большой станции по порции ботвиньи и привез в Москву расстроенный желудок... Все же развлечение!»

Ситуация усугублялась тем, что даже в самых дорогих вагонах еще не делали купе.

Площадь со временем сделалась шумной, опасной – в особенности для приезжих. Начальник Московской сыскной полиции Аркадий Кошко приводил в своей книге впечатления одного такого простака: «Вышли мы с Иваном Ивановичем из вокзала, и я так и ахнула: огромная площадь, народ так и идет, извозчики кричат, трамваи звенят, автомобили гудят. Я ажю растерялась. А Иван Иванович тащит меня с чемоданом в сторону. Здесь, говорит, извозчики дороги, пойдемте, там подальше за полцены найдем. Пошли, гляжу, а Ивана Ивановича будто и нет, в толпе затерялся. Смотрю по сторонам туда-сюда и вдруг вижу, он стоит и с каким-то босяком разговаривает, оглянулся и помаhal мне рукой. Подхожу».

Ну а дальше, естественно, криминальный сюжет.

Именно здесь встретились два героя замечательнейшего чеховского рассказа под названием «Толстый и тонкий»: «На вокзале Николаевской железной дороги встретились два приятеля: один толстый, другой тонкий. Толстый только что пообедал на вокзале, и губы его, подернутые маслом, лоснились, как спелые вишни. Пахло от него хересом и флер-д'оранжем. Тонкий же только что вышел из вагона и был навьючен чемоданами, узлами и картонками. Пахло от него ветчиной и кофейной гущей. Из-за его спины выглядывала худенькая женщина с длинным подбородком – его жена, и высокий гимназист с прищуренным глазом – его сын».

А затем прибыл сюда и сам Чехов – из Баденвейлера, в вагоне-леднике с надписью «Устрицы». Другого не нашлось, чтобы доставить тело русского писателя в его любимую Москву. Горький писал: «Этот чудный человек, этот прекрасный художник, всю свою жизнь борющийся с пошлостью, всюду находя ее, всюду освещая ее гнилые пятна мягким, укоризненным светом, подобным свету луны, Антон Павлович, которого коробило все пошлое и вульгарное, был привезен в вагоне „для перевозки свежих устриц“ и похоронен рядом с могилой вдовы казака Ольги Кукареткиной. Это – мелочи, дружище, да, но когда я вспоминаю вагон и Кукаретку – у меня сжимается сердце, и я готов выть, реветь, драться от негодования, от злобы. Ему – все равно, хоть в корзине для грязного белья вези его тело, но нам, русскому обществу, я не могу простить вагон „для устриц“. В этом вагоне – именно та пошлость русской жизни, та некультурность ее, которая всегда так возмущала покойного».

Мало того, там, на вокзале перепутались две похоронные процессии. В одном гробу был Чехов, а в другом – генерал Келлер. Многие, явившиеся проводить писателя в последний путь, пошли за гробом Келлера и удивлялись, что Антона Павловича несут под звуки военного оркестра. Кто-то, наоборот, увязался за Чеховым – и тоже все не мог понять, что происходит.

В 1896 году в честь коронации Николая Второго рядом с вокзалом выстроили нарядный царский павильон. К нему вел отдельный рельсовый путь. Павильон пригодился, сейчас это – станция Каланчевская, и большая часть пассажиров недоумевают – для чего такая красота на скромном перегоне, соединяющем курское направление с белорусским.

А в 1918 году на этот вокзал прибыл Ленин, ознаменовав тем самым перенос столицы из Петрограда в старую провинциальную Москву. Впоследствии, в 1925 году в здешнем депо открыли памятник любимому вождю. Пафос заключался в том, что служащие и рабочие взяли соорудить тот памятник на собственные деньги. Средства, однако, собирались медленно, и к годовщине революции (срок был заранее определен) боялись не успеть. Так, собственно, и вышло бы, когда бы не находчивость деповцев. Готовый памятник они забрали из помещения вокзала (он там появился сразу после смерти Ильича), а постамент соорудили собственными силами – из шестеренок, рукояток, труб, колес и прочих паровозных запчастей. Памятник вышел очень колоритным.

В том же 1918 году здесь потерялся гипсовый бюст Радищева, который прибыл сюда из Петрограда в рамках программы «ленинской монументальной пропаганды». Ленин был в бешенстве, жаловался Луначарскому: «Сегодня выслушал доклад Виноградова о бюстах и памятниках, возмущен до глубины души; месяцами ничего не делается; до сих пор ни единого бюста, исчезновение бюста Радищева есть комедия...»

Правда, памятник автору «Путешествия из Петербурга в Москву» вскоре был обнаружен. Гораздо хуже обошлась судьба с героями романа Ильфа и Петрова под названием «Двенадцать стульев».

«Последний гонец принес печальные вести. Сперва все было хорошо, но потом все стало плохо. Покупатель вошел со стулом в товарный двор Октябрьского вокзала, и пролезть за ним было никак невозможно – у ворот стояли стрелки ОВО НКПС.

– Наверно, уехал, – закончил беспризорный свой доклад.

Это очень встревожило Остапа».

И не зря – ведь как раз в этом исчезнувшем стуле и оказались бриллианты мадам Петуховой, на которые, если верить роману, на противоположной стороне площади выстроили роскошный железнодорожный клуб. Старик-сторож рассказывал о чудесном обретении клада: «С этого стула я соскользнул, обшивка на нем порвалась. И смотрю – из-под обшивки стеклушки сыплются и бусы белые на ниточке... И смотрю, солдатик, дальше, а там коробочки разные. Я эти коробочки даже не трогал. А пошел прямо к товарищу Красильникову и доложил. И хорошо, солдатик, сделал, потому что там драгоценность найдена была, запрятанная буржуазией».

Что и было конвертировано в новую постройку. Киса Воробьянинов в ужасе озирается: «Брильянты превратились в сплошные фасадные стекла и железобетонные перекрытия, прохладные гимнастические залы были сделаны из жемчуга. Алмазная диадема превратилась в театральные залы с вертящейся сценой, рубиновые подвески разрослись в целые люстры, золотые змеиные браслеты с изумрудами обернулись прекрасной библиотекой, а фермуар перевоплотился в детские ясли, планерную мастерскую, шахматный кабинет и бильярдную».

Зря сокрушался Воробьянинов. Клуб имени Октябрьской революции, поначалу «приписанный» исключительно к Казанскому вокзалу, построен был на государственные деньги и к стульям отношения не имел.

Юношеский путеводитель под названием «Даешь Москву» писал об этом клубе: «В нем можно познакомиться с самыми разнообразными видами клубной работы. Есть библиотека-читальня, санитарный музей. Работают кружки – антирелигиозный, антиалкогольный, хоровой, драматический и др. В большом зале устраиваются концерты, спектакли, кино, диспуты по волнующим вопросам современности. Ведется большая экскурсионная работа.

Работа в целом направлена к созданию новой культуры и нового быта. Все свидетельствует здесь о размахе культурного строительства на окраинах Москвы».

Даже в то время, при Сталине Комсомольская площадь считалась московской окраиной.

Со сменой власти поменялась жизнь вокзала. Точнее, сместились акценты. Если совсем еще недавно главным пассажиром был император и его близкие родственники, то теперь все как будто бы перевернулось с ног на голову. В частности, 17 мая 1920 года здесь устроили торжественную встречу не кому-нибудь, а делегации английских рабочих. Один московский обыватель, Н. П. Окунев сокрушался на сей счет: «Советская Москва по горло занята английской делегацией рабочих. Угощают ее бесчисленными речами, банкетами, торжественными заседаниями, обедами, спектаклями, катаньями и парадами войск. И когда только они найдут время сделать то, зачем приехали, т. е. рассмотреть, оценить, раскусить, понять, что теперь у нас происходит: разрушение или созидание. Громадная порция революционных красобайств, песен, музыки, салютов – заглушит, пожалуй, тот стон русского человека, который теперь раздается не только на Волге глубокой, но и на Москве-реке, и на Яузе, и во всех уголках России! По тем ответным речам, которые произносят сами англичане, как будто выяснилось, что у нас наступил уже социалистический рай. А с другой стороны, „хитрый Альбион“ от радушия советских деятелей ведь не размякнет и будет все-таки „себе на уме“, так что нам долго не придется узнать, каковы в действительности впечатления заморских гостей. Они говорят, что представ-

ляют собой депутацию от 6,5 млн. рабочих, а злоязычники говорят, что они сами себя представляют только».

Продолжали прибывать и убывать эшелоны с ранеными, пленными. К ним присоединились беженцы и депортируемые. Немецкий дипломат фон Ботмер, находившийся тогда в Москве, писал: «Вчера во второй половине дня в течении пяти часов наблюдали на Николаевском вокзале от начала до конца процесс погрузки и отправки санитарного эшелона с нашими пленными. Сначала был загружен эшелон москвичами (около 1000 чел.) – беднейший люд, в основном, женщины и дети – отправляемые на восток, чтобы тем самым облегчить положение с продовольственным положением в Москве. Такие поезда теперь отправляются часто. Затем, через несколько часов ожидания, пришла очередь отправки наших 300 гражданских пленнх и угнанных и 250 военнопленных. Выдержка и дисциплина последних были особенно заметными. В целом, все происходило сносно, создавалось впечатление, что наши жалобы возымели успех; затем – посадка во все вагоны красногвардейцев и проверка с целью предотвращения вывоза денежных сумм и товаров свыше разрешенных норм».

Случались истории трагикомические. Тот же фон Ботмер излагал одну из них: «С этим поездом уезжала вдова бывшего русского посла в Берлине, которая обратилась к кайзеру за разрешением проживать в ее прибалтийском имении. Большевики официального разрешения ей не дали, но в присутствии немецкой дипломатической миссии сделали вид, что они смотрят на это сквозь пальцы. Но не настолько, чтобы не заметить и не отметить для себя, что графиня помимо слуги и двух камеристок имела при себе девятнадцать больших чемоданов. Понятное желание спасти что-нибудь из своего имущества. По нашей просьбе контроль ее багажа ограничился простым открытием чемоданов. Русские комиссары ни во что не вмешивались, но несколько раз повторили нам, что, по их сведениям, в поезде находятся пассажиры, не имеющие разрешения на выезд. Уже сегодня нам сообщили, что поезд был остановлен на одной из пригородных станций, багаж графини был основательно проверен и облегчен».

Власть поменялась, но осталась традиция встречать прибывший в Москву рельсовой дорогой гроб. И с людьми знаменитыми, и с обывателями, никому не известными. Вот, к примеру, в 1925 году сюда из Ленинграда прибыло тело Есенина. Августа Миклашевская, его возлюбленная вспоминала: «О смерти Есенина мне позвонили по телефону.

Всю ночь мне казалось, что он тихо сидит у меня в кресле, как в последний раз сидел.

Помню, как из вагона выносили узкий желтый гроб, как мы шли за гробом.

И вдруг за своей спиной я услышала голос Клычкова:

– Ты видел его после больницы?

– Я встретил его на вокзале, когда он ехал в Питер. Ох и здорово мы выпили!

Мне хотелось ударить его.

Когда я шла за закрытым гробом, казалось, одно желание было у меня – увидеть его волосы, погладить их. И когда потом я увидела вместо его красивых, пышных, золотых волос прямые, гладко причесанные, потемневшие от глицерина волосы (смазали, снимая маску), мне стало его безгранично жалко».

Августа Леонидовна пыталась перевоспитать Сергея Александровича, приобщить его к здоровому образу жизни. Где там! Все закончилось в отеле «Англетер», и если б не Клычков, то подвернулся б кто-нибудь еще, поклонников, приятелей и собутыльников хватало.

Кстати, еще одна есенинская дама сердца, Галина Бенеславская чуть было не приняла участие в проводах Сергея Александровича в его последнюю поездку в Ленинград. Разговор был такой:

– Галя, приезжайте на Николаевский вокзал.

– Зачем?

– Я уезжаю.

– Уезжаете? Куда?

- Ну это... Приезжайте. Соня приедет.
- Знаете, я не люблю таких проводов.
- Мне нужно многое сказать вам.
- Можно было заехать ко мне.
- Ах... Ну, тогда всего вам хорошего.
- Вы сердитесь? Не сердитесь, когда-нибудь вы поймете.
- Ничего. Вы поймете тоже. Всего хорошего.
- Всего хорошего.

Опять же – чем не повод укорять, на этот раз себя?

Впрочем, все это – частности. Жизнь вокзала текла своим ходом. Он был особенный – связывал две столицы. Ильф и Петров примечали: «С Октябрьского – выскакивает полуответственный работник с портфелем из дивной свиной кожи. Он приехал из Ленинграда по делам увязки, согласования и конкретного охвата».

Те же авторы не без издевки примечали особенности здешнего течения времени: «Концессионеры с трудом пробились к выходу и очутились на Каланчевской площади. Справа от них высились геральдические курочки Ярославского вокзала. Прямо против них тускло поблескивал Октябрьский вокзал, выкрашенный масляной краской в два цвета. Часы на нем показывали пять минут одиннадцатого. На часах Ярославского вокзала было ровно десять. А посмотрев на темно-синий, украшенный знаками Зодиака циферблат Рязанского вокзала, путешественники заметили, что часы показывали без пяти десять».

– Очень удобно для свиданий! – сказал Остап. – Всегда есть десять минут форы».

По логике здесь – на вокзалах! – ничего подобного быть не могло. Но почему-то веришь: было.

\* \* \*

Справа от Ленинградского вокзала – Ярославский. Он был построен в 1904 году по проекту модного в то время архитектора Ф. Шехтеля в стиле модерн. Ярославская дорога старая, и до него здесь размещалось другое вокзальное здание. Но архитектурными достоинствами оно не отличалось, и потому его без жалости разрушили – чтобы место уступить щеголеватому приемнику.

Правда со старым зданием вокзала была связана довольно любопытная история. Поначалу, в 1862 году ярославское направление было доведено только до Сергиева Посада, главной достопримечательностью, можно сказать, градообразующим предприятием которого была знаменитая Троицкая лавра (в честь нее это железнодорожное направление первое время называлось Троицким. Этим поначалу возмущился митрополит московский Филарет. Он утверждал, что новая дорога будет «вредна в религиозном отношении... Богомольцы будут приезжать в лавру в вагонах, в которых наслушаются всяких рассказов, и часто дурных, тогда как теперь они ходят пешком и каждый их шаг есть подвиг, угодный Богу».

Впрочем, это не помешало иерарху совершить молебен в честь открытия дороги. А затем и самому воспользоваться новым видом транспорта. Резюме вышло положительным – прямо на станции он выступил с короткой речью перед лаврскими священниками: «Рекомендую железную дорогу. Сколько употреблено искусства, усилий и средств для того, чтобы вместо пяти ехать полтора часа».

Это направление – в отличие от Петербургского – воспринималось как домашнее, свое, московское. Были в том и плюсы, только больше находилось минусов – поезда не подчинялись расписанию, могли проехать ту или иную станцию, а там, где поезд все же останавливался, кондукторы боялись выпустить пассажиров поразмяться – вагоны могли тронуться в любой момент. На «столичном» направлении такое было невозможно в принципе. Однако и здесь дело вскоре наладилось.

Хотя случалось всякое. Вот, например, в 1896 году газета «Московский листок» сообщила: «Вчера, в 5 часов вечера в здании московской пассажирской станции Ярославской железной дороги, из дежурной комнаты для кондукторов, помещающейся во втором этаже здания, вышел в нетрезвом виде старший кондуктор пассажирских поездов Гулимов и, спускаясь с лестницы, потерял равновесие и упал с высоты 2 аршин на каменный пол, причем получил ушиб всего тела и кровотечение из уха. Его отвезли в Басманную больницу».

Существенно ли это происшествие? Для старшего кондуктора Гулимова – более чем. Да и для нас, пожалуй, тоже – ведь из подобных мелочей и складывается тот пресловутый аромат эпохи.

В те времена, конечно же, не верилось, что в скором будущем именно от Ярославского вокзала пойдет самая длинная во всей России железнодорожная ветка – во Владивосток. Протяженность ее составляет 9298 километров. Не удивительно, что именно отсюда Чехов отправлялся в свое историческое путешествие на остров Сахалин. Его сестра Мария вспоминала: «Провожать Антона Павловича на Ярославский вокзал собралось много народа. Помимо нашей семьи, там были Левитан, Семашко, Иваненко, Кундасова, Мизинова, супруги Кувшинниковы и др. Перед отходом поезда доктор Кувшинников торжественно вручил Антону Павловичу бутылку коньяку с наказом открыть и выпить только на берегу Великого океана (что братом и было исполнено в точности). До Троице-Сергиевой лавы Антона Павловича поехали провожать брат Иван Павлович, Кувшинниковы, Левитан и Кундасова».

Да, в те времена существовал такой обычай – не ограничиваться проводами на вокзале, а ехать с провожаемым до ближайшей станции. Помогать ему устроиться с удобствами, а главное – избавить от резкого и очень болезненного перехода от дружеских объятий к одиночеству путешественника. А потом – возвращаться обратно, домой.

И конечно, по старой российской, да и не только российской традиции в поездах было принято в больших количествах поглощать пищу. Даже если ехали на незначительные расстояния. Один московский обыватель, Михаил Макаров вспоминал детскую экскурсию в совсем уж близкое Хотьково: «Когда поезд тронулся, Сергей Александрович (организатор путешествия – АМ.) начал нас кормить. Из лубяного короба были вынуты и розданы крутые яйца; из свертков – колбаса, сыр, сливочное масло; из пакетов – еще теплые ароматные булки. У кондуктора (так назывались тогда проводники) был куплен клюквенный квас в бутылках».

Видимо, продажа кваса была делом безупречно отлаженным – иначе домовитый Сергей Александрович взял бы напитки с собой.

Здесь познакомился с Москвой Владимир Гиляровский, в будущем – самый известный репортер и бытописатель Москвы. Он оставил яркие воспоминания об этом знаменательном – и для него, и, разумеется, для города, событии: «Наш полупустой поезд остановился на темной наружной платформе Ярославского вокзала, и мы вышли на площадь, миновав галдевших извозчиков, штурмовавших богатых пассажиров и не удостоивших нас своим вниманием. Мы зашагали, скользя и спотыкаясь, по скрытым снегом неровностям, ничего не видя ни под ногами, ни впереди. Безветренный снег валил густыми хлопьями, сквозь его живую вуаль изредка виднелись какие-то светлевшие пятна, и, только наткнувшись на деревянный столб, можно было удостовериться, что это фонарь для освещения улиц, но он освещал только собственные стекла, залепленные сырым снегом.

Мы шли со своими сундучками за плечами. Иногда нас перегоняли пассажиры, успевшие нанять извозчика. Но и те проехали. Полная тишина, безлюдье и белый снег, переходящий в неведомую и невидимую даль».

Владимир Алексеевич и не догадывался, какой триумф ему готовится в этой дали.

И, кстати, именно отсюда, с Ярославского вокзала в 1929 году стали ходить первые в стране электропоезда.

\* \* \*

Еще один вокзал на этой площади – Казанский, а в прошлом – Рязанский. Он был открыт в 1864 году и поначалу был похож на небольшой сарайчик. Первый рейс, однако же, прошел двумя годами раньше. «Московские ведомости сообщали: «Пробный рейс состоялся 21 августа 1862 г. от Москвы до ст. Троицко-Раменского протяжением 45 верст. На станции Раменское поезд встречали громкими рукоплесканиями и кликами огромной толпы мастерового народа, мужчин и женщин».

Тем не менее, именно здесь проходили события толстовского романа «Воскресенье». А именно – отправка заключенных: «Когда Нехлюдов приехал на вокзал, арестанты уже все сидели в вагонах за решетчатыми окнами. На платформе стояло несколько человек провожавших: их не подпускали к вагонам. Конвойные нынче были особенно озабочены. В пути от острога к вокзалу упало и умерло от удара... еще три человека... Всех вагонов было восемнадцать и все, кроме вагона начальства, были битком набиты арестантами. Проходя мимо окон вагонов, Нехлюдов прислушивался к тому, что происходило в них. Во всех вагонах слышался звон цепей, суетня, говор, пересыпанный бессмысленным сквернословием... Речи касались больше мешков, воды для питья и выбора места».

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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