ЗАПОВЕДНИК

Всего полвека назад еще были живы узкоколейки — дороги жизни, единственный путь сообщения между небольшими городками и отдаленными деревнями. Их прокладывали там, где «обычные» поезда пустить невозможно. Михаил Кончиц, руководитель проекта «Заповедные железные дороги» рассказывает, зачем путешествовать по узкоколейкам.

текст **Михаил Кончиц** фото **Михаил Кончиц, Антон Винокуров, Алексей Шишкин**

СОСТАВ ТРОГАЕТСЯ, ПО ЛЕСУ РАЗНОСИТСЯ ГУЛКИЙ ПЕРЕСТУК КОЛЁС.В КАБИНЕ ГОРИТ СЛАБЫЙ СВЕТ, А В ВАГОНЧИКЕ ТОЛЬКО ОТБЛЕСКИ ПЛАМЕНИ ИЗ ПЕЧКИ ОСВЕЩАЮТ СИЛУЭТЫ ПАССАЖИРОВ.

С каждым годом сборщики металлолома уменьшают количество «малых» железных дорог. Возможностей увидеть старинные вокзалы, построенные по высшим архитектурным стандартам, с деревянными перонами, будками со стрелочниками и семафорами, с удивительными городками, разбросанными на пути, становится все меньше.

Куда и как нужно отправиться в путешествие, чтобы не разорвать невидимые нити, связывающие нас со своей идентичностью? И где отыскать русский код жителю мегаполиса, образ жизни в котором становится все более космополитичным? И какие отличия в коде, скажем, Тверской области и Урала? А между Верхней Тоймой и Приоскольем? На эти вопросы я стараюсь ответить, когда придумываю маршруты для проекта «Заповедные железные дороги».

Почему железные дороги? С дорогой всё ясно — это бессмертный образ, один из столпов, на котором держится Россия (хотя и хлипковатый, но другого нет).

А железная дорога, в отличие от автомобильной, куда деликатнее проходит по территории, особенно если это второстепенная линия. Железная дорога чем-то похожа на религию: несмотря на всю свою архаику, она проходит через годы и невзгоды, и образ поезда, приходящего по расписанию к полустанку — это для меня мистический символ непрекращающегося бытия и постоянства.

Наверное, благодаря консерватизму и гармоничному соединению с окружающей обстановкой вдоль железных дорог сохранился уникальный культурный код, источник впечатлений и опыта в ходе путешествия по стране. Это не значит, что наши туры проходят исключительно на поездах, скорее наоборот. Но путешествие по аутентичной линии в неведомой глухомани, пусть даже на час или два, способно погрузить туристов в совершенно иную реальность.

Только представьте себе картину: маленькая узкоколейная железная дорога (в два раза уже обычной), вечереет. Тепловоз выкатывает вагончик к деревянной платформе. Внутри деревянные лавки, стоит печка, в которой потрескивают дрова. Запах домашнего уюта, запах тёплого дерева. Состав трогается, и по лесу разносится гулкий перестук колёс. В кабине горит слабый свет, а в вагончике только отблески пламени из печки освещают силуэты пассажиров. Всё это: звуки, запахи, общение — сливается в одно ощущение движения вне пространства и времени. А в конце ты приезжаешь в небольшую деревню с накрытым столом, баней и бесконечным уютным теплом. Это лишь одна из вариаций возможных впечатлений.

Помимо собственно железнодорожно-пасторальных ощущений я стараюсь передать туристам и то, что составляет историческую фабулу места, в контексте которого находится заветная железная дорога. Например, мы идём на местную фабрику валенок или завод тепловозов. Как насчёт локальной кухни? Кажется, что такого понятия в России вообще нет: везде одни и те же борщи да котлеты. Но нет: здесь делали знаменитые пряники (лучше тульских!), а соседи пекли изумительные брусничные пироги. А в этом городке когда-то поселились чудаковатые немцы и стали варить своё баварское пиво на русский лад. Или вдруг в уездном захолустье оказывается действующим народный театр, который был основан сапожниками с малярами 150 лет назад. А жителей другого городка высмеивал Салтыков-Щедрин за сохранение провинциальных повадок в поездке в Париже.

Но все эти возможные пункты программы дают лишь голый каркас будущего взаимодействия с местностью. Добрая половина эмоций будет построена на общении с людьми и тем случайным состоянием среды, которое туристы зафиксируют в момент прибытия.

Когда-то в старинном вагоне на узкоколейке в украинской глуши я общался с радиолюбителем; в течение 2 часов он, кажется, охватил все животрепещущие темы мироздания, эсхатологии и космогеники, вкрапляя в монолог комментарии относительно пойманных радиостанций. В одном поезде наша группа встретила деревенского «дурачка», увлечённого японским языком и музыкой. Мы встречались с директором ботанического сада, который прямо во время экскурсии пропалывал клумбы с редкими растениями. В другом месте нам открыли наполненную уютом сельскую школу в ожидании автобуса. Далёкие малодеятельные железные дороги за счёт своей неспешности и архаичности способны консервировать и даже культивировать такие особенные явления.

В чём уникальность отечественных заповедных железных дорог? В других странах многие исторические линии стали туристическими; одетые в винтажную форму сотрудники музеев сопровождают под паровозные гудки пассажиров в ретровагонах. Невероятно здорово, особенно для семей с детьми. Но всё-таки чувствуешь некоторый подвох, отсутствие подлинности в этом представлении. В России такого ещё нет и пока не предвидится. Когда ты путешествуешь по какой-нибудь Алапаевской узкоколейке посреди уральской глуши, то подлинность так и прёт отовсюду: почтовый вагон для отдалённых деревень, рубленые лица проводников, мерцающий свет и угасающая глубинка. Наверное, именно эта «настоящесть», причём малопонятная и далёкая для нас, так сильно привлекает в затерянных по разным уголкам России полустанках и маленьких поездах.

...Раннее утро на московском вокзале. В руках стаканчик кофе, а позади тысяча километров и уходящие в туман воспоминания. Было ли это на самом деле? Правда ли существует тот самый вагончик? Потом вспоминаешь, что да, это не сказка. И от мысли, что где-то за много-много вёрст от тебя ещё теплится такая уютная и «другая» жизнь, становится очень тепло на душе.

www.rusbestrailways.ru

1. МОНЗЕНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Железная дорога, которая хотела дорасти до большой магистрали, но не смогла и потерялась в лесах на границе двух областей. Самый частый вопрос наших экскурсантов «как же РЖД забыло про неё?». Но секрет в том, что эта дорога не РЖД, а частная линия. И благодаря этому факту Монза как будто накрылась колпаком и сохранила свой облик полувековой давности, тем не менее, сохраняя свой смысл благодаря перевозкам леса и извести.

Станции Истопная, Стеклянка, Ламса, Карица – названия ласкают слух и дают перевести дух после ветреного путешествия сквозь лесную чащу. На въезде мотовоз встречают раритетные семафоры-великаны, давно заброшенные, но чудом сохранившие атмосферу прошлого. И несмотря на кажущееся увядание глухомани, здесь вполне живые разъезды, где грузят лес и встречают каждый поезд. С флажком, записочкой и местным псом.

2. БОЛОГОЕ-ПОЛОЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Она проходит мимо знакового для страны озера, пересекая изящным мостом один из плёсов Селигера. Но здесь нет туристических поездов, не увидите вы её и из поезда Москва – Анапа, как и из любого другого дальнего поезда – их попросту все отменили в этой глуши.

Остался один-единственный местный поезд по прозвищу «Горбатый». И на некоторых станциях его встречают удивительной красоты деревянные вокзалы, построенные никому не известным уже киевским архитектором, строившим католические соборы. Маленькие деревянные дворцы с башенками и резным декором сторожат и заключают в себе смысл этих редких остановок, давая на минуту время полюбоваться собой, а затем проводить поезд молчаливым стоянием. Всё это часть раскинувшегося на сотни километров ансамбля посреди лесов, так и не ставшего чем-то большим, чем дорогой на случай войны.

3. АПШЕРОНСКАЯ УЗКОКОЛЕЙНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Там, где равнина окончательно переходит в настоящие горы с ущельями и бурными реками, вдоль реки Пшеха едет то ли пассажирский, то ли продуктовый поезд «Матрица». Ну как поезд... Видавшая виды советская мотриса, а к ней прицеплен колоритный грузовой вагон – вот эта процессия выписывает одну за другой кривые, огибая ущелья и повороты реки, чтобы добраться к оторванным от дорог сёлам в кавказской глубинке. По пути неспешная «Матрица» разгоняет с путей типичных местных обитателей: коров, гусей, свиноматок, лошадей, быков и школьников. Вдали неизменно маячат местные вершины – Собор-скала, Спящий Черкес или Сахарная Голова. Трасса узкоколейки была одной из важнейших арен военных действий во время Великой Отечественной, о чём здесь напоминают неброские памятники. И если вам дорога именно такая непарадная память о войне,

4. АЛАПАЕВСКАЯ УЗКОКОЛЕЙНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

На невидимой границе между Уралом и Сибирью среди болот и лесов тянется на 150 километров маленькая железная дорога, которая по своим размерам в два раза меньше обычной железнодорожной линии. Для узкоколейки такое расстояние сродни подвигу, ведь главный пассажирский поезд преодолевает их несколько часов, для чего были даже специальные плацкартные вагоны сделаны.

Станция Санкино, начало второго ночи. На соседнем пути стоит тепловозик с вагончиком, откуда машинист с проводником беглым взглядом ищут, будут ли сегодня пассажиры из алапаевского поезда до крайней точки железной дороги – деревни Калач. И хотя там осталось всего 10-15 человек, но этот крайний поезд - как признак стабильности и горящего огонька жизни на дороге. Есть Калач – есть и мистическое предназначение узкоколейки как проводника к краю света, коим Калач бесспорно является.

5. КРУГОБАЙКАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Главное очарование Кругобайкалки даже не в её расположении или насыщенности туннелями и экскавациями, но тот замкнутый мир, похожий на квест, который ты проходишь от одной локации к другой. Короткое однодневное путешествие вряд ли оставит внутри вас ощущение нового и знаменательного жизненного опыта; для глубокого познания мира КБЖД нужно погрузиться с головой в дорогу, нужно встречать с ней рассветы и медитировать на лунную дорожку на воде; нужно знать, когда и где проедет Мотаня и загорать час-другой на деревянной платформе потаённого разъезда, наконец, помнить, какого цвета бабочки любят отдыхать на порталах туннелей. Да, куда же без бабочек.