ПРОЛОГ

В последний день августа 2016 года в районе восьми утра я зашел на Курский вокзал, проходя через рамки металлодетектора, как бы обнуляясь. У касс, как и в любое время здесь, стояли длинные очереди — все рутинно ехали по своим делам, не особо задумываясь над уже давно автоматическими действиями.

Я покупал билеты в этих кассах сотню раз: до Орехово-Зуево, Петушков, Владимира. Но впервые я так точно отдавал себе отчет в том, что прошу кассира дать мне билет на электричку. Купив воды и пройдя турникеты, я вышел к платформам и направился в сторону своей электрички. Кажется, прошел вдоль всего поезда, не решаясь зайти в вагон и откладывая начало путешествия каждый раз еще на несколько секунд. Но все-таки остановился у одного из забитых вагонов.

Несколько минут я стоял перед дверьми электрички на Петушки, прикидывая в последний раз все риски. В голове мелькали пригородные поезда из Коврова времен первых школьных влюбленностей, холодные вагоны до Железнодорожного, где я встречал самую тоскливую осень, и пьяные перегоны на Фрязево (лишь бы вновь не перепутать Фрязево и Фрязино). Краткосрочно в памяти всплывал университетский диплом с матерными цитатами по поэме «Москва — Петушки» Венедикта Ерофеева и показы спектакля про Веничку в учебном театре ГИТИСа. Стоя у электрички, я четко осознавал, что шел к этому путешествию всю жизнь.

И хотя было страшно, я все же зашел в уже прокуренный тамбур вагона. На ближайшей к дверям лавке сидела женщина с пустой корзиной и пыталась устроиться поудобнее. Внезапно для нее самой телефон в кармане ее вязаной кофты заиграл каким-то старым рингтоном. Она ответила на звонок и, радостно выкрикивая, вскочила и пошла в другой конец вагона. Не теряя времени, я резво занял единственное освободившееся место, скромно подсев с краю.

Среди соседей были в основном мужчины различной наружности. Единственное, что их объединяло, — они уже спали. И, чувствуется, давно, с момента подачи электрички к платформе. По правую руку молодой парень, подложив свою джинсовую куртку сверху на лавку, дремал с запрокинутой головой и широко открытым ртом. Напротив совсем уставший и почти пожилой мужчина соорудил более хитрую конструкцию: закинув одну ногу на другую, он уперся на ту, что оказалась сверху, локтем, а уже на ладони разместил свою щеку. Кепка с надписью Italia, скрывающая глаза, держала в балансе все тело.

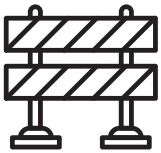
— Поезд проследует до станции Петушки со всеми остановками, кроме Салтыковская, Кучино, Заря, 33-й километр, 43-й километр.

Никто не отреагировал на заранее записанный голос из громкоговорителя. Рядом сонный мужчина лишь взглянул на часы и тяжело выдохнул. «Ну, с другой стороны, я в любой момент смогу выйти на какой-нибудь остановке и вернуться домой», — успокоил я сам себя.

ПРОЛОГ

— Осторожно, двери закрываются. Следующая станция — Серп и Молот.

Было слышно, как двери захлопнулись. Поезд медленно стал набирать скорость. Я достал фотоаппарат с блокнотом и двинулся в сторону Байкала. Впереди меня ожидали бессонные ночи, затекшая спина, молчаливые собеседники, привокзальные кафе, 34 электрички и больше пяти тысяч километров.



ПРЕДЫСТОРИЯ

Плохо помню тот момент, когда я полюбил пригородные поезда, начал мечтать о путешествиях на электричках и сделал их не только повседневной рутиной, но и большой частью своей жизни. Но с точностью до мелочей могу воспроизвести в голове самую первую электричку, в которой было больше страха, чем удовольствия и любопытства.

Мне было девять. Это точно был зимний день, так как с утра стояла кромешная темнота, а пальцы в ботинках были стабильно поджаты, чтобы хоть как-то сохранять тепло. К тому моменту около полугода я учился в музыкальной школе. Учительница по сольфеджио и музыкальной литературе выбрала несколько человек из разных классов, кто уже успел проявить себя в учебе, и повезла во Владимир на областную олимпиаду. Есте-

ственно, на электричке. Это был самый доступный и дешевый транспорт, тем более на ней ехать до областной столицы меньше полутора часов.

И вот на платформе рядом с недостроенным вокзалом стоят с учительницей десять детей. А вокруг в темноте — толпы невыспавшихся рабочих лиц, и каждому требуется ехать в сторону Владимира. Чем ближе к платформе, затаившись, подбиралась электричка, которая, как оказалось чуть позже, уже была забита жителями, скорее всего, Вязников, тем тревожнее становилось. Нам объяснили, что поезд будет стоять около минуты и нужно успеть запрыгнуть в вагон, причем это словосочетание не было фигуральным выражением, платформа в целом была всегда низкой по сравнению с дверьми поездов, а для детей вход оказывался выше головы, поэтому нужно было именно запрыгнуть на ржавую лестницу, постараться не упасть и как-то забраться в поезд, толкая «конкурентов». Конечно, было страшно от осознания того, что ты можешь не попасть в этот страшный поезд. А он все продолжал медленно и осторожно приближаться.

Резкий звук открывшихся дверей прозвучал как свисток на соревнованиях. Тем несчастным людям, которые хотели выйти на станции Ковров-1, пришлось прыгать и орать на новых пассажиров — уступать и ждать никто не собирался. Как-то мы все-таки смогли залезть, но были отрезаны друг от друга, оставшись зажатыми между животами взрослых людей. Хотя кому-то, помню, удалось даже сесть. Учительница пыталась перекричать голос машиниста из громкоговорителя, объявляющий следующую станцию, чтобы успокоить всех своих учеников. Мы поехали. Тревога постепенно отступала, пока согревались ноги, а пассажиры один за другим сходили на нужных станциях.

Теперь переносимся на пять лет вперед. Я учусь в старших классах, мне купили первый в моей жизни мобильный телефон Siemens C55, мозги заполнены не школьными знаниями, а туманно-любвеобильными мыслями о первых более-менее серьезных отношениях. Причем второй и третий факты связаны между собой логически. Девушка жила в том самом Владимире, изредка приезжая к нам в Ковров, и, чтобы мы имели возможность немного общаться, мне пришлось убе-

дить родителей купить хоть какой-нибудь телефон, способный принимать и отправлять эсэмэски, наполненные глупыми, но такими искренними подростковыми признаниями.

В определенный момент ее поездки к нам в город стали совсем редкими, и я, собрав всю волю в кулак, решился добраться до Владимира, чтобы встретиться с ней. Лучшим и почти единственным способом доехать до города все еще оставалась электричка — это дешево, быстро, и там точно всегда есть места. Но в отличие от той самой поездки на олимпиаду в этот раз я впервые поехал один. Сам добрался до вокзала, сам купил билет в кассе, сам сел в поезд. Помню, что у этой электрички первоначальная точка отправления была в Коврове, поэтому прежде, чем отправиться, я долго сидел и ждал. Больше всего волновался, что уеду в противоположном направлении — в сторону Гороховца. Я никак не мог расположить в голове виртуальную карту, чтобы понять, ехать мне направо или налево относительно вокзала. Посмотреть было негде, спрашивать у людей я стеснялся. Поэтому просто сидел и ждал, убеждая себя, что я сел туда, куда нужно. Думал, что, как только двери закроются, я выдохну и спокойно поеду, мечтая и конструируя подробности скорой встречи. Электричка на-

чала отъезжать от станции, но машинист все время молчал. А ведь мог бы и сказать что-то стандартное вроде: «Этот поезд отправляется до конечной станции Владимир». Но я сидел и волновался половину дороги, выискивая знакомые пейзажи и вспоминая названия станций, которые были на слуху. До города я, конечно, добрался и встретился с девушкой. Но вот дорогу домой я не помню — повторить обратный путь было совсем просто.

В обоих случаях то, что происходило в пункте достижения, меня совсем по прошествии времени не интересовало. В памяти оставались только переживания, связанные с пригородными поездами. И та самая романтика электричек, которая в будущем поразит сознание, тогда уже начала пускать свои первые корни и прорастать внутрь меня. Дальше — больше.

Поступив в Москве в институт, на первых курсах института я постоянно мотался домой к родителям. Тогда еще «Ласточки» и «Стрижи» не были запущены по маршруту, а билеты на поезда были слишком дорогими. Поэтому чаще приходилось ехать чуть больше пяти часов на смежных электричках (перерывы между ними были совсем короткими, так что времени как раз хвата-

ло на то, чтобы размять затекшие части тела и купить билет дальше по направлению): Москва — Петушки, Петушки — Владимир, Владимир — Ковров. И обратно. Параллельно с этими поездками я в ежедневном режиме по десять минут добирался в университет по перегону Люберцы — Выхино на вечно забитых электричках.

Через пару курсов я стал жить в городе Железнодорожный. Конечно, до университета была возможность добираться и на автобусе, но там до сих пор настолько все плохо с дорогами, что быстрее и надежнее было пользоваться пригородным сообщением. Поэтому приходилось постоянно тратить по полчаса в одну сторону, чтобы добираться до станции Серп и Молот (иногда дальше — до Курского вокзала) или обратно домой.

Перечислять все остальные направления, по которым я постоянно ездил, и состояния, в которых пребывал, считаю бессмысленным. Как вы уже должны были понять, в целом поезда, и в особенности электрички, примерно к 25 годам стали для меня не просто рутиной, но и фундаментом характера и образа мыслей. В том числе именно поэтому меня зацепила поэма «Москва — Петушки» Венедикта Ерофеева, по которой я даже на-

писал дипломную работу в университете. И как раз исходя из алкогольно-мистического трипа Венички мне хотелось в какой-то форме повторить это путешествие. Было точно понятно направление — Горьковское, оставалось лишь решить, в какой момент нужно остановиться: в Нижнем Новгороде или во Владивостоке. Просто до Петушков я доезжал, и не раз, однажды даже поехал туда на день рождения Ерофеева, выпил в привокзальной рюмочной «У Венички» две стопки водки, закусил бутербродом, конечно же с красной рыбой, и поехал обратно. Подбирая расписание электричек, понял, что до Приморья невозможно доехать: во-первых, это слишком долго — с работы на месяц меня никто не отпустит, — а во-вторых, после Иркутска пригородного сообщения совсем мало.

Продолжая рассматривать карту, я в какой-то момент увидел необычную штуку: вдоль озера Байкал курсирует поезд по Кругобайкальской железной дороге. Фактически это пригородное сообщение, но сам поезд на электричку совсем не похож. Мало того что участок от Слюдянки до Порта Байкал — уникальный памятник инженерного искусства и особо охраняемая природная территория, так и сам путь в 89 километров целиком

проходит вдоль озера. Если не это идеальный финал путешествия, то что? Причем по составленному расписанию вышло, что до Байкала нужно ехать 13 дней — как раз можно взять отпуск. Все настолько совпало, что мечта сформировалась за несколько минут. Оставалось только решиться.

Около года я ходил с этой мыслью, даже не думая о том, что можно или нужно воплощать ее в реальность. И вот однажды эта мечта стала настолько тяжело наседать на подкорку, что крайне важный тезис сформулировался сам собой: если мечта, цель или мысль не исчезает из головы, то единственный метод избавиться от нее — воплотить ее в жизнь. Вскоре этой схемой я стал пользоваться на постоянной основе.

Таким образом, мы возвращаемся к той самой первой электричке, о которой было написано в самом начале. За окном последний день лета, а у меня с собой лишь рюкзак, в котором ноутбук, объективы, электронная читалка, провода, немного сменной одежды и вкусные батончики, которые мне с собой приготовила жена Настя. В руках фотоаппарат и блокнот с ручкой. Дальше по тексту будут выделенные курсивом абзацы, они как раз взяты из тех записей.

ДЕНЬ 1

МОСКВА — ВЛАДИМИР 8:06–11:44
ВЛАДИМИР — ВЯЗНИКИ 12:50–15:16
ВЯЗНИКИ — НИЖНИЙ НОВГОРОД 15:38–18:13
НИЖНИЙ НОВГОРОД — ВЕТЛУЖСКАЯ 18:15–20:10
ВЕТЛУЖСКАЯ — ШАХУНЬЯ 20:30–22:04

— Осторожно, двери закрываются. Следующая станция — Серп и Молот.

Было слышно, как двери захлопнулись. Поезд медленно стал набирать скорость. Первый час пути я вообще не понимал, что делать, и не мог поверить в то, что еду на Байкал. Тело ощущало, что просто привычно мчит в родной Ковров, а в голову приходилось самостоятельно вкидывать мысль о том, что вообще-то у меня путешествие и надо что-то делать, как-то все это ощу-

щать по-другому, иначе. Чтобы вогнать себя в правильное настроение, я заставлял себя фотографировать все вокруг, хотя больше всего хотелось спать. Я снимал скрипящие двери и грязные ботинки пассажиров, снующих куда-то людей. Их я особенно нарочито пытался снимать, — хотя обычно сильно стесняюсь этого и фотографирую скрыто, — надеясь, что начнется какой-то разговор или разразится конфликт, который переведет мое состояние из привычной поездки в мистическое путешествие. Но ничего необычного не происходило.

Я маялся, волновался, крутился на скамейке и пытался придумать хоть какое-нибудь развлечение самому себе. Но, спасибо богам пригородного сообщения, общее молчание в вагоне прервалось контролерами и охранниками.

— Билетики. Предъявите билетики, — закричала, разбудив общую массу попутчиков, одна из контролерш, очень уверенно вошедшая в вагон как к себе домой. Высокая, с коротко стриженными блондинистыми волосами и такой знакомой улыбкой, по которой вообще не понятно, какие эмоции за ней могут стоять.

Тамурьева Татьяна Владимировна!
Эту кондукторшу я знаю минимум лет десять. Видел ее постоянно на маршруте Ковров — Владимир, еще, кажется, в школе. То есть, получается, даже больше десяти лет ее знаю. Сегодня снова она мне попалась, и я наконец догадался посмотреть на бейджик, чтобы узнать ее имя. Татьяна, значит. Будем знакомы. Причем теперь она работает на маршруте Москва — Петушки. Это повышение?

Стоит отметить, что те несколько минут до появления контролеров всегда самые оживленные и загадочные в электричках. Общая пассажирская рефлексия в этом вопросе выработана и отточена до мелочей, причем везде примерно одинакова, будь то перегон Владимир — Ковров или Ачинск — Чернореченская.

За три минуты до момента «икс» те пассажиры — они точно есть в каждом поезде — начинают нервно ерзать на своих местах. Они всегда чуют приближение контролеров заранее. Причем этот шум от нервного дви-

жения бабушек начинаешь слышать не сразу. Как будто в нотах стоит «крещендо»: сила звука очень медленно и постепенно увеличивается, через несколько секунд сменяя привычную тишину на всеобщее волнение, повисающее в воздухе. В электричках обычно так душно, что «воздух» здесь — понятие относительное и, скорее, метафоричное. Далее в вагон всегда врывается быстрый и резкий молодой человек с бешеными глазами, пробегающий до следующей двери. А через 10–15 секунд заходит уже небольшая случайно сформированная толпа, которая так же проходит до другого конца. Теперь уже вообще все пассажиры, сидящие на своих местах, понимают, что это «зайцы» — значит, грядет проверка билетов. Делая общий вывод в одном ментальном поле, путешествующий народ начинает разделяться на два отряда. Первые вскакивают со своих мест и присоединяются к той пробегающей толпе. Их миссия заключается в том, чтобы на ближайшей остановке выйти на платформу и пробежать обратно три-четыре вагона, минуя те из них, где стоят «ревизоры». Вторая группа людей начинает медленно просыпаться и готовиться к проверке. Чаще всего с первого раза найти свой билет не удается,