

«Молчали желтые и синие; в зеленых плакали и пели...»

Железнодорожный дореволюционный быт глазами писателей и современников



Распределение по классам

Миллионы учащихся нашей страны проходили в школе стихотворение А. Блока «На железной дороге» (1910). Изучали, трактовали, интерпретировали. И натывались на загадочные строки:

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

И, конечно, мало что понимали.

В двухтомнике 1955 г. читаем комментарий: «В дореволюционное время вагоны I класса окрашивали в синий цвет, II класса — в желтый и III класса — в зеленый»¹. Такой же комментарий повторялся в изданиях 1960, 1977 и 1980 гг.²

Что можно было понять из этих комментариев? Практически ничего.

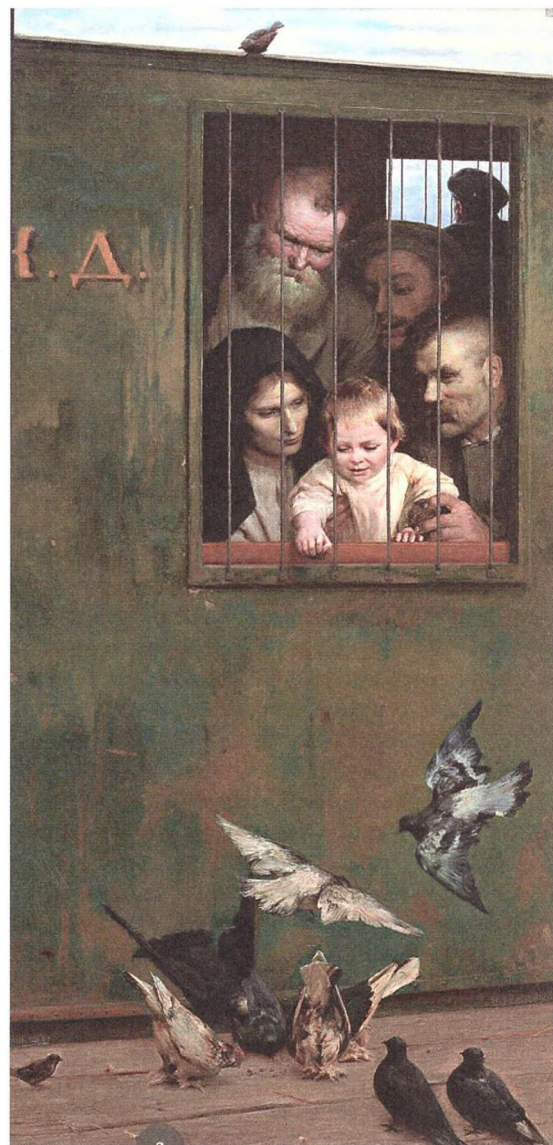
В книге «Поэзия А. Блока и С. Есенина в школьном изучении» 1978 г. объяснение было подробнее: «Желтые и синие — вагоны 1-го и 2-го класса, для привилегированных, зеленые — вагоны 3-го класса, для «простонародья»»³. Но чем различались эти вагоны? Цветом? Табличками «Для привилегированных» и «Для простонародья»?

° 1

Николай II в царском вагоне.

° 2

Н. Ярошенко. Всюду жизнь. 1888 г.



Возможно, авторы комментариев не знали ответ на этот вопрос.

В выпущенной в 1912 г. «Книге третьей. Снежная ночь (1907–1910)» из собрания стихотворений А.А. Блока (то есть в прижизненном издании) стихотворение сопровождалось примечанием (вероятно, самого Блока): «Бессознательное подражание одному из эпизодов в романе Л.Н. Толстого «Воскресение»: Катюша Маслова на маленькой станции видит в окне вагона Нехлюдова в бархатном кресле ярко освещенного купе первого класса»⁴.

Купе на шестерых

Попытаемся дать хотя бы общее представление о пресловутом «синем вагоне» первого класса. Начнем со знакомства с фрагментом текста-прототипа — главы романа Л.Н. Толстого:

«Выбежав на платформу, Катюша в окне вагона первого класса увидела его. В вагоне этом был особенно яркий свет. На бархатных креслах сидели друг против друга два офицера без сюртуков и играли в карты. На столике у окна горели



3

отекшие толстые свечи. Он сидел на ручке кресла, облокотившись на его спинку, и чему-то смеялся».

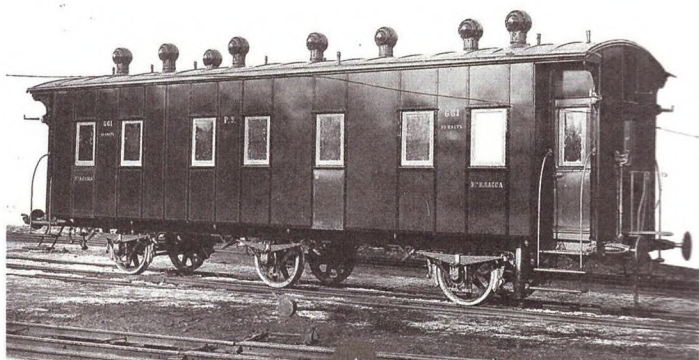
От Толстого перейдем к лекциям В.В. Набокова по русской литературе, в которых он разъяснял читателям устройство вагонов первого класса в XIX в. Родившийся в 1899 г. Владимир Набоков не мог описывать вагоны девятнадцатого столетия на основании собственного опыта, но тем не менее оставил важное описание.

Итак, в 1872 г., как пишет Набоков, «в вагоне 1-го класса в ночном поезде Москва — Петербург... был боковой коридор, туалеты, дровяные печи, а также открытые платформы»; «тамбуров еще не существовало», поэтому зимой «снег летел через крайние двери, когда кондукторы и испотники переходили из вагона в вагон». В вагоне имелись «полуотгороженные от остального вагона» купе (спальные отделения), по которым «гулял сквозняк». По сторонам купе располагались диваны, причем каждый делился на три кресла. Таким образом, «одно купе занимали шесть пассажиров (а не четверо, как в более поздних спальнях вагонов)». Эти пассажиры «сидели, откинувшись в креслах, трое напротив троих», при этом «между противоположными креслами места было достаточно, чтобы вытянуть ноги», но «подобие полноценного сна, при котором можно вытянуть ноги, не предполагало постелей».

В Энциклопедическом словаре Брокгауза и Ефрона, изданном в 1891 г., отмечено: «Пассажирские вагоны разделяются на три класса, различающиеся большею или меньшею роскошью отделки, степенью совершенства ходовой части вагона и зависящим от этого спокойствием дви-

жения, а также и числом мест для пассажиров... В пассажирских вагонах... в III, II и I классах — 40, 32 и 24 места»⁵.

В Большой энциклопедии под редакцией С.Н. Южакова и П.Н. Милюкова, изданной в 1902 г., говорится: «В отделениях первого класса имеются обыкновенно приспособления для устройства спальных мест, но достигается это за счет числа мест для сиденья. Для сбережения места спальные места обыкновенно в два яруса. Для образования верхнего яру-



4

СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ В 1914 ГОДУ

Длина пути в верстах	В первом классе	Во втором классе	В третьем классе
300	9 руб. 50 коп.	5 руб. 70 коп.	3 руб. 80 коп.
501–530	14 руб. 50 коп.	8 руб. 70 коп.	5 руб. 80 коп.
746–780	18 руб. 50 коп.	11 руб. 10 коп.	7 руб. 40 коп.
1071–1110	23 руб. 00 коп.	13 руб. 80 коп.	9 руб. 20 коп.
1391–1430	25 руб. 00 коп.	16 руб. 20 коп.	10 руб. 80 коп.
1556–1600	27 руб. 00 коп.	17 руб. 40 коп.	11 руб. 60 коп.
1871–1915	32 руб. 50 коп.	19 руб. 50 коп.	13 руб. 00 коп.

5

° 3

Царский вагон.

° 4

Вагон совмещенных
2-го и 3-го классов.

° 5

Прейскурант
на железнодорожные
билеты.

са задняя спинка нижнего сиденья оборачивается и закрепляется на шарнирах в боковых стенках. Для доступа к верхнему ярусу служат переносные лесенки»⁶.

Вновь возвращаемся к словарю Брокгауза — Ефрона: «В особенно удобных вагонах первого класса, каковы так называемые пульмановские вагоны, — всего шесть отделений (купе) по четыре места в каждом... В пульмановских, так называемых салонных, вагонах имеются общие гостиные, столовые, читальня, буфет, кухня, ваннные комнаты и прочие удобства, что дает возможность пользоваться быстрым движением без остановок на станциях. В таких вагонах каждый пассажир имеет свою постель»⁷.

Даже сейчас, более 130 лет спустя, это описание больше напоминает мечту. А ведь это сухая, «канцелярская», лишенная оценок и эпитетов характеристика вагона первого класса в строгом справочно-энциклопедическом издании.

Пульмановские вагоны

Заглянем внутрь купе первого класса. Непревзойденный в части мастерски точной фиксации мельчайших деталей повседневности В.П. Катаев в повести «Хуторок в степи» представил детальное описание пульмановского вагона Международного общества спальных вагонов, отправив юных героев в 1912 г. на вокзал выполнять «важное революционное» поручение.

«Когда Петя и Гаврик пришли на вокзал, петербургский поезд уже стоял у перрона. Он весь состоял из длинных новеньких пульмановских вагонов — синих и желтых, — а зеленых совсем не было, но зато было два невиданных вагона, возле которых Петя и Гаврик невольно задержались. Эти вагоны были снаружи обшиты деревом, блистали на солнце медью поручней, оконных наугольников, накладных иностранных надписей и гербов Международного общества спальных вагонов... Когда же мальчики заглянули в окна с верхними узкими, разрисованными цветными стеклами, они ахнули от той роскоши, которую увидели внутри уже пустого вагона, от лакированных панелей из красного дерева, тисненого плюша стен, белоснежных постелей, молочных тюльпанов электрических лампочек, синих сеток, тяжелых бронзовых плевательниц и ковровых дорожек. В другом вагоне они увидели еще более поразительные вещи: буфет, уставленный бутылками и закусками, и лакея во фраке, который убирал со столиков пирамидальные салфетки, такие белые и твердые, словно они были отлиты из гипса. Не говоря уже о Гаврике, даже Петя, побывавший за границей, до сих пор не мог себе представить, что есть на свете такие вагоны. «Вот это да!» — прошептал Петя, с силой прижимаясь лицом к толстому шлифованному стеклу...»⁸

В мемуарной повести «Алмазный мой венец» Катаев представил еще одно описание такого вагона: «Он увидел двухместное купе, отделанное красным полированным деревом на медных винтах, стены, обтянутые зеленым рытым бархатом, медный абажур настольной электрической лампочки, тяжелую пепельницу, толстый хрустальный графин, зеркало... Блестящий коридор спального вагона с рядом ярко начищенных медных замков и ручек на лакированных, красного дерева дверях купе»⁹.

Поэт Евгений Долматовский вспоминал: «Международные вагоны были деревянными... В их очертаниях, формах окон, ступенек, дверей преобладали овалы, синусоиды. Обращали на себя внимание медные (или бронзовые) поручни, ручки. Над ступеньками, как у крыльца, — маленькая крыша с резными краями. А внутри! Это был не просто вагон, а вереница гостиных с витражными дверьми и узкими окнами, выходящими в коридор. Вся отделка — красное дерево. Полки назывались диванами, да и были ими. Каждые два купе соединялись одним умывальником, то-



6

же отделанным красноедеревной вагонкой. Внутри вагона сияла медь... В годы Гражданской войны часть международных вагонов переоборудовали под штабные вагоны... В мирное время международные вагоны превратились вновь в вагоны первого класса и курсировали на многих маршрутах, всегда выделяясь своим щеголеватым обликом»¹⁰.

Писатель Леонид Рахтанов описывает такой вагон конца 1920-х — начала 1930-х гг. «О, эти международные вагоны, построенные еще на заре XX века! В их оформлении, в медных ручках, бра, тяжелых подсвечниках, пепельницах, в рифленом, ребристом стекле, в красном дереве, в расположении полок, в удобном креслице, из которого можно в широкое окно наблюдать пейзаж, отразились время, шик наших отцов, полагающих, что красота не в прямой, а в изломе, в изгибе, в зигзаге... Сейчас весь этот дореволюционный комфорт, гремя на стыках, неся в новые времена...»¹¹

В начале XX века «сказочные картины» пульмановских вагонов воспринимались как символы непредставимо роскошной, недоступной простому человеку жизни.

° 6, 7

Интерьеры пульмановского вагона. XIX в.



7

Громадный самовар и бронзовые люстры

Все вагоны были деревянными, что обуславливало повышенную опасность в случае крушений или пожара. Вагонный комфорт зависел от сословной принадлежности. I классом путешествовали дворяне, чиновники, купцы. Также выпускались вагоны-микст, в которых объединялись, например, I и II



8

или II и III классы. Однако не допускалось объединение I класса с III. Кстати, были и вагоны IV класса — серые, печально известные «столыпинские», в которых перевозили рабочий люд и крестьян-переселенцев.

Стоимость проезда различалась. Если I классом из Петербурга в Москву ехали за 7–20 руб., то III можно было добраться за 3–4 руб. Неудивительно, что самым массовым вариантом были поездки III классом. К примеру, в 1896 г. первым классом перемещались около 700 тысяч человек, а третьим — 42 млн.

Ответ на вопрос, в каком порядке прицеплялись к локомотиву вагоны первого, второго и третьего класса, можно получить из романа Л.Н. Толстого «Воскресение»: «Она бежала, но вагон первого класса был далеко впереди. Мимо нее бежали уже вагоны второго класса, потом еще быстрее побежали вагоны третьего класса...». Это ожидаемо: в первых вагонах (вагонах первого класса) — тряска наименьшая, в последних вагонах — вагонах третьего класса — наибольшая тряска, наибольшая амплитуда «раскачивания» при поворотах...

У советского писателя Л.Н. Радищева (1904–1973) читаем: «Обычно доктор ездил по железной дороге вторым классом. Первый он считал для себя дороговатым, а третьего избегал по причине многолюдья и тесноты... Но однажды — весной 1877 года — выехать из Москвы оказалось чрезвычайно трудно, и если бы не носильщик, захвативший для доктора верхнюю полку в третьем классе, сидеть бы ему на Курском вокзале неведомо сколько времени...

Когда поезд остановился, те, кто порезвее, кинулись к торговым рядам за вокзалом... За грязно-зелеными облупившимися третьеклассными вагонами следовали аккуратные второклассные, а дальше, сияя лакированными боками и зеркальными стеклами, стоял роскошный спальный вагон первого класса. Он существовал как бы отдельно от всего поезда, скры-

тая за светлыми сборчатыми шторками жизнь своих обитателей. Но вот двое из них вышли наружу: дама в легкой накидке с голубым мехом и офицер, сверкающий позолотой пуговиц и погон... Они стали прохаживаться у вагона, перебрасываясь французскими фразами. Они тоже существовали отдельно от многоголосого вокзального шума, и от выкриков с торговых рядов — от мира, где едят пироги с горохом и спят вповалку на мешках, узлах и торбах...

На двери вокзального буфета было написано: «Для пассажиров первого и второго классов». У порога стоял мордастый швейцар и наметанным глазом определял посетителей.

— Куда?! — выкрикнул он, придерживая палочкой старика в картузе и рыжей поддевке. — Ваше заведение на том конце...»¹²

Как же выглядел буфет для пассажиров привилегированных вагонов изнутри?

Читаем описание «буфета первого класса» в 1918 г.: «Дубовые диваны и высокие стулья с вырезанными на спинках вензелями «Ю.-З. ж.д.», громадный самовар со множеством медалей..., буфет, похожий на орган, султаны крашеного розового и голубого ковыля в вазах, искусственные пальмы с пыльными войлочными стволами, бронзовые люстры и бра...»¹³

А вот зарисовка 1919 г.: «В буфете первого класса хлопотливо сновали между столиками, накрытыми чистыми скатертями, проворные официанты в белых куртках и черных галстуках, звенела посуда и пахло подгоревшим маслом. Важный буфетчик священнодействовал за стойкой. Видно было, что официанты его побаивались... Сунув мелочь в протянутую лапу ливрейного бородача-швейцара, Игорь вышел на перрон»¹⁴.

Итак, Блок и Толстой описывали бытовые реалии железнодорожного транспорта своей эпохи, когда вагоны различались не только по цвету и уровню комфорта, но и по составу пассажиров.

° 8

Плацкарт для солдат.
XIX в.



- ¹ Блок А. Сочинения. В 2 т. М., 1955. Т. 1. Стихотворения. Поэмы. Театр. С. 747.
- ² Блок А. Собр. соч. В 8 т. М.-Л., 1960. Т. 3. Стихотворения и поэмы. 1907–1921. С. 593; Блок А. Избранное. Стихотворения и поэмы. М., 1977. С. 175; Блок А. В огне и холоде тревог. Избранное. М., 1980. С. 404.
- ³ Локшина Б.С. Поэзия А. Блока и С. Есенина в школьном изучении. Л., 1978. С. 46.
- ⁴ Блок А. Собр. соч. В 8 т. Т. 3... С. 593.
- ⁵ Энциклопедический сло-

варь / изд. Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. СПб., 1891. Т. 5. С. 349.

⁶ Большая энциклопедия / под ред. С.Н. Южакова, П.Н. Миллюкова. СПб., 1902. Т. 4. С. 295.

⁷ Энциклопедический словарь / изд. Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. СПб., 1891. Т. 5. С. 349.

⁸ Катаев В.П. Волны Черного моря. М., 1961. Т. 1. Белеет парус одинокий. Хуторок в степи.

⁹ Катаев В.П. Алмазный мой венец: Повести. М., 1981.

¹⁰ Долматовский Е. Международный вагон. Повесть без вымысла // Новый мир. 1986. № 5. С. 9.

¹¹ Рахтанов И.А. Страницы воспоминаний. М., 1965. С. 221–222.

¹² Радищев Л. Поправка к рисунку. Л., 1968. С. 16–18, 19, 22.

¹³ Катаев В. Зимний ветер. Маленькая железная дверь в стене. М., 1970.

¹⁴ Ленч Л. Последний патрон. Повесть и рассказы. М., 1969. С. 21.