

Илья Лапин

17 июля 2020

Кондуктор без свиты. Какой была железная дорога между Петербургом и Выборгом

Чуть больше полутора веков назад, в 1870 году, открылось железнодорожное сообщение между Петербургом и Выборгом. И если до этого дорога в ближайший город Финляндии (по почтовому тракту или пароходом) занимала как минимум сутки, то с этого времени Выборг стал едва ли не пригородом столицы. Какой же видели эту железную дорогу русские путешественники?



Дембаркеръ финляндской желѣзной дороги.

Иллюстрация из газеты «Иллюстрированная неделя», 3 августа 1875 г.

Надо сказать, что они весьма охотно публиковали свои путевые заметки о Финляндии – как в прессе, так и отдельными изданиями. Для многих эта страна начиналась фактически еще на вокзале в Петербурге: столь непривычны и выигрышны были здешние железнодорожные порядки в сравнении с теми, что были приняты на дорогах империи.

«Было три четверти пятого, – отмечал обозреватель «Всемирной иллюстрации», – когда я подошел к кассе и взял билет 2-го класса из рук не кассира, а кассирши, справлявшейся с своим делом, конечно, гораздо лучше, чем большинство гг. кассиров общества российских железных дорог».

Пожалуй, более всего удивляло отечественных путешественников отсутствие избыточного персонала и чрезмерного контроля.

«Первое, что бросается в глаза на финляндской дороге, – писал публицист В. В. Марков на страницах «Санкт-Петербургских ведомостей» в 1874 году, – это отсутствие семи няnek, которые, не смотря на пожираемое ими количество рублей из доходов дороги, только портят обыкновенно дело, вечно суетятся, делают вид, что решают судьбы всего человечества, а на самом деле лишь тунеядствуют, командуют публикой, да направляют против поезда поезд, к крайнему неудовольствию пассажиров, которые у этих семи няnek не только остаются зачастую без глаза, но и без рук, без ног и т. п.

Финляндская дорога распорядилась иначе: общество очень хорошо знало, что количество дела, работы всегда находятся в обратно пропорциональном отношении к количеству приставников, а потому и сократило таковых до нельзя».

Спустя полтора десятилетия правовед Григорий Джаншиев в своей книге путевых очерков «Среди баловней и пасынков природы» подтверждал: «По вагонам ходит один кондуктор. Его не сопровождают ни младшие чины, которых он контролирует, ни старшие, которые его контролируют. Но вот что любопытно: несмотря на отсутствие многочисленного контроля, вы не видите ни столь известной беготни и суматохи, ни еще более известной картины периодического сползания и выползания из-под скамейки, при приближении и удалении контроля».

Не меньше удивления вызывали чистота и аккуратность, свойственные даже вагонам 3-го класса. Тот же Джаншиев замечал: «Чистота такая, что дай Бог на других дорогах иметь ее в первых классах (я знаю дороги, на которых подушки первого класса пропитаны запахом ваксы)».

А побывавший в Выборге в 1877 году известный русский географ С. П. Меч в своей книге «Финляндия», отмечая и вежливость персонала, и чистоту, добавлял: **«Поехали тоже не по-русски. Поезд идет быстро и ровно, с точностью хронометра приходит на станции, стоит на них ровно сколько назначено по расписанию и подходит к выборгской платформе как раз в тот момент, когда часы показывают 9 часов 50 минут. От Петербурга до Выборга 120 верст, - значит, мы проезжали более 30 верст в час: скорость которую нас балуют в остальной России далеко не все поезда».**

Были, впрочем, у путешественников и поводы для досады: в первую очередь они касались необходимости проходить таможенную и обменивать деньги. Однако эти обстоятельства не имели прямого отношения собственно к железной дороге, хотя и добавляли хлопот на вокзале и в пути.

Языковой барьер, непривычный облик попутчиков-финнов также иногда служили причиной дискомфорта и смешанных чувств, доходящих порой даже до ксенофобии, как это случилось с одним туристом из Воронежа, чьи впечатления от поездки были напечатаны в газете «Дон» в 1880 году.

«На станции «Терриоки» таможенник очищает путешественника от всего русского, – возмущался путешественник. – До этой станции еще слышишь изредка русский яз., названия станций обозначены еще на русском яз., но после нее – везде финны, финны и финны... Их молчаливость и флегматичность, наконец, даже их, хотя и благозвучный, но варварский яз. – возбуждают какое-то смешанное чувство сожаления».

Подобные настроения едко высмеял в опубликованном в 1899 году газетой «Россия» пародийном фельетоне «Поездка русского патриота на финляндский водопад Иматру» В. Дорошевич: **«Думал о чухонских тайных желаниях, как вдруг входит кондуктор, чухонская морда, и, в упор глядя на меня, говорит: – Усикирка! – На каком основании?! Оказалось, – название станции».**

К началу XX века скорость в 30 верст уже не устраивала петербуржцев, и в газетах все чаще стали появляться жалобы на медлительность финских поездов и на сбои в расписании их движения. Отразилось это и в текстах фельетонов, посвященных поездкам в Суоми. Да и вообще по мере того, как железные дороги все более становились обыденностью, путешественники переставали уделять им внимание в своих заметках. **«Начало поездки, до Выборга, малоинтересно уже потому, что совершается самым рутинным железнодорожным способом»**, – отмечал в 1890 году в одном из писем К. Станиславский. А революция 1917 года и последовавшие за ней события и вовсе прервали традицию путевых очерков: заметки туристов сменились свидетельствами беженцев...