

Юрий Костяшов
(Калининград)

ВОСТОЧНАЯ ПРУССИЯ ИЗ ОКНА ВАГОНА КУРЬЕРСКОГО ПОЕЗДА

Для большинства русских путешественников, выезжавших за пределы отечества по железной дороге, знакомство с заграницей начиналось с Восточной Пруссии. Первые впечатления от увиденного из окна вагона курьерского поезда, зачастую оказывавшиеся самыми яркими и интересными, нашли отражение в многочисленных дневниках и воспоминаниях наших соотечественников, среди которых было немало государственных деятелей, видных дипломатов, известных ученых, знаменитых писателей, выдающихся музыкантов и пламенных революционеров.



Из истории строительства железной дороги Петербург – Берлин

В 1846 году началось строительство прусской Восточной железной дороги. Прокладка главного пути от Берлина до Кёнигсберга была завершена в 1853 году. Знаменитый географ П.П. Семенов-Тян-Шанский (1827–1914) вспоминал, что в 1855 году добирался из Берлина до Кёнигсберга по железной дороге, «но так как далее ее не существовало, то я в наемном экипаже должен был следовать до пограничного местечка Таурогена» [1, с. 287]. Год спустя сенатор Ф.Г. Тернер (1828–1906), возвращаясь из-за границы, также был вынужден ехать от Кёнигсберга на перекладных до Луги – ближайшей к российской столи-



це железнодорожной станции: «Трудно представить себе то наслаждение, которое мы почувствовали, пересев после нескольких дней странствия в холодном экипаже в теплый и уютный вагон» [2, с. 161 – 162]. Дорога от Берлина до Кёнигсберга занимала всего 13 часов. А дальше счет шел на дни и недели.

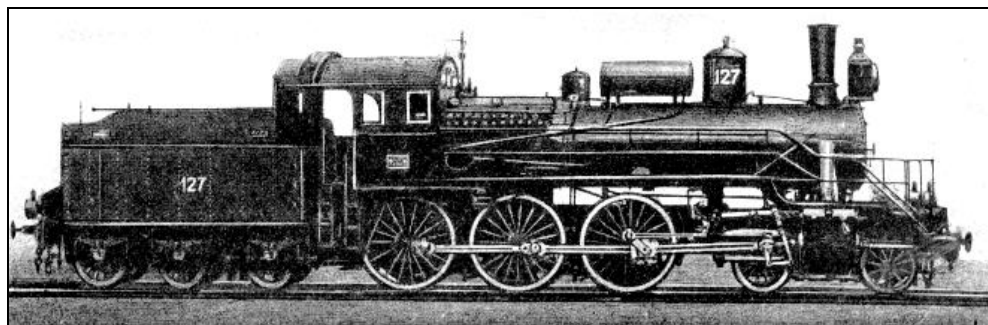


Рис. 1. Русский паровоз. Брянский завод. 1903 год. Скорость до 120 км/ч. Средняя скорость движения курьерского поезда в 1860-е годы составляла 50 км/ч по территории Пруссии и 40 км/ч в России

Н. А. Некрасов (1821 – 1877), возвращаясь из почти годового путешествия по Европе в июне 1857 года, написал И. С. Тургеневу, что ему повезло: «Ехал я из Кёнигсберга дней восемь — оттого не очень устал» [3, с. 301]. Впрочем, отголоски досады и испытанных поэтом в дороге неудобств слышны в его известном сатирическом стихотворении: «Наконец из Кёнигсберга / Я приблизился к стране, / Где не любят Гуттенберга...» [Там же, с. 304].

В 1857 году Россия заключила с Пруссией «Конвенцию о соединении Петербургско-Варшавской железной дороги с Берлинско-Кёнигсбергской». При этом оба правительства брали на себя обязательства проложить железнодорожный путь до точки соединения в Эйдткунене, а окончание строительства и начало движения, которое планировалось на 1860 год, должно было «последовать на обоих участках одновременно» [4, с. 461 – 467]. Пруссия свои обязательства выполнила первой: сообщение между Кёнигсбергом и Эйдткуненом (совр. Чернышевское) открылось 4 июня (по н. ст.) 1860 года. Строительство российской ветки проходило медленнее: дорога от Ковно (Каунаса) до Вержболово (лит. Вирбалис, нем. Вирбаллен) была введена в эксплуатацию в апреле 1861 года. Но и после этого оставался недостроенным еще один самый трудный участок пути. Писатель и публицист, сотрудник



журнала «Современник» М. Л. Михайлов (1829–1865) так описывает свое «путешествие с пересадками» в мае 1861 года: «Нельзя сказать, чтобы переезд от Динабурга (Даугавпилса. – Ю. К.), где прерывается железная дорога, до Ковно, где она опять начинается, был приятен и удобен. Почтовая карета кажется особенно тряскою, если пересесть в нее из спокойного вагона; а нам пришлось провести в ней всю ночь и, разумеется, не спать, а только чутко дремать» [5, с. 431–432].

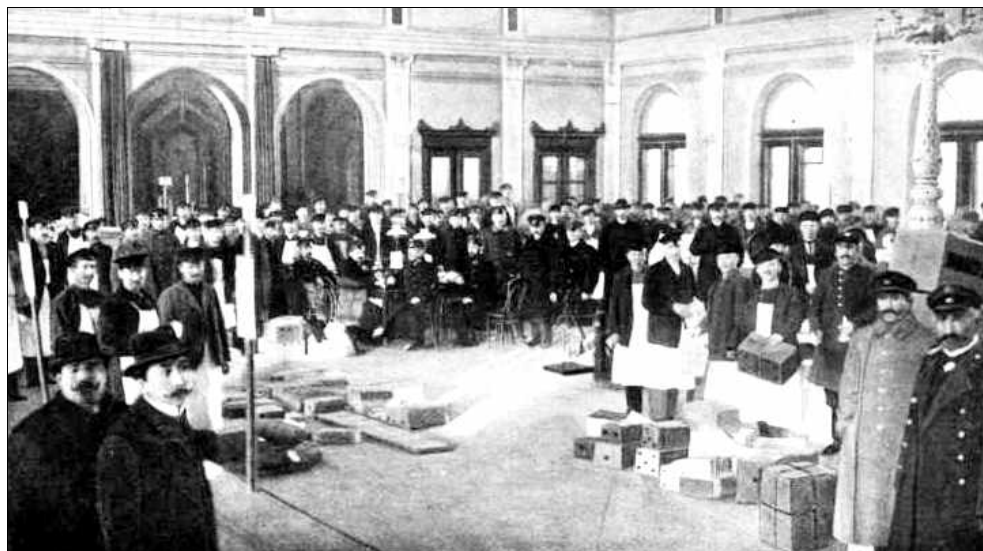


Рис. 2. Таможенно-ревизионный зал на пограничной станции Вержболово. Почтовая открытка. 1906 год

Наконец, с сооружением в 1862 году двух тоннелей под Вильно (430 м) и Ковно (1280 м) строительство железной дороги завершилось. Отныне из Петербурга можно было на курьерском поезде напрямик доехать до Парижа – этот маршрут писатель Н. С. Лесков не без иронии окрестил «столбовой русской дорогой» [6, с. 499]. Единственное неудобство состояло в необходимости пересаживаться на другой поезд, так как более широкая русская колея не соответствовала принятому в Европе стандарту. По этой надобности прусская колея была проложена до Вержболово, а русская доходила до вокзала в Эйдткунене, кроме того, между ними курсировал «передаточный пограничный поезд» [7, с. 6]. Позднее русские вагоны стали переставляться на узкую немецкую колею прямо в Вержболово с заменой осей, так что, по сви-



детельству старого революционера М. Н. Лядова (1872 – 1947), «не надо было выходить на границе из вагона и самому показываться на глаза жандармам» [8, с. 118 – 119].

Расписание движения курьерских поездов в 1867 году

Курьерские поезда Берлин – Эйдткунен, Вержболово – Санкт-Петербург			Курьерские поезда Санкт-Петербург – Вержболово, Эйдткунен – Берлин		
Станция	Прибытие	Отправление	Станция	Прибытие	Отправление
Берлин	–	23.15	Санкт-Петербург	–	11.30
Кюстрин	00.59	01.05	Вержболово	11.00	11.25
Бромберг	06.00	06.18	Эйдткунен	11.30	13.26
Эльбинг	09.58	10.04	Инстербург	14.35	14.45
Кёнигсберг	12.25	12.55	Кёнигсберг	16.18	16.43
Инстербург	14.44	14.52	Эльбинг	18.55	19.01
Эйдткунен	16.10	16.35	Бромберг	22.33	22.45
Вержболово	16.40	18.35	Кюстрин	03.12	03.18
Санкт-Петербург	19.00	–	Берлин	05.00	–

Историк В. И. Модестов (1839 – 1907) в своих мемуарах описал, какое действие произвело на русское общество открытие весной 1862 года железной дороги до прусской границы: «Массы русских людей всякого рода и звания хлынули в Западную Европу, которая тогда представлялась еще очень заманчивою и поучительною для нас во всех отношениях. Ехали старые, ехали и молодые...» [9, с. 385]. Вслед за открытием дороги произошла либерализация выездного режима. Еще в 1860 году Н. А. Добролюбов (1836 – 1861) возмущался чудовищной волокитой с выдачей паспорта: «Свиньи, таскали меня целый месяц, насилу выпустили» [10, с. 258]. Но затем, по свидетельству писателя П. Д. Боборыкина (1836 – 1921), подданным царя вышло послабление: «"За границу" кинулись к 60-м годам все, кто только мог. Рухнули николаевские порядки, когда паспорт стоил пятьсот рублей, да и с таким неслыханным подбором вас могли – и очень! – не пустить. Теперь это сделалось банально» [11, с. 405].



«Картина изменилась, как бы волшебством»

Вслед за А. И. Герценом (1812 – 1870), который еще в 1847 году сравнил пересечение границы Восточной Пруссии со сменой декорации в театре [12, с. 25], разительные перемены за окном вагона отмечали почти все русские путешественники. М. Е. Салтыков-Щедрин (1826 – 1889) в цикле путевых очерков «За рубежом» о поездке 1880 года заметил, что вплоть до Вержболово «никому из нас не приходило в голову выглядывать в окна и любопытствовать, какой из них открывается пейзаж». «В Эйдткунене, – пишет автор, – картина изменилась, как бы волшебством. <...> ...[все] тотчас же бросились к окнам и начали смотреть» [13, с. 13]. Ф. И. Шаляпин (1873 – 1938), отправившись первый раз за границу в 1897 году, писал с дороги: «Проехав границу, смеялся и почти плакал... Переменилось все сразу – и культура, и природа» [14, с. 397].



Рис. 3. Станция Вержболово (совр. Вирбалис).
Часовой на русско-германской границе. Почтовая открытка. Около 1910 года



Типичные впечатления об увиденном в Восточной Пруссии тех русских путешественников, которые жадно приникали к окнам вагонов, удалось в полной мере отразить географу и публицисту Н. В. Яковлевой в очерке «По Пруссии»:

С переменой русских вагонов на немецкие в Эйдткунене переменятся и характер путешествия: поезд тотчас пошел гораздо скорее, и чем дальше, тем все усиливал стремительность своего бега... Смотря направо и налево, я замечаю, что немцы недаром пользуются репутацией солидных людей: все у них массивно, капитально, на крепком фундаменте, все рассчитано если не на вечность, то по крайней мере на прочную долговечность. Станции большие и маленькие — все до одной каменные, с цинковыми крышами, с металлическими колпаками над трубами; в садиках дубовые скамьи, вокруг — чугунные решетки... Мы едем точно садом: все размерено, рассчитано и отлично возделано. Пашня как будто просеяна сквозь решето; фруктовые деревья с подпорками; везде протянуты на полях проволоки; в лесах, похожих на парки, проведены дорожки, поставлены скамейки.

Дома, расположенные небольшими группами, отделены один от другого живою изгородью, под тенью какого-нибудь столетнего дуба или клена, который передается из рода в род как фамильная драгоценность. Дома попадаются часто двухэтажные, в три-четыре окна, не больше, но все непременно крыты черепицей, все непременно в цветах и с большими кисейными занавесками над крошечным балкончиком, похожим на скворечник. В постройках преобладает красный цвет: красные черепичные крыши, красные кирпичные стены. Это оживляет пейзаж: домики как будто цветут среди густой зелени садов...

Поезд несется, и... перед окнами вагонов непрерывной вереницей тянутся местечки, селения, замки, города. Но и города у них не такие, как наши: у нас прежде всего показываются купола, кресты, колокольни; у них — фабричные трубы, нагроможденные уступами красные и серые стены, крутые черепичные крыши, да одна, много две кирпичи на целый город поднимают к небу свои похожие на башенки колокольни... [15, с. 256–257].

Музыкальный критик М. В. Станиславский, посетивший Восточную Пруссию в 1912 году, заметил в очерке воспоминаний: «Первое, что бросается в глаза при переезде русско-германской границы, это невероятно увеличившееся благосостояние всей немецкой страны и ее населения... Так, например, городское население поражает прямо своим необычайно сытым и довольным видом. Чернорабочие, поденщи-



ки, уличные метельщики, грузчики, портовые рабочие, ломовые извозчики не представляют в этом отношении ни малейшего исключения, все выглядят здоровыми, опрятно одетыми и с охотой исполняющими свои обязанности людьми» [16, с. 395].



Рис. 4. Вокзал в Эйдткунене. Открытка начала XX века

Драматург А.Н. Островский (1823—1886) как бы подытожил чувства, испытанные множеством его соотечественников, записав в путевом дневнике в 1862 году: «Поля возделаны превосходно, унавожены сплошь, деревни все каменные и выстроены чисто, на всем довольство. Боже мой! Когда-то мы этого дождемся!» [17, с. 43].

Такие разные впечатления

Среди множества восторженных отзывов редко, но попадаются критические высказывания. Художнице и известной мемуаристке М.К. Башкирцевой (1860—1884) по дороге пришлось сделать остановку на два дня, которая была отмечена в дневнике записью 21 июля (2 августа) 1876 года: «Еще сутки в Эйдткунене — как вам это нравится? Се-



рое небо, холодный ветер, несколько бедных евреев на улице, стук телеги от времени до времени и всевозможные невыносимые беспокойства!» [18, с. 108].

Очень критически отзывалась о Восточной Пруссии А.Г. Достоевская (1846–1918), жена знаменитого писателя, которой не нравилось решительно всё: на пограничном переходе у них «перерыли все чемоданы и мешки», «Федя едва не поссорился с кондуктором», «кофе очень дурной», «чаю достать положительно невозможно», а «по дороге за все следует платить зильбергрошами, даже за то, если бы мне вздумалось сходить кое-куда, так следует заплатить один Silb.» [19, с. 6–7]. Вернувшись в 1871 году на родину из следующей поездки за границу, Анна Григорьевна не удержалась от восклицания: «...Сознание того, что мы едем по русской земле, что вокруг нас все свои, русские, было до того утешительно, что заставляло нас забывать все дорожные невзгоды. Мы с мужем были веселы и счастливы и спрашивали друг друга: неужели правда, что мы наконец в России?» [20, с. 198–199].

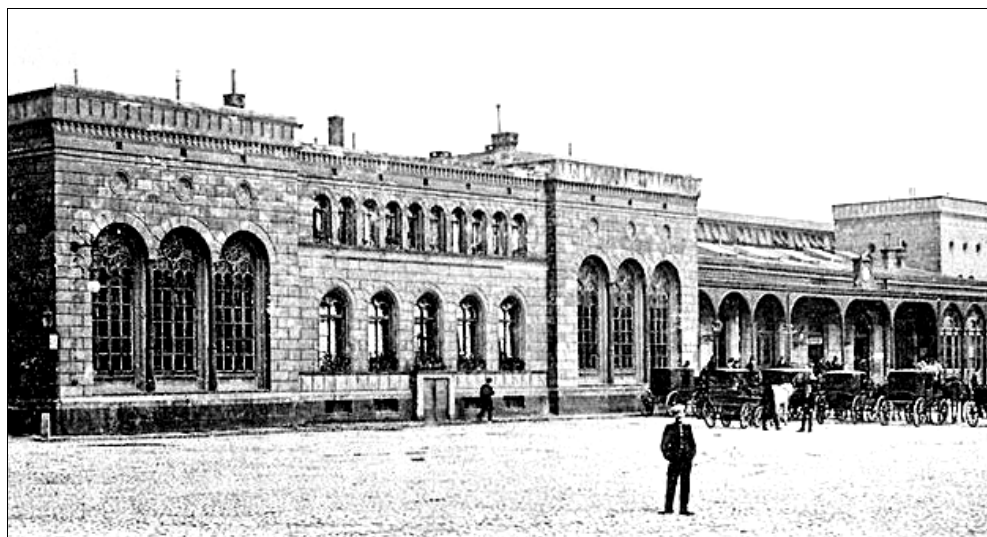


Рис. 5. Восточный вокзал в Кёнигсберге. Открытка рубежа XIX–XX веков

Настоящий приступ тоски вызвал переезд через границу в конце 1887 года у П.И. Чайковского, который в письме брату жаловался: «Пил так много по сему случаю коньяку, что еще до Берлина выбросил пустую бутылку, которая при выезде была полна» [21, с. 293].

Специфическим был взгляд на пересечение русско-прусской границы у профессиональных революционеров, документы которых не всегда отличались исправностью. Неудивительно, что им всюду мере-



щились переодетые жандармы. Один из организаторов контрабандной доставки нелегальной литературы А. Л. Брейтфус (1886 — после 1933) вспоминал об этом времени: «Условия были крайне тяжелые. Бдительное око русских жандармов и пограничников было на высоте своего призвания. Так, например, перед Эйдткуненом уже в Шталопенене (Германия) и даже дальше можно было на станциях встретить развязных русских "шпики", одетых по-дорожному и следящих за всеми русскими, отправляющимися на родину» [22, с. 170 — 171]. У другого революционера, народовольца Н. А. Морозова (1854 — 1946), возвращение на родину в 1875 году вызвало тягостное чувство: «Странно было впечатление России после заграницы! Казалось, мы прибыли в военный лагерь. Везде мундиры со светлыми пуговицами... Вся платформа была оцеплена полицией» [7, с. 6].

Иногда по пути следования случались и неожиданные встречи. Историк Г. А. Воробьев (1860 — 1907) на вокзале в Иоганнисбурге (совр. г. Пиш в Польше) вдруг услышал, как кто-то пел: «Разлука, ты, разлука — / Чужая сторона! / Никто нас не разлучит — / Ни солнце, ни луна...» «Что такое? — восклицает путешественник. — Русская песня здесь, за границею, в Пруссии! Спешим выглянуть на платформу... Пели молодые девушки в платьях русского покроя и в платочках, подвязанных под подбородком. Из расспросов мы узнали, что они — русского происхождения, родились и проживают недалеко от Иоганнисбурга, в деревне. Не подлежало сомнению, что девушки были так называемые филиппонки (русские староверы филипповского согласия. — Ю. К.). Расспросам нашим о их житье-бытье, к сожалению, помешал поезд» [23, с. 642].

«Себя как в зеркале я вижу...»

Давно известно, что путешественники за границей всегда сопоставляют увиденное с тем, что они оставили у себя на родине. Более того, взгляд на чужую жизнь и культуру помогает лучше понять и оценить самих себя [24 — 26].

Русские путешественники часто сравнивали прусскую и русскую железные дороги, увы, всегда в пользу первой. Миллионер и раскапиталист В. А. Кокорев (1817 — 1889) считал, что у немцев «дорога сделана для людей, а не для пустырей, как у нас», и поэтому она «есть истинное оживление для всей Восточной Пруссии». «Никакой тряски, ни



малейшего дребезжания стекол, — продолжает мемуарист. — Рельсы в их стыках свинчены. Станции чисты, везде буфеты с отличными бутербродами... Езда гораздо скорее нашей, излишней траты времени на станции нет. Дорога так покойна, что никакого утомления не ощущается» [27, л. 29 об. — 30]. Еще одно свидетельство П. И. Чайковского (1840—1893) о своей заграничной поездке в декабре 1892 года: «Ничего не может быть хуже, как мой переезд из Петербурга в Эйдткунен. Ехал я в самом пакостном вагоне... Неудобно, грязно, двери не запираются, звонок все время звонит, и в довершение всего испортилась печь, и мы спали при 4 или даже 3 градусах температуры!!! Мыться тоже нельзя было, ибо трубы испортились и вода в них обратилась в лед...» И вот наконец граница: «В Эйдткунене пересел в превосходный теплый вагон. Остановился в превосходнейшей гостинице в Берлине...» [28, с. 206].

Другие мысли приходили в голову Н. А. Добролюбову в написанном за год до смерти стихотворении «В прусском вагоне» [29, с. 553—555]. В нем он противопоставляет «мертвую машину» и «слепую рутину» немецкой железной дороги русской тройке и родному раздолью, а также на этом примере с нескрываемой иронией рассуждает о том, что происходит с плодами западной цивилизации, перенесенными на отечественную почву:

...Не пойдет наш поезд,
Как идет немецкий:
То соскочит с рельсов
С силой молодецкой;

То обвалит насыпь,
То мосток продавит,
То на встречный поезд
Ухарски направит.

То пойдет потише,
Опоздает вволю,
За метелью станет
Сутки трое в поле.

А иной раз просто
Часика четыре
Подождет особу,
Сильную в сем мире...



Многие русские путешественники, глядя на мелькавшие за окном вагона картины ухоженных городов и сел, налаженного быта, здоровых и довольных жизнью обывателей, разумно устроенной жизни, как заметил М. Е. Салтыков-Щедрин, не могли не испытывать чувство «какой-то непобедимой неловкости». И хотя великий сатирик оговаривался, что не считает «пруссские порядки совершенными и прусского человека счастливейшим из смертных», все-таки признавался, что если удел русского — неволя и бесправие, то немца — свобода и достоинство, при этом «на стороне Эйдткунена есть одно важное преимущество, а именно: общее признание, что человеку свойственно человеческое» [13, с. 16–18].

Список литературы

1. Семенов-Тянь-Шанский П. П. Мемуары : в 4 т. Пг., 1915. Т. 1.
2. Тернер Ф. Г. Воспоминания жизни : в 2 т. СПб., 1910. Т. 1.
3. Некрасов Н. А. Собр. соч. : в 5 т. М. ; Л., 1930. Т. 5.
4. Мартенс Ф. Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами : в 15 т. СПб., 1888. Т. 8.
5. Михайлов М. Л. Из Берлина // Михайлов М. Л. Сочинения : в 3 т. М., 1958. Т. 3.
6. Лесков А. Жизнь Николая Лескова. М., 1954.
7. Морозов Н. А. Повести моей жизни : в 2 т. М., 1961. Т. 2.
8. Лядов М. Н. Из жизни партии. М., 1956.
9. Модестов В. И. Заграничные воспоминания // Исторический вестник. 1883. №2.
10. Рейсер С. А. Летопись жизни и деятельности Н. А. Добролюбова. М., 1953.
11. Боборыкин П. Д. Воспоминания : в 2 т. М., 1965. Т. 1.
12. Герцен А. И. Собр. соч. : в 9 т. М., 1955. Т. 5.
13. Салтыков-Щедрин М. Е. Собр. соч. : в 20 т. М., 1972. Т. 14.
14. Федор Иванович Шаляпин : в 3 т. М., 1976. Т. 1.
15. Яковлева Н. По Пруссии // Европа. Иллюстрированный географический сборник. М., 1904.
16. Станиславский М. В. Германия и Россия // Исторический вестник. 1913. №2.
17. Островский А. Н. Дневники и письма. М., 1937.
18. Дневник Марии Башкирцевой. Избранные страницы. М., 1991.
19. Достоевская А. Г. Дневник 1867 года. М., 1993.
20. Достоевская А. Г. Воспоминания. М., 1971.
21. Чайковский П. И. Полн. собр. соч. Литературные произведения и переписка. М., 1974. Т. 14.



22. *Брейтфрус А.Л.* Мемельская переправа конца 90-х годов. Воспоминания // Историко-революционный сборник. М., 1924. Т. 1.

23. *Воробьев В.Г.* По ту сторону прусской границы // Исторический вестник. 1906. Т. 106, №11.

24. *Сорокина Н.В.* Россия и русские глазами немцев: проблемы стереотипного восприятия // Вестник Гуманитарного института ТГУ. 2010. №1. С. 175–180.

25. *Оболенская С.В.* Немцы в глазах русских. XIX век: черты общественной психологии // Вопросы истории. 1997. №12. С. 102–116.

26. *Цивьян Т.В.* Взгляд на себя через посредника: «Себя как в зеркале я вижу...» // Славяноведение. 1997. №1. С. 9–11.

27. *Кокорев В.А.* Три вечера (Рассказы из заграничной жизни) // Отдел рукописей Российской государственной библиотеки. Ф. 231. К. 6. Д. 11.

28. *Чайковский П.И.* Полн. собр. соч. Литературные произведения и переписка. М., 1979. Т. 16 (б).

29. *Добролюбов Н.А.* Соч. : в 4 т. СПб., 1901. Т. 4.

**ОБЗОРЫ,
РЕЦЕНЗИИ**



О многих прекрасных людей рассказал поэт — о рыбаках и строителях, колхозниках и учителях, руководителях и священниках. Творцы, мастера, люди великой души, о которых идет речь в поэтическом повествовании Гаярия Дмитриевича Чмыхова, являются истинными героями не только своего времени, но и людьми на все времена.

И. Кузнецова