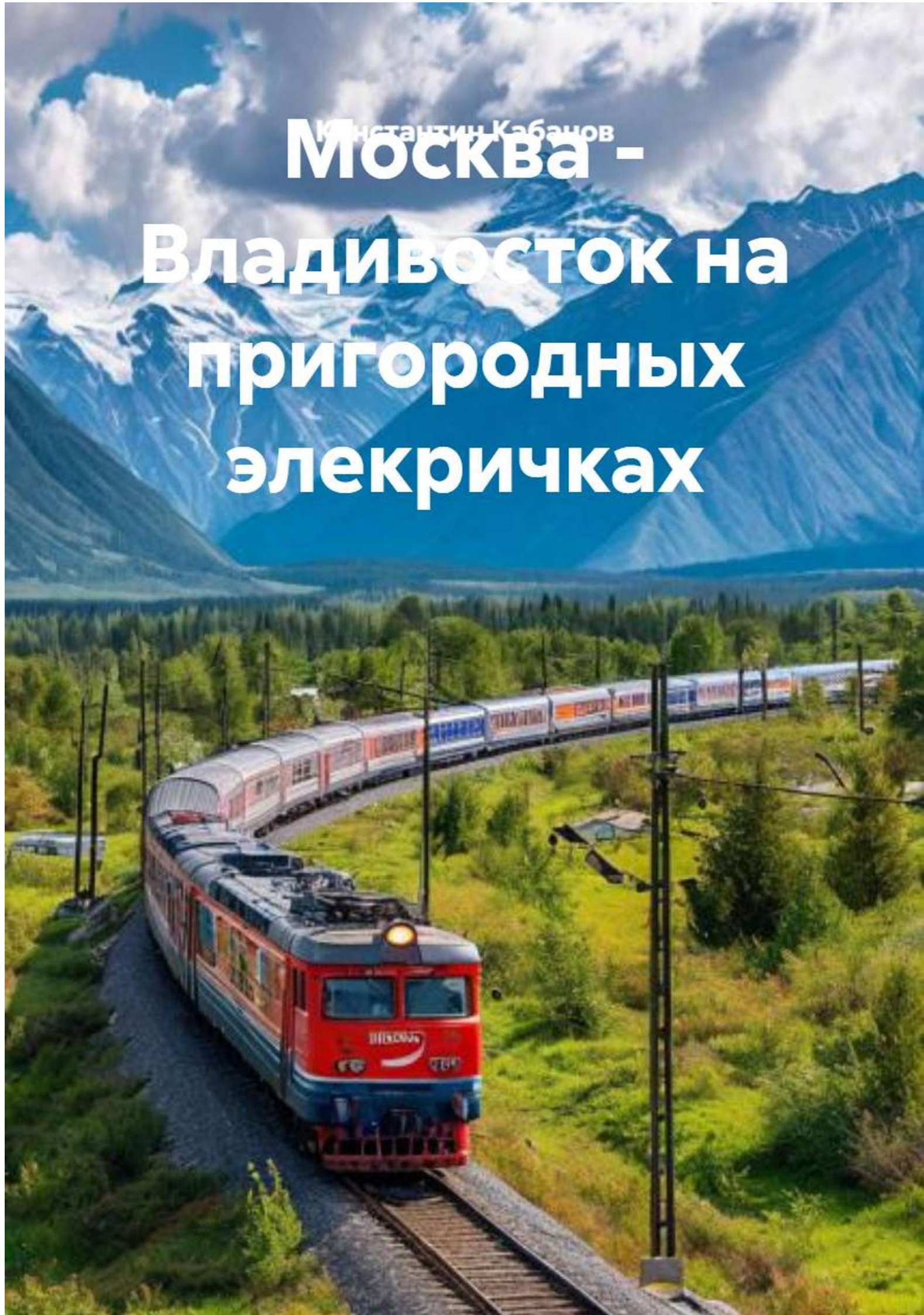


Константин Кабанов
Москва -

Владивосток на пригородных электричках



Константин Кабанов

**Москва - Владивосток на
пригородных электричках**

«Автор»

2026

Кабанов К. В.

Москва - Владивосток на пригородных электричках /
К. В. Кабанов — «Автор», 2026

Константин отправился из Москвы в путешествие на электричках и проехал более 9500 километров за тридцать два дня, посетив 75 городов и насладившись множеством красивых мест. Всё началось в столице. Сначала я сел в поезд до Владимира, затем пересел в другой состав. За 50 часов пути я успел сменить 13 поездов и добраться до Омска. Далее Сибирь, затем Байкал. И Дальний Восток. В Казахстане я столкнулся с проблемой обмена денег. Там валюту принимают только по загранпаспорту, а у меня был внутренний документ. Но это были всего лишь небольшие неудобства. Особенно запомнились пересадки. Например, в Исилькуле, на границе с Россией, пограничники тщательно проверяли документы. Это было непростое путешествие: семь дней почти без сна и с простудой. Но оно того стоило! Я побывал во Владимире, Нижнем Новгороде, Казани и других городах. Конечно, были и сложности. Иногда не удавалось заранее приобрести билет, но это только добавляло интереса.

© Кабанов К. В., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Глава	5
Конец ознакомительного фрагмента.	8

Константин Кабанов

Москва - Владивосток на пригородных электричках

Глава

2018-й год.

Константин Кабанов.

7 суток на электричках Москва – Омск.

Эпилог.

Приветствую вас, дорогой друг. Сегодня я отправляюсь в увлекательное и познавательное путешествие, которое охватывает тысячи километров, множество городов и живописных пейзажей. Мой маршрут пролегает от Москвы до Омска, и это не просто поездка, а настоящее приключение, позволяющее ощутить ритм железной дороги и насладиться красотой российской глубинки. Мой маршрут включает в себя такие города, как Владимир, Гороховец, Нижний Новгород, Казань, Ижевск, Красноуфимск, Дружинино, Екатеринбург, Каменск-Уральский, Курган, Петухово, Петропавловск и Исилькуль. Итого мне предстоит преодолеть более 2500 километров и провести в пути около 50 часов. Это путешествие станет для меня не только возможностью насладиться красотами российской природы, но и глубоким погружением в историю и культуру нашей страны. Я с нетерпением жду каждого нового дня и каждого нового города, которые встретятся на моем пути.

Москва – Владимир. (Начало).

День первый.

Мой маршрут начинается практически в самом центре Москвы от платформы Серп и Молот горьковского направления Московской железной дороги. В 8:00 утра моя первая электричка отправилась от платформы Серп и Молот до города Владимира. Впереди первые 189 километров и 3 часа 40 минут в электричке до Владимира, моего первого пересадочного пункта на пути до Омска. В связи с введением на московском узле центральных диаметров сильно сократилось количество электропоездов до Владимира, а потому субботним утром моя электричка битком. В салоне сесть невозможно, а потому моим единственным вариантом остаётся тамбур. Главная проблема – уехать с московского узла, а дальше уже начнутся малонагруженные ветки, особенно когда я поеду на неделе. Сегодня суббота, сегодня все едут на дачи. В воскресенье еще между Нижним Новгородом и Казанью могут быть люди. Ну а дальше понедельник, вторник – на рабочей неделе, я думаю, электрички будут совсем-совсем пустые.

10 мая 1847 года указом императора Николая I-го было одобрено строительство железной дороги от Москвы до Нижнего Новгорода, ныне именуемой Горьковской железной дорогой. В первой половине мая 1858 года были организованы работы на участке Москва – Владимир. 14 июня 1861 года было открыто движение на участке Москва – Владимир с наспех построенного Нижегородского вокзала. После выкупа Нижегородской железной дороги в казну правительства была создана Московско-Курская, Нижегородская и Муромская железные дороги. Нижегородский вокзал было решено объединить со строящимся Курским вокзалом, который тогда был назван Курско-Нижегородским вокзалом. С 14 июня 1896 года направление поездов в Нижний Новгород стало производиться из правого крыла Курского вокзала, а старая станция, в советское время известная как Москва-Товарная-Горьковская, стала использоваться для обслуживания грузовых перевозок. Здания станции и линии до неё были ликвидированы в 1950-х годах с началом массового жилого строительства в этом районе. В 1930

году началась электрификация Горьковского направления. В 1933 году электропоезда пошли по линии Москва-Курская – Бегаловка (ныне станция Железнодорожная), а в 1934 году по линии Реутово – Балашиха. В 1957 году в ходе нового этапа массовой электрификации железных дорог СССР был электрифицирован участок от станции Железнодорожная до станции Фрязево и далее по ответвлению на Захарово, в 1958 году от станции Фрязево до станции Петушки и, наконец, в 1959 году вплоть до Владимира. В дальнейшие годы развитие Горьковского направления шло не так интенсивно. В 1970-х, в 1972-х годах к главному ходу на станции Фрязево была присоединена линия Мытищи – Монино, являющаяся ответвлением Ярославского направления. До начала и середины 90-х годов работал пригородный поезд с плацкартными вагонами Александров – Владимир с Большого кольца Московской железной дороги на главный ход Горьковского направления. А затем он был отменен, а съезд с большого кольца в сторону Владимира был разобран. С 2004 до 2009 года работали прямые маршруты электропоездов на большом кольце Москва-Курская – Орехово-Зуево. Две пары в сутки по летним выходным дням. К сожалению, в наше время Горьковское направление отстает по развитию от того же Рижского. Если по маршруту МЦД-4 пустили современные, то на более дальних рейсах до Петушки и Владимира курсируют старые электрички, за которыми не сильно и следят. Обычно в подобных путешествиях время в пути пролетает незаметно, но именно сейчас до Владимира уже за первые 2 часа я изрядно устал. Впереди еще полтора часа до Владимира и 13 электричек до Омска. Мой маршрут протекает через такие города, как Владимир, Гороховец, Нижний Новгород, Казань, Ижевск, Красноуфимск, Дружинино, Екатеринбург, Каменск-Уральский, Курган, Петухово, Петропавловск и Исылкуль. Впереди еще более 2500 километров и 50 часов в электричках. В прошлые годы я уже проезжал кругосветку на БМО и до Санкт-Петербурга через Псков. А потому из Москвы я выезжал с чувством легкого волнения и неизвестности, что же меня ждет впереди. Все три с половиной часа я провел в тамбуре электрички. Даже несмотря на то, что многие еще вышли на станции Орехово-Зуево, салон все равно оставался битком. И жариться в вагоне мне не хотелось. Пусть тамбур – это и не самое удобное место, зато там немного прохладнее. Всю дорогу до города Владимира я изучал виды из окон и пытался представить, что же меня ждет впереди. За три с половиной часа я проехал 189 километров, но остается еще 2500 километров до Омска. На своей первой электричке я проехал лишь 12-ю часть пути, но сейчас меня встречает первый город Владимир. Спустя 3 часа 40 минут я достиг своего первого города на моем пути, здесь у меня пересадка три с половиной часа. И следующая моя электричка отправится от вокзала города Владимир до города Гороховец. Официальное открытие движения по станции Владимир состоялось 14 июня 1861 года. В этот день в Москву был отправлен пассажирский поезд, состоявший из 4-х вагонов и десяти платформ. В пути он потерпел крушение, так как дорога не была полностью готова к эксплуатации. Однако еще раньше, 19 марта того же года, на станцию из Москвы прибыл экстренный поезд, доставивший во Владимирскую губернию несколько тысяч экземпляров положения о крестьянах, выходящих из крепостной зависимости. 2 августа 1862 года был открыт участок от Владимира до Нижнего Новгорода. В 1878 году уложены вторые пути на участке Москва – Владимир, а в 1892 и до Нижнего Новгорода. К январю 1962 года завершена электрификация со станции Горький-Сортировочный, ныне Нижний Новгород – Сортировочный, во Владимир. 30 мая 1971 года со станции Владимир впервые была отправлена электричка в Москву. Старое здание вокзала, несмотря на свою архитектурную ценность, было снесено в 1970-х годах. И в 1975 году построено новое, ныне действующее.

Владимир – Гороховец – Нижний Новгород.

Погуляв три с половиной часа по Владимиру, я вновь нахожусь на перроне вокзала Владимир. Сейчас уже подали мою электричку. Мы поедем под переменным током до города Гороховец по обычным пригородным билетам. Моя цель доехать до Омска только на пригородных электропоездах пока что выполняется. Электричка будет в пути 2 часа 47 минут, и проеду я

порядка 170 километров. После трех с половиной часов прогулки по Владимиру меня ждет очередная электричка, но на этот раз до города Гороховец. Сейчас меня повезет электропоезд под переменным током, так как именно по станции Владимир происходит смена тока. В 15:16 мой электропоезд отправился от станции Владимир в сторону города Гороховец. В этой электричке мне предстоит провести 2 часа 50 минут пути. За это время я преодолею еще 170 километров. В этот раз меня ждал практически пустой салон. Наконец-то можно в полной мере расслабиться, сидя не на полу в тамбуре, а на удобном кресле в салоне. Ритмичный стук колес все больше навеивает воспоминания о прошлых поездках. Интересный момент, что электричка, на которой я ехал во Владимир с бортовым номером 0346 до Владимира, буквально на 4 года старше электрички, на которой я еду сейчас. Но, кроме того, буквально электричка с бортовым номером 0346 сходила с рельс два вагона. Это удивительно, всего 4 года разница, но её состояние гораздо хуже, которая на 4 года младше. Многие пассажиры вышли ещё на половине пути в Коврове, и до города Гороховец я остаюсь практически в полном одиночестве. Эти 3 часа пролетели намного быстрее, чем до Владимира. Любуясь густыми лесами и одинокими полустанками, незаметно пролетело время. Буквально каждый полустанок заставляет всматриваться в леса, ища взглядом деревни и домики работников железной дороги. То и дело за окнами прыгают заборы ограждений железной дороги и линии продольного электрообеспечения. В отличие от прошлых поездок по малонагруженным и неэлектрифицированным веткам, эти линии довольно нагружены. Тут часто курсируют как пассажирские, так и грузовые составы. Пару раз мы делали довольно большие остановки, чтобы пропустить вслед идущие скорые поезда. При планировании моего маршрута я не учел одну интересную деталь. Дело в том, что от Владимира до Гороховца я ехал на электричке, на которой было написано «Нижний Новгород». Поначалу я этому не придавал значения, но когда я приехал в город Гороховец, здесь уже люди начали заходить. Я поинтересовался, а куда едет электричка? И оказывается, что именно этот электропоезд только по выходным дням ходит напрямик до Нижнего Новгорода из Владимира. Я сэкономлю целый час времени на пересадки, проведу 4 часа в дороге вместо того, чтобы делить это и делать пересадку. И сейчас я отправляюсь напрямик до Нижнего Новгорода. Мне остается буквально полтора часа, и я буду в первом городе-миллионнике на моем пути. Вместо часовой пересадки меня ждет всего 7 минут стоянки на станции Гороховец. И всего через час я прибуду в Нижний Новгород. 79 километров отделяет меня от финального города на сегодняшний день. По плану я заночую в Нижнем Новгороде. И на второй день меня в 5 утра ждет следующий электропоезд. Уже во второй электричке на сегодня после 6 часов дороги ещё час кажется одним миготом. Только и успеваешь, что сесть обратно, как хриплый информатор объявляет Нижний Новгород. В конечном итоге в электричке Владимир – Нижний Новгород я провел 4 часа в пути и проехал 251 километр. В общем счете за первый день я преодолел 486 километров, и до финальной точки мне остаётся 2300 километров. Благодаря удаче с расписанием я доехал до Нижнего Новгорода на целый час раньше. Поэтому сейчас у меня появилось лишнее время отдохнуть. Завтра у меня первый поезд в 5 утра. На завтра конечная точка – город Ижевск. Будет одна пересадка, два поезда, но все они идут порядка 5 часов. На завтра предстоит немаленький маршрут, надо как следует отдохнуть. Поэтому я отправляюсь в ближайший хостел, а завтра в 5 утра от Московского вокзала отходит моя первая электричка. В этой поездке я решил поступить хоть не очень умно, но весело. Заранее не бронировал никакие отели и решил всё делать на ходу. И уже в первом же городе меня ждала ночевка в общей комнате хостела. Но благо с соседями мне повезло, и, придя после вечерней прогулки, я сразу уснул. Остаётся совсем немного времени на сон. В Нижнем Новгороде я провел 10 часов из-за ранней электрички – это самое короткое время ночевки.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.