



НА ЭЛЕКТРИЧКАХ С МОСКВЫ ДО ПЕТРОЗАВОДСКА

Константин Кабанов

на электричках в карелию

Константин Кабанов

«Автор»

2026

Кабанов К. В.

на электричках в карелию Константин Кабанов / К. В. Кабанов —
«Автор», 2026

Москва — Петрозаводск. Четыре дня на пригородных поездах. Маршрут длиной около тысячи километров, пройденный не скорым поездом и не самолётом, а серией пригородных электричек — девять составов, восемь пересадок, четыре дня в дороге. От Москвы через Тверь и Бологое, с ночёвкой в маленьком городе, дальше на Псков и через Лугу — в Петербург, затем на восток через Волховстрой и Свирь — к Онежскому озеру, в Карелию. Это путешествие не про скорость и не про комфорт. Оно про то, что остаётся за окном, когда не спешишь: старинные стены Пскова, закат над лесами Ленинградской области, паровоз на вокзале в Дно, три часа у костра под холодным дождём в Свири, маленькие станции, мимо которых большинство проезжает, не запоминая названий. Про людей, архитектуру, запахи и тишину, которую не catches ни один скорый поезд. Самолёт показывает расстояние. Поезд дальнего следования помогает его пережить. Электричка позволяет его увидеть.

Константин Кабанов

на электричках в карелию

Константин Кабанов

Константин Кабанов.

Москва - Петрозаводск на электричках 2025.

Введение.

Москва отпускает не сразу. Она держит за рукав светофорами, спешащими лицами, гулом, который въедается в кожу так, что кажется, будто без него и тишины не бывает. Но стоит сесть в электричку — старую, скрипучую, пахнущую металлом и краской, — как город начинает отступать. Сначала медленно, потом всё быстрее, будто сам понимает: здесь ему делать нечего.

За окном сменяются пригороды, затем редколесье, а потом лес обступает пути так плотно, будто хочет что-то сказать. Берёзы стоят как случайные свидетели чужого пути — угрюмые и молчаливые, будто помнят то, чего никто из нас не помнит.

Впереди почти тысяча километров: не по трассе, не одним махом, а короткими перебежками. От станции к станции, от электрички к электричке. Как будто страну можно узнать только так — медленно, с пересадками, с ожиданием на пустых платформах, где ветер — единственный, кто меня провожает.

Петрозаводск — это не просто место на карте. Это Карелия, край, где земля больше похожа на воду, а тишина — живое существо. Туда я не долечу, туда я доеду через леса, через болота, через маленькие станции, названия которых точно забудутся. Но чувства — никогда. Эта книга не о расстоянии, это книга о том, что происходит с человеком в дороге.

День первый - начало пути.

Привет, друг! Сегодня я расскажу, как добраться от Москвы до Петрозаводска, в Республику Карелия, всего за четыре дня, используя девять поездов. Впереди у меня несколько пересадок. Сегодня мне предстоит доехать до города Бологое, и самое интересное — на маршруте будет самый настоящий паровоз.

Площадь трёх вокзалов — место, где каждый день тысячи людей начинают свои путешествия. Кто-то уезжает на несколько часов, а кто-то — на другой конец страны. Для меня именно отсюда начинается путь в Петрозаводск. Это один из важнейших железнодорожных узлов Москвы. Здесь на одной площади стоят сразу три вокзала: Ленинградский, Ярославский и Казанский. Отсюда дороги расходятся в разные стороны: одни поезда уходят на юг, другие — на восток, а третьи — на северо-запад. Одна из этих дорог сегодня станет моей. Для меня это место давно связано с дорогой. Год назад именно отсюда началось моё самое большое путешествие — путь от Санкт-Петербурга до Находки на электричках. Тогда впереди были тысячи километров, десятки пересадок и почти вся страна. И вот спустя год я снова здесь: путь на этот раз будет короче, но, возможно, не менее интересным.

Впереди почти тысяча километров. Я преодолею их на электричках с пересадками и короткими остановками на станциях, названия которых для меня ещё ничего не значат. Но прежде чем начнётся длинная дорога, нужно сделать самый первый шаг, а точнее — зайти в электричку. В тот самый момент, когда я переступлю её порог, путешествие из идеи превратится в реальность. Вокруг ещё Москва. За окнами всё те же знакомые улицы, дома и бесконечная городская суета. Но через несколько минут двери закроются, и первая электричка увезёт меня оттуда, где всё начиналось. Железнодорожная линия между Москвой и Санкт-Петербургом — одна из самых старых и важных в России. Её история начинается в середине XIX века, когда между двумя столицами было решено построить железную дорогу. На тот момент это был невероятно масштабный проект. Дорога должна была соединить Москву и Санкт-Петербург напрямую, без извилистых почтовых трактов и многодневных путешествий. Строительство началось в 1843 году, а уже к 1851 году по всей линии открылось регулярное движение. Тогда дорога называлась Николаевской в честь императора Николая I. Именно он утвердил проект строительства, а сегодня она известна как Октябрьская железная дорога.

Поездка, которая раньше занимала несколько дней, стала возможна за несколько часов. И хотя главной целью была связь двух столиц, довольно быстро дорога изменила жизнь мест, расположенных между ними. Со временем на линии появилось и пригородное движение. Регулярные пригородные поезда между Москвой и Тверью начали ходить ещё в дореволюционные годы, связывая Москву с ближайшими станциями и дачными посёлками.

А после войны железная дорога вступила в новую эпоху. В 1950-х годах на линии появились электропоезда. Электрификация со временем продвигалась от Москвы в сторону Ленинграда, и в 1957 году электрические поезда начали ходить до Клина. После продления электрификации они дошли и до Твери.

И сегодня я еду по дороге, история которой насчитывает уже почти два столетия. Интересно, что, несмотря на свой возраст, эта железная дорога всё ещё остаётся частью повседневной жизни. По ней каждый день проходят скоростные поезда, грузовые составы и самые обычные электрички, такие как моя. За окном постепенно заканчивается городская застройка. Дома становятся реже. Между ними появляются всё большие деревья, а затем привычный городской пейзаж почти незаметно сменяется лесами и небольшими станциями. И чем дальше уходит Москва, тем сильнее кажется, что настоящая дорога начинается именно здесь, за окном моей электрички.

Город Тверь: здесь у меня пересадка четыре часа, и сейчас задача — найти еду. Как обычно в подобных путешествиях, я выбираю вариант подешевле, поэтому остановился на столовой в центре города. Сейчас поем и пойду знакомиться с Тверью. У меня было порядка четырех часов: нужно было не только сменить электричку, но и наконец-то нормально пообедать. Еда оказалась действительно неплохой, но счет меня удивил — я отдал около 850 рублей. Для столовой, честно говоря, я ожидал другой суммы. Видимо, Тверь решила встретить меня не только вкусной едой, но и потрясением.

После обеда у меня оставалось время до следующей электрички, поэтому я решил не сидеть на вокзале, а прогуляться. Тверь — город, который не пытается удивить тебя с первых секунд. Здесь нет ощущения огромного мегаполиса, наоборот, город кажется довольно спокойным и размеренным. Старые здания соседствуют с современной жизнью, а улицы

постепенно выводят к Волге. Особенно хорошо это чувствуется на набережной Степана Разина. Она тянется вдоль правого берега Волги, и здесь Тверь раскрывается совсем с другой стороны. Река становится главным пространством города. Напротив — другой берег, старые здания, деревья, мосты. И среди всего этого возникает ощущение, что время здесь течет намного медленнее.

Сегодня Тверь — один из крупнейших городов Верхневолжья, но её история началась задолго до появления здесь железной дороги. Первые упоминания о Твери относятся к XII веку. Город оказался в очень удачном месте на Волге, примерно между Москвой и Великим Новгородом. Благодаря этому Тверь стала важным торговым и политическим центром. В Средние века здесь существовало сильное Тверское княжество, которое долго соперничало с Москвой за влияние на русские земли. Но со временем Москва победила, и Тверь утратила самостоятельность. Казалось бы, город должен был остаться просто одним из провинциальных центров огромной страны.

Однако спустя несколько столетий история снова дала шанс Твери изменить своё значение. В 1851 году открылась железная дорога между Москвой и Санкт-Петербургом. Первая магистральная железная дорога связывавшая две столицы и Тверь оказалась прямо на ее пути. Для города это стало настоящим переломом. Железная дорога резко ускорила движение людей товаров и информации. То что раньше перевозилось по Волге или по дороге теперь можно было отправлять гораздо быстрее. Появился вокзал. Вокруг него начала развиваться городская инфраструктура а сама Тверь постепенно стала важной остановкой на на главной железной артерии страны. И есть в этом что то символичное.

Я приехал сюда примерно тем же маршрутом, которым люди пользуются уже больше 170 лет. Конечно, сегодняшний поезд не похож на первые составы Николаевской железной дороги, но направление осталось прежним. Тогда железная дорога соединяла две столицы, а сегодня она везет меня дальше. И пока я иду по Твери, трудно представить, сколько людей за все эти годы прошло по этим улицам: купцы, чиновники, путешественники и рабочие. Все они когда-то были частью дороги. Для большинства Тверь была остановкой, а для меня — одной главой большого путешествия. Впереди снова железная дорога, вокзал и очередная электричка. За это время я успел пообедать, немного прогуляться по городу и, кажется, ненадолго забыть о том, что вообще-то я нахожусь в путешествии. Перед отправлением я зашел в магазин. Нужно было пополнить запасы еды не только в электричку, но и на вечер. Впереди еще много часов пути, а рассчитывать на магазины и нормальный обед в дороге не всегда приходится. В итоге пакеты собраны, и всё необходимое куплено. Теперь остаётся только одно: вернуться на вокзал. Иногда кажется, что самое важное в путешествии происходит не там, куда ты приехал, а между двумя точками. Вот сейчас я снова сажусь в электричку. За спиной остаётся город Тверь, впереди — город Бологое. Очередная пересадка и еще одна станция на карте. Но, если задуматься, именно из таких промежутков и состоит любая дорога.

За окном медленно проплывают деревни, поля, перелески. Где-то мелькнет одинокий дом, где-то — старая платформа, на которой электричка даже не остановится. Я вижу эти места всего лишь несколько секунд, а потом они навсегда исчезают за поворотом. И, наверное, в этом есть что-то похожее на жизнь. Мы тоже постоянно проезжаем мимо чего-то важного, даже не успевая это понять. Какие-то люди появляются рядом на короткое время, какие-то места остаются в памяти на годы, а что-то, казавшееся важным, просто исчезает за окном. В электричке особенно хорошо чувствуется время. Ты не можешь его ускорить. Нельзя нажать на кнопку и переключиться на несколько часов вперед. Остаётся

только сидеть и смотреть, как мелькает пейзаж. Москва постепенно становится далеким воспоминанием. Тверь осталась позади, а впереди — город Бологое. Впереди еще много станций, пересадок и километров.

И чем дальше я еду, тем меньше здесь знакомого. Лес становится гуще, деревни — реже. Между станциями всё больше пустого пространства. И в какой-то момент ловишь себя на мысли, что уже не столько едешь, сколько находишься в дороге. И самое главное — без необходимости что-то успеть, без привычного городского шума. Ты просто смотришь в окно и позволяешь километрам проходить мимо. Наверное, именно поэтому я и люблю такие путешествия: иногда человеку нужно не приехать куда-нибудь, а просто некоторое время побыть между прошлым и будущим, смотреть в окно и ехать дальше.

В город Бологое я приехал около восьми вечера. День уже медленно подходил к концу. Солнце опускалось всё ниже, окрашивая крыши домов и верхушки деревьев тёплым вечерним светом. После нескольких часов в электричке было особенно непривычно снова оказаться на земле и просто идти пешком, никуда не торопясь. Должен признать: место, которое я присмотрел для ночёвки, не выглядит подходящим. Дело в том, что всё случилось именно так, как я и предполагал: номеров в комнате отдыха на вокзале нет. На этот случай у меня с собой палатка, но проблема в том, что и её негде поставить. Сейчас моя задача — найти место для ночлега, пока не стемнело. Знаете, никогда не стоит расстраиваться, если что-то не получается или пошло не так. Ведь каждый новый поворот — это возможность: если не вышло одно, обязательно получится другое, ещё более удачное. Бологое встретило меня совсем не так, как Тверь: тихими дворами, редкими прохожими, каким-то удивительным спокойствием. Здесь не было ощущения большого города, только обычная вечерняя жизнь, которая продолжалась сама по себе, совершенно независимо от того, откуда я приехал и куда собираюсь дальше.

Я шёл дальше от станции и наблюдал, как постепенно гаснет день. На этот раз останавливаться в гостинице я не стал, а решил немного сэкономить и провести ночь в палатке. Днём ты можешь планировать маршрут, рассчитывать расстояние и время пересадок. Но когда солнце начинает садиться, путешествие становится немного другим. Ты уже не думаешь о километрах. Ты думаешь, где сегодня закончится твой путь, где поставить палатку, где проснуться утром и что ты увидишь за окном первой электрички нового дня. Солнце почти скрылось за горизонтом, и первый день моего путешествия постепенно уходил вместе с ним. Половина одиннадцатого вечера. Лагерь уже стоит. На поле выпала роса, чувствуется, как сильно поднимается влажность. Сегодня днём было очень жарко, а ночью обещают порядка 11 градусов. И это идеальные условия для тумана. Не хочется, чтобы моя палатка промокла насквозь.

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.