



ПАРТНЕРЫ ВЫПУСКА



туризм

www.kommersant.ru

Вторник 16 октября 2007 №189 (№3765 с момента возобновления издания)

Если бы существовало звание «поезд года», в 2007 году оно, без сомнения, досталось бы новому туристическому железнодорожному составу класса «люкс» «Золотой орел». О путешествии в этом пятизвездном отеле, передвигающемся по рельсам от Москвы до Владивостока и обратно, рассказывает спецкорреспондент «Б-Туризм» **Алексей Алексеев**.

Пятизвездный орел

суперсостав

Видно птицу по полету
Транссибирская магистраль (Москва—Владивосток)— самый длинный железнодорожный маршрут в мире, 9288 км. «Золотой орел» — самый роскошный и дорогой поезд России. Поезд и дорога вполне достойны друг друга.

Как и подобает большой гордой птице, «Золотой орел» не торопится. Туристический маршрут по Транссибу продолжается 14 дней. Обычные пассажирские поезда, не говоря уже о скорых, гораздо быстрее преодолевают расстояние от Москвы до Владивостока. «Золотой орел» делает длительные остановки в наиболее интересных точках маршрута, где проводятся экскурсии, — в Казани, Екатеринбурге, Новосибирске, Иркутске, на озере Байкал, в Улан-Уде, Улан-Баторе (поезд идет транзитом через Монголию) и Хабаровске. Крайние точки маршрута Москва и Владивосток тоже входят в экскурсионную программу.

В отличие от интуристов, которые составляют подавляющее большинство пассажиров поезда, в экскурсии по Москве я не нуждался. Для меня путешествие началось с перрона.

Паровоз, пыхнувший настоящим, без обмана паром, напомнил детство. В детстве, правда, на паровозах были только красные звезды. Здесь к пятиконечной звезде были добавлены профили Ленина-Сталина и двуглавый имперский орел. Под этим коктейлем из всемирно известных символов России была прикреплена табличка «Транссибирский экспресс. 100 лет».

Вагоны снаружи выглядели вполне обычно. Правда, если в обычном составе практически все вагоны пассажирские, за исключением единственного вагона-ресторана, то в «Золотом орле» примерно на каждые два пассажирских вагона приходилось еще по одному какому-то вагону. Их назначение я выяснил уже в пути.

Купе в полный рост

За свою журналистскую карьеру мне доводилось ездить в самых разных поездах. Мой рост — 188 см, и потому главной проблемой для меня всегда было, куда пристроить ноги. В купе приходилось спать с подогнутыми ногами, в плацкарте — выставлял в проход, где о них постоянно кто-то задевал.

В купе «Золотого орла» таких проблем не возникает. В вагоне «серебряного класса» всего шесть купе, а в «золотом классе» — пять (площадь купе соответственно 5,5 и 7 кв. м).

Купе «золотого класса» порадовало не только дополнительным метражом, но и подогреваемым полом — очень уместная вещь для поезда, идущего через бескрайние сибирские просторы. Наверное, мысль о теплом поле должна греть иностран-



цев, считающих, что в Сибири круглый год лежит снег и бродят медведи.

Спальное место давало возможность не только не поджимать ноги, но даже лежать наискосок и при этом смотреть ЖК-телевизор. Если бы знать, что кроме телевизора будет и DVD-плеер, можно было бы захватить дисков из дома. И не только фильмов, но и музыки, так как музыкальный центр в купе тоже есть. Еще надо было взять ноутбук, чтобы выходить в интернет через Wi-Fi. Увы, предусмотрительности мне не хватило, так что, побаловавшись

пультами (телевизора, музыкального центра и кондиционера) и проверив работоспособность санузла (которым, о чудо, можно пользоваться и на остановках!), я отправился по составу в поисках развлечений.

В ходе этих поисков были обнаружены: два вагона-ресторана, один вагон-бар, вагон-клад — там были сданные в багаж чемоданы, саквояжи, картины, корзины, картонки... Выяснилось также, что прямо на ходу поезда можно подстричься, пройти курс массажа, позаниматься гимнастикой, улучшить самочувствие и внешний вид

с помощью SPA-процедур и, наконец, посетить врача. Медпункт в поезде был явно не лишним, учитывая, что среднестатистический пассажир «Золотого орла» — джентльмен пенсионного возраста.

Поезд настоящих джентльменов

Обходя вагоны, я сделал маленькое открытие: по составу не обязательно передвигаться морская походкой, как в обычных поездах. Ход был плавный, не трясло. В вагоне-баре звучало фортепиано, настояще, как паровоз, а не в записи.

В отличие от меня, большинство пассажиров не покидали своих купе. Рассмотреть попутчиков как следует я смог только в вагоне-ресторане. У меня возникло ощущение, что я еду не во Владивосток, а, например, из Лондона в Эдинбург. Кругом звучала безукоризненная английская речь. Большую часть обитателей поезда составляли леди и джентльмены пенсионного возраста и благородного англосаксонского происхождения.

Не хватало разве что особ королевской крови. Впрочем, отправляя я в путь весной этого года, когда «Золотой орел» со-

вершал свой первый переезд во Владивосток, имел бы честь быть попутчиком его королевского высочества принца Майкла Кентского. Интересно, как все взаимосвязано в жизни. Свой первый паровоз я когда-то увидел на псковском вокзале, там, где в 1917 году отрекся от престола император Николай II. Именно в правление Николая II отправился во Владивосток первый транссибирский экспресс. 100 лет спустя внучатый племянник последнего российского императора, кузен британской королевской принц Майкл Кентский участ-

вовал в торжественной презентации транссибирского экспресса «Золотой орел» с английской стороны (российскую сторону представлял президент ОАО РЖД Владимир Якунин). По поводу «Золотого орла» принц Майкл сказал: «Мечта любого британца — управлять поездом. Две мои страсти — Россия и поезда — соединились в этом проекте».

Поданные двоюродной сестры принца Майкла, судя по всему, тоже были в восторге от России и поездов. Ну, во всяком случае, этого поезда. Джентльмены и леди заказывали блины



Принц Майкл Кентский любит поезда и Россию. Не сложно понять, какие чувства он испытывает к поезду «Золотой орел» (ФОТО REUTERS)



В вагоне-баре можно не только выпить, но и послушать живую музыку или почтить книжку из многоязычной библиотеки (ФОТО ИТАР-ТАСС)



За то время, пока пассажиры «Золотого орла» ужинают, персонал поезда готовит их постели ко сну

«Наш главный бренд — Транссиб»

перспективы

Железнодорожный туризм в России сегодня можно охарактеризовать как довольно молодой, но бурно развивающийся. О перспективах этого развития корреспондент «Б-Туризм» КАРИНА ЯНОВСКАЯ беседовала с генеральным директором ООО «РЖД Тур» АЛЕКСАНДРОМ ГЕНДЕЛЕВЫМ.

— Уже по названию компании «РЖД Тур» несложно догадаться о профиле ее работы — туризм по железной дороге, правильно?

— Не просто туризм, а туризм самого высокого уровня. Вот вы помните поезд советской эпохи? Ведь в то время даже вагон СВ казался большинству людей чем-то абсолютно недоступным. Кто мог тогда представить, что в поезде может быть душ, не говоря уж о цветном телевизоре в купе? Времена поменялись. Возникно-

вению нашей компании «РЖД Тур» способствовали два обстоятельства. Во-первых, то, что ОАО РЖД возглавляет Владимир Якунин, человек с мышлением менеджера и бизнесмена. Во-вторых, общие позитивные изменения в российской экономике. Именно благодаря этим обстоятельствам родилась идея компании, предлагающей услуги железнодорожного туризма класса «люкс». На презентации поезда «Золотой орел» я услышал от Владимира Якунина такие слова: «Будет у нас хороший сервис — будет успех».

Наша Россия — страна большая, красивая и интересная, это очевидный факт. В том числе и в плане железных дорог. Ничего подобного Транссибирской магистрали нет ни в одной стране. С туристическим продуктом, таким образом, проблем не возникает. Бедой российского туризма и российских железных дорог является некачественный сервис. Чтобы привлечь туриста — не важно, за-

падного или отечественного, следует научиться его хорошо обслуживать.

Мы начали с концептуальной модернизации поездов. Тот же «Золотой орел», который мы позиционируем как пятизвездный отель на колесах, — характерный пример. Просторные купе двух классов с душем и туалетом в купе, плазменными телевизорами и кондиционерами, халатами и тапочками и т. д. Понятно, что подобные проекты требуют серьезных инвестиций. Это штучное производство. В обычном поезде многое необходимо изменить, чтобы он годился для комфортных путешествий. В поезде должна быть удобная мебель, в которой можно долго сидеть и рассматривать пейзажи за окном, не уставая при этом. Мы задумались над такой вещью, как панорамная крыша. Представьте, вы ложитесь спать в своем купе и видите над собой звезды...

(Окончание на стр. 27)

прямая речь

Куда бы вы на поезде поехали?

Михаил Швыдкий, руководитель Федерального агентства по культуре и кинематографии:

— С удовольствием бы вспомнил советское время и прокатился на советской «Красной стреле». Когда я в советские времена входил в вагон этого поезда, то сразу же попадал в другой мир. В мир удивительных и талантливых людей, ночь с которыми проходила настолько незаметно, но так плодотворно. Выходя в 8.25 на перрон, ты становишься таким умным, как будто год просидел в Ленинской библиотеке. Причем эти знания не просто осели в твоей голове — они

прошли сквозь тебя, через твою душу. Недаром именно в «Красной стреле» завязывалась крепкая дружба, расширялся круг общения и, конечно, случались романы. По молодости они у меня тоже были. Тем более что и первая жена у меня была ленинградской. К сожалению, сейчас «Красная стрела» уже перестала быть местом встреч интеллигенции, теперь там ночью не льют и не ведут животрепещущих разговоров. Современная «Красная стрела» более деловая и прагматичная и из-за этого она стала скучной. Хотя, может быть, все из-за того, что этот поезд все-таки воспоминания молодости. А сейчас и время, и жизнь уже другие. Теперь хочется выпастить перед ответственной встречей, а не гудеть ночь напролет.

Андрей Соколов, актер, режиссер:

— Мечтаю проехать на поезде по Европе, и жизнь уже другая. Возможность не было — колесить все по России. А так хочется поехать в чистеньком вагоне, да еще и с познавательной целью.

Наверняка в Европе вид из окон вагонов гораздо лучше, чем российский вид. Мне кажется, что там все должно быть четко выверено и выстроено. Впрочем, может, это просто мне надоели развалившиеся и покосившиеся дома на русских просторах, из-за которых я перестал замечать красоту русской природы.

Александр Лебедев, совладелец Национальной резервной корпорации:

— Не так давно я ездил на поезде в Киев, и эта поездка надолго останется у меня в памяти. Меня два раза среди ночи поднимали для проверки документов, и еще я никак не мог заснуть — складывается впечатление, что колеса у наших поездов квадратные. Самое интересное, что ничего к лучшему не меняется, так что от таких путешествий я воздержусь.

Павел Майков, актер:

— Я вообще предпочитаю ездить на поездах, а не летать самолетами. В поезде можно хорошо отдохнуть, расла-

биться и выпастить. Попутчики иногда попадают очень интересные. Люблю на поезде ездить в Питер и Киев. Киевское направление вообще мое любимое. Меня даже уже не угнетает граница, из-за которой дважды за ночь приходится просыпаться на паспортный и таможенный контроль. Нравится сравнивать по ходу движения, как меняется вид из окна. Какие поля в России, а какие на Украине. Я даже заметил, что если едешь по России в пасмурную погоду, то сразу после границы, уже на украинской стороне, начинает светить солнце. Почему так?

Михаил Пореченков, актер:

— Я всю страну изъездил на поезде — и в рамках гастролей, и просто так. И сейчас тоже езжу регулярно. Мое самое любимое направление — Питер—Москва. С удовольствием поехал бы на хорошем комфортабельном поезде куда-нибудь отдыхать, да только комфортабельных мало. (Окончание на стр. 31)

страница **26**

Кругобайкалка.

От 72-го до 161-го километра. Других километров на этой дороге не существует.

страница **28**

Восточный экспресс из Лондона.

Редкий поезд доедет до Стамбула

страница **30**

Сингапур—Бангкок.

Как понимают роскошь в Юго-Восточной Азии

страница **31**

От братьев Льюмьер до паровозика из Ромашкова.

Образ поезда в киноискусстве

туризм



Байкальская кольцевая

маршрут по России

Кругобайкальская железная дорога (уменьшительно-ласкательно — Кругобайкалка, официально — КБЖД) — это вовсе не замкнутое кольцо, как можно предположить по названию, а тупиковая ветка однопутной железной дороги длиной 89 км. Кроме редких электричек на Кругобайкалку несколько раз в году заезжает ретропоезд Nostalgie Istanbul Orient Express.



«Рыба в нем — осетры, и таймени, стерляди, и омули, и сига, и прочих родов много» (протопоп Аввакум) ФОТО ИВАНА ШАПОВАЛОВА

Тот самый Восточный экспресс

Словосочетание «Восточный экспресс» в мире железнодорожных перевозок встречается нередко. У легендарного поезда Лондон—Стамбул немало наследников. Но в данном случае речь идет не о них, а о том самом поезде. Купленный на аукционе в 1977 году, поезд после реконструкции и модернизации с 1993 года курсирует между Москвой и Пекином.

Уже вагоны цвета индиго, непривычного для наших железных дорог, как-то сразу убеждают: нет, не подделка. И вправду, тот самый поезд, на котором когда-то путешествовали Марлен Дитрих и Жан Маре, Шарль де Голль и Никита Сергеевич Хрущев, королева Елизавета II, принцесса Монако Грейс (Келли) и прочая-прочая. Тот самый состав, о котором говорили — король поездов и поезд королей.

Изнутри все отделано деревянной мозаикой — маркетри. Купе класса «гранд-люкс» оформлено в стиле ар-деко. Медная рамка для таблички с именем пассажира, ажурные завитки, полочки, графинчики, подголовнички, подлокотнички. Умывальник с начищенными до блеска медными кранами, спрятанный за раздвижными дверками. Кругом сплошная плюш и уют.

Правда, есть несколько мелких замечаний. Антисанитарные вагоны были построены в те времена, когда не было кондиционеров в купе с индивидуальным контролем, а также индивидуальных санузлов (присутствующих в более современных поездах класса «люкс»). Утешать себя можно тем, что и в ретропоезде на маршруте Лондон—Венеция индивидуального душа тоже не существует, так что приходится ходить в специальный вагон-душешушу. Что ж, за историческую правду приходится платить.

Озеро рекордов

Шестой и седьмой день 14-дневного путешествия Москва—Пекин посвящены знакомству с озером Байкал.

Про Байкал мы все знаем еще со школы, что это третье по величине озеро планеты (после Каспийского моря и Великих озер). Это также самое древнее и самое глубокое озеро. Пресной воды в Байкале достаточно для того, чтобы удовлетворять все потребности мира в течение 40 лет.

Когда-то мимо легендарного озера проходила легендарная

железнодорожная магистраль Транссиб. Но в 50-е годы маршрут самой длинной железнодорожной магистрали России изменился, в результате чего вдоль озера сохранился отрезок железной дороги, никуда не ведущий, — Кругобайкалка. Даже километраж на этой дороге сегодня измеряется странным образом. Дорога начинается со 161-го километра (станция Слюдянка) и заканчивается 72-м километром (станция порт Байкал).

Кругобайкалка — уникальный инженерно-техническое

сооружение, в составе которого 38 тоннелей (самый протяженный имеет длину 777,5 м), 15 каменных и 3 железобетонных галерей, 248 мостов и виадуков. Практически все это сохранилось в том виде, в котором было построено столетие тому назад (в 2005 году Кругобайкалка отмечала вековой юбилей). И этот шедевр инженерной мысли расположен в удивительной красоте мест. Все 88 километров рельсы идут вдоль самого озера.

Восточный экспресс заезжает на Байкал в июле—сентябре

в «лучшее, благодатное время» (по выражению писателя Валентина Распутина).

На маленькой станции Половинка экскурсовод рассказывает пассажирам байку о том, что человек, опустивший руку в байкальскую воду, продлевает себе жизнь на год, а зашедший в воду великого сибирского озера — на пять лет. Несмотря на то что среди экскурсантов преобладают благообразные европейские пенсионеры, продлевать себе жизнь подобным способом желающих почему-то мало. Вода хо-

лодновата, рука моментально покрывается гусиной кожей.

На станции порт Байкал, с которой начинается путешествие по Кругобайкалке, уже другой экскурсовод рассказывает другие байки. «А водится ли в Байкале чудовище, как в Лох-Нессе?» — интересуется какой-то британец. «Многие видели, после определенного количества водки», — моментально находится гид и ведет всех в музей КБЖД. Группа послушно следует за ним.

Станция Кикирей оказыва-

ней был забит последний, золотой костыль на строительстве Транссибирской магистрали. Кто бы мог предположить, что в наши дни костыль будет отдельно, а магистраль — отдельно?

У «Итальянской стены» все пассажиры выстраиваются в очередь, чтобы сфотографироваться на ее фоне, на память. В устье реки Половинной все столь же дружно фотографируют живописную бухту. Наиболее технически продвинутые путешественники вечером того же дня будут показывать попу-

чкам эти снимки уже на своих ноутбуках. Пара итальянских туристов испытывает приступ патриотизма на станции Слюдянка, узнав, что единственный нормальный железнодорожный вокзал на Кругобайкалке построили их земляки.

Рядом с вокзалом частники продают копченого омуля, но покупать местный деликатес интуисты опасаются, поскольку их заблаговременно предупредили о том, что экологическая чистота продаваемой с рук рыбы никем не гарантируется.

Едва ли не самой запоминающейся всем частью поездки оказывается путешествие по озеру на катере: после дней, проведенных в купе под стук колес, передвижение по водной глади воспринимается как что-то невероятно экзотическое.

Вечером за ужином на столе присутствует тот же омуль, но уже экологически чистый. Омуль идет на ура, равно как и русская водка под пение фольклорного ансамбля. Похоже, всем хочется увидеть байкальскую Несси.

На следующий день экскурсионная программа продолжится в Иркутске. После дикой природы Байкала город кажется каким-то невероятно большим и шумным. От суеты мегаполиса приходится прятаться — то в Знаменский монастырь, где расположена могила Григория Шелехова, одного из первооткрывателей русской Америки («русский Колумб» — объясняет зарубежным гостям гид), то на службу в кафедральный Знаменский собор, то на концерт классической музыки.

В поезд мы все возвращаемся поздно ночью. На перроне до меня долетает английская речь: «Ура! Все экскурсии наконец закончились. Завтра будет только то, за что я платил деньги, — километры сибирской тайги!»

Ольга Шкуратова



С архитектурной точки зрения Кругобайкалка за более чем сто лет своего существования практически не изменилась ФОТО ИВАНА ШАПОВАЛОВА



Вот оно — славное море, то самое, к которому подходил бродяга



Даже на самой дальней железнодорожной станции нельзя лишать людей права на шопинг ФОТО ИВАНА ШАПОВАЛОВА



Любители железнодорожных туннелей должны считать Кругобайкалку одним из лучших мест на Земле ФОТО ИВАНА ШАПОВАЛОВА



Панно в музее КБЖД на станции порт Байкал выполнено в лучших традициях отечественного музейного дела ФОТО ИВАНА ШАПОВАЛОВА



Станция Слюдянка славится на всю Кругобайкальскую железную дорогу копченым омулем ФОТО ИВАНА ШАПОВАЛОВА

Нужен билет — только кликните

технологии

Интернет сделал более близкими и доступными железные дороги многих стран мира. Железнодорожные расписания многих стран вывешены в сети, на многие поезда можно через интернет не только приобрести билеты. Но пока добраться до вокзала по интернету можно только в двух российских столицах.

Российские веб-сайты железнодорожной тематики славятся хорошо придуманными названиями. Например, www.tutu.ru или www.rozda.net. На первом из упомянутых сайтов пользователям доступно расписание всех пассажирских поездов России (с возможностью поиска по начальной, конечной или транзитной станции), а тем счастливым, что проживают в Москве и Санкт-Петербурге, — и возможность заказа билетов. На сайте также есть расписание электричек, отходящих с московских и питерских вокзалов, и схемы метро восьми российских городов. Есть также всевоз-

можная авиационная информация и сервис заказа авиабилетов. На втором из упомянутых сайтов электрички и метро отсутствуют, зато присутствует заказ гостиниц. Что касается железнодорожного расписания, то оно представлено в том числе в оптимизированном для карманных компьютеров и мобильных телефонов виде. Расписание можно скачать на свой компьютер. На компьютер также можно скачать тематические песни. «Стою на полустаночке», «Голубой вагон», «Постой, паровоз!» (на русском и украинском), «Дорогу» группы «Любэ». Почему-то отсутствует «7-40». Фанаты железных дорог имеют возможность пообщаться в форуме. А вот покупка билетов, увы, доступна опять только жителям Москвы и Санкт-Петербурга.

Сайт traintickets.ru кажется на фоне двух предыдущих более демократичным. Он продает билеты не только москвичам и петербуржцам, но также жителям Ижевска. Если верить информации на сайте, у них заказывали билеты «сотрудники

таких известных компаний, как «Газпром», ТНК, ЮКОС...». Интересным маркетинговым ходом является отсутствие на сайте контактных телефонов. Это объясняется так: «Телефоны не оставляются специально, чтобы нам не звонили люди, которые просто хотят узнать о наличии мест или их стоимости». Да, сайт сайту рознь.

Вам нужно расписание электричек, но не московских и не питерских? Они все собраны на сайте ОАО РЖД (<http://www.rzd.ru>). Там же можно найти расписание поездов дальнего следования, проверить наличие свободных мест и цену билета. Купить билет через сайт, увы, нельзя.

Сайт www.avantix.ru, через который обычно принято заказывать авиабилеты и гостиницы, предоставляет и услугу покупки железнодорожных билетов. Правда, билеты на зарубежные поезда оформляются несколько экзотическим образом: всю информацию ищет не клиент, а телефонный оператор компании. По большому счету это мало чем отличается от обращения в ту-

рагентство. Что же касается поездок по России, то в этом случае avantix.ru вне конкуренции по географическому охвату потенциальной клиентуры, имея точки продаж не только в Москве и Санкт-Петербурге, но и еще в четырех десятках городов — от Астрахани до Петропавловска-Камчатского.

Большинство железных дорог Западной Европы имеют свои сайты. На них можно выйти через сайт Международного союза железных дорог, который находится по адресу <http://www.uic.asso.fr> (английский, французский, немецкий языки). Возможность покупки билетов будет зависеть от страны, железными дорогами которой вы собираетесь пользоваться.

Один из самых популярных поездов Европы — Eurostar, идущий из Лондона в Брюссель через Париж и пролив Ла-Манш, — имеет собственный сайт (www.eurostar.com). Через сайт можно забронировать билет на поезд (именно забронировать, не покупая, это неизвестное российским железным дорогам явление вполне распро-

странено на Западе). А выкупить его можно на вокзале перед отправлением поезда.

Среди любителей самостоятельных путешествий огромным авторитетом пользуется сайт «Мужчина на 61-м месте» (<http://www.zeab1.com>). Сайт английский и англоязычный, но на нем собрана информация о железных дорогах всех континентов. Информация самая необходимая и проверенная. Автор этих строк по совету сайта обращался в билетное агентство в Таиланде и не пожалел: заказанные билеты были доставлены в отель в день прилета в Бангкок. В описании каждой страны на сайте представлена самая разнообразная информация. Для примера процитируем отрывок из описания албанской железнодорожной системы: «Путешествие по Албании на поезде — развлечение, которое нельзя упустить. Итальянские и австрийские вагоны секонд-хенд, оснащенные чешскими дизелями, стучат по шпалам страны со скоростью 35 миль в час. Не удивляйтесь рваной обивке сидений и разбитым окнам, в конце концов, чего вы ожи-

дали за 30 британских пенсов? Железнодорожное расписание можно найти по адресу www.hsh.com.al. Во всех поездах имеются вагоны только одного класса». О чем только не узнаешь на сайте «Мужчина на 61-м месте!» О том, какую экономно может принести энергичному путешественнику японский железнодорожный проездной стоимостью всего около \$320 за неограниченное число поездок в течение недели; о том, в какой китайской компании лучше купить билеты, если вы подзабыли иероглифы; дети какого возраста могут ездить бесплатно на кубинских поездах; на какие места стоит сесть туристу в новозеландском поезде, чтобы удобнее было наслаждаться видами и т. п. Через сайт можно купить железнодорожные билеты разных стран и различные проездные, но, увы, эта услуга предназначена для резидентов Великобритании, США, Канады, Австралии и Новой Зеландии. В российском секторе интернета подобных сайтов, как это ни печально, не наблюдается.

Алексей Алексеев

туризм



«Наш главный бренд — Транссиб»

перспективы

(Окончание. Начало на стр. 25)

Разумеется, мы изучали мировой опыт, в том числе опыт легендарного поезда «Восточный экспресс». Кроме того, что это ретропоезд и интерьерами в классическом стиле, хотелось бы отметить, что в этом поезде пассажирам предлагают высокую кухню. Некоторые люди путешествуют на Восточном экспрессе только ради гастрономических переживаний. Представители компании, которой принадлежит этот поезд, некоторые свои секреты не раскрывают. Например, как им удается добиться того, чтобы свежий seafood подавался к столу на протяжении нескольких дней пути. Это я к тому, что хорошая кухня — это очень важная составляющая успеха. Мы уже провели переговоры с ресторанами «Пушкин», в ближайшее время будем встречаться с Аркадием Новиковым. И я уверен, что мы сможем предлагать клиентам гастрономию по-настоящему высокого уровня. Притом с учетом контингента. Если, скажем, на поезде китайцы, предпочитающие свою китайскую еду, их нельзя кормить все время борщом: они привыкли к своей кухне. Свои гастрономические пристрастия и у итальянцев, французов, немцев. Если же мы организуем, например, православный паломнический тур, который приходится на период поста, то и в этом случае мы обеспечим соответствующее постное меню.

— А к проводникам, работающим в ваших суперпоездах, будут предъявляться повышенные требования? К их образованию, владению иностранными языками?

— Я не хочу, чтобы в наших поездах были проводники. В них должны быть стюарды. Вы понимаете разницу? Плохо лишь, что пока специалистов нужно нам уровня не готовит ни одно учебное заведение. Поэтому

мы наладили систему подготовки кадров на базе школ гостиничного бизнеса, но при этом выпускник такой школы, желающий у нас работать, должен пройти дополнительное обучение на право работать проводником. Понятно, что не все захотят работать всю жизнь стюардами, но мы сможем предоставить молодым людям возможности сделать карьеру в нашей компании.

— Что еще из мирового опыта может, на ваш взгляд, пригодиться в России?

— Посмотрите, вот на западных вокзалах турист, только что прибывший в город, в страну, может получить подробную туристическую информацию и приобрести туристические услуги — забронировать гостиницу, арендовать автомобиль, купить железнодорожную экскурсию по стране. На российских вокзалах такого нет. Пока нет. И мы хотим это исправить. Мы создаем сеть туристических агентств «Красные ворота» с офисами продаж, расположенными на вокзалах. Пока речь идет о шести московских вокзалах и четырех питерских. В этих офисах будут работать операторы, владеющие иностранными языками. Туристам, отечественным и зарубежным, будут предлагаться все виды услуг. Сюда входит и продажа туристических путевок на любые направления, и оказание различного рода информационно-справочных услуг, заказ гостиницы, автомобиля. Собственный прокат автомобилей мы уже организовали, пока тоже только в Москве и Санкт-Петербурге. Но при этом машину, взятую напрокат в одном из этих городов, можно сдать в другом, что удобно многим клиентам. Мы нацелены на то, чтобы туристы знали «РЖД Тур» как компанию широкого профиля, которая не только продает железнодорожные туры, но и оказывает самый широкий спектр услуг.



Для многих иностранцев поездка на поезде через всю Россию сопоставима по ощущениям с полетом на Луну, считает генеральный директор «РЖД Тур» Александр Генделов

— Какие новые туристические маршруты ваша компания может предложить в ближайшее время.

— Сейчас мы завершаем работу над проектом детского поезда в европейский Диснейленд, тот, что рядом с Парижем. Понятно, что можно легко сесть в самолет и долететь до Парижа, но мы предлагаем совершенно другое. Целое игровое путешествие, когда ребенок уже на Белорусском вокзале встречает на перроне Микки-Мауса, Белоснежку и семь гномов, других персонажей Диснея. Ребенок садится в вагон и может всю дорогу, то есть два дня пути, играть с персонажами новогодние каникулы, откладывать, видимо, до весны.

прохождение согласовать с железнодорожными администрациями четырех стран — России, Польши, Германии и Франции, чтобы вписать его в существующие расписания. Соглашения мы уже все получили, но наткнулись на проблему, которая нас затормозила. В Европе имеются очень сложные требования к прохождению определенных участков пути, в частности туннелей, и те вагоны, которые у нас сейчас имеются, этим требованиям не соответствуют. Так что вагоны придется дорабатывать. Потому проект, который мы первоначально планировали запустить на ближайшие новогодние каникулы, откладывается, видимо, до весны.

С Европой еще есть традиционная проблема колеи, которая у нас, как известно, имеет большую ширину, чем на Западе. А в целом ряде европейских государств и габарит вагона другой. Вот буквально на днях я обсуждал вопрос с представителем одной западной компании о маршруте по городам Золотого кольца России. Это направление пользуется большим спросом. Мы разрабатываем сейчас комбинированный маршрут, в котором к железнодорожному транспорту добавятся автобусы (в некоторых старых городах нет железной дороги), суда на Волге. Иностранному партнеру оказалось очень важно, чтобы туристы перемещались по России в том же самом поезде, на который они сели у себя дома, без всяких пересадок из состава в состав. Получается, что для этого маршрута необходим состав из вагонов, соответствующих всем европейским требованиям. Так что пока гораздо легче привозить европейцев к нам, чем создавать новые европейские маршруты для российских туристов. Хотя мы работаем в обоих направлениях.

— А что вы можете сказать о маршрутах по России?

— Наш главный железнодорожный туристический бренд — это, конечно, Транссиб. Самая длинная магистраль в мире, по которой поезда ходят уже второй век. На мой взгляд, этот бренд недооценен и нуждается в дальнейшей популяризации. А спрос на Транссиб есть. Для многих иностранцев пересечь Россию на поезде — почти так же интересно и необычно, как полететь на Луну. Правда, не все знают, как это осуществить технически. Мы сейчас разрабатываем специальную программу по продвижению этого бренда. Готовится передвигая интерактивная выставка, которая будет путешествовать по вокзалам Европы. Мы хотим показать европейцам, что такое Транссиб, воссоздать атмосферу огром-

ной тайги, уникального озера Байкал, района падения Тунгусского метеорита. Чтобы люди наглядно увидели, какие красоты и приключения ждут их на этом маршруте. Одновременно мы собираемся выпустить компьютерную игру с исторически-детективным сюжетом в духе Бориса Акунина. Действие происходит столет тому назад. Герой игры российский офицер должен пройти разные этапы, решая различные задачи, чтобы добиться выигрыша. И при этом проехать всю Транссибирскую магистраль. Мы надеемся, что, сыграв в эту игру, увидев нашу выставку, многие люди поймут, что все это можно увидеть в реальной жизни, и захотят отправиться в путешествие по Транссибу.

К тому же это для нас и для европейцев Транссиб начинается в Москве. Для жителей Азии он начинается во Владивостоке. В Южной Корее (с туристической компанией железных дорог этой страны у нас подписан меморандум о сотрудничестве), например, очень короткие отпуска. Неделя, максимум две. Поэтому корейцев интересуют Дальний Восток, Сибирь, район Байкала. Дальше на Запад они уехать просто не успевают. Рядом с Байкалом есть Кругобайкальская железная дорога, совершенно недооцененная в туристическом плане. В настоящий момент мы ведем работу над новым туристическим проектом в этом регионе.

Я уже упоминал Тунгусский метеорит. В следующем году исполняется 100 лет с момента его падения. «РЖД Тур» собирается организовать тематический маршрут в этом направлении. Еще один тематический маршрут запланирован на 1 августа 2008 года, когда произойдет полное солнечное затмение. Лучшее всего его можно будет наблюдать в некоторых районах Западной Сибири, в том числе в Нижневартовске, Новосибирске, Барнауле — то есть

городах, куда можно доехать по железной дороге. Насколько я знаю, астрономическими ассоциациями уже забронировано несколько чартерных самолетов в район наилучшей видимости затмения. Спрос огромный, так что мы не хотим упустить подобную возможность.

С точки зрения железнодорожного туризма стабильно интересным является направление Москва—Санкт-Петербург. Несмотря на обилие предложений, которые уже имеются на этом маршруте, на мой взгляд, имеющийся спрос далеко не удовлетворен. К примеру, в Австрии существует поезд Majestic Imperator, пассажиры которого едут из Вены в Зальцбург, чтобы послушать оперу. У нас многие москвичи с интересом следят за событиями культурной жизни Санкт-Петербурга. Мы предлагаем создать поезд класса «люкс», который будет курсировать между Москвой и Питером по датам громких премьер. Это может быть, например, выступление маэстро Валерия Гергиева или приезд Элтона Джона. От вокзала до театра гостей будет доставлять лимузин, так что приятную атмосферу праздника ничто не нарушит. Учитывая, что скоростной поезд идет сегодня между двумя столицами четыре с половиной часа, а год назад состоялся пробный рейс, продлившийся 3 часа 55 минут, подобная поездка, возможно, станет удачной альтернативой самолету. Ведь с самолетом немало времени тратится на пробы по дороге в аэропорт, регистрацию, всякие другие формальности. К тому же не надо забывать о людях, которые просто физически боятся летать самолетами.

Еще одно событие ближайшего будущего, которое нельзя не упомянуть. В конце октября в честь 170-летия российских железных дорог состоится презентация нового поезда «Александр Невский». Это будет поезд того же класса, что и «Золотой орел», пятизвездная гости-

ница на колесах. Во втором квартале 2008 года он выйдет в первый рейс. Маршрут пока не определен, но скорее всего, это будет Золотое кольцо.

— Существуют железнодорожные туры по индивидуальным маршрутам?

— Разумеется. У нас есть корпоративные клиенты, у которых, например, пользуются спросом такие направления, как Прибалтика и Финляндия. Еще у нас есть такая востребованная услуга, как свадьба на колесах. Молодожены приезжают на лимузине на вокзал, где им подается отдельный салон-вагон. В нем большая спальня с двуспальной кроватью, столовая человек на восемь, в общем, все серьезно. Рядом прицеплен вагон-ресторан, и дальше можно прицепить любое количество вагонов любого уровня по желанию. Свадьба справляется в поезде, а в конечном пункте маршрута молодожены ждут экскурсий, клубы, да что угодно. Еще один интересный момент заключается в том, что если вы хотите, то у нас есть еще православный вагон-храм, в котором можно провести настоящее венчание. Представляете, как это запомнится! Речь идет о реальном православном храме, естественно освещенном, с настоящим священнослужителем, все не бутафорское.

— Дорогое развлечение?

— Дорогое. Но все зависит от конкретной ситуации. Никто не запрещает сделать все совсем дешево — купить для молодоженов билет в СВ, взять бутылку шампанского и заказать такси к поезду.

Что касается цен, то мы сейчас сталкиваемся как раз с тем, что в России появилось достаточно число людей, готовых покупать туры, рассчитанные изначально на иностранных туристов класса «люкс», людей, способных потратить достаточно существенные деньги, чтобы, например, показать детям нашу страну — Сибирь, Байкал, Дальний Восток.



ПРОКАТ АВТОМОБИЛЕЙ В ДВУХ СТОЛИЦАХ БЕЗ ВОДИТЕЛЯ

PKA TUR RENT CAR

МОСКВА +7 (495) 585 34 94
С.ПЕТЕРБУРГ +7 (812) 927 22 50

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ КОРПОРАТИВНЫМ И ЧАСТНЫМ КЛИЕНТАМ ДЛЯ ПОЕЗДОК ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ООО «РЖД ТУР»

Центральный офис:
129090, Москва
ул. Каланчевская, д. 35
тел. +7 (495) 262 2020
факс +7 (495) 262 0979

Северо-Западный филиал:
199178, Санкт-Петербург
В.О. Большой пр., 57/15
тел. +7 (812) 600 7021
факс +7 (812) 600 7023

БЕСПЛАТНЫЙ ЗВОНОК ПО РОССИИ 8 (800) 200 09 87
WWW.RZD-TOUR.RU

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ТУРИЗМ ПО ЛЮБЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ

УНИКАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ - СВАДЕБНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

сотрудники ОАО «РЖД» обслуживаются на льготных условиях

КОМФОРТАБЕЛЬНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ ПО ТРАДИЦИОННЫМ И ЭКСКЛЮЗИВНЫМ МАРШРУТАМ ПО РОССИИ И СТРАНАМ БЛИЖНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ НА САМЫХ СОВРЕМЕННЫХ ПОЕЗДАХ

туризм



Старый добрый экспресс

традиции

Знаменитый поезд Orient Express, отметивший в этом месяце свой 124-й день рождения, знал разные времена, разных пассажиров и даже разные маршруты. О сегодняшнем дне легендарного поезда рассказывает корреспондент журнала «Саквояж» **Дарья Чурикова**.

Поезд-легенда

Начиная с викторианских времен поезд Orient Express соединял Лондон и Константинополь (позже переименованный в Стамбул), проходя через всю Европу. И не было средства передвижения на этом маршруте лучше и престижнее.

В конце XIX века роскошью считались такие характеристики поезда, как наличие электричества, спальные места и вагон-ресторан. Все это было в Восточном экспрессе, впервые отправившемся в путь 4 октября 1883 года.

Благодаря построенному в 1906 году туннелю «Симплон» резко сократилось время в пути между Парижем и Венецией, что прибавило популярности поезду.

Золотой эпохой поезда Orient Express были 20-е и 30-е годы XX века. Способные удовлетворить запросы любого гурмана блюда, изысканные вина, интереснейшие попутчики — все это было гарантировано на борту экспресса. В нем кипела светская жизнь, заключались крупные сделки, решались вопросы государственной важности. Неудивительно, что именно этот поезд был избран Агатой Кристи в качестве места действия одного из ее лучших детективов — «Убийство в Восточном экспрессе».

Все поменялось после второй мировой. Были изобретены реактивные самолеты и поезда Intercity, прорыт туннель под Ла-Маншем, неоднократно перекроена карта Европы. Восточный экспресс долго боролся за жизнь, но в 1977 году поезд был окончательно отправлен на запасную путь.

Лишь для того, чтобы возродиться вновь — правда, в несколько другом облике. В 1982 году в путь отправился поезд Venice Simplon-Orient-Express, в состав которого вошли два вагона из того самого легендарного поезда, а также другие вагоны золотой эпохи железнодорожных странствий, заботливо отреставрированные и в меру (чтобы не нарушать исторической достоверности) модернизированные.

Современный Восточный экспресс, вопреки названию, не совсем уж и восточный и совсем не экспресс. Раз в год по большому обещанию он достигае Стамбула (да и то отправляясь из Парижа). Обычно же его рейс из Лондона заканчивается объявлением, которое можно вольно перевести привычной формулой: «Венеция. Поезд дальше не идет, просьба освободить вагоны». Впрочем, романтическая Венеция ничуть не худшая конечная станция для поезда-легенды, чем цветастый Стамбул. Но факт остается фактом: Восточный экспресс ныне является чисто западным развлечением для богатых и очень богатых.

Перегон первый: Лондон—Париж

Старый и старомодный, полностью соответствующий своему названию лондонский вокзал Виктория (Victoria station) идеально подходит для отправления поезда British Pullman. Именно в него садятся будущие пассажиры Восточного экспресса в начале путешествия. British Pullman доставляет пассажиров к проливу Ла-Манш, по пересечении которого путешественники и попадают в собственно Orient Express.

Каждое отправление напоминает спуск корабля на воду. Проводники и работницы вокзала преисполнены гордости и сознания важности своей миссии, будто за ними наблюдает лично ее величество королева...

Впрочем, и к обычным пассажирам поезда здесь относятся как к особам монаршего ранга. Проводники, или стюарды, как их здесь называют, каждому помогают подняться в вагон, провожают до купе, следят за багажом... Правда, следует заметить, что и выражение «обычный пассажир» путешествуя на поезде люкс-класса не очень подходит.



Когда-то Восточный экспресс курсировал между Лондоном и Стамбулом. Сегодня он доезжает лишь до Венеции



Если пассажир желает встать только к обеду, завтрак может быть подан в купе ФОТО ORIENT EXPRESS

Строго по расписанию в 11.15 British Pullman отходит от перрона. Целый день за окном мелькают пейзажи графства Кент, поля и дубовые рощи. На берегу канала пересаживаемся в автобусы для поездки под Ла-Маншем (по туннелю). Это нововведение последнего времени — прежде вагоны везли на пароме. Французская сторона пролива. К новым пейзажам не успеваешь привыкнуть — и вот он, Париж. Для многих пассажиров, особенно пассажиров, эта станция — привычное место шопинга и лирических прогулок. Однако в полчас, отведенных на стоянку, шопинг никак не укладывается. Душевные раны можно залечить в вагоне-бутике, предусмотрительно включенном в состав поезда.

Перегон второй: Париж—Венеция

Темно-синие вагоны поезда Venice Simplon-Orient-Express со сверкающими медными поручнями и гербами на бортах ожидают путешественников у дальней платформы па-



Внешний облик Восточного экспресса не изменился со времен Агаты Кристи и Маты Хари ФОТО ORIENT EXPRESS

рижского Gar de l'Est, Восточного, то есть, вокзала. Вместо номеров на вагонах большие латинские литеры. На ступеньке тамбура элегантный стюард в голубой форме приветливо подает руку в белой перчатке и провожает до дверей купе. И рядом с дверью купе нет номера, зато есть табличка с фамилией пассажира. Багаж, конечно, уже погору-

жен. И остается только любоваться окружающей красотой. Массивного красного дерева двери и стены купе прекрасно сочетаются с бледно-розовыми занавесками и шелковым абажуром светильника, кремовые диваны — со стенами и потолком. Видно, что над каждой мелочью поработал дизайнер, и даже не дизайнер, а по-старомодному — декоратор.

Будто время не просто остановилось, а пошло в обратную сторону, будто те, кто сидит в этих купе, живут совсем в другом столетии, чем те, кто деловито проходит по перрону за окнами из толстого зеркального стекла.

Под потолком плафоны-ландыши, настольная лампа освещает лежащие на столике свежий выпуск The Times и перс-

нальный ключ от купе. В ванной все как в любом пятизвездном отеле... Но нет ощущения, что ты во дворце — просто временное жилье для тех, кто привык к комфорту. Интерьеры купе наводят на мысль об английской практичности, о торжестве порядка над беспорядком, гармонии над хаосом.

Купе в поезде трех типов — двухместное с диваном-кро-



Как верно отмечено еще Агатой Кристи, проводник в Восточном экспрессе никогда не заставляет гостей себя ждать ФОТО ORIENT EXPRESS

вастью, двухместное с кроватями на двух уровнях и съют со спальней и гостиной. Каждое такое обиталище обслуживает закрепленный стюард. Заказывают чай, начинают распаковывать чемоданы. А поезд тем временем трогается в путь.

Кушать подано!

Через несколько часов после отправления из Парижа в вагонах-ресторанах — а их в поезде три — начинается ужин. К нему все пассажиры, как положено в приличном обществе, переодеваются, в вечерние костюмы — мужчины и в соответствующие платья — дамы. Официально в Восточном экспрессе джинсы запрещены. Так что место им — на всякий случай — на дне чемодана. Вековые традиции стиля требуют жертв...

С виду вагон-ресторан Восточного экспресса вполне обычный: белые скатерти, столики, кресла — ничего особенного. Но стоит посмотреть на стены — да вы в музее! Десятки картин всемирно изве-



За долгие годы существования Восточного экспресса не поменялись ни интерьеры, ни стиль одежды пассажиров

стных художников — и, конечно, это подлинники. Акварели Делакруа в поезде — сон!

Меню: овощной жульен с ветчиной, жареная говядина с томатным соусом и брокколи, яблоко в карамели... И подается безукоризненно. Возможно, поэтому блюда кажутся намного вкуснее, чем они есть на самом деле: кухня в поезде уж слишком консервативная.

За время ужина просторный диван в купе превратился в застеленную кровать, рядом с которой приготовлены халат и бархатные ночные тапочки. Уют обстановки и легкая усталость заставляют отключиться. В этом единственное сходство с любым поездом: постоянно хочется спать, одолевает лень.

И еще раз — никаких джинсов

На следующий день пассажиры встречаются в салоне-вагоне. Кресла, столики, библиотека и рояль, от которого не отходит пианист вполне концертного класса, не только для красоты, но и для музыки. Никому из пассажиров не приходит в голову вздремнуть здесь часок-другой под вальсы и прелюдии: в Восточном экспрессе это не принято, как и многое другое.

Пребывание в поезде сводится к соблюдению целого ряда правил, которым следует каждый пассажир, причем с удовольствием. Главное — полный отказ от одежды casual-стиля. Все женщины не только вечером, но и в течение дня ходят в платьях, а мужчины — днем в пиджаках и галстуках, вечером в смокингах или темных костюмах. Традиции эти сложились за более чем вековую историю, и никто не желает ими пренебрегать.

Легенды и быль

Как и десятилетия тому назад, в Восточном экспрессе ездят все мировые знаменитости. В списке экс-пассажиров можно обнаружить следующие имена: Лайза Минелли, Дэвид Фрост, Вупи Голдберг, Фрэнсис Форд Coppola, Роман Поланский, Тони Блэр, Нельсон Мандела, Шер, Фил Коллинз, Питер Гэбриел, Род Стюарт...

Время ланча. Пассажиры приглашают в ресторан в стиле Людовика XV. Подавая блюда, стюарды успевают рассказать немало историй о Восточном экспрессе. Оказываясь, например, поначалу пассажирам-мужчинам, собиравшимся в путешествие на этом поезде, рекомендовали брать в дорогу оружие. Нападения на поезд в то время не были редкостью. Болгарский царь Фердинанд, большой поклонник железнодорожного транспорта, не раз путешествовал Восточным экспрессом. Более того, когда поезд проходил по территории его страны, он самоллично управлял составом. Только после вмешательства руководства Международной компании спальных вагонов монарху пришлось отказаться от этой милой забавы. А вот другой, драматический расказ: один армянский богач спасался на Восточном экспрессе от турецкого пашы. В пути он прятал своего сына в свернутом персидском ковре, который нашелся в вагоне... Не раз украшала своим присутствием салоны Восточного экспресса танцовщица-шпионка Мата Хари. Здесь она завоевывала сердца нужных ей людей, чтобы выведать у них военные и государственные секреты. А однажды поезд на десять дней попал в снежный плен. Пассажирам тогда пришлось питаться мясом волков, подстреленных возле состава.

Под эти рассказы за бесчисленными чашками английского чая пассажиры доезжают до Венеции. Поезд подходит к перрону медленно, будто нехотя, продлевая удовольствие путешественников. Ведь поездка в Восточном экспрессе производит впечатление даже на самого искусственного пассажира.

- ✓ *ВРЕМЯ В ПУТИ: 3,5 ЧАСА, СКОРОСТЬ: 220 КМ/Ч*
- ✓ *КОМФОРТАБЕЛЬНЫЕ КРЕСЛА ЭРГНОМИЧНОГО ДИЗАЙНА*
- ✓ *АДАПТИВНАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ КЛИМАТОМ*



СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД ПО МАРШРУТУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – ХЕЛЬСИНКИ.
ПЕРВЫЙ РЕЙС В 2008 ГОДУ.

туризм



Дважды Восточный

маршрут по Азии

Восточный экспресс Сингапур—Бангкок — это во многом то же самое, что и Восточный экспресс Лондон—Венеция, но только восточнее. Во всех смыслах этого слова. Мыслями и наблюдениями по этому поводу делится спецкорреспондент «Ъ-Туризм» **Алексей Алексеев**.



Китайские фонарики и другие предметы китайской старины в малайском Пенанге встречаются чаще, чем в самом Китае ФОТО АР



В старых Восточных экспрессах не было панорамных окон, но туристов не огорчает это отступление от традиций ФОТО АРР

Этот поезд идет очень долго. В дороге есть о чем подумать. Или, говоря по-нашему, по-азиатски, помедитировать.

Мысль первая. Экспресс Сингапур—Бангкок — дитя глобализации. Его бы никогда не было, если бы Азия вдруг не захотела подражать другим континентам. Слушать музыку MTV, смотреть голливудские фильмы, предпочитать хорошему чаю и кофе нескафе-липпон, разбираться в английском клубном футболе, копировать правила шопинга и гламура. Назло США с их небоскребами в Куала-Лумпуре воздвигли самый высокий небоскреб! Разве можно было отказаться от идеи поезда класса «люкс», скопированного с европейского оригинала?

Поезд The Eastern & Oriental Express, название которого переводится на русский нонсенсом «Восточный и Восточный экспресс», — проект той же самой компании, которая владеет европейским Venice Simplon-Orient-Express.

Известно, между прочим, что точные и более или менее работоспособные копии часов Rolex продают в Бангкоке за десять баксов. А в Сингапуре не продают: запрещено, там все что можно запрещено, даже плевать на пол запрещено, так что многим сингапурцам за этим Rolex приходится ездить в Малайзию. Это полчася через мост или чуть дольше, зависит от трафика. Но при этом в любом городе Юго-Восточной Азии есть люди, которые глазом не моргнув купят оригинал.

Потому что это Азия. Юго-Восточная Азия.

В придачу к скопированному для Азии европейскому люкс-поезду были скопированы и бесплатно к нему прилагающиеся маркетинговые ходы западного образца. Вышло забавно. Главным достоинством дважды Восточного экспресса, на которое решили сделать упор в рекламе, оказывалось, надо считать не то, что он проезжает по безумно красивым местам с удивительной историей, острой, как местные специи, смесью религий, фантастическими достижениями в области кулинарии. Нет, главное, оказывается, что только данный поезд позволяет совершить прямое путешествие между Сингапуром и Бангкоком.

Железнодорожные компании Королевства Таиланд и Малайзии имеют раздельные системы сообщений. Это раз. Из Бангкока можно приехать поездом только в Пенанг (Баттерворт), после чего поезд придется поменять. Но в 1991 году было подписано историческое соглашение о запуске единственного прямого поезда класса «люкс» The Eastern & Oriental Express, позволившее проезжать 2030 км от Сингапура до Бангкока (или обратно) без пересадки. В 1993 году поезд отправился в первый рейс.

Кому так отправляет жизнь пересадка из вагона в вагон? Биз-



В поезде Сингапур—Бангкок и английский завтрак — китайская кухня ФОТО АРР



Если на экскурсионную программу в Бангкоке есть всего один день, храм Изумрудного Будды все равно в нее попадет ФОТО REUTERS

несменам, ценящим свое время? Нет, они пользуются самолетами. Сингапур, к слову, один из крупнейших хабов (аэропортов, где совершается пересадка с рейса на рейс) в мире. В Азии человек пользуется транспортом, соответствующим его статусу. А человеку с избытком наличных средств и свободного времени (впрочем, время и деньги — одно и то же), который как раз в такой поезд сядет, разве сложно или лень пройти сто метров? Билет-то все равно один, можно считать, что просто совершаешь бесплатную экскурсию по заштанному железнодорожному вокзалу.

Кроме того, пути без пересадки все равно не получится. Таможенного и паспортного контроля никто не отменял. В бананово-лимонном Сингапуре на границе с Малайзией пассажиры всех поездов, какими бы люксовыми они (поезда и пассажиры) ни были, должны покинуть вагоны, взяв с собой личную кладь, и пройти необходимые процедуры. На другой стороне границы можно будет вернуться в свой поезд.

Но маркетинг есть маркетинг, и вся эта история с удобным беспересадочным сообщением не самая большая глупость.

Зато восточный вариант Восточного экспресса обошел западную версию по ряду показателей. Во-первых, по продолжительности. Лондон—Венеция — два дня, одна ночь. Сингапур—Бангкок — три дня, две ночи. Но самое замечательное, что обратная дорога, то есть из Бангкока в Сингапур, занимает



Из Сингапура поезд может идти только в сторону Малайзии и Таиланда: с остальных сторон город окружен водой ФОТО АРР

четыре дня и три ночи. Такое может быть только в Азии. И дело не в том, что более задумчивые тайцы все делают медленнее энергичных сингапурцев, а во времени отправления поезда. Из Бангкока он отходит поздно вечером, из Сингапура — рано утром. Впрочем, на цене это никак не отражается.

По дороге поезд делает две

долгие остановки с экскурсионными целями. Одна экскурсия интереснее азиатам, другая — англичанам и американцам. Получается по-восточному симметрично и по-западному политкорректно. Первая экскурсия — в Джорджтаун, кусочек старого доброго Китая, которого в самом Китае уж и не увидеть почти, последние осколки окончательно доломали к Олимпиаде. Вторая — в город

Канчанабури, стоящий на реке Квай. В этих местах в годы второй мировой войны работали на строительстве железной дороги военнопленные из Англии, США, Австралии, Новой Зеландии. Многие из них покоятся на местном кладбище.

Насколько мне известно, в западном варианте Восточного экспресса в купе нет душей — это аутентично. В восточном

душ в купе есть: для азиата есть вещи поважнее аутентичности.

Теперь о самом составе. Его сделали в Японии, а купили 20 лет спустя в Новой Зеландии, где он получал опыт работы с туристами класса «люкс».

После этого была нанята команда дизайнеров (та самая, что работала над Восточным экспрессом в Венеции, во главе с Жераром Жалле). Команда сильно

изменила интерьер поезда. Ротанговые стулья, льняные костюмы, чай. Чай с настоящим вкусом. Мысль о том, чтобы выйти к ужину без галстука, не должна приходиться в голову нормальному мужчине. Милый добрый колониальный стиль.

Но глобализация никуда не делась, вы ведь про нее еще не забыли? А потому как из Сингапура в Бангкок, видимо, как и из Лондона в Венецию, на подобных поездах ныне перемещаются люди с любым цветом кожи, любого возраста, в любого состава компаниях. Разве что с детьми особо не ездят, хотя никто вроде не запрещает. Профессиональный состав пассажиров на глаз определить сложно. Ну, наверное, профессионалы, бизнесмены, ну, маркетологи, видимо, тоже. И прочая элита. И, разумеется, молодежь. Для них подобный вариант отдыха с путешествием подходит идеально.

Русскому человеку сразу бросается в глаза, что в поезде практически негде покурить. Правда, русские в этом поезде встречаются нечасто. И это при большом числе российских туристов в регионе, коему способствует безвизовый режим в Та-

иланде и Малайзии (да и сингапурскую визу нельзя назвать труднодоступной).

В меню вагона-ресторана правит бал фьюжн и процветает вегетарианство с веганством. Пять часов — время пить чай, сэри! Граф Грей, сэри! (Имеется в виду брэнд чая, естественно.) У меня есть подозрение, что все английские чаи делаются в малайском городе Джохор-Бару, но вряд ли эту мысль разделяют со мной другие пассажиры восточного Восточного экспресса. Зато им приятно слышать из уст официанта, знающего меню на четырех языках (а еще он умеет говорить по-китайски, малайски, тайски и на хинди, но это пассажирам неинтересно), интернационально понятное «суфле, фрикасе, спаржа, бульон...». Это заказывают западные гости. В госте-китайце официант может не сомневаться: тот всегда предпочтет неизвестную европейцам рыбу под невкусным для европейца соусом. Из всех кулинарных чудес региона на борту недоступно, пожалуй, лишь одно — дуриан. Фрукт с неповторимым вкусом, но, увы, одновременно с не самым приятным запахом, особенно при нарушении правил хранения. Дуриан не только не попадет в вагон-ресторан — его просто запрещено вносить в поезд.

В поезде есть купе трех классов. Лучший вариант — президентский съют площадью 11,6 кв. м, полный таких милых мелочей, как сейф, бесплатный бар и даже док-станция, позволяющая слушать через акустическую систему свой персональный iPod. «Худший», если такое понятие применимо к данному поезду, — это купе класса «пульман улучшенный». Вдвое меньшая площадь, откидная верхняя полка. Средний, «государственный» класс отличается от «пульмана» чуть большей площадью, позволяющей разместить второе спальное место на уровне нижней полки.

Любимое место тусовок — вагон для наблюдений за пробегающими за огромным панорамным окном видами. Медитировать никто не хочет — все хотят фотографироваться на фоне панорамного окна. Пассажиры явно делятся на три категории: обладатели Canon, обладатели Nikon, обладатели видеокамер Sony. Отдельной группкой можно выделить курильщиков, они собираются на открытой веранде вагона для наблюдений.

Поездка из Сингапура в Бангкок стоит \$1860 в «пульмане улучшенном», \$2780 в «государственном» классе, \$3800 в президентском съюте. С нового года цены подрастут: очень уж ослаб доллар.

На том же поезде из Бангкока можно доехать в культурную столицу Таиланда Чанг-Май или в просто столицу Лаоса Вьентьян, но это уже дополнения. Как говорят на Западе, optional.

Клуб железнодорожных кинопутешествий

образ на экране

У кино и железных дорог прочная и почти мистическая связь. Собственно, кино и началось с того, что приехал поезд — именно это стало сюжетом одного из десяти 17-минутных фильмов Огюста и Луи Люмьеров, с показа которых в 1895 году принято отсчитывать историю мирового кинематографа. Дальше кино освоило и другие виды транспорта вплоть до звездолетов, но поезд никуда не делся.



Как известно любому эрудированному человеку, кино о железной дороге — самый старый жанр в кинематографе



Согласно фильму «Из России с любовью», верхнюю полку в Восточном экспрессе можно откинуть вместе с пассажиркой

Популярность железнодорожных сюжетов обусловлена самой жизнью. Обстановка железнодорожного путешествия уникальна: подобное сочетание обстоятельств до сих пор нельзя найти ни в какой другой обстановке. Во-первых, герметичность: из поезда, как правило, не выходят, пока он едет (исключение — отдельная тема). Во-вторых, почти неизбежный контакт с незнакомыми людьми. В-третьих, отсутствие необходимости заниматься насущными делами: они остались на платформе пункта отбытия и появятся лишь тогда, когда поезд остановится на станции назначения. Отели, самолеты, автомобили чем-то похожи, но там все же совсем другие правила. И разные интересные события разворачиваются там совсем не так интересно.

Начнем с того, что в поезде должно происходить что-нибудь ужасное. Например, как в фильмах Альфреда Хичкока, который не раз помещал своих ге-

роев в трясущиеся вагоны. Так, загадочно исчезнувшая пожилая леди, о которой почти все пассажиры говорят, что ее и не было вовсе, становится объектом увлекательных поисков, которые ведут герои Маргарет Локвуд и Майкла Редгрейва. Или знаменитые «Незнакомцы в поезде», где два главных героя решают обеспечить себе алиби, обменявшись уже запланированными убийствами. Сюда же, безусловно, отнесем и «Убийство в Восточном экспрессе» — блестяще экранизированный Сидни Люметом роман Агаты Кристи. Тут пассажиры застрявшего в балканских снегах роскошного состава невольно становятся коллективным следователем, которому нужно найти убийцу их несчастного попутчика-миллионера.

В отсутствие самолетов поезда, как практически единственное средство перевозки ценностей, почти обязательно становились объектом охоты бандитов практически в любом ве-

стерне — тут нельзя не вспомнить гениальное начало «Однажды на Диком Западе» Серджо Леоне, где бандиты на жареном жгут прибывтия состава, а потом говорят незадачливому ковбою, что не у них лошади не хватает, а, напротив, у него одна лишняя, поскольку ему больше не понадобится, перед тем как нажать на курок. Собственно говоря, и один из самых ранних — 1903 года — вестернов назывался довольно незамысловато — «Великое ограбление поезда». Поскольку до того подобно-го не снимали, те 12 минут, которые шел этот фильм Эдвина С. Портера, вполне заслуженно вошли в историю.

Батальные сцены с поездами любил и в советском кино: без них трудно себе представить хоть один фильм о Гражданской войне. Здесь мы, разумеется, отметим «Неуловимых мстителей» и «Свой среди чужих, чужой среди своих». В последнем случае образ антитовского ковбоя в аутен-

тичной антисоветской шляпе со свойственной ему валяжностью, но без собственного его патриотизма раскрывает Никита Михалков.

Более масштабные моменты завораживающего экшна относятся к более современной истории. Первая полнометражная версия фильма «Миссия невыполнима» заканчивается гонкой вертолета и поезда. Хотя финал и предкажем: герой Тома Круза погибнуть никак не может, в отличие от героя Джона Войта, сама по себе сцена входит в число самых эффектных во всем современном кино (хотя в самом фильме есть моменты и еще эффектнее). И без поезда обойтись здесь ну никак не могло.

Если западные кино при помощи поездов скорее развлекают зрителя, то кино советское при помощи железнодорожной тематики ставило перед ним морально-нравственные вопросы. Там, где поезда не просто отправляли героев на

фронт или далекие стройки, с поездами что-то происходило. Классика — знаменитая лента Вадима Абдрашитова «Остановись поезда». В ней машинист ценой собственной жизни предотвращает катастрофу, а оставшимся в живых приходится выяснять, кто виноват в его смерти. Настоящий советский фильм-катастрофа — «Поезд вне расписания». Здесь поезд, оставшийся без управления, несется по рельсам, а герои-пассажиры, рискуя жизнью, пытаются его остановить.

Впрочем, самый, пожалуй, трогательный образ поезда как в советском, так и в мировом кино никакой агрессии в себе не несет и никому ничем плохим не грозит. Это, разумеется, знаменитый «Паровозик из Ромашково», где поезд, собственно, и является главным героем. Этот самый паровозик (точнее, Паровозик) из-за своего непреодолимого жизнелюбия и дело останавливался понюхать цветочки, полюбоваться лет-

ним лесом, послушать пение соловьев, а потому постоянно опаздывал, нарушал расписание, к тому же еще пел песенку, которую потом, заразившись жизнелюбием и любовью к природе, распевали все пассажиры: «Хорошо на свете! Солнышко, свети./Пожелай нам, ветер, доброго пути! /Доброго, доброго, доброго пути».

Продолжая эту тему, можно сказать, что совершенно не понятно, чем была история про Гарри Поттера, если бы она не началась с отъезда главного героя с платформы 9 3/4 лондонского вокзала King's Cross. Или чем был сам Лондон без Паддингтонского медведя, трогательного обитателя еще одного вокзала. Или как бы познакомился с Санта-Клаусом главный герой «Полярного экспресса». Вспомнив это, понимаешь, что без поездов в вымышленном мире кино было бы небообразно меньше хорошего. Как, честно говоря, и в реальной жизни.

Юрий Яроцкий

Максим Буйлов

Корреспондент «Ъ-Туризм»



Поездка под градусом

Я пять лет проработал на железной дороге. Наверное, это неважно, но, с другой стороны, даже спустя десять лет я чувствую некую причастность ко всему связанному с перемещением грузов и людей по рельсам. У каждого свои литературные ассоциации с железной дорогой — у меня это, конечно, «Москва—Петушки» Венедикта Ерофеева.

Признаться, мне было интересно повторить путь героя бесмертной поэмы, материализовавшегося на Савеловском вокзале со стаканом «Зубровки». Я так не могу, поэтому до начала путешествия мне пришлось добираться обычным способом. Символично: чтобы попасть на Савеловский вокзал мне надо пройти мимо площади Борьбы, где установлены памятники Веничке Ерофееву, прижимающему к груди портфельчик, которому только предстоит стать тяжеленьким, и его Белокурой Стерве.

Эта скульптурная группа появилась здесь в конце 1998 года, когда с помпой праздновалось 60-летие Венедикта Ерофеева. Что бы показать всенародную любовь к нему, была отряжена специальная электричка, проследовавшая без остановок с Курского вокзала до Петушков и обратно. На вокзале в Москве планировалось установить памятник Веничке, а в Петушках — его Белокурой Стерве. Должен заметить, что решение не выпускать праздничных на промежуточных станциях было абсолютно разумным. Поскольку атмосфера в этом экспрессе имени «беззаветной любви к алкоголю» была столь непринужденной, что некоторые особо увлекшиеся любители литературы не «дожили» даже до станции Храпуново. А после возвращения выяснилось, что вроде бы установку памятника на перроне согласовать не удалось. Без этого оставлять вторую его часть в Петушках не было смысла, и обе фигуры по-тихому поставили на площади Борьбы.

С первыми трудностями моя попытка повторить путешествие Венички столкнулась на Савеловском вокзале. Найти там «Зубровку» оказалось решительно невозможно. Johnny Walker Blue Label за 10 тыс. рублей — пожалуй, да, «Зубровка» — нет. «Зубровку» мне удалось отыскать только на «Менделеевской». Там же я обнаружил и «Охотничью», два стакана которой он выпил уже на улице Чехова (ныне Малая Дмитровка), и «Кубанскую» с «Российской», которые главный герой поэмы взял с собой в электричку. Из его списка только «Жигулевское», пару кружек которого Веничка выпил на Калужской улице (ныне Долгоруковская), в Москве продается повсеместно. Самые большие трудности возникли с «Кориандровой» и «Альб-де-дессерт». Первую перестали производить, по всей видимости, из-за обнаруженного Веничкой антигуманного воздействия. А второе, будучи молдавским белым десертным вином (спирт — 15–17%, сахар — 14–16%), попало в опалу и решительно отсутствует как на прилавках, так и под ними.

Таким образом, чтобы дойти до Садового кольца в одном градусе с главным героем поэмы, мне пришлось бы искать замену этим двум напиткам. На мой взгляд, все горькие настойки действуют одинаково антигуманно — к этому выводу я пришел эмпирически, употребив как-то чрезмерное количество «Имбирной» настойки и похмелившись на следующий день «Стрелецкой». Поэтому я счел «Зверобой» достойной заменой «Кориандровой». Что же касается «Альб-де-дессерт», то его может заменить белый крымский портвейн, в изобилии продающийся в Москве.

Что именно пил Веничка, пересекая Садовое кольцо, не знает никто, включая его самого. Но я знаю, что он пил бы там в наше время. Под Садовым кольцом в районе бывшей улицы Чехова есть подземный переход, в начале и конце которого продается пиво. Жигулевского там, правда, нет, но есть выбор пива крепких сортов, которые могли бы заинтересовать героя поэмы.

Должен признать, что, реально оценивая свои силы, я не стал дословно следовать инструкциям Венички по употреблению алкоголя на марше, ведь я не собирался ночевать в подвезде. Впрочем, на Курский вокзал я прибыл хоть и трезвый, но с фляжкой водки в кармане. Херес, которого Веничке не дали в привокзальном буфете, я разыскать честно попытался, но не преуспел. Не удалось мне найти и «Крепкого розового» (19% спирта, 3% сахара), которое нужно для приготовления коктейля «Поцелуй тети Клавы». По определению автора, он «незрелен по вкусовым качествам, он в высшей степени тошнотворен, им уместнее поливать фикус, чем пить его из горлышка». А поскольку я был лишен возможности его попробовать, то почувствовал облегчение и купил билет до Петушков и обратно.

Как писал Венедикт Ерофеев, «на Петушинской ветке контролеров никто не боится, потому что все без билета. Если какой-нибудь отщепенец спяну и купит билет, так ему, конечно, неудобно, когда идут контролеры». Так вот, те времена прошли. У меня даже по этому направлению, и я точно знаю, что порядок, который установил старший ревизор Семенчик, — грамм за километр — больше не действует. Кроме того, по всей Москве для прохода на электричку установили турникеты. Я знаю три способа их преодоления — купить билет, выпросить билет «туда-обратно» у пассажира, выходящего с перрона, и перепрыгнуть через турникет. Несмотря на популярность двух последних способов, я предпочитаю первый.

Сев в электричку Москва—Петушки, я обнаружил, что здесь пьют исключительно пиво и алкогольные коктейли, химический состав которых намного сложнее, чем коктейлей «Слеза комсомолки» или «Ханаанский балзам». Как и положено последователю Венички, впервые отключил от своей фляжки, на перегоне Серги и молот—Карачарово. Мне всегда было интересно, действительно ли Венедикт Ерофеев написал после фразы «и немедленно выпил» полторы страницы чистейшего мата. Но в вагоне обсудить это было явно не с кем. Среди серой массы пассажиров выделялась пара с энергетическими напитками — голубоватый парень и помятая девушка. Где-то до Реутова меня забавляли рассуждения молодого человека о том, что его работа (продавец в бутине) крайне творческая и нервная, а менеджер — дура. После Кучина эта несносная история начала меня раздражать, а ближе к Железнодорожной я не выдержал и перешел в другой вагон, бланго электрички была практически пуста. В районе станции Черное до моего вагона добрались многочисленные продавцы ненужных вещей. Следующие 20 минут были заполнены криками о чудо-вешалках, разноцветных ручках и всевозможной печатной продукции. В районе станции 33-й километр поток продавцов схлынул, но через вагон по ходу движения потянулись ручеек пассажиров, переросший к станции 43-й километр в полноценную реку. Контролеры! Электричка остановилась на станции Храпуново, в вагон вошли контролеры, и тут огромная людская толпа бросилась по перрону от второго вагона в сторону четвертого. Наверное, так выглядит миграция лосося вверх по реке во время нереста.

Я стал подумывать о переходе в четвертый вагон, чтобы влиться в толпу зайцев, спасшихся от контролеров, и ощутить восторг победителя, но обнаружил, что теперь это решительно невозможно. Дело в том, что выпитые моими недальновидными соплеменниками пиво и коктейли дали о себе знать, и тамбуры между вагонами оказались заблокированы. Поняв, что выхода нет, я решил все-таки заняться своей фляжкой. В конце концов, я подбежаю к Павловскому Посаду, а все еще неприлично трезв. В то время как Веничка, приближаясь к этой станции, уже вместе со всем вагоном пил «за орловского дворянина Ивана Тургенева, гражданина прекрасной Франции!». К Орехово-Зуеву я разобрался с фляжкой, настроение мое стало стремительно улучшаться, и к концу пути я уже не сомневался в том, что «Петушки — это место, где не умолкают птицы ни днем, ни ночью, где ни зимой ни летом не отвечает жасмин...». Первоуродный грех — может, он и был — там никого не тяготит. Там даже у тех, кто не просыпает по неделям, взгляд бездонен и ясен...».

прямая речь

Куда бы вы на поезде поехали?

(Окончание. Начало на стр. 25)

Ирина Салтыкова,

певица:

— Ради разнообразия я бы съездила куда-нибудь на поезде по южному направлению. Мне нравится солнце, а в этом направлении оно наверняка будет всю дорогу. Вообще, люблю комфортабельные поезда. Там можно очень хо-

рошо отдохнуть, а главное, выпсыпаться — под стук колес у меня это замечательно получается. Кроме того, поезда заставляют человека просто расслабиться: не надо нигуда бежать, да и пробки движению не мешают.

Марк Захаров, художественный руководитель театра «Ленком»:

— Поезду у меня всегда ассоциируется не с путешествиями, а с гастролями. Впрочем, если бы у меня была возможность железнодорожного путешествия, то я выбрал бы маршрут по просторам России, но не очень долгий. К сожалению, в последнее время на железнодорожном транспорте, и в частности на знаменитой «Красной стреле», меня стали раздражать меры безопасности. Там повнесили таких хитроумных зам-

ков, что и днем-то с ними не сразу разберешься, а уж ночью подавно. Мне не один раз приходилось просить проводника помочь разобраться с замками. Когда не можешь открыть дверь в свое купе, сразу возникает вопрос, а ждуть ли тебя здесь, не чужой ли ты в этом вагоне. Хотя раньше никогда таких мыслей не возникало: проводники всех пассажиров встречали с улыбками, а сейчас улыбок я давно на их лицах не видел.

Александр Гафин,

член совета директоров Альфа-банка:

— В целях экономии времени я предпочитаю летать на самолетах, да и комфортность большинства наших вагонов оставляет желать лучшего. Но я слышал, что в последнее время появились вагоны повышенной комфортности — вот в таком вагоне я бы отправился путешество-

вать. Например, сначала долететь на самолете до Иркутска, а потом можно на поезде с комфортом вокруг озера Байкал. Правда, не уверен, что в ближайшем будущем это осуществимо, но, так или иначе, РЖД, на мой взгляд, в последнее время меняется в лучшую сторону.

Евгений Федоров,

председатель комитета Госдумы по экономической политике,

предпринимательству и туризму:

— Я бы с удовольствием отправился на поезде «Золотой орел» через всю страну на Восток. Я был на его открытии, и мне он показался очень удобным и современным. В таком поезде и долгая дорога не помеха. Как представлю, что можно будет за одну поездку налюбоваться красотами России, так сразу тает купить билет и отправиться в путешест-

вие. К сожалению, с моим графиком работы, боюсь, мне это удастся не скоро.

Юрий Шевчук,

лидер группы «ДДТ»:

— Никуда. Конечно, дорога, в том числе и железная, занимает большое место в моей жизни, но это все больше по работе, а отдыхать я предпочитаю на своем диване. Да и поезда у нас оставляют желать лучшего, особенно на южном направлении, где иногда ни кондиционеров, ни нормальных условий нет. Жара, духота, проводники хамят — думаю, что в фашистских душегубках было приятнее. Кстати, о проводниках. Как-то наш гитарист, тихий, скромный питерский интеллигент, робко попросил: «Извините, а можно чаю?» «Хотите чаю — летайте самолетами, Аэрофлота», — был ему ответ. Так что сервис часто то-

же не ахти. Впрочем, хорошего тоже хватает, но его меньше, чем плохого.

Давид Якобашвили,

председатель совета директоров компании «Вим-Билль-Данн»:

— Из Москвы в Санкт-Петербург на «Красной стреле». Это мой любимый маршрут с детства. Воспоминаний море! Помню, когда был маленький, то для обогрева использовали специальные печки, а по вагонам разносили чай. Потом, годах в 70-х, всегда очень весело отмечали каждое путешествие из Москвы в Ленинград. Сразу с друзьями шли в вагон-ресторан, где покупали горячительные напитки и закуски. А сколько любовных моментов было связано с этим поездом! Помню один раз ехал в Петербург в жупую службу, но спасло меня общество прекрасных дам и обилие водки на столе.

Поезда как часы

маршрут по Швейцарии

В мире Швейцарию знают как страну самых надежных банков, безукоризненно работающих часов, перочинных ножей со всеми возможными лезвиями и вкусного сыра. Сами швейцарцы уверены, что в этом ряду должны стоять и местные железные дороги. Корреспондент журнала «Саквояж» **Дарья Чурикова** пересекла Швейцарию на поезде, проверяя это мнение.



Этот виадук в другой стране казался бы железнодорожным чудом. В Швейцарии он один из многих ФОТО AFP



«Шильон Леманом окружен, и вод его со всех сторон неизмерима глубина» (Дж. Г. Байрон) ФОТО ВЛАДИМИРА ФИЛИПОВА

Швейцария — страна небольшая, по площади немногим больше Московской области. Но при этом она располагает невероятной развитой железнодорожной сетью. 5 тыс. км рельсовых путей соединяют все мало-мальски значительные населенные пункты, а иногда поезд оказывается единственным транспортным средством, связывающим какую-нибудь высокогорную деревушку с остальным миром. Поезда ходят как часы. Расписания основаны на железной логике: на многих маршрутах интервал составляет ровно полчаса или час. Так что путешественнику достаточно запомнить, что нужный ему поезд идет, например, в 17 или 47 минут, то есть в 8.17, 8.47, 9.17, 9.47 и т. д. Существуют специальные железнодорожные часы, как на вокзалах, так и в виде ручных хронометров. В этих часах внимание акцентируется на большой минутной стрелке, а цифра, обозначающая час, выскакивает в окошечке, как на других часах дата или день недели.

Многие железнодорожные маршруты в Швейцарии находятся в частных руках, особенно в горных районах на юго-востоке страны. Некоторые частные компании перевозят исключительно туристов. Названия маршрутов звучат заманчиво и многообещающе: «Ледниковый экспресс», «Экспресс Вильгельма Телля», «Экспресс альпийских предгорий». Я пересекла Швейцарию наискосок — с северо-востока на юго-запад — по маршруту «Золотой перевал» (Golden Pass Line), преодолев 250 км от Цюриха до Монтре. Первая часть маршрута началась на цюрихском вокзале, откуда в 1917 году отбыл в Россию знаменитый plombированный вагон с Лениным и другими большевиками. На легендарном вокзале меня ждала комфортабельная, но вполне обыкновенная электричка с неплохим, правда, баром, которая шла до идиллического городка Люцерн. В одной из скал на берегу Фирвальдштетского озера,



Железная дорога пришла на альпийскую вершину Юнгфрау уже в начале прошлого века ФОТО AFP

на котором стоит Люцерн, вырублено изваяние «Умиравший лев» в память о швейцарских гвардейцах, до последнего защищавших дворец Тюильри, и укрывшемся там от разъяренной революционной толпы короле Людовике XVI. Французская дворцовая стража оставила монарха на произвол судьбы — и потому памятника не заслужила. В ясный день великолепный вид на Люцерн открывается с горы Пилатус, названной так в честь прокуратора Иудеи Понтия Пилата, судившего Иисуса Христа. По преданию, после смерти злосчастного римского чиновника его тело было брошено в озеро у подножия этой горы. Душа же Пилата так и не обрела покоя — раз в год, в Страстную пятницу, его призрак бродит по окрестностям, наводя ужас на местных жителей. Видимо, только на тех из них, кто в это предание верит. В Люцерне началось настоящее приключение: после прогулки по городу поездка про-

должалась уже на так называемом панорамном поезде с огромными окнами, из которых чрезвычайно удобно любоваться пейзажами. А пейзажи на пути между Люцерном и городком Интерлакен того стоят. Когда поезд взбирался на очередной горный перевал, с него открывался великолепный вид на живописнейшие озера, обрамленные снежными вершинами. Спустился всего несколько минут поезд уже бежал по зеленой альпийской долине, провожаемый равнодушными взглядами сытых ухоженных коров. Если быть предусмотрительным и нежадным, заблаговременно забронировав передние места в первом вагоне, то всеми этими красотами можно любоваться через лобовое стекло, поднимающееся от пола до потолка. Чтобы освободить место для состоятельных и любопытных пассажиров, кабину машинистов панорамного поезда расположили на втором этаже.

По пути в Интерлакен поезд проходит неподалеку от востепого Конан Дойлем Рейхенбахского водопада. От того места, где он делает остановку, можно совершить вылазку к чуду природы, где 4 мая 1891 года сошлись не на жизнь, а на смерть гениальный сыщик Шерлок Холмс и воплощенное зло профессор Мориарти. С площадки над водопадом, где произошла решающая схватка, любопытно заглянуть «в глубину этого страшного котла кипящей воды и бурлящей пены, где навеки остались лежать тела опаснейшего преступника и искуснейшего поборника правосудия своего времени». Вам покажут и путь, которым сыщик, несколько лет спустя вдруг оказавшийся живым, выкарабкался наверх. Но без специального снаряжения и изрядной спортивной подготовки повторить его маршрут вряд ли кому-то удастся.

Интерлакен (следующая остановка) называют воротами Юнгфрау — одного из высочайших горных массивов Швейцарии. На одноименной вершинеписного, чем уже встречавшиеся на пути населенные пункты. Кто-то из пассажиров продолжает путь на все том же панорамном поезде, но мне достается ретропоезд Golden Pass Classic. Прообраз этого состава был пущен между Монтре и Цвайзимменом в середине 20-х годов XX века компанией, которой принадлежал легендарный Восточный экспресс. Линия вскоре закрылась из-за экономического кризиса, и лишь в XXI веке по ней снова стал ходить состав, который является точной копией старинного. Предпочтень его современному панорамному поезду можно не только из-за романтики старины, но и ради отменного ресторана с высокой кухней. Преодолев последний серьезный подъем перед Монтре, состав прибывает в Пштад — аристократический горнолыжный курорт, застроенный деревянными шале, самые новые из которых относятся к началу прошлого века. А самая первая гостиница появилась



Французскому певцу Джони Холидею так понравился город Гштаад, что он поселился там, купив себе шале ФОТО AFP



Опаснейший преступник и искуснейший поборник справедливости не устоят бороться близ Рейхенбахского водопада ФОТО REUTERS

здесь 300 лет назад — уже тогда в Пштад потянулась европейская знать. И поныне остаются верны Пштаду королевские семейства Греции и Савойи. Здесь отдыхали принц Чарльз с сыновьями, Роджер Мур, Арнольд Шварценеттер и Элизабет Тейлор. Конечный пункт маршрута «Золотой перевал» — город Монтре — в специальном представлении не нуждается. Монтре — это и Женевское озеро, и Шильонский замок, где томился герой Байрона, и лучший в мире ежегодный джазовый фестиваль, и отель Montreux Palace, в котором провел последние 16 лет жизни великий русский писатель Владимир Набоков. Путешествие между финансовой и культурной столицами Швейцарии стоит не так уж и дорого — при желании можно уложиться в \$150. А для обладателей железнодорожных проездных билетов Swiss Pass и Eurailpass поездка наискосок через всю страну будет и вовсе бесплатной.

Самый-самый-самый...

рекорды

В мире немало необычных поездов, способных претендовать на титул «самый-самый». И если с самым длинным поездом или самой высокой горной железной дорогой вопросов не возникает, то на названия «самый быстрый поезд» и «самый старый железнодорожный маршрут» есть немало претендентов. Самая высокогорная в мире железная дорога находится в Тибете. Факт этот зафиксирован Книгой рекордов Гиннесса. Открылась она в прошлом году, хотя строить эту дорогу начали в 1950-м, но различные политические события в жизни Тибета сильно затормозили стройку. Проще всего совершить путешествие по этой дороге, купив билет на поезд Пекин—Лхаса. Поездка займет почти двое суток, цена билета — около \$300 (в одну сторону). Самый длинный железнодорожный состав, на котором можно проехаться пассажиром, ходит в Мавритании между городами Зурат и Нуадибу. Длина состава порой достигает 3 км. Несмотря на то что большая часть поезда состоит из вагонов, перевозящих железную руду, в составе есть и несколько пассажирских вагонов. Появление этих вагонов стало большим шагом вперед: раньше пассажирам приходилось сидеть на крышах грузовых вагонов. Теперь же любой желающий может проехать 700 км с комфортом общего вагона всего за \$5. А вот желающим прокатиться на самом быстром в мире поезде придется сначала разоб-



Поезд TGV в принципе может разогнаться до 575 км/ч, но пассажиров возит почти вдвое медленнее ФОТО REUTERS



Переезжая из Шанхая в аэропорт Пудунг, главное — не пропустить момент, когда Поезд наберет максимальную скорость ФОТО REUTERS



У пассажиров самого высокогорного поезда в мире Пекин—Лхаса навверняка закладывает уши, как в самолете ФОТО REUTERS

раться с тем, как определяются рекорды скорости на железной дороге. Если считать, что поезд должен обязательно двигаться по рельсам и при этом перевозить пассажиров, тогда самым быстрым будет французский TGV POS, следующий по маршруту Париж—Восточная Франция—Южная Германия. 3 апреля 2007 года один из поездов этого типа установил рекорд, достигнув скорости 574,8 км/ч. Разумеется, во время обычной поездки он так быстро разогнаться не будет, максимально набирая какие-то жалкие 300–320 км/ч. Однако существуют еще поезда на воздушной подушке (MAGnetic LEVitation — maglev). Рельсы этим поездам не нужны, нужна специальная трасса, идущая параллельно обычной железной дороге или выделенная только под поезда на воздушной подушке. Среди поездов типа maglev рекорд скорости при-



У пассажира поезда Нуадибу—Зурат может уйти полчаса лишь на то, чтобы дойти от края состава до своего вагона ФОТО REUTERS

надлежит японскому MLX01, 2 декабря 2003 года разогнавшись до 581 км/ч. Разумеется, в обычной жизни и эти поезда ездят гораздо медленнее. Тем, кто хочет пережить ощущения движения с максимально большой скоростью, можно порекомендовать другой поезд на воздушной подушке — Shanghai Maglev Train. С 2004 года он курсирует между Шанхаем и аэропортом Пудунг. На радость пассажирам прямо в вагоне установлен электронный спидометр, так что можно сфотографировать надпись «431 км/ч» и потом продемонстрировать знакомым. Поездка на поезде недолгая (чуть более семи минут) и недорогая (самый дешевый билет стоит около \$7). Что касается самого старого поезда, то с ним путаницы даже больше, чем с самым быстрым. Ясно только, что искать его надо в Великобритании. Некоторые полагают, что старейшим

железнодорожным маршрутом следует считать Суррейскую железную дорогу в южном Лондоне, по которой с 1803 года ходили конки, а ныне по сохранившимся частям маршрута передвигаются обычные лондонские трамваи. Годом позже все там же в Англии появилась дорога Пеннидаррен, по которой впервые вагоны передвигались, ведомые паровозом. То, что осталось от этой дороги, интересно только большим энтузиастам истории железных дорог. В 1807 году появилась первая дорога, по которой путешествовали пассажиры, платя за билет. Дорога в Сванси (Уэльс) действовала до 1960 года. В настоящее время любопытствующие могут посетить Железнодорожный музей в Сванси. Зато легко находится поезд, не менявший своего названия и маршрута долгие века. Это «Летучий шотландец», путешествующий по линии Лондон—Эдинбург аж с 1862 года. С того же 1862 года из Лондона в Глазго начал ходить поезд «Корольский шотландец», но в 2003 году он почему-то лишился своего прославленного имени. Индийский паровоз Fairy Queen носит гордое звание «старейший в мире работоспособный паровоз». С возрастом все хорошо — 1855 год постройки никто из конкурентов не перебьет. Плохо то, что паровоз крайне редко выходит на линию, только по очень торжественным случаям. Последний раз он возил VIP-пассажиров из Дели в Алвар в 1997 году. Когда будет следующий рейс — пока неизвестно. **Эл Кейси**