

На две стороны

История, которая никогда не закончится

Возведенный в XIX веке как символ величия огромной Российской империи Брестский железнодорожный вокзал четыре раза восстанавливали и реконструировали. Он видел две мировые войны, был разрушен в 1915 году, когда отступающие казаки испепелили почти весь город, а заодно и здание вокзала, чтобы ничего не досталось врагу. Сегодня вокзал в Бресте считается самым красивым в стране, он стал визитной карточкой независимой Беларуси. Гордо вознесенный над ним шпиль со звездой встречает путешественников, оказавшихся на стыке Востока и Запада.



Комфортный «Штадлер» прибывает точно по расписанию. На брестском вокзале привычная суета: радостные встречающие, торопящиеся пассажиры, сумки, рюкзаки, чемоданы... Голос диктора как-то непривычно громко (или показалось?) сообщает, что поезд Минск – Брест прибыл на Варшавскую сторону вокзала, и напоминает о необходимости использовать защитные средства для профилактики респираторных инфекций.

Спускаемся в подземный переход. Он не такой длинный и широкий, как на столичном железнодорожном вокзале. Выходим на своеобразный островок, к главным вокзальным зданиям.

Небольшая площадь между билетными кассами и самим вокзалом почти безлюдна. На скамейке у металлической статуи пенсионерка, у дверей целующаяся парочка, а по перрону бредет уборщик. Несколько минут – и их не видно. Стоп – а где все?

Начальник вокзала станции Брест-Центральный Виктор Кулай несколько озадачен. Вверенный ему объект может пропускать десятки тысяч пассажиров в сутки, а тут визуально и пары сотен не наберется. Пандемия внесла свои коррективы – Западная Европа напрочь закрыла железнодорожное сообщение, да и белорусы стали меньше ездить.

Потянуло характерным дымком – в одном из вагонов пассажирского состава, видимо, затопили титан. Что только добавило ощущения, что находимся мы в середине прошлого века – сине-серые поезда, сталинский ампи́р вокруг...

От первого здания вокзала, возведенного еще при Александре III, остались лишь фрагмент фундамента и пресловутое разделение железнодорожного узла на две стороны.

Виктор Кулай улыбается. Архитектурный проект вокзала действительно был создан в начале 1950-х, а вот его нынешний вид, можно сказать, с иголки. В 2008–2014 годах одна из главных достопримечательностей города над Бугом претерпела основательную реконструкцию. Провели ее, кстати, наши строители.

От первой версии вокзала, возведенного еще при Александре III, остались лишь фрагмент фундамента да, пожалуй, пресловутое разделение железнодорожного узла на две стороны.

Нерегулируемый «перекресток»

XIX век во всем мире – период стремительного роста железных дорог. Компании, владеющие железнодорожными путями, приносили их владельцам огромные прибыли. На этом фоне Российская империя не сильно отличалась от США или Европы, а белорусскому Бресту была отведена особая роль.

В 1869 году началась эксплуатация железной дороги Варшава – Брест-Литовск. Через несколько лет пошли первые составы по линии Москва – Брест-Литовск, в 1873 году проложили железнодорожный путь из Киева. Город над Бугом из местечка, известного грозной крепостью, превратился в стратегически важный транспортный узел.

Брестский краевед, историк, автор книги «Брестский железнодорожный вокзал. Между Востоком и Западом» Александр Суворов утверждает: в Российской империи царя невообразимая коррупция. Почти все железнодорожные линии принадлежали акционерным обществам,

которые не гнушались зарабатывать деньги любыми возможными способами. Особо ушлые руководители компаний собирали средства на строительство новых веток, а затем испарялись вместе с деньгами за океаном. Или вместо новых рельс и шпал укладывались бывшие в употреблении. Но даже не эти вопиющие факты стали головной болью для российского министерства путей сообщения.

К 1879 году через Брест проходили три крупнейшие по тем временам железнодорожные линии: Московско-Брестская, Варшавско-Тереспольская и Юго-Западная. Были еще менее крупные ветки. В результате в Бресте образовалось пять железнодорожных станций. Нередко пассажиру, желающему пересесть с поезда одной линии на поезд другой, приходилось нанимать извозчика.

Неудивительно, что новый министр путей сообщения Константин Посыет предложил руководству крупнейших железнодорожных линий, сходящихся в Бресте, обсудить возможность создания единого вокзала. Согласование инициативы заняло десятилетие. Наконец проект Бориса Лорберга был одобрен. Архитектор предложил возвести здание, соответствующее запросам пассажи-



Первое здание вокзала. 1886 год

ров всех трех классов, сочетающее функциональность и изысканность, и также использовал передовые на тот момент технологии.

Возводили Брестский вокзал три частные фирмы, на строительство ушло два года. Изначально выделенных на эти цели 1,5 млн золотых рублей не хватило, властям пришлось «вливать» в проект еще полмиллиона. Если учесть, что в тогдашнем золотом рубле было 1,2 г золота и сколько дают за один грамм желтого металла сейчас, строительство обошлось примерно в 139 млн долларов.

На сохранившихся черно-белых фотографиях можно увидеть, что вокзальное здание отличалось своим дизайном и богатством отделки, функциональностью. Обогрев осуществлялся с помощью водяного отопления, в залах первого и второго классов наличествовали паркетные полы. Самое интересное – вокзал в Бресте стал первым в Российской империи зданием такого типа с электрическим освещением. По крайней мере, так утверждают историки. В залах и на перроне свет давали 160 лампочек, а дюжина фонарей «заливала» светом привокзальную площадь. Для выработки электричества использовали три динамо-машины.

150 лет назад, 16 ноября 1871 года, было открыто железнодорожное сообщение Москва – Брест. А в 2021 году вокзалу в городе над Бугом исполнилось 135 лет.

Вокзал возвели на площадке между железнодорожными путями Московского и Варшавского направлений – конструктивное решение Лорберга, работающее до сих пор. Общая площадь построек по проекту достигала 4,5 тыс. кв. метров, из которых непосредственно на вокзал приходилось две трети. Пассажирам с богатым воображением первое здание напоминало средневековый замок... с четырьмя водонапорными башнями по сторонам.

В фасадном декоре преобладали арки, ниши, кронштейны и башни. Карниз по периметру венчали прямоугольные зубцы, огромные полукруглые окна наполняли вестибюль потоками солнечного света. По воспоминаниям современников, внутренний интерьер напоминал атриум, вокруг которого располагались залы ожидания, буфеты, багажные отделения, почта, жандармерия, телеграф. При этом часть помещения, где теперь находится зал ожидания, удивляющий своими высокими потолками и роскошной отделкой, на плане 1884 года скромно обозначена как «сени». Оценить былую роскошь Belle Époque современники могут разве что по

фотографиям, их можно увидеть в зале ожидания повышенной комфортности.

Движение по новым путям Брестского вокзала и само здание открыли после молебна 28 мая 1886 года. Вскоре новостройку по достоинству смогли оценить Александр III, будущие самодержец Николай II и германский кайзер Вильгельм II. Двоюродные братья Николай и Вильгельм в то время дружили, в шутку называя друг друга «дражайший Ники» и «дядя Вилли».

Через 27 лет «Ники» и «Вилли» пошлют в Брест-Литовск армии, которые станут беспощадно перемалывать друг друга.

Выжженные пути

Музейная комната Брестского вокзала расположена в типовом бетонном здании багажного отделения 1990-х. Приземистая серая коробка на фоне главного корпуса выглядит бедной родственницей. Поднимаемся в полумраке по лестнице, пригнув голову – на рослых посетителей тут явно не рассчитывали.

Экспозиция небогатая. В центре огромный макет вокзального здания и прилегающих путей, на стенах – картины и фотографии исторических лиц. На столике – книга отзывов для почетных гостей. На стеллаже скромно расположились пара полуистлевших пистолетов и ржавые фрагменты офицерской сабли, найденные во время последней реконструкции. Кто и когда «потерял» оружие, неизвестно, а сражений железнодорожный узел повидал с лихвой.

С самого начала Первой мировой войны Брестский вокзал стал перевалочной базой для российских войск, воюющих на Западном фронте. В 1915 году ситуация резко ухудшилась. Немцы активно применяли новые виды вооружений, в том числе химическое оружие, а ближайшее окружение Николая II хоть и носило золотые эполеты, частенько уступало неприятелю в военном искусстве. Потери российской армии (по данным разных источников) только за 1915 год составили от 1 до 2 млн человек.

В это время командование царской армии принимает вынужденное решение – линию фронта стали искусственно отодвигать на Восток, чтобы избежать крупного окружения. Ряд западных губерний, в том числе Гродненскую вместе с входившим в нее Брестом, готовили к сдаче. Казаки и ополченцы использовали при этом тактику выжженной земли. Заводы и фабрики эвакуировали, колодцы засыпали, крестьян эшелонами отправляли на Восток. Деревянные дома жгли, оборонительные



Брестский вокзал, сожженный дотла отступающей российской армией. 1915 год

объекты и каменные сооружения взрывали. В те дни Брест, по воспоминаниям очевидцев, походил на огромный факел: горело всё – от деревень в окрестностях до крестов на городских кладбищах.

В августе 1915 года казаки обложили Брестский вокзал горючими материалами, залили продуктами переработки нефти и подожгли. Вспыхнувшее пламя уничтожило крышу, перекрытия, двери и окна. Огонь был таким сильным, что высыпался раствор между кирпичами, а стальные тросы, призванные беречь сооружение от вибрации, лопнули. По следам казачьего арьергарда в сожженный Брест вошли кайзеровские войска. Новые хозяева города не стали восстанавливать здание вокзала, ограничились железнодорожными путями, необходимыми для переброски войск.

После Рижского мирного договора в 1921 году Брест стал административным центром Полесского воеводства в составе Польши, утратив приграничный статус. Брестский узел перешел в подчинение Виленской окружной дирекции государственных железных дорог. Вновь заговорили о восстановлении вокзала. Исследователи склоняются к мысли, что к тому времени от довоенного вокзала осталась только треть, да и та рассыпалась от последствий пожара и осадков. Но все-таки решили строить на фундаменте, заложенном еще в 1886 году. Полностью работы завершились к 1930 году...

В новострое сохранились элементы старых стен и фундамент. Вокзал возвели в смешанном стиле необарокко, модерна и функционализма. Снаружи стены



Брестский вокзал при поляках. 1930-е годы

выкрасили в белый цвет, пол выложили плиточной мозаикой. Внешне вокзал стал выше и «воздушнее» предшественника. К нему подвели водопровод и электричество, организовали центральное отопление. На привокзальной площади возвели ряд зданий поменьше, в одном из которых до сих пор располагается почтовое отделение.

В 1915 году ряд западных губерний, в том числе Гродненскую вместе с входившим в нее Брестом, готовили к сдаче. Казаки и ополченцы использовали при этом тактику выжженной земли.

Десятилетия относительного спокойствия закончились 1 сентября 1939 года – Германия напала на Польшу. В первый день Второй мировой войны город над Бугом подвергся бомбардировке, и хотя немецкие самолеты смогли разрушить прилегающие кварталы, здание вокзала осталось практически нетронутым. Через две недели части вермахта под командованием Гудеряна (он за Вторую мировую будет дважды брать Брест) подошли к городу. В крепости и на подступах к жилым кварталам завязались бои, которые длились три дня. Но уже 21 сентября в самом западном городе Беларуси прошел совместный парад советских и немецких войск, демонстрирующий торжественную передачу территории СССР.

Вокзал и железнодорожные пути в конце 1939 года отошли к вновь созданной Брест-Литовской железной

дороге (с головной конторой в Барановичах), пути «перешли» под широкую колею. В здании вокзала поставили огромный бюст Ленина из темного мрамора, у входа – гипсовую скульптуру Сталина.

Шокирующее подземелье

Нам разрешили спуститься в подвалы Брестского вокзала, где летом 1941 года вели оборону последние защитники железнодорожного узла. Здесь сыро, душно и темно. Пол иногда ощеривается провалом ямы, голове угрожают торчащие куски железа – без каски сюда лучше не соваться. Нас спасают фонарики смартфонов. В их ярком свете стены с подтеками и паутиной выглядят устрашающе. Трудно представить, какими стойкостью и мужеством нужно обладать, чтобы провести тут восемь суток, держа оборону от врага – именно столько гитлеровцы не могли выбить обороняющихся из подземных коммуникаций.

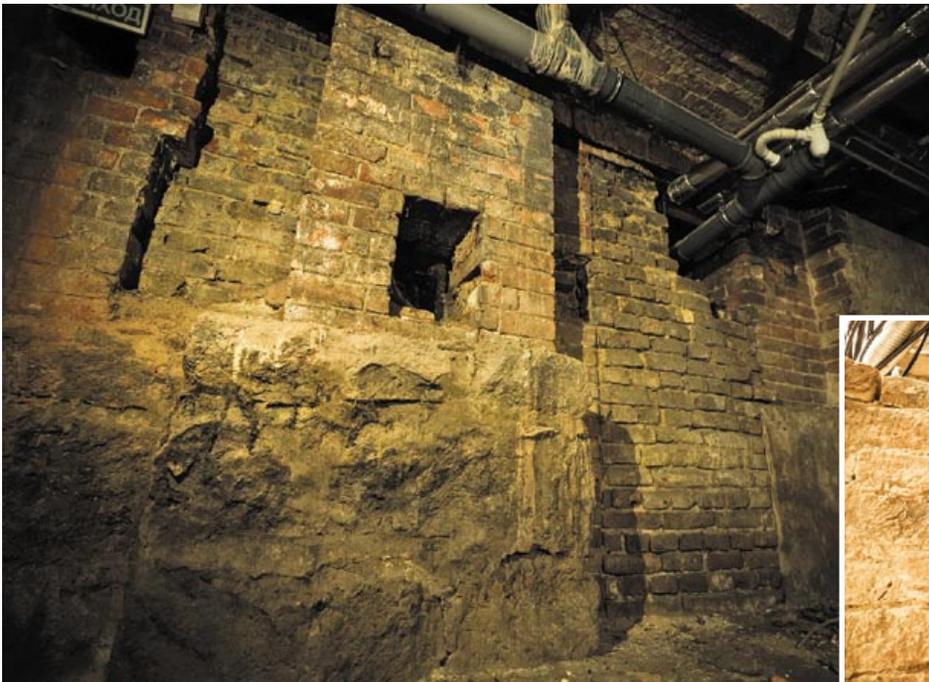
Некоторые проходы заложены кирпичом, винтовые лестницы уводят к забетонированным отверстиям. Над головой тянутся современные трубы и провода, но сопровождающий не может дать четкие ответы, проводились ли здесь раскопки, все ли тела защитников обнаружены, не хранит ли старый подвал тайны последней войны?

В любом случае зловещее подземелье хочется покинуть побыстрее, что мы и делаем. Батареи смартфонов почти разряжены, кроссовки и туфли покрылись красно-желтым налетом.

Пытаемся вспомнить все, что знаем об обороне вокзала в годы Великой Отечественной. В памяти всплывает сцена из белорусско-российского фильма «Брестская крепость» – за несколько часов до рассвета 22 июня 1941 года на вокзал приходит немецкий поезд, и из вагонов выскакивают диверсанты с лицами убийц. Погруженные в тему историки не соглашаются с этим. Да, накануне войны приграничные территории кишели шпионами абвера. Но именно в Бресте самая дееспособная вражеская агентура принадлежала гестапо. И за неделю до 22 июня засылка лазутчиков в СССР почти прекратилась – вермахт не хотел «спугнуть» противника.

История обороны Брестского вокзала летом 1941 года до сих пор не написана до конца, ее продолжают собирать по крупичкам.

Хотя диверсии были. За несколько часов до нападения стала пропадать телефонная связь (в том числе со штабом 4-й армии в Кобрине), в самом Бресте без



Восемь дней, с 22 по 29 июня 1941 года, гитлеровцы не могли выбить защитников Брестского вокзала из подвалов



электричества остались центральные кварталы. За всем стояли те самые агенты, которые, говоря языком профессионалов, «насаждались» с 1939 года.

Дело в том, что после присоединения западных территорий Беларуси и Украины к СССР Германия и Советский Союз столкнулись с проблемой переселенцев: многие белорусы и украинцы в оккупированной немцами Польше желали уехать на Восток. Гестапо, контролировавшее пересыльные пункты, использовало часть переселенцев в качестве «тройного коня»: вместе с перемещенными лицами к нам массово забрасывались агенты, завербованные и подготовленные из числа беженцев. Они знали язык, прекрасно ориентировались на местности, были обучены диверсионно-разведывательной работе.

Чекисты, конечно, не сидели сложа руки – часть засланных казачков выявили. Но не всех. Именно эта агентура и сыграла главную роль в дезорганизации советского тыла в первые часы войны – а не киношные отряды переодетых боевиков.

Кстати, с апреля 1941 года поезда в СССР и в обратном направлении ходили только днем. Таково было требование немецкой стороны. Специалистам по разведке тут все понятно: в темное время суток на приграничные польские станции поступало тяжелое вооружение, в том числе гигантские мортиры Karl (орудия № 3 «Один» и № 4 «Тор»), которые потом с окраины Тересполья (несколько километров до города над Бугом) били по Брестской крепости.

В первый день войны основные бои шли в крепости и на других оборонительных рубежах. А вот железная дорога для немцев – своеобразное «кощеево яйцо», где «игла» – железнодорожный мост через Буг. Именно от него во многом зависела судьба блицкрига. Поэтому на захват отправили не головорезов из полка «Бранденбург-800», в котором уже тогда была рота из этнических белорусов, а саперов-добровольцев из 135-го полка 45-й пехотной дивизии. Сразу за ними по путям в направлении вокзала двинулись военнослужащие 5-й роты 1-го железнодорожного полка (их использовали исключительно в Бресте и во Львове). Участники этой передовой группы были не только мастерами на все руки, но и не уступали бойцам специальных подразделений.

Стратегический мост через Буг с советской стороны был загодя минирован. Немцы не могли допустить его подрыва. Вся трагедия первых дней войны для СССР заключалась в отсутствии надежной связи, а следовательно, управления войсками. Свою роль сыграла традиционная для довоенной РККА волокита при про-

хождении приказов, отсутствие полномочий у командиров на местах, когда приходилось действовать по обстановке.

Немецкая группа захвата оказалась на советском берегу менее чем через полминуты. Даже за такой промежуток, теоретически, мост мог бы взлететь на воздух, но... Никто из советских начальников команду на подрыв дать не мог. Нужно было сначала доложить командованию округа (ЗапОВО) или хотя бы в штаб армии...

Заполучив путепровод через Буг, немцы не спешили использовать железнодорожный транспорт. На пути настелили доски, и по ним пошла военная техника. Машины двигались так плотно, что иногда расстояние между бортами сокращалось до полуметра. Но все равно на брестском направлении гитлеровцы продвинулись за сутки только на 30 км, в то время как на других участках фронта – до 50–60. А вот железнодорожное сообщение через Брест немцы наладили только после того, как захватили Минск.

Часть помещения, где теперь находится зал ожидания, удивляющий своими высокими потолками и роскошной отделкой, на плане 1884 года скромно обозначена как «сени».

В подвалах Брестского вокзала в первые часы войны укрылись пассажиры, в том числе военнослужащие, следовавшие в распоряжение своих частей, железнодорожники и милиционеры. Гитлеровцы обратились к ним с требованием о немедленной сдаче. Часть гражданских вышла из подземелья, но оставшиеся 70 человек заняли оборону. Оккупанты бросали в подвал горючие материалы и гранаты, потом подтянули шланги, чтобы затопить помещения водой с нечистотами. Люди в подземелье, до которых доносилась канонада из крепости, пребывали в уверенности, что слышат звуки с линии фронта, и не сдавались. Последние защитники вокзальных подвалов продолжали сопротивление до 29 июня, когда бои уже шли в белорусской столице. Почти всех либо расстреляли на месте, либо уничтожили в концлагерях... Эта история до сих пор не написана до конца, ее продолжают собирать по крупицам. Сегодня с уверенностью можно сказать, что среди 70 героев – поездной диспетчер А.П. Шихов, связист М.П. Мартыненко, лейтенант милиции В.М. Яковлев, военный летчик Е.М. Ищенко.

Историки утверждают, что серьезный урон вокзалу в первые дни войны нанесли не патриоты или подполь-

щики, как предполагали ранее, а... неизвестный ротозей из 45-й пехотной дивизии вермахта, из-за которого детонировали боеприпасы в брошенном советском составе. От взрыва пострадали железнодорожные пути, черепица на крыше здания и оконные стекла.

Во время оккупации Брест стал одним из крупнейших транспортных узлов в Восточной Европе. Летом 1942 года через город над Бугом на Восточный фронт ежедневно проходило по 15 поездов с личным составом и боевой техникой.

В 1957 году вновь отстроенный Брестский вокзал первым встретил иностранных гостей VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов.

Через три года Брест снова подвергся массированным бомбардировкам. На этот раз его бомбили советские летчики. В ночь на 8 июля 1944 года удар наносили 260 самолетов, через сутки еще 180. Город был практически стерт с лица земли, железнодорожные пути сильно повреждены, но здание вокзала опять уцелело. 28 июля 1944 года брестскую землю очистили от вражеских войск.

Советские саперы, работая в авральном режиме, за две недели полностью восстановили не только желез-

нодорожное сообщение, но и взорванный фашистами мост через Буг. На разминирование вокзала ушло несколько месяцев. К декабрю 1944 года через Брестский узел проходило по 90 пар поездов в сутки.

Шпиль, парящий в мирном небе

Насколько жутковато в подвальных помещениях, настолько же приятно пройти по залам и перронам железнодорожного комплекса. Мы останавливаемся на привокзальной площади. Современный вид здание приобрело за время четырехлетней реконструкции 1953–1957 годов. Согласно проекту, разработанному институтом «Киевгипротранс», комплекс зданий тогда увеличили на треть. Черты средневекового замка, необарокко и модерна полностью «растворили» в сталинском ампире. Западный фасад выстроили в виде уменьшенной копии Министерства иностранных дел в Москве, знаменитой сталинской высотки. От него в обе стороны расходятся колоннады.

Над трехъярусной аркой главного входа – четвертый этаж, где работают дикторы. Чуть выше – зал для небольших совещаний.

Внутри здания – роскошный зал ожидания. Здесь теплые полы, выложенные гранитной плиткой. Светильники – полные реплики тех, что в 1957 году освещали



В зале ожидания Брестского железнодорожного вокзала.
Октябрь 2021 года

помещение для иностранных гостей VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов. Именно к их приезду и была задумана послевоенная перестройка вокзального здания – Брест должен был стать визитной карточкой СССР. С ответственной задачей советские строители справились на отлично. Гости молодежного фестиваля были впечатлены. И не только они, в последующие годы через станцию Брест-Центральный проходили составы, следующие в Польшу, Чехословакию, ФРГ, ГДР, Францию и обратно. Привокзальная площадь часто становилась местом проведения всевозможных массовых мероприятий. На Брестском вокзале бывали Никита Хрущев и Леонид Брежнев, глава КНДР Ким Ир Сен, президент Франции Жорж Помпиду, ряд политических и культурных деятелей калибром поменьше.

Дела шли настолько хорошо, что весной 1970 года Брест-Центральный перешел на хозрасчет. Но деньги портят не только людей. С одной стороны, полученные средства позволили восстановить чугунные фонари на площади, с другой – возвести между зданиями вокзала и билетных касс так называемый стеклянный зал для пассажиров, выезжающих за границу. Новострой оказался функционально полезным, но «изуродовал» классический облик всего комплекса.

Максимальная пропускная способность Брестского вокзала около 20–25 тыс. человек в сутки.

В 2008–2014 годах прошла еще одна реконструкция вокзала. Железнодорожному комплексу вернули внешний вид, определенный архитекторами еще при Сталине. Начальник вокзала Виктор Кулай с гордостью отмечает, что гранит, покрывающий колонны и стены, – «тот самый», советский, но заново отполированный. Заметно, что белорусские строители поработали на славу и аккуратно восстановили интерьеры 1957 года. Вокзал выглядит торжественно и немного помпезно, но в данном случае это обоснованно – здание для всех, кто въезжает в страну на поезде, вновь стало визитной карточкой, на этот раз независимой Беларуси.

Виктор Кулай рассказывает:

– Последняя реконструкция и возвращение зданию исторического облика связаны с тем, что государство

работает на перспективу. С 2014 по 2019 год наши объемные показатели росли. Потом пришел ковид. Сегодня в залах нет того количества пассажиров, которых мы готовы обслужить, хотя сотрудников и оборудования, чтобы выполнять гораздо больший объем работы, у нас достаточно.

До пандемии через Брестский вокзал за сутки проходило 62 пары поездов международных, межрегиональных и региональных линий.

По словам Виктора Кулая, в доковидные времена Брестский вокзал обслуживал 10–16 тыс. пассажиров в день, и это не предел – максимальная пропускная способность около 20–25 тыс. человек в сутки!

На вокзале созданы все условия для комфортного пребывания. Есть удобный и теплый общий зал ожидания и чуть меньший, платный – повышенной комфортности. Перекусить можно в бистро или в роскошном ресторане. В последнем за комплексный обед попросят 7–8 рублей. Кроме того, прямо в здании вокзала расположены 37 комнат длительного отдыха. При наличии свободных мест заселиться может любой желающий. «Некоторые гостиницы в городе похуже, чем комнаты отдыха на вокзале», – утверждают брестчане. Видимо, знают, о чем говорят.

Ночью в огнях подсветки вокзал выглядит очень торжественно и красочно, словно рождественская игрушка. Его перроны видели столько поцелуев, сколько ни одна другая точка Бреста, даже ЗАГС. Такое вот одновременно историческое, знаковое и романтическое место – вокзал Брест-Центральный.

Сейчас пассажиров немного. Не работают международные кассы, залы таможенного и пограничного контроля, пункт перестановки вагонов. Но любая пандемия когда-то отступает – отступит и нынешняя. Пойдут поезда, в залах закипит жизнь, работники снова начнут «переобувать» составы. Проверка временным затишьем закончится, как и все другие испытания, выпавшие на долю Брестского вокзала.

А пока что в мирное белорусское небо на 41 метр возносится металлический шпиль главного вокзального здания – одна из самых высоких точек города. И, бесспорно, очень красивая.

Алексей НАДЕЖДИН

Фото Вадима ЯКУБЁНКА, из архива А. СУВОРОВА