

КАРЛ ШЛЁГЕЛЬ

Азия начинается на Силезском вокзале

До первой мировой войны Берлин был основным железнодорожным узлом в Центральной Европе и неминуемым перевалочным пунктом для всех, кто хотел пересечь Европу с Востока на Запад или с Запада на Восток. Берлин был первой станцией для всех пассажиров, следовавших из Российской империи в Европу. Именно в Берлине люди настраивались на всё то новое и иное, с чем им предстояло столкнуться после двух дней пути. В русских путеводителях, которые вошли в моду накануне рубежа веков, Берлин, наряду с Веной, представлен как база для дальнейших путешествий по Европе. Прямо напротив южного портала вокзала на Фридрихштрассе в центре города располагался отель de Russie, в котором было двести комфортабельных комнат. Когда молодой поэт Лев Лунц в начале двадцатых годов прибыл в Берлин, он был изрядно удивлён. Первый же прохожий, к которому он обратился сойдя с поезда, оказался русским: «Когда я прибыл в Берлин и вышел из вокзала, я наобум спросил молодого человека: Как пройти к такой-то улице? Парень глупо посмотрел на меня и замотал головой: Понятия не имею. Потом он грустно спросил на хорошем русском языке: А вы случайно не русский? Это был первый “немец”, которого я повстречал. Так я вступил в иностранную столицу».

Но ощущение, что в Берлине что-то кончалось и начиналось что-то совсем другое, было и у тех, кто следовал в противоположную сторону. «Восточным вокзалом в Берлине был Силезский вокзал, расположенный на расстоянии всего лишь нескольких километров от центра города, — писал Ханс фон Херварт, молодой дипломат, который в апреле 1931 года отправился в свою первую командировку из Берлина в Москву. — Чувствовалось, что здесь начинается другой мир. Люди на платформах, запахи, вся атмосфера были явственно восточными. Наш военный атташе в Москве, генерал Эрнст Кёстринг, всегда утверждал: Азия начинается на Силезском вокзале. Отсюда простирается бесконечная, плоская равнина до Владивостока, её прерывает только Урал. Чем дальше поезд продви-

гался в Польшу, тем заметнее снижалась плотность населения, и скорость поезда замедлялась, так как железнодорожное полотно здесь не было укреплено насыпью». Начиная с 1927 года можно было купить транзитный железнодорожный билет до Дальнего Востока. Проезд от Берлина до Токио стоил примерно 650 имперских марок. Он покрывал расстояние в двенадцать тысяч километров, пересекал семь временных зон и продолжался от Москвы до Токио двенадцать дней (вместо сорока пяти дней морем). Американский корреспондент Уильям Л. Шайе назвал поезд, прибывавший на Силезский вокзал, «Восточным экспрессом».

Геокультурные полюсы Запад-Восток были вписаны и в социальную топографию Берлина. Район вокруг Силезского вокзала был наполнен типичной вокзальной средой с ночными ресторанчиками, борделями и дешевыми гостиницами. Неподалёку находилось знаменитое заведение «Скала». Берлинский театрал Юлиус Берстль описал среду вокруг Силезского вокзала как своего рода внутренний Восток, без которого Берлин не мог обойтись, как место вытесненных желаний и инстинктов. «На ипподроме Витфогеля гремит музыка. Русская капелла. Трое мужчин в ярких, но грязноватых рубашках. Запах табака, лошадиного помёта и перегара. Четыре терпеливые лошадки трусцой бегут по кругу. Всадники — молодые рабочие в фабричных блузах. Девицы в мужских сёдлах. Юбочки задрались на коленках. Видны трусики, а между трусиками и чулком — полоска тела. В центре манежа — большая танцплощадка. Толкотня! Девицы в объятиях парней, грудь к груди, пахнет людьми и пылью, на бледных лицах жадные приоткрытые губы, иногда накрашенные, и глаза — дерзкие, податливые, бесстыжие и нетерпеливые. Это рыночная площадь, одни покупают, другие себя продают. За ужин, за постель в ночлежке, а может, и за купюру, которую сунут за край чулка. Русские музыканты стараются вовсю, надо отдать им должное, они дуют в свои инструменты без передыху:

*Как тебя зовут, красотка?
Дай мне твой адрес и телефон.
Ты живёшь у тетушки? С мужем? Или в пансионе?*

Или:

*О сладкий поцелуй!
Залог небесного блаженства,
маленький пропуск в рай.
Поверь, блаженство не вечно,
Пусть лишь на час с тобой, только на час!
Ах, отвори мне двери в небеса!»*

Альфред Дёблин тоже начинал свой «бросок на Запад» с Силезского вокзала. А Илья Эренбург видел в Берлине не Восток и не Запад, а нечто

третье, для него очень важное: «Когда приближаешься к Берлину, он вспыхивает издали, как гигантский циферблат, равномерно вздыхает, как образцовый хронометр. Это сердце старой Европы...»¹

Спустя несколько лет связь между Востоком и Западом прервалась и «Северный экспресс» был всего лишь напоминанием о старом времени. Берлинские вокзалы стали отправными и конечными пунктами войны, которую Гитлер вёл на Востоке, сначала против Польши, потом против Советского Союза. Городская электричка, товарные станции железной дороги, а затем и пассажирский вокзал все больше и больше становились важными отправными пунктами для транспортировки солдат и военного снаряжения, отпускников с восточного фронта, для эвакуации женщин и детей в районы, относительно безопасные в смысле бомбёжки. Отпускники должны были отмечаться в комендатуре фронта, получали свои проездные документы и рационы. В то время как жилые районы почти сплошь были разрушены английскими бомбами, вокзальные сооружения довольно долго оставались в целостности и сохранности. Но в последние месяцы войны картина изменилась на противоположную. «В кассовом зале, в проходах и в зале ожидания царит неразбериха, здесь разместили санитарную авиацию, полевые кухни, штабы, склады боеприпасов, но всё это в движении, в суете, в спешке, в нервном возбуждении. Грязные бинты, осколки флаконов от лекарств, пустые консервные банки, связки папок с документами, стальные каски, противогазы, разбитые столы и стулья с треснувшей обшивкой, клубки телефонных проводов, окурки, брезент — всё валяется в беспорядке, всё покрыто налётом серо-белой известковой пыли, непрерывно сочащейся со стен и потолков, гарью полевых кухонь, дымом горящих домов» — таким предстал Силезский вокзал перед взором современника Лауренца Демпта.

22 апреля 1945 года Красная армия начала штурм Силезского вокзала. Он закончился вечером следующего дня. Ровно 1400 немецких солдат отравились отсюда в советский плен. Незамедлительно начались работы по расчистке вокзала, и уже 25 апреля около 18 часов прибыли тяжелые бронепоезда, которые генерал Жуков приказал доставить из Кюстрина, чтобы открыть огонь по центру города. И хотя вокзальные помещения и вокзальная территория, усеянная тринадцатью воронками от бомбёжки, быстро были приведены в порядок, место и роль Силезского вокзала с этого времени стали принципиально иными. То же самое относится и ко всей «паутине» берлинских рельс. Берлин перестал быть транзитным пунктом между Востоком и Западом. Его пересадочные вокзалы превратились в конечные станции. Спустя несколько лет после окончания войны многие вокзалы были законсервированы. Позже большинство из

¹ Ця Ehrenburg. Visum der Zeit. Leipzig, 1982. S. 58.

них были снесены, в том числе пассажирские вокзалы Ангальтский и Потсдамский, а также Штеттинский, Лертер и Гёрлитцкий.

Силезский вокзал, фактически бывший Восточным вокзалом Берлина, воплощает в себе историю, которая на этом завершилась. Её последствия ощутимы по сей день, ибо только сейчас, когда закончилось разделение города, Берлин, парализованный пятидесятилетним разделением, может взяться за модернизацию своей железнодорожной сети. Это означает не что иное как восстановление довоенного уровня. Конечные станции опять становятся пересадочными. Нет более точного барометра для регистрации колебаний во взаимоотношениях между Берлином и Москвой, чем железнодорожная линия, начинающаяся на Силезском вокзале.

Вокзалы как места исторических событий

До войны Европа была континентом железных дорог, и Берлин занимал на нём центральное место. Не аэропорт, а вокзал был тем местом, где определялись масштаб средств сообщения, мобильность и размах путешествий той эпохи. Когда 1 мая 1922 года из Берлина в Москву стартовал первый самолёт немецко-российской фирмы «Дерулюфт» (с промежуточной посадкой в Кёнигсберге), полёты были ещё экзотикой и большой редкостью, а когда в 1926 году только что созданная «Люфтганза» скупила немецкий пакет акций «Дерулюфта» и начала перевозки на линии Берлин—Москва с ежегодным объемом 518 рейсов и 1100 пассажиров, Европа эпохи железных дорог находилась в зените своих возможностей. Впечатляет то, какой выбор скорых поездов представлен в «Курьере», «Практическом железнодорожном путеводителе для русских по городам и курортам Западной Европы» за 1903-1905 годы: Северный экспресс Санкт-Петербург—Париж/Остенде; скорый поезд через Торн, Александрово и Варшаву в Москву; многочисленные поезда через Кёнигсберг и Эйдткунен в Петербург и Москву. Впечатляет и то, что предлагает «Служебный имперский железнодорожный справочник» летом 1935 года в направлении Прибалтики, северо-запада России и Москвы, и далее до Владивостока. Самолёт был железной дороге не конкурент, если учесть, что в последние месяцы перед началом Второй мировой войны на Силезский вокзал ежедневно прибывали 165 и отправлялись 176 поездов.

В эпоху железных дорог берлинские вокзалы были воротами в мир: с Ангальтского и Потсдамского вокзалов начинался путь на Юг, в Дрезден, Мюнхен, Цюрих, Триест, Верону, Рим, Южную Германию и Альпы; Штеттинский вокзал открывал дорогу к курортам на балтийском побережье и к Скандинавии; с вокзала Лертер можно было попасть в Гамбург и Мекленбург; направление на Гёрлитц и Хёрберсдорф в Силезии начиналось на Гёрлитцком вокзале; Силезский вокзал обслуживал железнодорожную связь на Восток и в Юго-Восточную Европу. Через вокзалы го-

родской железной дороги Шарлоттенбург, Зоологический Сад, Фридрихштрассе, Александерплатц пассажиры попадали непосредственно в центр города, будь то правительственный квартал или Новый Запад.

Книг по истории железных дорог и по истории вокзалов написано предостаточно. Среди них есть «Механизация подвижного состава», есть «Патология железнодорожного передвижения», а также «Изменение городского ландшафта из-за построек нового типа: Соборов эпохи железных дорог». Изобилие такого рода литературы находится в разительном противоречии с тем фактом, что в ней почти не обнаруживаешь следов самой поездки, передвижения. Авторы всегда интересуют только цель: место назначения. В поток рефлексии всегда попадает лишь то, что осталось позади: место отправления. А само движение, хотя оно и несет в себе не менее насыщенный опыт, почему-то исчезает в мёртвой зоне. Оно находится в промежутке между отправлением и прибытием, для которого не существует протокола. Вокзалы заслуживают названия исторических мест только тогда, когда они становятся ареной важных государственных актов. А их в Берлине было более чем достаточно. Едва ли есть хоть один вокзал, который не был бы вовлечен в «великие исторические события».

Потсдамский вокзал. Ранним утром 11 апреля 1917 года в составе обычного поезда, следовавшего согласно расписанию из Франкфурта на Майне, сюда прибыл plombированный вагон, в котором под надёжной охраной немецкого Генерального штаба пересекали Германию русские революционеры. Окна обычного зелёного вагона в поезде дальнего следования, в котором находился Ленин, были глухо зашторены, на платформе стояло полицейское оцепление, по её краям даже была проложена колючая проволока. Никто не вошёл и не вышел из вагона. В конце концов этот вагон был отцеплен от поезда и переведён на запасной путь. Дальше его перебросили на Штеттинский вокзал, а оттуда на Заснитц и Треллебург.

Такой же исторический момент имел место на вокзале Фридрихштрассе 4 ноября 1918 года, когда лопнула почтовая сумка с диппочтой советского полпредства и тысячи коммунистических листовок разлетелись над вокзалом. Немецкое правительство получило, наконец, желанный «инцидент», подстроенный скорее всего им же самим, чтобы разорвать дипломатические отношения с Советской Россией и выслать из страны её полпреда Адольфа Иоффе — все это произошло за несколько дней до начала Ноябрьской революции в Германии.

Штеттинский вокзал. Здесь в августе 1920 года рабочие-железнодорожники отказались грузить поезда, доставлявшие оружие на фронты польско-русской войны. На фоне этого же вокзала происходил приём тех философов, учёных, публицистов и политиков, которых Ленин выслал осенью 1922 года из страны и отправил в Германию на «философском пароходе».

На вокзалах происходили встречи глав государств и членов правительств. Вокзал Фридрихштрассе был свидетелем постоянных проездов советских делегаций на пути в Геную, Гаагу, Женеvu. Ангальтский вокзал мог видеть в ноябре 1940 года прибытие в Берлин Вячеслава Молотова и его делегации в составе шестидесяти человек, с целью вести переговоры о дальнейшем разделе Европы. «Утром 13 ноября поезд прибыл на Ангальтский вокзал в Берлине. Шёл дождь. Встречать делегацию прибыли Министр иностранных дел Риббентроп и фельдмаршал Кейтель. Они приветствовали советских представителей. Риббентроп сказал, что он рад приветствовать советскую правительственную делегацию от имени фюрера и от своего имени в столице Третьего рейха. Затем все отправились в здание вокзала. В первом же зале на стенах были развешаны советские и немецкие флаги, под ними стояла большая корзина с цветами. На флаги и цветы падал свет от небольшого прожектора. Когда мы вышли на привокзальную площадь, дождь усилился. На асфальте блестели лужицы. После весьма сдержанных взаимных приветствий мимо собравшихся прошла маршем рота почётного караула. Играл оркестр. Когда зазвучал гимн Советского Союза, наступила полная тишина. Впервые после 1933 года, когда Гитлер захватил власть, в Берлине громко прозвучал «Интернационал». Тех, кто осмеливался в гитлеровской Германии запеть эту боевую песню пролетариата, гестапо бросало в лагеря смерти, а тут, на привокзальной площади, под звуки коммунистического гимна стояли навывтяжку немецкие генералы и нацистские бонзы! И еще одна подробность врезалась мне в память: справа от вокзала поднималось фабричное здание, из окон которого рабочие махали нам красными платками», — вспоминает советский дипломат Бережков.²

В отличие от таких «исторических событий», обычные вокзальные перевозки, от которых зависит бесперебойное функционирование городов, обществ и континентов, вроде бы и не заслуживают особого разговора. Случайное редко регистрируется в памяти, хотя первое впечатление часто бывает решающим. Через вокзалы пролегают незримые границы, на них смешиваются разные миры. В своём репортаже о «путешествии по России», опубликованном в 1942 году, некогда восторженный коммунист Матиас Пфёртнер описывает один из таких незримых переходов:

Большая часть пассажиров поезда дальнего следования Париж-Варшава-Столица сошла на вокзале Фридрихштрассе. Берлин показался мне срединным пунктом дороги, в котором расходятся Запад и Восток. Люди, которые теперь вошли в поезд и ехали в Москву, были настроены на дальний путь. Между Парижем и Берлином не было существенного различия. И там, и здесь была Европа. Невозможно было ничего взять друг у друга, не дав взамен нечто равноценное. Постоянно соблюдалось равновесие, которое означает дополнение. Между Берлином и восточной потусторонностью не было никакого обмена равными ценнос-

² В.М.Бережков. Годы дипломатической службы. Берлин 1975, с. 28. (На нем. яз).

тями, тут вступали в действие только грабёж и отдача. Небозримые толпы европейцев, которые столетиями тянулись в Россию, либо грабили сами, либо грабили их. Таковы факты... Люди, которые вошли в поезд на вокзале Фридрихштрассе, были мне далеки и чужды: еврейка из Бялостока в кричащем наряде, преувеличенно вежливый польский предприниматель, группа настороженных, тихо переговаривающихся между собой русских в немецких костюмах массового пошива, ухмыляющиеся японские студенты. С этим народом у меня не было ничего общего.

На Силезском вокзале у меня образовалась кампания. Ватага немецких рабочих, наверно не меньше сотни, с потёртыми чемоданами и перевязанными картонными коробками, ворвалась в поезд, расселась по местам и с радостным гвалтом начала устраиваться и располагаться в купе. Они тут же пооткрывали окна. На платформе стояли женщины, дети и друзья отъезжающих. Из их выкриков и пожеланий стало ясно, что рабочие ехали по вербовке работать в Москве. Это были в большинстве своём уже немолодые люди, бросалось в глаза, что они горят желанием взяться за работу и знают толк в своём деле. Кое-кто из женщин пустил слезу, но у большинства выражение лица было радостное, а многие прохожие заглядывали к нам в вагон с интересом и завистью. Это было время большой нужды и всеобщей безработицы. А у них в руках было дело и уверенность в будущем. С этим чувством уверенности мужчины прощались со своими семьями. Когда кто-нибудь выкрикивал: «Рот фронт!», все с восторгом присоединились, и в то время как поезд тронулся, мы, а с нами и многие люди на платформе, во весь голос запели: «Это есть наш последний и решительный бой...» Долго еще вдоль всего поезда из окон размахивали сжатыми кулаками и орали «Рот фронт!» — для отъезжающих политическое заявление, для остающихся надежда.

Уже по багажу на платформах можно было легко определить, в какую сторону едет человек. Вот что говорится по поводу вокзала Фридрихштрассе, ставшего во время второй мировой войны «самым крупным распределительным центром» военного персонала: «Не по платформе, а по багажу и по снаряжению можно определить место назначения. Если на Запад, то чемодан, жёсткие форменные фуражки, а иногда и папка для бумаг. А если на Восток, то тут можно ожидать большие сундуки на колёсах с одеялами, керосиновыми лампами и примусами, завернутыми в газету. На Запад — *в сапогах*, на Восток — *в олуцах*. Матрос-подводник, отправляющийся на атлантическое побережье, берёт в дорогу пару бутербродов в бумаге и проездные продовольственные талоны, отпускник с Востока тащит с собой в старом ящике из-под патронов восьмидневный паёк, сковородку и тазик для мытья. На Запад едут в одиночку, спрятав лицо за последним выпуском газеты, Восток настойчиво требует, чтобы люди сбивались в кучки».

Сначала люди видели город сквозь окна вагонов и делали из этого, как пишет Илья Эренбург, свои философские выводы: «Когда я впервые приближался к Берлину, я был ещё маленьким мальчиком. Моя мама раскрыла толстую, непонятную книгу, похожую на Библию или на учебник тригонометрии, и сказала: «Мы прибываем в 9 часов 12 минут». Я ей не поверил. Тогда я знал лишь русские вокзалы, с их тремя звонками, пассажира-

ми, уютно прихлёбывающими чай, флиртующими телеграфистами и пахучими цветами крушины...»³

Вокзалы — это ещё и места возвращения после долгого отсутствия и опасных странствий. Сюзанна Леонхард, которая в начале 30-х годов отправилась в советскую эмиграцию, а там попала в лагерь, вернулась наконец в Берлин 29 августа 1948 года: «Мы приближались к Берлину. Вынырнули руины Эркнера и Рансдорфа. Стены домов с зубчатыми рваными ранами. Целые дома стоят как пустые скелеты. Внутри всё выгорело. Я была потрясена. Хиршгартен, Карлхорст, Руммельсбург. Руины и развалины, горы щебня и обломков, местами уже заросшие сорняками. Поезд въехал в здание Силезского вокзала. Вместе со всеми мы спустились вниз по большой лестнице, и там, где другие предъявляли билетки на проезд в городском транспорте, мы достали свои внушительные книжечки с билетами дальнего следования. Но контролёр даже глазом не моргнул. Как будто это самое обычное дело, что люди прибывают сюда из Москвы! И вот мы тут стоим. А что же дальше?»

На вокзале Фридрихштрассе начинают свои служебные поездки дипломаты, как например первый немецкий посол в Москве граф Брокдорф-Рантцау: «Холодным октябрьским вечером 1922 года все друзья семейства Брокдорф-Рантцау собрались на сквозном ветру на вокзале Фридрихштрассе, чтобы сказать ему до свидания. Мы заполнили всю платформу и образовали полукруг напротив купе, в котором новый посол стоял у опущенного окна. Прощальные приветствия и прощальные шутки летали туда-сюда. Когда был дан сигнал отправления, из нашего полукруга вышел вперед Мальтцан и торжественно передал графу Брокдорф-Рантцау почётную бутылку старейшего французского коньяка. Посол с улыбкой взял её и со свойственной ему находчивостью воскликнул: «Вы хотите сказать, „In hoc signo vinces!“» (Сим победишь! — *Прим. перев.*). Все присутствующие разразились громовым хохотом. Поезд пришёл в движение и медленно заскользил с перрона. Но Брокдорф-Рантцау все ещё махал нам, остающимся, коньячной бутылкой в знак последнего привета».

Два года спустя на вокзале Фридрихштрассе начали своё полное приключений путешествие в Россию двое студентов: Карл Киндерман и Теодор Вольшт. Их поездка закончилась тем, что они оказались втянутыми в дипломатические игры на самом высоком политическом уровне. В 1931 году Карл Киндерман так вспоминал об отъезде: «9 октября на вокзале Фридрихштрассе собрались многочисленные студенты, которые хотели нас проводить и попрощаться. Перед общежитием мы выстроились в колонны и сомкнутыми рядами отправились на вокзал. Некоторые из наших друзей наигрывали на скрипке весёлые песни, другие аккомпанировали им на лютне и все мы в приподнятом настроении подпевали. Сту-

³ Цја Ehrenburg. Visum der Zeit. Leipzig, 1982. S. 57.

денческие песни звучали на вокзале, когда переполненный скорый поезд покинул перрон».

Вокзалы как исторические места – что это может означать? Вокзалы, узлы товарного и пассажирского сообщения в современную эпоху, находятся в стороне от научных интересов тех, кто занимается изучением «исторических движений», но они представляют собой центры современной мобильности и социализации. Вокзалы редко рассматривают в связи с «европейской культурой», но всё же ясно, что современная Европа смогла появиться лишь тогда, когда была создана железнодорожная сеть. Если понимать историю таким образом, то её должно интересовать в первую очередь не встреча «немецкого духа» и «русской души», а то пространство, в котором они смогли встретиться или столкнуться. Транспортные сети – это самый нейтральный посредник, какого только можно себе представить: с их помощью в равной мере могут передвигаться как гражданские лица, так и военные подразделения. И именно поэтому они представляют собой самый точный барометр для состояния государственных отношений.

Иногда железнодорожные линии определяются стратегическими планами, но как правило их диктуют более мощные факторы: торговля и контакты. В истории вокзалов важна не красная ковровая дорожка, которую иногда расстилают во время официальных правительственных визитов, а рутина и точность, с которой прибывают и отправляются поезда, надёжность и предсказуемость, лежащие в основе любого нормального обмена. Железная дорога превращает недостижимые пространства в соседские, она является средством обобществления. Состав пассажиров демонстрирует степень мобильности общества. По тому, что происходит на пограничных станциях, можно обнаружить либо недоверие к чужим, либо открытость.

Вокзалы дают первое, поверхностное, но от этого не менее ценное впечатление. На платформах начинаются путешествия в пространстве, которые в то же время являются и путешествиями в голове, а ими-то и занимается по преимуществу история культуры. В долгой езде, которая заполняет промежуток между отправлением и прибытием, обычная история видит лишь пустое время, но каждый знает по собственному опыту, что в этом «пустом промежутке» накапливается незабываемый и *судьбоносный* жизненный опыт: переживание замедления и ускорения, встреча с новыми лицами и униформами, с людьми, которых невозможно встретить в бытовой рутине, ежедневно корпя в своём рабочем кресле.

Для обычной исторической науки вокзал или железная дорога могут стать предметом рассмотрения лишь как место действия или события, а культурное достижение, заключающееся в точном и предсказуемом преодолении расстояния, что стало возможным только благодаря нашей современной цивилизации, обходят молчанием как само собой разумеюще-

юся предпосылку. Потребовалось пережить конец само собой разумеющегося, чтобы обнаружить в этом материал для истории.

**Железнодорожные справочники:
расписание поездов
и историческое время**

Самым надёжным источником для реконструкции сообщений между Берлином и Москвой являются железнодорожные справочники и расписания поездов. Прилагаемые к ним планы дают представление о пустом географическом пространстве, пересекаемом жирно прочерченными линиями поездов дальнего следования. Железнодорожные справочники описывают регулирующие принципы, которые задают правила для действия гигантского механизма европейских железных дорог. Они соединяют в мощный единый поток сотни тысяч отдельных линий, а затем направляют этот гигантский поток к единому пункту, в котором всё сходится и вновь разбегается во все стороны. От строгого, до минуты, соблюдения точности зависит совпадение всех элементов движения. Железнодорожные справочники — это хореография точно рассчитанных движений, это матрица единственного в своём роде общественного действия. Из года в год, изо дня в день по ним передвигались миллионы людей. Они представляют собой указатель тихого функционирования согласованной и отрепетированной рутины. Её нарушения или выход из строя являлись симптомами беспорядков и помех в системе общественных отношений.

Железнодорожные справочники являются поучительными документами ушедших эпох. Частота железнодорожных сообщений свидетельствует об активности или затишье в отношениях. Исчезновение станций назначения говорит о том, что места, лежащие в пределах досягаемости в мирное время, становятся недоступными. В железнодорожные справочники вносят новые границы и новые пограничные станции. Особыми отличительными знаками отмечены те поезда, которые предназначены для транспортировки военного персонала и в которых можно ехать только при наличии специального разрешения. Блицкриги взрывают порядок железнодорожных справочников. А когда война заканчивается, то даже беженцы не могут передвигаться по железной дороге. Путь, который пролегает рядом с разрушенными рельсами, приходится проделывать пешком или на телеге. Всё это можно обнаружить в железнодорожных справочниках. Железнодорожные справочники отражают не только расписания поездов, но и само историческое время. Любое историческое потрясение оставляет в них свои следы: начало первой мировой войны, потрясения послевоенного времени, нормализация жизни в 20-х го-

дах, развал всей европейской системы средств сообщения во время второй мировой войны, геноцид.

В «Имперском железнодорожном справочнике», в части «Обзор железнодорожных, почтовых и пароходных сообщений в Германии, Австрии, Венгрии и Швейцарии, а также важнейших средств сообщения в других частях Европы и пароходных сообщений с не-европейскими странами», составленном в Отделе перевозок Имперского почтамта, вышедшем в издательстве Юлиус Шпрингер в 1913 году, в последний мирный год накануне первой мировой войны, открывается панорама Европы предвоенного времени. Её неотъемлемой частью был легендарный «Северный экспресс». Поезд-люкс «Кампэн Интернациональ де вагон литс» стоял в расписании с 1896 года, в его составе были только спальные и багажные вагоны, а также вагон-ресторан. «Сначала он отправлялся раз в неделю: пассажиры выезжали в 10 часов утра, в субботу, из Лондона, были в Париже в 14.15, добирались до Берлина на следующее утро в воскресенье в 8.43 и были в Эйдкунен в 20.40. Перейдя в русские вагоны CIWL, использующие более широкую колею, они прибывали в понедельник после обеда, в 15.30, в Санкт-Петербург. На рубеже веков экспресс отправлялся из Берлина на Запад ежедневно, а на Восток дважды в неделю с пересадкой на Санкт-Петербург и один раз в неделю с пересадкой на Варшаву. Поезд-люкс «Варшава-Москва» стоял в расписании, по сообщениям современников, начиная с января 1909 года».

В августе 1914 года прервалось железнодорожное сообщение, и на этом закончилась целая эпоха. Того, что прежде было европейской повседневностью, больше не существовало. И лишь в 1926 году «Северный экспресс» возобновил своё движение, сначала только до Варшавы и Риги. Таким образом, города стали недостижимы, бывшие пограничные пункты превратились в театр военных действий, железные дороги по обе стороны фронта использовались для военных целей. То, что перевозили через границу, было тайной военных штабов, дипломатов или революционеров.

Весенний выпуск Имперского железнодорожного справочника за 1918 год демонстрирует изменившуюся обстановку. Россия как в угаре неслась навстречу хаосу гражданской войны, с её жестокими боями за стратегически важные железнодорожные линии и узлы, с сотнями кладбищ железнодорожной техники, взорванными мостами и тысячами выведенных из строя локомотивов. По всей Восточной Европе хозяйничал «Оберост»⁴. В «Имперском справочнике» в качестве пунктов назначения фигурируют теперь города *Восточной и Южной Европы*: Киев, Вильнюс, Брест-Литовск, Одесса, Пинск, Псков, Рига и Ревель. Железнодорожные узлы Российской империи – например, Орша и Барановичи в Белорус-

⁴ «Оберост» – аббревиатура от Оберкоммандо Ост, по-русски – Командование Восточного военного округа.

сии — включены в немецкий Имперский железнодорожный справочник. На жаргоне заядлых путешественников Орша называлась «Бebra Востока»⁵. Маркировки типа «Только для военных» или «Только для военных отпускников» напоминают о том, что имеются в виду оккупированные территории. Больше не было пограничных контрольно-пропускных пунктов, вместо них появились сборные пункты для отпускников и карантинные зоны.

Государственный мир послевоенной Европы входит в Справочник своими новыми границами и новыми пограничными пунктами. Теперь поездами правит режим Парижских мирных договоров. Там, где до войны нужно было пересечь одну границу, теперь появились многие: немецко-польская, польско-советская, а на северном направлении: немецко-польская, после проезда через «коридор»⁶ — восточно-пруско-польская, а затем имперская граница с Латвией или Литвой. Контрольно-пропускные погранпункты, указанные в железнодорожном справочнике от мая 1926 года, свидетельствуют о том, что между Россией и Германией больше нет общей границы. Вновь возродилось Польское государство, а вместе с ним новые пограничные пункты Стольце/Негорелое на польско-советской границе. «Польский коридор» постоянно задаёт проблемы служащим железных дорог, специалистам по международному праву и по железнодорожному сообщению, и в то же время стимулирует развитие авиации, которая помогает добираться с территории Рейха до эксклава Восточная Пруссия, минуя границы. Только что основанная «Люфтганза» покрывает расстояние от Берлина до Москвы через Данциг, Кёнигсберг, Ковно и Смоленск примерно за десять часов.

Справочник за 1933 год свидетельствует, что захват власти не может одним ударом выбить из седла такую организацию, как железные дороги. Рутинная сильнее чем оголтелая антибольшевистская идеология. На первых порах нацистская пропаганда никак не повлияла на то, что с Силезского вокзала многими путями можно было добраться до Ленинграда и Москвы.

Последний железнодорожный справочник мирного времени тут же был перечёркнут началом польской операции. Удобное Берлинское расписание поездов на лето 1939 года должно было действовать до 7 октября. В нём ещё объявлен поезд, который отправляется из Берлина в 8.44 утра и спустя 38 часов прибывает в Ленинград через Эйдкунен, Ригу и Ревель. Поезд Берлин-Москва тоже стоит в этом справочнике. Но ещё до того, как истекло время действия этого расписания, исчезли старые по-

⁵ Бebra — важнейший железнодорожный узел в земле Гессен, расположен к югу от Касселя и к западу от Айзенаха.

⁶ «Польский коридор» (Данцигский коридор) — полоса земли, полученной Польшей по Версальскому мирному договору 1919 года, дававшая ей доступ к Балтийскому морю.

граничные пункты. Имперская граница передвинулась на Восток, советская – на Запад, а в промежутке оказалось «генерал-губернаторство»⁷. Старый Брест-Литовск, где когда-то проходили мирные переговоры, пришел на смену пограничной станции Негорелое, которую хорошо знали пассажиры 20-х годов, отправляющиеся в Россию. Через новую, теперь уже общую границу, идёт и обмен товарами, усилившийся после немецко-русского экономического договора от 11 февраля 1940 года. Для перестановки поездов с широкой колеи на нормальную были построены два мощных депо в Малашевице под Брестом и в Журавице под Пржемышлем, через которые проходила большая часть транспорта. В среднем за день отправляли по пятнадцать поездов в одну и в другую сторону.

Начиная с 28 сентября 1939 года ещё успел состояться обмен населением, предусмотренный договоренностью с Советским Союзом: с середины декабря 1939 года и до конца января 1940 года, в лютые морозы, ровно 118 тысяч *фольксдойче* из Волыни, Подолья, Буковины и Бессарабии прошли со своими лошадьми, крупным рогатым скотом и телегами через генерал-губернаторство в Германию, и наоборот, поляки из захваченных областей были «переселены» в Польшу. Железные дороги были при этом главным средством передвижения и перевозки.

22 июня 1941 года и эта граница были перейдена. Теперь вся Восточная Европа, вплоть до внутренних областей России, оказалась включена в железнодорожные справочники и расписания движения поездов немецкой Имперской железной дороги. Во время второй мировой войны техническая и организационная мощь Имперской железной дороги взрывообразно нарастает, дополнительно создаются две новые Дирекции: Генеральная Дирекция Восточных железных дорог в Кракове (GEDOB) и Генеральная Дирекция Восточных путей сообщения в Варшаве (GDV). В 1943 году на Имперской железной дороге было занято полтора миллиона человек, она несла на себе всю тяжесть войны на Востоке, на её долю приходилось до восьмидесяти процентов всего объёма транспорта. Подготовка к вторжению в Советский Союз сопровождалась «величайшей в мире мобилизацией железнодорожных ресурсов» за всю военную историю и за всю историю техники. В рамках «Плана Барбаросса» были задействованы 17.000 поездов. Армия должна была брать боем предмостные укрепления, взрывать мосты, перемещать железнодорожное полотно.

Вид железных дорог на Востоке в этот период везде один и тот же. Временные мосты, частоколы заграждений от партизан, будки стрелочников на мостах, вырубленные в целях безопасности лесополосы. Повсюду признаки войны и милитаризации: то, что исчезли вагоны-рестораны, еще весьма безобидное изменение. Введение новой униформы стало

⁷ Генерал-губернаторство – нацистское название для оккупированных в 1939 году исконных польских земель, не принадлежавших Германии до начала Первой мировой войны 1914 года.

лишь темой для анекдотов. В суровых военных условиях, особенно на Востоке, синяя железнодорожная форма оказалась малопригодной: она легко пачкалась и бросалась в глаза. Большой ошибкой было введение железнодорожной униформы защитного цвета в оккупированных областях Запада. Из-за обилия золота на знаках отличия и пуговицах в войсках имела место досадная путаница, и в итоге её вскоре пришлось отменить. С этого момента униформу защитного цвета носили только чиновники в головной ставке фюрера и в армейских штабах.

Железная дорога стала частью тотальной войны. Ещё в 1945 году в новогодних призывах к работникам и работницам железной дороги говорилось: «Железнодорожники и железнодорожницы! Прошлый год потребовал от каждого работника и каждой работницы железной дороги усилий, которым трудно воздать должное в словах... Новый год грядёт под знаком наступления немецких танков, штурмов на фронтах и успехов немецкой авиации. Это будет год немецкой атаки. Сейчас как никогда необходимо обеспечить доставку сырья для военной промышленности, продуктов питания для нашего народа и оружия для наступающих фронтов». Лозунг на плакатах гласит: «Сначала победить — потом ездить. Не забывай: колёса должны крутиться для победы». Взрывообразный рост мощности железнодорожного сообщения включал в себя перевозки больных и раненых, перемещение на рельсы целых отраслей производства: *Räumtransporte*, поезда-типографии, поезда-мастерские, армейские эшелоны, перевозки военнопленных и «остарбайтеров» в Рейх, эвакуация тех, кто сперва бежал от бомбёжек из столицы в восточные районы, до сих пор не затронутые войной, а затем обратно, когда Красная Армия, перейдя границу Рейха, вошла на его территорию.

Организация движения поездов от одного края Европы до другого сначала приостановилась, когда машина «Имперской железной дороги» была разбита вместе с «империей», которой она служила. Обнаружилось, что железная дорога и варварство выступали в неразрывной связи друг с другом. Железная дорога и геноцид: уже никогда не исчезнут из памяти новых поколений картины вагонов и рельс, которые ведут через ворота Освенцима-Биркенау к *рампе* и к газовым камерам. И такое оказалось возможным.

В течение короткого времени — весны и лета 1945 года — железной дорогой правил не справочник, а импровизация. Поездки как правило совершались в пригороды, чтобы достать продукты. «В эти времена нет более безрадостных мест, чем переполненные залы ожидания. Они все похожи друг на друга. Везде вонь кофейного суррогата и немых человеческих тел, везде одни и те же измождённые лица с отпечатком беды, одни и те же разговоры людей, которые между собой не знакомы, но без удержу рассказывают о своих судьбах, хотя никто друг друга не слушает», — эту запись сделала Урзула фон Кардорфф в зале ожидания вокзала в Брауншвейге по пути в Берлин осенью 1945 года. А в Виттенберге при-

мерно в 10 часов вечера она записывает: «Как невероятно быстро поменялись роли! Русские в чистых (хотя и неудобноносимых) военных формах едут в полупустых купе, а оборванные немцы сидят на корточках на крышах вагонов и втягивают головы, когда поезд въезжает в туннель. Здесь, в центре Германии, все указатели написаны на кириллице, железнодорожные служащие на вокзалах носят повязки с надписями по-русски, а на полицейских фуражках красная звезда».

Пассажиры в эпоху мировой войны

Как в Германской, так и в Российской империи деловой и познавательный туризм был неотъемлемой частью жизни обеспеченных слоёв населения. Поездки из Берлина в Санкт-Петербург и в Москву, а из Российской империи в Берлин были самым обычным делом, и вся инфраструктура — отели, культурные программы, транспорт — развивалась в соответствии с возрастающим спросом. Встреча между Германией и Россией не ограничивалась теперь только династическими и государственными элитами, новая мобильность втягивала в свою орбиту предпринимателей, представителей фирм, инженеров, банкиров, газетчиков, издателей, представителей интеллигенции и художников. Когда разразилась первая мировая война, этот динамичный обмен прервался. Если сравнить российский Бедекер⁸ 1897 года с «Путеводителем по Советскому Союзу», изданным Александром Радо в 1928 году, а этот в свою очередь с донесениями Вермахта из оккупированных областей Советского Союза, то станет ясно, как изменялась ситуация на протяжении всего лишь нескольких десятилетий: от рутинных поездок туда-сюда между двумя столицами в довоенное время к идеологически накалённому отчуждению между Советской Россией и остальным миром, и далее к вражде и ненависти, которая сожгла за собой все мосты в ходе идеологически мотивированной войны на уничтожение. Линия Берлин-Москва соединяла два эпицентра потрясений в двадцатом веке. И тот, кто по ней передвигался, только в самом счастливом случае был тем, кем обычно и бывает едущий человек: пассажиром. Пассажиры эпохи мировых войн — это как правило беженцы, солдаты, эмигранты, дипломаты, переселенцы, военнопленные, угнанные на принудительные работы, заключенные, лица без гражданства, эвакуированные, обречённые на смерть и перемещённые лица.

Железные дороги — это пункты и линии стратегического значения. В эпоху мировых войн неизбежна милитаризация всех способов передвижения и всех транспортных средств. Начиная с вокзалов, владея ко-

⁸ Бедекер — от имени Карла Бедекера (1801-1859), немецкого издателя, название путеводителей по разным странам, которые до сих пор продолжает выпускать фирма «Бедекер» в Гамбурге и Штуттгарте.

торыми можно контролировать все передвижения по стране. То, что в ходе восстания «Союза Спартак» в 1919 году велись бои за Силезский вокзал, так же понятно, как и то, что он был превращён в часть военных укреплений Берлина весной 1945 года. Вокзалы — базы логистики для проведения больших военных операций, а железнодорожное полотно — это линии подвоза снабжения в современной войне. История железной дороги в период с 1914 по 1945 год демонстрирует переход от высокой мобильности современного общества к мобилизации тотальной войны, и превращение гражданской рутины в молниеносные военные действия. На всех этапах, от сплошной мобилизации железнодорожного транспорта в начале первой мировой войны, до его надрыва в ходе второй мировой войны и агонии в 1945 году, железная дорога обеспечивала все функции, выпавшие на долю высокоэффективной транспортной системы на континенте, который впал в безумие: путешествия на курорт и фронтовые транспортировки, удачное бегство и депортации в газовые камеры, эвакуацию городского населения, спасающегося от бомбёжек, и транспорты военнопленных и угнанных на принудработы. В эпоху, при которой камня на камне не осталось на месте и разрыв связи с собственными корнями стал общим правилом, от средств передвижения «железного века» зависели жизнь и смерть.

Состав путников во времена гражданских и мировых войн такой же пёстрый, как и состав партий, классов и наций, ведущих друг с другом борьбу. Этот состав помогает понять периоды брожения, революционных волнений, нормализации, подготовки к блицкригу и поражения. В 1918 году братание солдат на Восточном фронте парализовало движение поездов, солдаты грозили вернуться с фронта в свои столицы. «Поезда были подобны многонациональной ярмарке, — пишет Израэль Й. Зингер о России тех лет. — На каждом вагоне висели демобилизованные солдаты и беженцы. Покрытые струпьями, изголодавшиеся, обессиленные во время многолетнего заключения, обутые в лапти, в лохмотьях, перевязанные телеграфными проводами или бечёвками, эти люди должны были выпрашивать каждый кусок хлеба, чтобы не умереть с голоду. Среди них были белоруссы, кавказцы, чувашаи, калмыки, якуты, узбеки, киргизы, евреи и украинцы, татары, черкесы, грузины и армяне».

После окончания войны на Востоке в Германию прибывают беженцы: балтийские немцы, которые потеряли всё своё добро во вновь созданных «окраинных государствах», солдаты добровольческой армии и солдаты разгромленной белой армии, поволжские немцы, которые спасаются бегством от хаоса гражданской войны, немцы, покинувшие Польшу после передела территорий по условиям Версальского договора, сами граждане Российской империи, которые прибывают в Берлин в начале двадцатых годов и порождают здесь доселе невиданный в новейшей истории «культурный супервзрыв». В противоположном направ-

лении передвигаются сотни тысяч русских военнопленных, последние из которых покинули немецкую землю лишь в 1921 году, либо в официальных репатриантских транспортах, либо на собственный страх и риск, пешком. Этот обратный поток московский немец и начинающий дипломат Густав Хильгер описывает так: «Пленные были доставлены в закрытых вагонах в Оршу и переданы там заботам советских властей, которые никоим образом не были подготовлены к такому наплыву. В Орше не было в достаточном количестве ни продовольствия, ни жилья, ни транспортных средств. Поэтому пленным пришлось, несмотря на их плачевное состояние, двинуться на Восток пешком. По ночам наш поезд часто останавливался из-за нехватки горючего и поломок паровоза. И по сей день я слышу шарканье тысяч ног слева и справа вдоль всего поезда. Многие из них падали замертво от голода, холода и истощения и оставались лежать на дороге, и я не могу винить небольшую группу этих несчастных, попытавшихся силой ворваться в наш отапливаемый вагон. Когда им это не удалось, они хотели поджечь вагон. И только благодаря тому, что поезд пришёл в движение и поехал дальше, мы чудом, в самый последний момент избежали опасности быть сожженными заживо».

Уже перед первой мировой войной существовал постоянный приток в Берлин из Восточной Европы. Это были сезонные рабочие, которые ежегодно отправлялись на Запад из восточных провинций Пруссии, но главным образом это был поток еврейских эмигрантов, покидавших царскую империю. Восточноевропейские переселенцы, и в первую очередь евреи из Восточной Европы, прибывали на Силезский вокзал, позже на вокзал Рулебен, а оттуда отправлялись дальше, в сторону Гамбурга и Бремена. Для других вокзал становился воротами в город, в котором они делали карьеру, как например, Александр Граннах, прибывший в 1905 году из Лемберга: «Здесь не я приехал в город. Здесь город прошёлся по мне. Я чувствовал, как на меня здесь со всех сторон нападают, подвергают атаке, разрывают на части новым ритмом, новыми людьми, новым языком, новыми нравами и обычаями». После октябрьской революции и гражданской войны Берлин стал конечной станцией для новой волны беженцев. Почти пол-миллиона русских беженцев прибыли в Германию в период между 1919 и 1922 годами, или как-то просочились через границы.

Железнодорожная линия Берлин-Москва повидала на своём веку взлёты и падения в межгосударственных отношениях. В Орше, 160 километров западнее Смоленска, состоялся первый обмен послами между Советской Россией и Германской империей. В лучшие времена Рапалло отрезок Берлин-Москва был осевой линией, на которой происходили встречи между учёными и художниками, архитекторами и театральными, по которой передвигались учащиеся и которая надёжно доставляла к местам назначения представителей фирм, от Круппа до АЭГ, от Клёкнера

до Отто Вольфа. В этих поездах, которые в равной степени служили и дипломатам, и заговорщикам, случалось и такое, что вожди компартии, Эрнст Тельман и Вильгельм Пик, ехали в одном купе салон-вагона с дипломатами Веймарской республики. Советские делегации, со своей стороны, пользовались немецкими салон-вагонами, а немецкие дипломаты — русскими, ещё царских времён. Переводчик Бережков рассказывает о поездке из Москвы через Ейдкунен в Берлин в 1940 году: «Немецкие вагоны оказались весьма комфортабельными: отдельные спальные купе для каждого пассажира, салоны с радиопередатчиками и вагон-ресторан с превосходным баром. Не забыли даже о свежих розах... следили за международными событиями».⁹

Складывается впечатление, что во время войны вся работа ведомства Риббентропа переместилась на железную дорогу. Сотрудники Министерства иностранных дел всё время были «на колёсах». Летом 1942 года, к примеру, все дипломаты, которые хотели встретиться с Гитлером или с Риббентропом, должны были отправляться в Винницу или в Житомир. Для этого в их распоряжении был особый спальный вагон, так называемый служебный поезд. Каждый вечер он отправлялся с Силезского вокзала в Берлине. Зимой его отправление было перенесено на более раннее время, чтобы не подвергаться опасности бомбёжки. На следующее утро он прибывал в Варшаву, к обеду был в Брест-Литовске, вечером на старой русско-польской границе, и начиная с этого момента поезд-люкс полз как улитка из-за опасности партизанских налётов и взорванных рельсов до Винницы, в которую он прибывал на следующее утро. Но иностранные дипломаты должны были покинуть поезд уже в 3 часа утра в Бердичеве и потом за два часа езды на машине они добирались до «полевой штаб-квартиры» Риббентропа, который принимал их в 11 часов, в 12 с ними обедал, а в час садился вместе с ними в самолёт, чтобы лететь к Гитлеру. Там в три или в четыре часа назначалось совещание, тянувшееся один-два часа, и после этого начиналась обратная поездка на машине в штаб-квартиру. После ужина, в 12 часов ночи надо было ехать в Бердичев, где в 2 часа ночи останавливался проездом служебный поезд, который через день, в 8 часов утра, прибывал на Силезский вокзал.

Примерно в это же время, в 1942 году, Гитлер проявил интерес к строительству ширококолейного железнодорожного полотна и распорядился создать для этого планово-проектное отделение. Восток Европы стал испытательным полигоном для фантастических и утопических проектов. Альберт Шпеер сообщает: «С помощью собственноручно изготовленных эскизов Гитлер разъяснял министру путей сообщения Дорпмюллеру свою идею новых трасс для самой современной системы железнодорожного сообщения с шириной колеи в четыре метра. Полезная ширина в этом слу-

⁹ В.М.Бережков. Годы дипломатической службы. Берлин 1975, с. 29. (На нем. яз).

чае достигала бы, по его мнению, шесть метров, и по обе стороны от центрального прохода можно было бы свободно разместить прекрасные спальные купе. Почти что настоящие спальни. Высоту вагонов он установил в пределах чётрех с половиной — пяти метров, чтобы можно было построить двухэтажные вагоны с высотой купе от двух до двух с половиной метров. Эти размеры соответствуют жилому дому, и так, очевидно, Гитлер представлял себе систему железнодорожных сообщений с Востоком. Помещения должны были быть просторными, ибо в них должны были в течение нескольких дней находиться целые семьи. «А вагон-ресторан мы сделаем одноэтажным. При шести метрах в ширину и тридцати метрах в длину мы имеем тогда пять метров в высоту. Даже для дворца это был бы прекрасный праздничный зал, министр Шпеер может это подтвердить». Гитлер хотел ввести отдельные трассы для пассажирских и товарных поездов, он даже высказывал желание проложить трассы с четырьмя рельсами. Две трассы Восток-Запад через всю Европу, северная должна была начинаться на Урале, а южная на Каспийском море».

Конец эпохи

Между тем на Силезском вокзале происходит другое движение, которое постепенно начинает менять своё направление. Ежедневно тысячи людей отправляются отсюда на Восточный фронт, и тысячи делают здесь остановку на пути домой в отпуск. Это место окончательных прощаний. Урзула фон Кардорфф записывает в своём дневнике 9 ноября 1942 года: «Как я ненавижу эти прощания! Эти вокзалы! Они — лицо беспощадного времени. Они — места суетливой безутешности, кулисы расставаний, которые так часто бывают расставаниями навсегда... Сегодня в городской электричке, когда мы обогнали фронтовой поезд, у меня перед глазами возникло видение: каждый оборот колёс приближает этих солдат к смерти. Неудержимо. На паровозе было написано белыми буквами: Колёса должны крутиться ради победы. Ради смерти, подумала я».

Солдаты-отпускники и солдаты по дороге на фронт рассказывают бесконечные истории о том, что происходит «на Востоке». Никогда не было такого полного знания и такой близости к этой далёкой стране и её людям, как во время войны: «Мы устроили дома очень приятный вечер для Клауса. Вдруг Шмид-Паули, молодой унтер-офицер, прибывший из России, и Вилли Беер начали вместе с восторгом описывать русских женщин и пейзажи. Эту страну либо ненавидят, либо попадают под обаяние её просторов и её величия. Я уже часто замечала это за солдатами», — записывает Кардорфф 30 октября 1943 года.

Но в мире берлинских вокзалов, где пересекаются потоки людей, вырванных с корнями из своей привычной почвы, можно заметить и кое-что другое. Берлин насквозь пропитался «чуждыми рабочими», которые

миллионами были угнаны в Рейх и в его столицу, в первую очередь с Востока. Корреспондент «Нойе Цюрихер Цайтунг» сообщает в феврале 1945 года: «Язык, на котором больше всего говорят в Берлине — это русский!» — сказал мне один немец в скором поезде, который шёл с Запада в Берлин. — «Вы очень быстро это заметите, если наострив уши, пройдёте по нашей имперской столице»... Мимо проходили люди, вдвоём, вчетвером, мужчины и женщины разговаривают друг с другом по-итальянски, по-голландски, по-французски, или на языках, которые мне неизвестны. Но больше всего по-русски: но русские говорят между собой тихо, приглушёнными голосами, как будто их тайком подслушивают и они всё время должны быть начеку».

Вокзалы — то место, где соприкасаются наземный и подземный Берлин и где пересекаются пути солдат, отправляющихся на Восток, с путями тех, кого угнали с Востока. Ещё одна запись Урзулы фон Кардорфф от 30 ноября 1944 года: «Считается, что вокзал Фридрихштрассе с его широкими лестницами, ведущими как бы в подземный мир, хорошо защищён от бомбёжек. Таким я себе представляю Шанхай. Живописные оборванцы в стёганных ватниках со скуластыми славянскими лицами, вперемешку со светлыми блондинами из Дании и Норвегии, кокетливо принарядившиеся француженки, поляки с полными ненависти глазами, бледные, озябшие итальянцы — смешение народов, доселе невиданное ни в одном немецком городе. Там, внизу, почти только одни иностранцы, немецкого языка вообще не слышно. Большинство из них угнаны для работы на военных заводах. И всё же они не производят подавленного впечатления. Многие из них шумно и весело разговаривают, смеются, поют, обмениваются вещами, торгуют и живут по своим собственным законам. Подчиняясь нужде — но не велению сердца — для них устраивают столовые, организуют театральные постановки и даже издаются газеты. И в больших пивоварнях вокруг вокзала Фридрихштрассе больше почти не увидишь немцев. Каждого, кто не относится к этому миру, там недоверчиво рассматривают. Здесь все друг друга знают... В Германии сейчас двенадцать миллионов иностранных рабочих. Это отдельная армия. Кое-кто называет их троянским конём нынешней войны».

В день краха и освобождения подземный Берлин поднялся на поверхность. Ещё никогда за всю свою историю, даже при максимальном наплыве русской эмиграции в начале 20-х годов, Берлин не был настолько интернациональным, и в особенности настолько русским городом, как на исходе второй мировой войны. Павшая имперская столица на какое-то время стала всемирной столицей перемещённых лиц, в полном хаосе толпы беженцев с Востока перемежались с серыми колоннами солдат, маршировавших в плен на Восток, возвращавшиеся из эвакуации сталкивались с теми, кто был угнан на рабские принудработы и теперь устремлялся домой. Формой транспорта в эпоху краха была не железная дорога, а пеший

марш, случайный подвоз на попутном военном автомобиле или грузовике. «Вокзал Фридрихштрассе стал товарно-сортировочным пунктом немецкой судьбы», сказал Матиас Менцель. «Обугленные рамы свисают с пельть. Мерзкий восточный ветер свистит в ангаре, от которого остался один скелет. Каждый вновь прибывающий поезд выбрасывает на перроны бесформенную нищету. Внизу, в вестибюле, люди сидят друг у друга на голове: семьи из Восточной Пруссии и из Силезии, из академических квартир и из крестьянских изб, из рабочих посёлков и из ремесленных мастерских. Общая для всех безысходность стерла с их лиц все различия. За котелками горячего супа толкаются бесконечные очереди. Они ждут. Часами, иногда днями напролёт. Ждут поездов, которые не отправляются, ждут станции назначения, которые потеряли всякий смысл».

Боевые действия были закончены на Силезском вокзале ещё до капитуляции, которая была подписана 8 мая в Берлине-Карлхорст, на расстоянии всего лишь нескольких трамвайных остановок. Война в Европе закончилась. 17 июля 1945 года началась Потсдамская конференция о судьбе побеждённой Германии. Согласно кинолегенде, Сталин прибыл в Потсдам на самолёте, но на самом деле он приехал поездом. Его путь из Москвы длиной в 1923 километра охраняли на всём протяжении 15165 человек из бериевского НКВД, посты были расположены на расстоянии шести километров друг от друга. Рельсы от Силезского вокзала до Потсдама были переделаны для спецпоезда Сталина на русскую широкую колею. Ещё до того Красная Армия проложила три железнодорожные линии со своей шириной колеи до Берлина. «Во время наступления на Германию Красная Армия переделала отрезок железнодорожного пути, который ведёт от советской границы у Бреста через Варшаву и Позен во Францию, с нормальной европейской ширины (1435 мм) на русскую ширину (1524 мм). В марте 1945 года ширококолейные поезда уже катили до Франкфурта на Одере... Самое позднее в июне 1945 года широкая колея достигла Силезского (пассажирского) вокзала».

Какая ирония судьбы! Мечта о широком железнодорожном полотне, которое гитлеровские инженеры планировали проложить от Берлина до будущих зон отдыха «Сила через радость» в Крыму, осуществилась в виде рельс широкой колеи, проложенных до Берлина саперными частями Красной Армии. По этим путям, которые использовались исключительно в военных целях, оккупационные власти перевозили личный состав воинских частей и репарационные товары, перебрасывали из Европы в Азию, где ещё шли полным ходом бои с Японией, военное снаряжение. Уже на конец июня 1945 года планировалось восстановить сквозную линию поезда-экспресса между Москвой и Берлином, а для этого надо было восстановить отрезок железнодорожного пути общим расстоянием в 1820 км, включая всё необходимое: сотни мостов, железнодорожных узлов, маневровых площадок.

Начиная со 2 сентября 1945 года ежедневно отправлялся «Голубой экспресс», который, как в довоенные времена, сквозным путём шёл до Бреста, а там вплоть до 1954 года надо было переходить на советское ширококолейное рельсовое полотно. «В спальных вагонах в каждом купе можно в несколько простых приёмов опустить полки и превратить их в спальные места. На освещённых столиках повсюду расставлены шахматные и шашечные доски с фигурами. Из репродукторов звучит музыка. В вагоне-ресторане поблескивает хрусталь, на каждом столе горшочки с комнатными цветами, на разноцветных шёлковых портъерах и абажурах блики света. В составе поезда есть вагон с ванными, умывальниками и парикмахерской, вагон с кинозалом, в котором 50 человек могут попутно посмотреть новейшие фильмы». Ширококолейная железная дорога, о которой мечтал Гитлер, строя планы захвата Европы, стала реальностью в старой имперской столице, на том самом вокзале, который изначально был спроектирован как парный к первому русскому вокзалу Царское село! Берлинский Восточный вокзал стал русским вокзалом.

Однако быстрое восстановление вокзала и железнодорожного полотна в советском секторе Берлина лишь набрасывало завесу обмана на тот факт, что эпоха железных дорог окончилась. В то время как Сталин избегал самолётов и пересекал пол-Европы в своём ширококолейном вагоне, представители Соединённых Штатов и Великобритании уже летали в аэропорт Гатов. По окончании войны, которая западными союзниками велась в основном с воздуха, воздушные сообщения стали повседневной реальностью. Илья Эренбург предвидел уже в 20-х годах: «В Берлине отправляются уже не на вокзал, а, само собой, в аэропорт. Неисчислимо количество воздушных линий. Расписание соблюдается до минуты. Кассы. Буфет. Газетные киоски. Вот приближается хорошо одетый пассажир с папкой... Европа становится похожей на городскую трамвайную сеть»¹⁰.

«Воздушный мост», ставший первым апогеем «холодной войны» в Берлине, продемонстрировал не только то, что находящиеся в блокаде города можно снабжать с воздуха, но и то, что возникали новые оси: воздушные оси, которые протянулись даже через Атлантику.

*Перевод с нем. Ларисы Лисюткиной
по изданию: Karl Schlögel. Berlin Ostbahnhof
Europas: Russen und Deutsche in ihrem
Jahrhundert. Siedler Verlag, Berlin, 1998. S. 15-38*

¹⁰ Pja Ehrenburg. Visum der Zeit. Leipzig, 1982. S. 98.