

Облучье, город железнодорожников



Владимир Шульман (1919-1943) поэт, журналист

Родился в 1919 г. в белорусском городе Зембин, окончил Московский университет, факультет журналистики, работал в газетах «Стальной путь», «Биробиджанер штерн». В дальневосточных газетах публиковались его стихи и очерки. Служил в армии. До войны женился, стать отцом двух малышей. Когда началась война, ушел на фронт. В газету «Биробиджанер штерн» отправлял свои фронтовые очерки.

Погиб на двадцать пятом году жизни в бою за одну из безымянных высот у Днепропетровска. 4 ноября 1943 года его вдова Евгения Шульман получила треугольник, подписанный незнакомым почерком:

«Я – друг Владимира. Вместе с ним прошли огонь и воду... Должен сообщить Вам печальную весть о том, что мы потеряли нашего боевого товарища. Мы по-гвардейски отомстили за него!» — было написано в том письме.

В журнале «Форпост» (1939) напечатан его очерк «Облучье, город железнодорожников», написанный в соавторстве с К. Генрихом. Предположительно имя соавтора этого очерка – псевдоним Генриха (Генаха) Койфмана.



Генах Койфман (1915-1942)

Родился в местечке Чернихов неподалеку от Житомира. Окончив местную еврейскую семилетку, продолжил учебу в Киеве. Впервые напечатался в 1935 году в одном из харьковских литературных сборников. В 1933 году стал студентом еврейского отделения Харьковского газетного техникума, в 1936 году уехал в Биробиджан, работал в «Биробиджанер штерн». Кроме очерков и репортажей в областной газете на еврейском языке публиковались и стихи Генаха.

Отслужив на границе, Койфман в 1940 году переехал в Киев, работал в редакции газеты «Дер штерн». В самом начале войны Генах Койфман ушел на фронт, служил в части, защищавшей Киев, и в 1942 году погиб в бою смертью храбрых.

В журнале «Советиш Геймланд» в номерах за 1963, 1965, 1984 и 1985 гг. опубликованы стихи этого талантливого поэта. В своеобразной антологии погибших еврейских поэтов – сборнике «Ди лирэ», вышедшем в 1985 году в московском издательстве «Советский писатель», опубликовано 18 стихотворений Генаха Койфмана.

Источники: Зиси Вейцман «Чтобы встать над веком...»; bounb.ru

Облучье, город железнодорожников

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 4 декабря 1938 года рабочий поселок Облучье Бирскго района Еврейской автономной области преобразован в город.

Поезд, время от времени отклоняясь от прямой то чуть влево, то чуть вправо, мчится на восток. Вот внушительной длины состав, описав полукруг под самым подножием высокой сопки, торопится все дальше и дальше. Только что позади него остались клубочки дыма над крышами казачьей деревеньки Есауловки, прижавшейся к самой горе, и снова по обеим сторонам дороги побежали навстречу поезду, чтобы тут же исчезнуть из виду, плотные ряды деревьев.



Миновав приблизительно половину застроек едва ли не неожиданно возникшего на его пути города Облучье, поезд останавливается. Справа от него, в неглубокой лощине, – в беспорядке теснятся избы, дворы и огороды мордовского поселка. Дальше впереди – картина иная: там по виду не так давно построенные дома образуют улицы сравнительно ровные и прямые. Вокруг домов – полоски и квадратики огородов за низкими изгородами, подрастающие кусты сливы и вишни.

Вечереет, закатное солнце уже плотно лежит багровым шаром на отдаленных вершинах Хингана. О времени суток извещает и мычание коров, возвращающихся с недалекого пастбища. А спустя каких-нибудь полчаса в густеющих сумерках уже задвигались-замелькали точки огоньков: это с фонарями в руках идут заступать на ночную вахту рабочие-железнодорожники. Надо сказать, что улицы в Облучье по большей части идут параллельно железной дороге, и когда по ней с характерным шумом и грохотом проносятся поезда, нет в Облучье дома, где не был бы слышен «голос» стальной магистрали, и нет в округе ни одной сопки, которая бы не провожала уходящие составы прощальным эхом.

По левую сторону от железнодорожного пути (это если двигаться по нему также на восток) все выше и выше карабкаются в гору новые шлакоблочные здания в два-три

этажа, образуя своего рода гигантский амфитеатр. Здесь, на нешироких улицах, днями довольнолюдно: кто-то из прохожих спешит на работу, кто-то идет в клуб железнодорожников, торопятся к началу занятий группки школьников, снуют туда-сюда автомашины, по преимуществу – грузовики.

Здесь, неподалеку от вокзала, который, очевидно, и стоит считать центральной точкой города, находится больница, редакция газеты «Сталинский путь» и здание политотдела Первого отделения Дальневосточной железнодорожной магистрали. Поблизости – дом с вывеской «Кондукторский резерв», где готовят проводников, несколько магазинов, недавно построенная электростанция.

Отсюда, если подняться по переулку чуть повыше, издали можно увидеть стоящее на некотором возвышении четырехэтажное каменное здание средней школы. В ней, как нам сообщили, обучаются 1 200 детей и работают полсотни учителей. Городская школа – это просторные, хорошо оборудованные классные комнаты, спортивный зал, красный уголок и пионерская комната.

Здесь же, в школе, хранится несколько довольно крупных фрагментов костей – остатков найденных во время земляных работ скелетов животных, обитавших в этих местах в незапамятные времена. В числе этих экспонатов – кости какого-то доисторического существа прямо-таки гигантских размеров.

Место, на котором гордо возвышаются школьные этажи, – часть поселка Кагановича. В этом же поселке находятся промышленная артель, организованная евреями-переселенцами, контора Сутарского золотоприиска, радиоузел и горсовет.

Едва ли не вплотную к железнодорожным путям и вдоль них разбросаны корпуса локомотивного депо. Маневровые тягачи время от времени выгоняют из этих корпусов отремонтированные, чистые и свежеекрашенные паровозы, готовые отмерять новые тысячи километров по дальневосточным просторам. Под крышами корпусов – неумолчный шум работающих станков, то там, то сям ослепительно-яркими молниями вспыхивают огоньки электросварки. Откуда-то справа до слуха доносятся гулкие ритмичные удары парового молота, сопровождаемые протяжным шипящим пением токарных станков.

У самой дороги, ведущей к Сутарским золотым приискам, километрах в трех от железной дороги, между двумя лесистыми сопками, на берегу реки Хинган расположился отстроенный здесь не более двух лет назад еврейский поселок – месторасположение переселенческого колхоза «Заря». Чем заняты колхозники? Валят лес, корчуют пни, поднимают целину, увеличивая посевные площади коллективного хозяйства. И там, где еще недавно сплошь шумела тайга и от века лежали заочкаренные низины, сегодня деловито гудят трактора и слышатся звонкие девичьи песни. «Заринцы» – желанные гости городского клуба железнодорожников, а зелень и овощи из колхозной теплицы поставляются в рабочие столовые города.

Облучью трудно отказать в особенной красоте. По утрам, когда всходит солнце, вас поразит здесь богатое разноцветье дальних и ближних лесистых сопок. Примерно в это же время устоявшуюся за ночь тишину рушит пронзительная сирена депо. И тут же ветерок доносит со стороны центра бодрую радиомузыку из уличных рупоров-громкоговорителей. Пора начинать рабочий день, товарищи железнодорожники! И сотни окон, разом вспыхнувшие россыпью отраженных солнечных лучей, салютуют этому новому дню. И зазвучал на разные голоса город. Чуть позже пропоет далеко слышная вокруг сирена электростанции, начнут деловую переключку паровозы. Там в них у пылающих топок уже вовсю орудуют лопатами кочегары в синих спецовках. На путях

двигают тяжелые рычаги дисциплинированные стрелочники, освобождая проезд торопливым составам, несущимся то в западном, то в восточном направлениях. Машинисты зорко следят за знаками контрольных приборов. Короткий гудок – и, гроыхнув на стрелке, очередной состав уже минует блок-пост и мчит дальше по идеальным параллелям блестящих рельсов, каждый метр которых уже осмотрен предельно бдительными путевыми обходчиками. Они-то знают, что почти параллельно этой дороге где-то совсем недалеко отсюда проходит еще одна линия – линия государственной границы...

7 дистанция Земляные работы 1912 г.



Источник фото: humus.livejournal.com

Летят по дорогам поезда – летит вместе с ними и время. Вот уже закатное солнце совсем ненадолго прилегло на вершины сопек, и в город медленно вступает вечер. А последние лучи уходящего солнца словно нарочно стирают с соседних сопек их зеленый цвет и заливают красным многогорье пристанционных рельсов, стены домов и прочих строений. А что означает для железнодорожника красный цвет – понятно всем. Это сигнал семафора, требующий остановки. И пусть, покоровшись сигналу уходящего дневного светила, на какое-то – пусть и короткое время – и хотя бы отчасти остановится в эти минуты активная, а подчас непростая и беспокойная будничная жизнь города железнодорожников.



1912 год. Изможденные и полуголодные, оборванные и грязные каторжники рубят лес, роют на болотах водоотводные каналы и прокладывают «рельсовый тракт» все дальше и дальше на восток.

Дождливая ночь. В крошечной темноте бушует холодный ветер. В небе – ни единой звезды, на земле – ни огонька. Во вместительном шалаше на жестких нарах лежат и сидят рабочие-каторжане. На ногах некоторых из них даже при тусклом свете фонаря отчетливо видны следы кандалов, а на плечах сквозь лохмотья – полосы от ударов розгами. Изможденные бородатые лица... Вот кто-то из обитателей шалаша негромко заводит песню. И кажется, что ее плачущей мелодии и тоскливым словам о далеком-далеком доме певца-невольника вторит сейчас заунывный вой ночного ветра.

Кто и за что заковывал в цепи этих несчастных? Кому и зачем понадобилось гнать их по тысячеверстному сибирскому бездорожью в этот дикий край?

В группе ссыльных, сидящих ближе к выходу, выделяется рослый смуглый мужчина с суровым выражением лица. Это Алексей Трубин. Наветренная стенка шалаша как раз над ложем Трубина то и дело вздрагивает под порывами ветра и сочится холодными каплями дождя. Не уснешь... Алексей рассказывает:

– Мы на заводе забастовку готовили. Собрались, значит, вместе, кто посмелей, человек где-то под сотню, однако. Обговорили все путем: какие требования хозяину предъявим, а если не станет он нас слушать, весь завод остановим. Меня тогда в стачечный комитет тоже выбрали. И затесался на то наше собрание один мужичонка. Никчемный, можно сказать, человек. Провокатором оказался. Ну и про все, о чем мы договаривались на своем собрании, он хозяину на другой день все в точности и изложил. Мы тут же про то признали и на комитете своем решили этого хозяйского наушника по всей справедливости наказать. Мне то дело и поручили. Исполнил я наказ по полной. Ну а через день схватили меня. А мне как раз тогда только-только семнадцать годочков стукнуло. И поперва-то приговорили меня к смертной казни. Да. А после, видать, смилостивились, заменили мне казнь каторгой и отправили вместе с другими этапниками, что покрепче да поздоровей, строить Великую эту сибирскую магистраль...

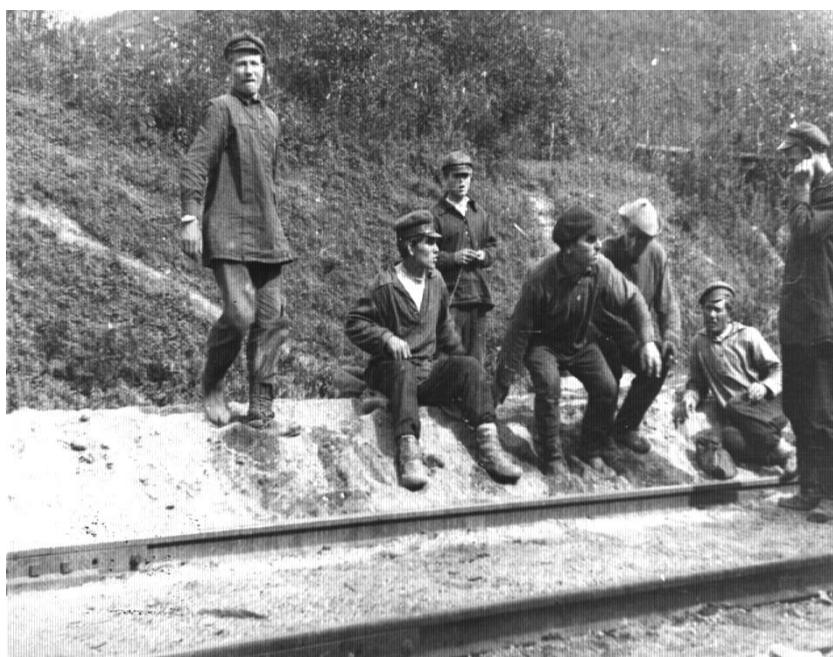
Вскоре жители лесного убежища забылись в тревожных снах. А дождь все лил, и не умолкая шумел в чернильной тьме ночи холодный порывистый ветер. А с наступлением нового дня, в точности повторившего и вчерашний и позавчерашний, люди снова, подчас по пояс в болотной жиже, копали, рубили, поднимали, носили, укладывали, оставляя позади себя сажени, а потом и версты железной дороги и десятки безымянных могил по обеим ее сторонам.

Еще в октябре 1911 года по таежному бездорожью, привлеченные слухами о золотоносных песках на реках Малого Хингана, откуда-то со стороны Благовещенска пробрались на место будущей станции Облучье десятка два конных. Выйти на золото им, как потом рассказывали, не случилось, а вот дела на прокладке железной для них нашлись: кто-то готовил лес для шпал, кто-то работал на отсыпке насыпей или на укладке рельсов. Пропитание пришлое добывали, в основном, рыбалкой да охотой, а для ночлега служили им первое время такие же шалаша-балаганы, что и у ссыльнокаторжных. Приходилось новоселам и поголодать, и подорожать зимами в холодных землянках, не всем удалось на новом месте и выжить. Но, как бы то ни было, работы на строительстве железной не останавливались. Кстати, тогда же был пробит здесь и Лагар-аульский тоннель.

И в 1912 году указом царского правительства населенный пункт в урочище Сололи, где по плану и должна быть построена очередная железнодорожная станция, получил название «Облучье». По той причине, что на подходе к этой станции железная дорога

обходит сопку, образуя изгиб, похожий на стянутый тетивой лук. (На первом этапе строительства железных дорог – да и позднее – расстояния между железнодорожными станциями определялись в основном технической «способностью» паровозов проезжать на имевшихся у них «при себе» запасе угля и воды. Подошли они к концу – пополняй. Значит, к этому времени поезд должен был оказаться там, где есть угольный склад и водокачка. Так пункты застройки станций – в частности, при прокладке ДВЖД – и определялись. Так что невеликая длина большинства звеньев в «цепочке» станций ДВЖД вполне закономерна. – Прим. перев.).

В том же двенадцатом году в Облучье объявился некто Потрян – первый в поселке купец. Он открыл здесь магазин и начал довольно прибыльно торговать табаком и дешевым спиртом. Позднее в Облучье построили небольшой деревянный дом, где разместилась начальная школа. Однако детей железнодорожных рабочих в нее не принимали.



Между тем год от года население поселка, как и сам он, заметно увеличивалось. Прежде всего за счет прироста числа работающих на дороге и занятых, как правило, физическим трудом мужчин. Немало людей трудилось на заготовке и вывозке строительного леса, хватало работы и для грабарей-землекопов.

Уже перед германской (войной) Потрян открыл в Облучье кабак, окна которого не гасли с вечера до наступления утра и где посетители заливали свое горе вином, пропивая, случалось, последние кровные копейки. Местные власти позаботились о возведении в поселке и небольшой церковки.

Разрастались в длину и улицы Облучья. У строителей жилых домов шли в ход и дерево, и камень. А первым жителем селения, обосновавшимся здесь в собственном, вполне приличном по виду доме, стал Александр Мамаев – человек, отбывший на прокладке «железки» каторгу и порешивший не покидать эти края. Выйдя на «волю», вчерашний ссыльный и поставил первый домик теперешнего мордовского поселочка. Почему «мордовского»? А как раз потому, что Мамаев и был мордвином. Как кажется, единственным тогда во всем Облучье.

Одной из старейших частей Облучья считается и нынешний поселок Кагановича. Здесь расположился городской рынок, куда охотники – тунгусы и гольды – наезжают

поторговать пушниной. Неподалеку от рыночного пятачка вам покажут здесь бывший дом того самого купца Потряна, невеликое зданьеце ушедшего в прошлое земства и приземистое строение полицейского участка.

Верхний этаж города, если выразиться с претензией на некую образность описания, занимают 65 двухэтажек, всего каких-нибудь два года назад возведенных на относительно пологих склонах сопки. Новые дома здесь выстроены широкими и прямыми улицами, которые и образуют сейчас центральную часть Облучья.

Однако новее всех новых строений в городе – здание здешнего вокзала, над главным входом которого красуется вывеска на двух языках – на русском и на идише. А чуть поодаль от вокзала высится памятник-обелиск над братской могилой 11-ти партизан, которые были замучены здесь японскими интервентами в годы Гражданской войны.

Надежным прибежищем для партизан в то суровое время были глухие таежные урочища. Ночами несколько бойцов пробирались из леса в поселок, передавали поклонны женам и детям от товарищей-однополчан, запасались провизией и снова скрывались в тайге. День ото дня численность партизанских отрядов росла: в ряды защитников правого дела вливались охотники и железнодорожники, лесорубы и рыбаки. Плохо одетые, располагавшие всего лишь охотничьи ружьями, но пылавшие ненавистью к жестокому врагу и верившие в торжество справедливости, они не однажды давали знать о себе белогвардейцам и японским интервентам, совершая дерзкие налеты на расположения их частей.

В одну из ночей (это было в 1919 году) в доме местного железнодорожника собрались 13 партизан. Перед этим им стало известно от одного из своих товарищей – станционного диспетчера, – что скоро через станцию Облучье с востока проследует поезд с амуницией, обмундированием и винтовками для японских армейских подразделений. Было принято решение разобрать на пути следования японского состава часть рельсов, а когда он остановится, атаковать поездную охрану с двух сторон и захватить груз для передачи бойцам Народно-революционной армии.

Вдруг за окнами дома послышались шаги. Как оказалось, дом диспетчера был уже довольно плотно окружен японскими солдатами. Тут же в доме был погашен свет. Началась стрельба, разгорелось настоящее сражение. Партизаны защищались до последнего, но на сей раз сила была не на их стороне. С дикими криками в дом ворвались пьяные солдаты и штыками прикончили раненых. Только двое рабочих депо, воспользовавшись темнотой и всеобщим переполохом, смогли покинуть место гибели своих товарищей, а после рассказать обо всем случившемся той роковой ночью. Ну а к вечеру нового дня в Облучье вступил полк Народно-революционной армии.

...Каждый год к памятнику над братской могилой приходят на митинг рабочие города, бывшие красные партизаны, освобождавшие Дальневосточный край от белогвардейцев и интервентов. И тогда звучат над общей могилой героев-партизан, над всем городом железнодорожников слова клятвы:

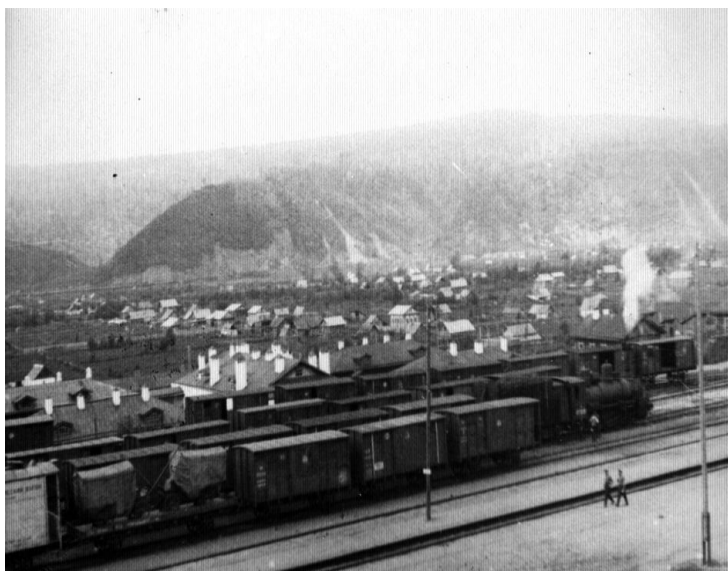
– Никогда уже японские самураи не будут топтать землю Страны Советов. Как зеницу ока мы будем беречь и защищать священные рубежи нашей великой Отчизны, нашего прекрасного советского Дальнего Востока.

...Той светлой лунной ночью поезд вез на станцию Облучье группу еврейских переселенцев. Дело было осенью, пассажиры наслаждались кедровыми орешками и с удовольствием вдыхали пропитанный запахами леса встречный ветерок. И вот впереди

показались россыпи огоньков. Они приветно вспыхивали и переливались, словно подавая знак приедем: «Здесь вас ждут. Все будет хорошо».

Да, это было осенью. Если точнее – осенью 1936 года. Десятки, – нет, даже сотни – свежеепеченных железнодорожников, только что окончивших на Украине курсы паровозных кочегаров, кондукторов, путеобходчиков, осмотрщиков вагонов, приняли решение не расставаться и после завершения учебы. А в Облучье те самые двухэтажные дома, которые ближе всех стоят к вершине растянувшейся в длину сопки, специально были построены для нового пополнения. И однажды утром в широко открывшиеся под звук сирены ворота локомотивного депо шагнули новоселы Облучья – слесари и токари, котельщики и сварщики.

Переселенцев того 36-го года теперь можно увидеть в будках локомотивов, у станционных стрелок, среди проводников и путейцев. Их самоотверженность и трудовой энтузиазм – прямое следствие дружбы народов, утвержденной сталинской Конституцией. Плечом к плечу с русскими товарищами по общему делу, при их братской поддержке и помощи вчерашние жители еврейских местечек, влившись в армию железнодорожников, неустанно крепят мощь транспортной системы нашего социалистического государства.



Петр Комаровский – опытный машинист. Его локомотив проходит по 9-10 тысяч километров, не заезжая в депо, то есть не нуждаясь в ремонте. В ноябре того же 36-го года к Комаровскому подошел статный белокурый парень и, смущенно потупившись, сообщил:

– Товарищ Комаровский, меня тут только что к вам отправили. Кочегаром, значит.

Машинист окинул пришедшего оценивающим взглядом и, сделав шаг навстречу, протянул ему руку. С наступлением ночи паровозу Комаровского под номером 10-740 предстояла очередная поездка. Однако же Петра несколько не смутило то, что ему прислали кочегара, у которого явно не было достаточного опыта работы, больше того, машинист даже порадовался тому, что ему, Комаровскому, доверили «обкатать» новенького из только что приехавших в «железнодорожный» город переселенцев. В свой черед молодой кочегар Абрам Сушанский как-то сразу проникся к своему будущему наставнику дружеской симпатией. Уже в пути, на дальних перегонах, Комаровский постоянно находил две-три минутки, чтобы что-то подсказать Абраму, где-то поправить его, дать молодому полезный совет. А в свободное время машинист с видимым увлечением учил Сушанского всему, что знал о локомотивах сам и тому, что умел делать так, чтобы техника всегда служила человеку безотказно. Дорога свела этих двух разных

людей – Абрама и Петра, дорога же их и развела поврозь: Сушанского через какое-то время «перебросили» на другой локомотив, и Комаровский – особенно в первое время – сильно переживал разлуку со старательным и башковитым парнем.

В августе 1937 года кочегаров Абрама Сушанского, Яшу Серебряного и еще нескольких деповских парней направили учиться на курсы помощников машиниста, и когда Сушанский курсы эти окончил, Комаровский обратился не с просьбой, а прямо-таки с требованием к начальнику депо назначить ему, Петру Комаровскому, в помощники Сушанского. Согласие руководства одному из лучших работников паровозного депо получить было нетрудно, и через пару дней первый наставник Абрама Сушанского и сам он почти одновременно поднялись в будку локомотива номер 86-427. Они водили тяжеловесные составы, всегда доставляя грузы точно по графику и не прибегая к непредвиденным простоям паровоза. Только вот совсем недавно пути Комаровского и Сушанского снова разошлись: Абрам успешно окончил курсы машинистов и вскоре принял в свое распоряжение новенький ФД20 (т.е. сокр. «Феликс Дзержинский»).

...С первой группой евреев-железнодорожников прибыли в Облучье стрелочники Яков Медвежар и Борис Ярмольник. Начальник станции направил их обоих на четвертый пост к старшему стрелочнику Воробьеву. Он, Воробьев, – железнодорожник с солидным стажем, сполна передал свой опыт молодым и теперь гордится ими.

– Это мои, мои ученики, – с похвалой отзывается о них Воробьев. – И тот и другой в любое время меня заменят. Стахановцы...

Бывший ученик старого стрелочника Борис Ярмольник сейчас работает дежурным по станции, то есть относится уже к среднему командному звену работников транспорта.

Облученские железнодорожники гордятся орденоносцем Самолетовым, который отмечен высокой правительственной наградой за стахановский труд. Орденосец Самолетов работает мастером промывочного цеха. В дни исторического XVIII партийного съезда его цех установил рекорд по сменной выработке. Каждые 6 часов из ворот депо выходил готовый отправиться в поездку паровоз (следует заметить, что по норме цеху Самолетова для обработки одного локомотива отводилось 14 часов). Ну а однажды достигнутый рекордный показатель с того времени был утвержден в депо в качестве обычной рабочей нормы цеха.

...Вздогнули рельсы. Тендер «с походом» загружен углем. Выписана путевка. Все члены бригады на своих местах. Короткий энергичный гудок – и поезд трогается с места. Прожектор, блестящим мечом разрубив надвое ночной мрак и скользнув по каменной стене ближней сопки, высвечивает впереди зеленое пятно леса. В паровозной будке чисто и просторно. От окон веет легким весенним ветерком.

Машинист Андрей Сулыга зорко всматривается вперед, в голубеющую предутреннюю даль. Настроение у него приподнятое: буквально накануне от наркома транспорта в депо было получено сообщение о том, что он, Андрей Сулыга, подхвативший почин известного на всю страну машиниста Петра Кривоноса, награжден почетным знаком «Ударник сталинского призыва».

Точно так же, как товарищ Сулыга, водят без задержек и опозданий свои тяжеловесы по стальным магистралям, проложенным «по долинам и по взгорьям» необъятного Дальневосточного края, облученские машинисты Беляков, Лобковский, Сынков и другие.

Паровозники юного города железнодорожников Облучья, как и вся армия машинистов-патриотов нашей Родины, в любой момент готовы одеть свои локомотивы в стальной наряд и повести бронепоезда на поля сражений, чтобы уничтожить любого врага

и до последней капли крови защищать священную землю нашего социалистического Отечества. Водители стальных магистралей хорошо помнят слова народного комиссара путей сообщения товарища Лазаря Моисеевича Кагановича, прозвучавшие с высокой трибуны исторического XVIII партсъезда:

«Я должен заверить съезд, что когда это потребуется, мы справимся и с задачей перевозки оборонных грузов. За железными дорогами дело не станет. В случае необходимости мы обеспечим нашу Красную Армию всем необходимым, перевезем все вовремя для того, чтобы то, что мы перевезем, она транспортировала из стволов пушек, с самолетов по врагам там, где будет нужно их громить».

Источники: Зиси Вейцман «Чтобы встать над веком...»; bounb.ru

Перевод с идиша: Валерий Фоменко