**ПОСЁЛОК ДЖАЛИНДА И СТАНЦИЯ РЕЙНОВО В НАЧАЛЕ ХХ В.**

**Кобзарь Валентина Петровна,**

член Союза журналистов России,

член Российского союза писателей, краевед,

*г. Благовещенск*

Рейновский поселок Амурской области Албазинского станичного округа при реке Амур в 598 верстах выше Благовещенска основан в 1858 г. Первые жители – 10 семей казаков [7, C. 348].

Джалинда – село Сковородинского района Амурской области. Основано в 1860 г. Ранее называлось Рейново. Переименовано после переноса сюда конторы золотопромышленной компании «Джалинда»[C. 154].

Рейново – станция на железнодорожной ветке Сковродино – Рейново в 1 км от с. Джалинда. Основана в 1911 г. Названа по имени сподвижника Н.Н. Муравьева-Амурского полевогоинженера Эдуарда РейнгольдовичаРейна [1, С. 313].

Одно время поселение так и называли:Джалинда/Рейново. Изначально – поселок, с середины 1870-х гг.– важный перевалочный пункт. Сначала отсюда доставлялись грузы, которые привозили по Амуру пароходы,на прииски Верхне-Амурской золотодобывающей компании,с 1908 по 1914 гг., в период сооружения Амурской железной дороги,Джалинда/Рейново стала одним из ключевых пунктов снабжения грандиозной стройки. О том, какой была жизнь в Джалинде и Рейново в начале ХХ в., мы знаем благодаря корреспондентам благовещенских газет.

С лета 1909 г.начался громадный наплыв рабочих: каждый проходящий пароход привозил по 100-200 человек. Поначалу Джалинда никак не могла справиться с потребностями неожиданно нахлынувших людей: не хватало провианта, орудий труда, почтовых марок.

Особенно острым был жилищный кризис: в станице к тому времени проживало всего 25 семей казаков, нормального жилья для всех приезжих катастрофически не хватало, и они селились на чердаках, в сараях, амбарах, в землянках, шалашах, под перевернутыми лодками на берегу Амура, под открытым небом. Комнаты в Джалинде сдавались по 15-20 рублей, квартиры – по 20-60 рублей в месяц (в Благовещенске за 60 рублей можно было снять барский дом с садом)[5, 1909].

Конечно, началась «строительная горячка». Строили так много, что очень скоро закончились запасы кирпичей на двух местных заводах. Срочно были посажены в горны 40 000 кирпичей, но в сравнении с запросом это была капля в море: по подсчетам печников только на осень 1909 г.требовалось 300 000 кирпичей [5, 1909].

Несмотря на дефицит стройматериалов, Джалинда росла стремительно. Если в 1908 г. в поселке не было «ни одного порядочного дома», то в августе 1910-го стояло уже 175 жилых домов (еще 12– строилось). В селеработало семь столовых, две гостиницы, две кондитерские, три торговые бани, пять пекарен, пивной завод, завод минеральных вод, две «винно-бакалейные торговли», десять сапожных, одиннадцать кузнечных мастерских и одна мастерская дамских нарядов! Некая дворянкаТ.В. Валова собиралась завести в Джалинде типографию со скоропечатной машиной. Из «культурных» развлечений – кинематограф, кафешантан, планировалось открытие цирка, в ресторанах играли оркестры [5, 1909].

Очень скоро жители Джалинды,Албазино и ближайших хуторов по достоинству оценили близость большой стройки. Припасы здесь покупали по очень хорошим ценам. Пуд картофеля, к примеру, стоил один рубль двадцать копеек (в Благовещенске – 30 копеек). Громадный спрос на сено поднял его стоимость до десяти рублей за воз (в Благовещенске тот же воз стоил в два раза дешевле). «Это вспомогательные заработки, – пишет корреспондент газеты «Амурский край» 3 апреля 1910 г. – Главный заработок наших обывателей – извоз. Грузов в Джалинде много. Частных предпринимателей для возки почти нет, так что большую часть этого груза освоили наши казаки. Зима нынче многоснежная. Дороги хорошие. Овес у большинства казаков свой, следовательно, расходы на содержание лошадей небольшой (только покупка сена), что в прошлые годы было редкостью. Каждый обыватель, имеющий пять лошадей, вполне мог заработать 150 и больше рублей в месяц»[2,1910].

Деловая жизнь Джалинды поднялась на небывалую высоту. К резиденциям золотопромышленников с огромными амбарами и складскими помещениями добавились конторы подрядчиков и инженеров постройки средней части Амурской железной дороги, канцелярия Суражевского переселенческого подрайона, представительства крупнейших страховых контор, банков, торговых домов. Даже Азиатский банк имел здесь своего агента, даже торговый дом «Коковин и Басов» открыл здесь свое представительство.

В Джалинде процветала торговля. Осенью 1910 г.здесь функционировало больше десятка русских и китайских магазинов, пять плавучих лавок на баржах, около ста мелочных лавочек, несколько оптовых складов. По сведениям одного из местных корреспондентов, «дневная выручка всех заведений бывает в 3000 рублей».

Состав торговцев, как и вообще населения Джалинды в то время, – интернациональный. «Кого только нет среди торгующих, – сообщает газета «Эхо».– Ходя (местное название китайцев), амурский казак, казанский татарин, поляк, грузин, черкес, эриванский армянин». Переправу через Амур одно время содержал турецкий подданный Яни Митениди. Китайские «купезы»зимой выстраивали свои лавкина льду,на середине Амура, возле «международной дороги» от Джалинды до Китая [5, 1909]. В 1909 г.из Благовещенска в Джалинду перебрались самые разные «специалисты»-японцы– от прачек до докторов. Отчасти они приехали на заработки, но больше всего интересовались строительством железной дороги. «Какое раздолье здесь, в забытых медвежьих углах, да еще при нашей беспечности, добывать японским шпионам нужный материал. Приехал и живи, и планы снимай, и никто не спросит ни паспорта, не разузнает о цели приезда, а наоборот еще любезно дадут провожатых показать наш будущий стратегический путь – железную дорогу. Нынче, например, два японца осматривали наши работы на магистрали будущей железной дороги», – писал джалиндинский корреспондент благовещенской газеты «Эхо»[5, 1910].

Работы на сооружении ветки Рейново-Невер-1 разворачивались постепенно, а рабочих со всей России прибывало все больше. В такой ситуации приехавшие, как сообщал очевидец, «днем бесцельно шатаются, ночью тянут все, что под руку попадется. Станичный атаман измучился сопровождать в арестный дом воришек и пьяниц. По слухам, Джалинда будет скоро местом пребывания исправника. Он будет представлять полицейскую власть на территории в 2000 верст длиной и 200 верст глубиной (от Амура). Многие западноевропейские государства позавидовали бы такому исправнику»[5, 1910].

Те, кто прибывал на строительство Амурской железной дороги,надеялись обогатиться или, хотя бы, заработать. Но надежды очень многих не оправдывались. Расходы на проезд, проживание, питание и снаряжение (каждый сам покупал то, что ему было необходимо, – кайло, лопату, топор, пилу, рубанок и другое) были значительными, природа незнакомой (приезжие с запада страдали от морозов, гнуса, паутов), а заработки невеликими. Нанимая рабочих, вербовщики (их конторы действовали по всей Российской империи) обещали, что каждый сможет за одно лето заработать 100 и даже 150 рублей. На деле выходило всего 45-50 рублей. А дома, в летнюю страду, семьи оставались без пахарей, косарей, жнецов.

Зато контрабандисты наживали состояния.С началом оживления дел в Джалинде напротив нее, на китайском берегу Амура, появилась деревушка. Осенью 1909 г. в ней было 28 домов, через год уже 42. «Живет здесь торговый элемент, наполняющий Джалинду беспошлинным товаром, в том числе безакцизным спиртом», – сообщает газета «Эхо» в сентябре 1909 г. Спирт и водку в Джалинду доставляли целыми пароходами. Отсюда ее развозили по будущей железнодорожной ветке. Открыто торговать контрабандой было опасно, так что запасы спиртного до поры до времени прятали в лесу. «Железнодорожные подрядчики ломают голову – как будут справляться с пьяным людом», – сочувствовал корреспондент газеты «Эхо».

Чтобы как-то бороться с контрабандистами, местные жители принимали меры. Например, снижали цены в общественных казачьих кабаках: бутылка простой водки стоила 45 копеек, столовой – 50 копеек вместо 65 и 70 копеек. Но… До правого берега Амура совсем недалеко, а там четверть (3 литра) продавали за 80-85копеек. Борьба была безрезультатной[2, 1910].

Летом 1909 г.казаки Джалинды ходатайствовали об учреждении таможенной заставы. В декабре того же года таможенный пост начал действовать. В штате было шесть конных, два пеших досмотрщика и один надзиратель. Небольшая «армия», но лучше, чем ничего[5, 1910].

Население Джалинды составляли не только рабочие, торговцы, контрабандисты и иностранцы. Уже на подготовительном этапе постройки железнодорожной ветки здесь было значительное количество представителей образованных классов: инженеры, врачи, техники, конторщики, купцы. Многие из них умели играть на музыкальных инструментах, обучались пению, рисованию, театральному искусству. В 1909 г.группа энтузиастов начала устраивать детские утренники и вечера для взрослых. Так, 27 декабря зрители увидели сразу два спектакля по пьесам А.П. Чехова: «Юбилей» и «Медведь» (режиссер –Г. Черкасов). «После водевилей любители сыграли на гитарах и балалайках, – сообщал очевидец. –Дирижировал и играл на мандолине Бикеев. Устроили танцы, летучую почту и другие забавы. Буфет был чайный». Вырученные во время вечера деньги –96 рублей– передали поселковому атаману «на улучшение средств школы» [4, 1910].

Вдекабре 1910 г. был утвержден устав Общественного собрания Джалинды [5, 1910].Одним из первых мероприятий, которое утроили в Собрании, стала елка для бедных детей. Благодаря тому, что на проведение елки пожертвовали деньги жены местных предпринимателей А.М. Топаз, А.И. Ларина, А.О. Котельникова, Иванова, а также Попов, Ю. Машкин и другие, а члены кружка любителей драматического искусстваотчислили из своих средств 100 рублей, подарки получили больше ста детей [5, 1910].

Джалинда была перевалочным пунктом, центром коммерции и развлечений. Центром строительства была станция Рейново. В 1909 г. здесь было построено десять больших домов. В одном из них разместиласьконтора инженера Любарского, заведующего постройкой рейновской ветки. При конторе действовал железнодорожный телеграф, соединявший Рейново и Невер-1(основан в 1908 г. как п. Змеиный, позже переименован в Невер-1, с 1911г. – Рухлово, с 1938 г. – Сковородино [1, C. 336].

Сама ветка идет вдоль реки Большой Невер. Железнодорожный вокзалбыл выстроен на расстоянии одной версты от Джалинды. Вокруг него казаки хутора Рейново с торгов сдавали в аренду участки (некоторые ушли по 25 копеек за квадратную сажень в год – отличная цена). Арендаторы в спешном порядке строили дома: от желающих снять или купить недвижимость не было отбоя[5, 1910].

С 17 ноября 1911 г.по рейновской ветке началосьдвижение уже не строительных, а «материальных» поездов, которые стали перевозить грузы и пассажиров.В 1912 г. по этой ветке на главную железнодорожную линию было перевезено 15 паровозов, 84 товарных вагона, 362 платформы и пять классных вагонов[5, 1910].

Казалось, в будущем Джалинду и Рейново ждало такое же благополучие, как и во время строительства, но железная дорога преподнесла неожиданный сюрприз: роль Амура как единственного пути для края кончилась, Джалинда оказалась отрезанной от своих золотоносных районов, необходимость рейновской ветки тоже оказалась под вопросом. Началось затишье, которое перешло в упадок.

К 1916 г. в Джалинде закрылись все увеселительные, съестные, ночлежные заведения, осталось только несколько административных учреждений: почтово-телеграфная станция, контора судоходной дистанции, таможенная застава, ветеринарный и войсковой врачи, канцелярия начальника казачьего участка. Гражданского населения было совсем немного: несколько человек, связанных с крупной недвижимостью, и казаки численностью не более 17 семей.

Прошли времена, когда золотодобыча и строительство железной дороги давали возможность зарабатывать огромные деньги извозом. Коренное население незамедлительно перестроилось. Казаки занялись хлебопашеством. Пионером в этом деле был Полуполтинный: он корчевал и распахивал под пашню береговой участок еще при постройке дороги (потомки Полуполтинного живут в Джалинде и сегодня). В 1915 г.общество албазинских казаковпостроило паровую мельницу. Она работала на свой и соседние округа – Игнашинский, Черняевский. В результате население больше не нуждалось в покупном хлебе[3, 1916].В общем, Джалинде вернулись вид и уклад жизниобычной станицы, Рейново стало обычной железнодорожной станцией.

Рейновская ветка Амурской железной дороги прослужила девяносто лет, пассажирское движение на ней было закрыто в 2001 г.

**Источники**

1. Амурская область. Опыт энциклопедического словаря. Благовещенск. 1989.
2. Газета «Амурский край». 1910.
3. Газета «Благовещенское утро». Октябрь. 1916.
4. Газета «Торгово-промышленный листок объявлений». Январь. 1909.
5. Газета «Эхо». 1908 – 1916 гг.
6. Географический словарь Амурской области. Благовещенск. 1978.
7. Географическо-статистический словарь Амурской и Приморской областей. Благовещенск. 1894. стр. 348
8. Краеведческий портал «Амурские сезоны». [http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/nat\_econ/transport/transport-x=12.php](http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/nat_econ/transport/transport-x%3D12.php)
9. Сайт Сковородинского района Амурской области. http://www.skovorodino.ru/o-rayone/istoriya.php