

Надзвычайнае здарэнне ў экспрэсе «Маньчжурія – Стоўбцы – Парыж»

Сёння станцыя Негарэлае, што пад Дзяржынскам, нічым асаблівым не прыцягвае ўвагі шматлікіх падарожнікаў, якія праязджаюць праз яе. Гэта ўсяго толькі адзін з некалькіх дзясяткаў невялікіх аб'ектаў разгалінаванай інфраструктуры Беларускай чыгункі, які пры патрабаванні экстраннага пропуску хуткіх цягнікоў у асноўным служыць для супынку на адводных пуцях прыгарадных электрычак і таварных саставаў.

Аднак у гісторыі Негарэлага быў перыяд, калі яно адыгрывала вялікую ролю ў транспартных зносінах былога СССР з краінамі Захаду і мела шырокую міжнародную вядомасць.

Тут, на чыгуначнай станцыі, здараліся розныя падзеі, кур'ёзы, разыгрываліся жыццёвыя драмы, з-за чаго яе назва даволі часта з'яўлялася на палосах вядучых газет свету. А адбывалася ўсё гэта ў 1920–1930-я гады.

Для вёскі Негарэлае «зорны час» пачаўся практычна пасля таго, як 18 сакавіка 1921 года ў Рызе быў падпісаны мірны дагавор. Ён афіцыйна спыніў савецка-польскую вайну 1919–1920 гадоў і адначасова ўстанавіў новыя дзяржаўныя межы. У адносінах да Беларусі згаданая дамова, прама скажам, была несправядлівай. Аб гэтым сведчыць хоць бы той факт, што на перагаворы аб вызначэнні яе палажэнняў і на сам працэс падпісання не былі дапушчаны члены ўрада Беларускай ССР: «кіраўнік савецкай дэлегацыі А.А. Іофэ не дапусціў прадстаўніка БССР А.Р. Чарвякова на перагаворы, паведаміўшы яму, што, калі спатрэбіцца, савецкі бок перадасць усю тэрыторыю Беларусі Польшчы. Такая прапанова была зроблена польскаму боку паводле інструкцыі ўрада РСФСР. Але кіраўнік польскай дэлегацыі Я. Домбскі адмовіўся ад такой прапановы, бо польскі бок лічыў немэтазгодным уключаць вялікую тэрыторыю, населеную беларусамі, у склад Польшчы, каб не ствараць сабе яшчэ і “беларускай праблемы”» [1, с. 116]. У выніку ад імя беларус-

кага ўрада згаданы дакумент падпісалі члены дэлегацыі Расійскай Федэрацыі і Украінскай ССР. Да таго ж Рызскі мірны дагавор раскrojіў этнічную беларускую тэрыторыю практычна напалам: значная яе частка – 113 тыс. кв. км, так званая Заходняя Беларусь з насельніцтвам каля 4,6 млн чалавек, адышла да Польшчы [2, с. 421]. Лінія ж вызначанага дагаворам міждзяржаўнага размежавання, якая 1 красавіка 1921 года была пераўтворана ў савецка-польскую граніцу, прайшла за некалькі кіламетраў на захад ад Негарэлага. З таго часу аднайменная чыгуначная станцыя і атрымала негалосны статус галоўных заходніх «варотаў» Савецкага Саюза ў капіталістычны свет [3, с. 164].

Пасля ўстанаўлення сваёй новай усходняй граніцы Польшча ў адносна сціслых тэрмінах правяла на заходнебеларускай тэрыторыі перашыўку чыгуначнай каляіны з так званай расійска-савецкай шырыні 1520 міліметраў на еўрапейскі 1435-міліметровы стандарт. Прычым, згодна з дамоўленасцю з савецкім бокам, «вузкая» каляіна ва ўсходнім напрамку была пракладзена да Негарэлага, адкуль,

у сваю чаргу, у заходні бок да на той час першай польскай чыгуначнай станцыі Стоўбцы ішоў «шырокі» пуць. Адпаведным чынам арганізоўваўся і чыгуначны рух: з польскага напрамку па вузкай каляіне саставы даходзілі да Негарэлага і там праводзілася перасадка падарожнікаў у вагоны савецкага ўзору, а цягнікі на «шырокіх колах» з СССР накіроўваліся ў Стоўбцы, дзе таксама пасажыры вымушаны былі перасаджвацца на еўрапейскі «экспрэс» [4, с. 151].

Трэба зазначыць, што цягнікоў, якія перасякалі граніцу паміж Савецкім Саюзам і Польшчай, курсіравала тады не так і шмат. Тым не менш асаблівай папулярнасцю сярод іх карыстаўся транскантынентальны экспрэс «Маньчжурыя – Стоўбцы – Парыж». Яго маршрут быў падзелены як бы на два ўчасткі: па «шырокім» пуці ён даходзіў да Стоўбцаў і далей ужо іншы састаў імчаў па вузкай каляіне. У зваротным руху цягнік меў назву «Парыж – Негарэлае – Маньчжурыя» і па еўрапейскай каляіне даходзіў да Негарэлага, адкуль яго савецкі «сабрат на шырокіх колах» накіроўваўся ў далёкую кітайскую правінцыю. У Стоўбцах падарожнікам для перасадкі ў іншыя вагоны выдзялялася 45 хвілін, а ў Негарэлым – 1 гадзіна 10 хвілін [5, с. 409]. Пры гэтым пагранічны і мытны кантроль пасажырам, якія перасякалі граніцу, даводзілася праходзіць двойчы: на савецкім і на польскім баку і наадварот, калі яны ехалі з заходняга напрамку.

Менавіта гэтая перасадачная хаарда паспрыяла таму, што ў розныя гады Негарэлае наведвалі многія вядомыя людзі – дзяржаўныя дзеячы, палітыкі,

вучоныя, пісьменнікі, мастакі, музыканты, спартсмены... Так, ажно чатыры разы, у 1928, 1929, 1931 і 1932 гадах, тут пабываў «буравеснік рэвалюцыі» Максім Горкі, у гонар вяртання якога ў СССР на станцыі праходзілі мітынгі. Неаднаразова спыняўся на станцыі падчас сваіх паездак у заходнееўрапейскія краіны і Уладзімір Маякоўскі. Бывалі ў Негарэлым і вядомыя савецкія пісьменнікі Аляксей Талстой, Аляксандр Фадзееў, Усевалад Вішнеўскі, Агнія Барто, народныя паэты Беларусі Янка Купала і Якуб Колас, а таксама Рамэн Ралан, французскі пісьменнік, Нобелеўскі лаўрэат, які сімпатызаваў Савецкаму Саюзу, яго суайчыннік Анры Барбюс, чэшскі журналіст-антыфашыст Юліус Фучык, аўстрыйскі пісьменнік Стэфан Цвейг, нямецкі драматург Бертальд Брэхт і іншыя знакамітыя «інжынеры чалавечых душ». 23 снежня 1934 года на станцыі спыняўся і даваў канцэрт вядомы амерыканскі спявак, грамадскі дзеяч Польшы Робсан [6, с. 159–164]. У жніўні 1936 года пасля перамогі ў міжнародным турніры ў англійскім Нотынгеме праз Негарэлае вяртаўся ў СССР першы савецкі чэмпіён свету па шахматах Міхаіл Бацвіннік. Дарэчы, пасля наладжанай у яго гонар сардэчнай сустрэчы ён правёў у памяшканні чыгуначнага вакзала сеанс адначасовай гульні для пагранічнікаў, мытнікаў, журналістаў і мясцовых камсамольскіх актывістаў [7, с. 50].

Уражанні ад знаходжання на прыгранічнай станцыі пакінулі ва ўспамінах, мемуарах і літаратурных творах многія «ганаровыя» падарожнікі. Звычайна яны напісаны вельмі пафасна, з глыбокім ідэалагічна-савецкім падтэкстам. Вядо-



◀ Даваены (знішчаны ў гады Вялікай Айчыннай вайны) будынак чыгуначнага вакзала на станцыі Негарэлае

мая чэшская пісьменніца Марыя Пуйманава, якая ў 1932 годзе наведала Савецкі Саюз, у прысвечанай гэтай паездцы кнізе «Взгляд на новую землю» пісала: «У СССР уязджаеш урачыста, як у першамайскае свята. Граница тут самая сапраўдная, яе можна бачыць... Станцыя Негарэлае абкружана бярозавым лясом, бацькам усіх рускіх бярозавых гаёў, якія без ліку будуць паўтарацца ўздоўж чыгуначнага палатна, вакол узнікаючых сацгарадоў і заводаў. Пасярод гаю, у мытні, падобнай на выставачны павільён, прыветлівыя і праворныя маладыя людзі з брытымі галовамі і ў гімнасцёрках праглядваюць чамаданы пад наглядам жанчыны – першай з арміі працоўных жанчын...» [8, с. 222].

А вось якімі пачуццямі дзяліўся з карэспандэнтам газеты «Рабочий» знакаміты «сталінскі сокал» Валерый Чкалаў пасля ўрачыстай сустрэчы, наладжанай 27 ліпеня 1937 года ў Негарэлым з нагоды вяртання ў Савецкі Саюз яго і двух іншых герояў-лётчыкаў Георгія Байдукова і Аляксандра Белякова. На самалёце АНТ-25 яны ажыццявілі першы ў гісторыі бесперасадачны пералёт па маршруце Масква – Паўночны полюс – Паўночная Амерыка. «Дванаццаць гадзін таму мы сышлі на платформу першай савецкай станцыі Негарэлае. Гэта была ўжо наша родная зямля. Нас акружылі і цёпла віталі ганаровыя людзі нашай радзімы, пагранічнікі і іх слаўныя камандзіры... Нам наладжвалі шумныя авацы ў Вашынгтоне, Нью-Ёрку, Парыжы, але ўсё ж першая сустрэча на роднай зямлі, сустрэча ў Негарэлым з пагранічнікамі назаўсёды застанецца для нас самай яркай, найбольш глыбока запаўшай у нашы сэрцы. Мы зноў на радзіме. Нас, якія здзейснілі цяжкі пералёт у імя сваёй вялікай радзімы, у гонар яе сталінскай індустрыі, гэтыя словы «Мы зноў на радзіме» прымуюць шчасліва ўсміхацца. Хацелася расцалаваць кожнага пагранічніка – сына нашай радзімы...» – распавядаў Валерый Чкалаў [9].

Сустрэкаюцца, праўда, значна радзей, звесткі пра міжваеннае Негарэлае і процілеглага плана. Прынамсі, зусім іншы тон успамінаў, напісаных былой супрацоўніцай савецкага гандлёва-

га прадстаўніцтва ў Германіі Тамарай Саланевіч. Яна неаднаразова праязджала праз Негарэлае, калі па службовых справах адпраўлялася ў СССР, але аднойчы ўсё ж вырашыла назаўсёды пакінуць радзіму. Знаходзячыся ў эміграцыі, Т. Саланевіч напісала кнігу «Записки советской переводчицы», у якой падзялілася сваімі ўражаннямі пра перасячэнне польска-савецкай граніцы ў раёне Негарэлага: «Страшнае адчуванне ахапляе савецкага грамадзяніна, калі цягнік адыходзіць ад апошняй польскай станцыі Стоўбцы і павольна праходзіць праз памежную зону да знакамітай, узведзенай бальшавікамі аркі, на якой надпіс «Пралетарыі ўсіх краін, яднайцеся» (арка з такім надпісам была ўстаноўлена над чыгуначнымі пуцямі на савецкай тэрыторыі – за некалькі кіламетраў на захад ад станцыі Негарэлае, адразу за прыгранічнай паласой, непадалёк ад раз'езда Комалава. – С.Г.). Сэрца сціскаецца, чалавек нібыта добраахвотна вяртаецца ў клетку, з якой чыста выпадкова яму на час удалося вырвацца... Будучы ў гандлёвым прадстаўніцтве, я кожны раз, пераязджаючы граніцу, не ведала, ці атрымаецца мне зноў выехаць у Вольную Еўропу. А зараз я вярталася ў СССР, як мне здавалася, назаўжды. Здавалася, што жыццё наогул скончана. Наколькі я ведаю, нават вядомыя камуністы вяртаюцца ў Савецкі Саюз з вельмі цяжкім пачуццём» [10, с. 53].

Аднак у ліку пасажыраў цягнікоў, якія перасякалі граніцу ў Негарэлым, былі, вядома ж, не толькі VIP-персоны. Сярод падарожнікаў – дыпламатаў, камандзіраваных, бізнесменаў, эмігрантаў і г. д. з абодвух бакоў савецка-польскую граніцу спрабавалі пераадолюваць як нелегальна, так і на цалкам законных падставах шпіёны, кантрабандысты і дыверсанты. Гэта наогул вельмі цікавая старонка гістарычнага летапісу Негарэлага, але яна пакуль яшчэ чакае свайго дасканалга даследавання. Бясспрэчна, матэрыялы на гэтую тэму маглі б найбольш поўна расказаць пра дзейнасць у 1920–1930-я гады 16-га Койданаўскага пагранічнага атрада, у падпарадкаванні якога былі сярод іншых і кантрольна-прапускны пункт

«Негарэлае», і аднайменная мытня. Прыкладам можа служыць надзвычайны выпадак на пагранічнай станцыі Негарэлае ў канцы 1935 года, звесткі пра які нам удалося расшукаць.

Снежань месяц выдаўся тады сапраўды зімовым – марозным і сонечным. Станцыя Негарэлае, нягледзячы на блізкі Новы 1936 год, жыла сваім звычайным пагранічным жыццём: кожны з цягнікоў, які прыбываў сюды, перш чым прадоўжыць свой шлях далей, праходзіў пагранічны кантроль і мытны надгляд... Аднак дзень 26 снежня быў асаблівым – увага негарэльскіх пагранічнікаў і мытнікаў была прыкавана да транскантынентальнага экспрэса «Маньчжурыя – Стоўбцы – Парыж». Гэта тлумачылася інфармацыяй аператыўнай распрацоўкі органаў НКВС, што тэрмінова паступіла ў 16-ы Койданаўскі пагранатрад. Паводле яе, адзін з пасажыраў згаданага цягніка – аташэ пасольства Японіі ў Маскве Кона Тацуіці – у дыпламатычным грузе, у спецыяльных кофрах-чамаданах, меў намер нелегальна перавезці праз граніцу... людзей. Уся пікантнасць гэтай сітуацыі заключалася ў тым, што дакументы ў японскага дыпламата былі аформлены належным чынам і, згодна з міжнароднымі нормамі, ён меў права на бесперашкодны, без мытнага надгляду, правоз свайго багажу.

Пра гэты надзвычайны выпадак на кантрольна-прапускным пункце «Негарэлае» пакінуў вельмі падрабязны ўспаміны ветэран пагранічных войск СССР генерал-маёр Павел Босы, чыя ваенная кар’ера пачыналася ў канцы 1920-х гадоў у 16-м Койданаўскім пагранатрадзе. Іх расшукала і апублікавала ў часопісе «Огонёк» у 2004 годзе маскоўская журналістка Алена Чакулаева.

«Пасля трывожнай і неспакойнай ночы на граніцы я, як начальнік аператыўнай службы атрада, раніцай 26 снежня дакладваў вынікі дзеянняў камандзіру пагранатрада Мартыненку, – згадвае П. Босы. – Падчас даклада прагучаў званок, каля тэлефона быў адзін з намеснікаў старшыні АДПУ (Аб’яднанае дзяржаўнае палітычнае ўпраўленне пры Савеце народных камісараў СССР. – С.Г.), які перадаў



▲ Міжнародны экспрэс «Маньчжурыя – Стоўбцы – Парыж» на станцыі Стоўбцы. Фота 1930-х гадоў

камандзіру атрада наступнае: «Тыдзень таму ў будынак японскага пасольства ў Маскве ўвайшлі дзве жанчыны і адтуль не вярталіся. Учора цягніком з Масквы выехалі ваенны аташэ японскага пасольства і карэспандэнт японскай газеты, здаецца, «Ніці ніці», у іх два вялікія чамаданы, апрача іншых меншых валізак. Ёсць здагадка, што ўладальнікі гэтых чамаданаў якраз і спрабуюць вывезці ў іх за граніцу згаданых жанчын. Загадваю не дапусціць правозу гэтых жанчын у чамаданах. Але ўлічыце, што калі вы адчыніце чамаданы і жанчын там не будзе, то атрымаецца 5 гадоў, а калі іх правязуць за граніцу, то будзеце пакараны тым жа тэрмінам зняволення». Вось і ўся гутарка, якую тут жа перадаў мне начальнік атрада.

Да прыбыцця цягніка на пагранічную станцыю заставалася 1 гадзіна і 40 хвілін. Станцыя знаходзілася ад атрада за 10 кіламетраў. Час губляць было нельга, і мы тэрмінова выехалі на пагранічную станцыю. У дарозе распрацавалі такі план: пасля прыбыцця цягніка на станцыю адчапіць вагон, у якім едуць японскія ваенны аташэ і карэспандэнт, і пад маркай тэхнічнага агляду паставіць яго ў далёкі тупік, дзе загадзя падрыхтаваць тэхнічную брыгаду чыгуначнікаў. Пасля чаго начальнік станцыі ўвойдзе ў купэ да японскага аташэ і абвесціць, што вагон, у якім ён едзе, няспраўны, таму просіць выбачэння і прапаноўвае перайсці ў іншы

вагон, для чаго да паслуг пасажыраў прыбудуць насільшчыкі для пераноскі іх багажу. Для гэтых мэт належыць падабраць насільшчыкаў і праінструктаваць іх: калі яны будуць несці вялікія чамаданы, адзін з насільшчыкаў павінен зваліцца з дзвярной лесвічкі вагона з чамадамі з такім разлікам, каб чамадан стукнуўся аб рэйкі. Калі з гэтага чамадана не будзе зыходзіць ніякіх прыкмет наяўнасці там чалавека, тады другі насільшчык, падыходзячы да перона станцыі, павінен спатыкнуцца з такім разлікам, каб чамадан стукнуўся аб кант перона, які звычайна аблямаваны рэйкамі, і калі і пасля гэтага ніякіх прыкмет наяўнасці чалавека не будзе зыходзіць з чамадана, тады, узброіўшы насільшчыкаў вялікім шавецкім шылам, неабходна будзе зрабіць праколы чамаданаў. Вось такі быў распрацаваны план. Мы былі ўпэўнены, што такім чынам мы абавязкова выявім, ці ёсць людзі ў чамаданах. І ўсё гэта пасля свайго прыезду на станцыю хутка зрабілі, і яшчэ засталася крыху часу да прыходу цягніка, каб супакоіцца» [11, с. 61].

Пасля прыбыцця на станцыю Негарэлае цягніка «Маньчжурыя – Стоўбцы – Парыж» усё было зроблена ў адпаведнасці з распрацаваным планам: вывальваліся

вялізныя чамаданы з вагона на рэйкі, насільшчыкі білі валізкі аб кант перона і рабілі ў іх праколы шылам, але ніякіх прыкмет наяўнасці людзей у багажы японскага дыпламата так і не было выяўлена. Выкананне задання надзвычайнай важнасці было пад пагрозай зрыву. І толькі асаблівая пільнасць пагранічнікаў паспрыяла поспеху.

«Я суправаджаў насільшчыкаў, а начальнік атрада, начальнік КПП і начальнік станцыі ішлі наперадзе разам з японскімі аташэ і карэспандэнтам, – расказвае далей П. Босы. – Аташэ прыкметна хваляваўся, некалькі разоў азірнуўся, а вось карэспандэнт паводзіў сябе спакойна. Аднак паколькі мы падыходзілі ўжо да вакзала, то пачаў хвалявацца і начальнік атрада. Ён некалькі разоў азірнуўся і заўважыў у адным з чамаданаў шчыліну-ўвагнутасць, што ўтварылася ў ім ад удару аб кант перона.

Пакінуўшы аташэ і астатніх, начальнік атрада хутка падышоў да нас, тым часам мы таксама звярнулі ўвагу на шчыліну-ўвагнутасць. Начальнік атрада праз гэтую шчыліну-ўвагнутасць прасунуў палец у чамадан, выявіў у ім чалавечае цела і загадаў нам несці чамаданы ў надглядную залу мытні. Заўважыўшы гэта, японскі аташэ стаў пратэставаць, заяўляючы, што ён недатыкальная асоба і яго рэчы не падлягаюць надгляду. Начальнік атрада адказаў яму, што рэчы надглядаць не будзем, а толькі выемем з чамаданаў людзей, бо такі груз не дазваляецца перавозіць і дыпламатам. Японскі аташэ выхапіў з кішэні пісталет, але начальнік атрада паспеў схапіць яго за руку, і пісталет выпаў на перон.

Калі ўнеслі чамаданы ў надглядную залу мытні і паставілі іх на сталы, начальнік атрада прапанаваў аташэ адкрыць чамаданы. Аташэ адмовіўся, тады начальнік атрада сказаў, што ў такім разе мы будзем вымушаны самі адкрыць іх. Злоўлены з доказамі злачынства японскі дыпламат аддаў ключы. У кожным чамадане аказалася па жанчыне, іх дасталі адтуль і адвалі ў памяшканне КПП, а мы з начальнікам атрада аформілі акт адкрыцця чамаданаў. Калі мы прыйшлі ў памяшканне КПП, нас

► У гэтых кофрах-чамаданах японскія дыпламаты перавозілі «жывы груз»



у сярэдзіну не ўпусцілі, з арыштантакмі ўжо займаўся высокі начальнік з чатырма ромбамі ў пятліцах, які прыбыў гэтым жа цягніком з вялікай групай супрацоўнікаў АДПУ з Масквы (тут і ў іншых месцах П. Босы памыляецца, згадваючы старую назву гэтага спецыяльнага праваахоўнага органа. Справа ў тым, што АДПУ, якое было ўтворана ў 1923 годзе, у ліпені 1935 года было рэарганізавана ў Галоўнае ўпраўленне дзяржаўнай бяспекі (ГУДБ), пасля чаго стала структурным падраздзяленнем НКВС СССР. Тым не менш, яго функцыянальныя задачы заставаліся ранейшымі: барацьба з дзяржаўнымі злачынствамі, у тым ліку са здрадай радзіме, шпіянажам, контррэвалюцыяй і інш. – С.Г.). Начальнік атрада далажыў намесніку старшыні АДПУ пра выкананне задання і яго вынікі. Апошні падзякаваў яму і ўдзельнікам аперацыі і дазволіў пачаставаць усіх нас у рэстаране «Інтурыст» станцыі, а рахунак аб выдатках выслалі яму, што і было зроблена...» [11, с. 61].

Зараз кофры-чамаданы, у якіх былі выяўлены жанчыны-нелегалы, экспануюцца ў Музеі пагранічных войск Расійскай Федэрацыі ў Маскве. Экскурсаводы даволі часта звяртаюць на іх увагу наведвальнікаў і, вядома ж, расказваюць пра надзвычайны выпадак на КПП «Негарэлае». Праўда, іх аповед крыху адрозніваецца ад успамінаў генерал-маёра П. Босага: у пераказе гэтай гісторыі супрацоўнікамі музея затрыманыя на станцыі Негарэлае жанчыны фігуруюць як японскія шпіёнкі, якіх аташэ пасольства Японіі ў Маскве Кона Тацуіці нелегальным шляхам вывозіў праз Негарэлае ў Стоўбцы, адкуль тыя праз трэція краіны маглі б дабрацца ў Токіа.

Між тым, дзякуючы няўрымслівасці А. Чакулаевай, якая звярнулася ў Цэнтральны архіў Федэральнай службы бяспекі Расіі з запытам наконт далейшага лёсу затрыманых у Негарэлым жанчын, сталі вядомымі іх прозвішчы і зусім нямнога пра тое, што сталася з парушальніцамі граніцы пасля. «У Цэнтральным архіве ФСБ Расіі, – сведчыць афіцыйны адказ з гэтай установы, – знаходзіцца на захоўванні архіўная следчая справа адносна Вегенэр



▲ Арыштаваныя ў Негарэлым «японскія шпіёнкі» дачка і маці Вегенэр

Марыі Георгіеўны, 1897 года нараджэння, і яе сямнаццацігадовай дачкі Вегенэр Надзеі Мікалаеўны. З матэрыялаў справы вынікае, што па папярэдняй змове з аташэ японскага пасольства Каона Кацумі (верагодна, тут дапушчана памылка, бо, як сведчаць даследчыкі савецка-японскіх міждзяржаўных адносін, такога чалавека ў пасольстве Японіі ў Маскве не было, а аташэ Кона Тацуіці сапраўды завяршыў сваю службу ў снежні 1935 года. – С.Г.) і журналістам газеты «Токё ніці ніці» Хідэа Кабаясі жанчыны спрабавалі незаконна выехаць за граніцу, хаваючыся ў вагонах дыпламатычнага багажу. 26 снежня 1935 года на станцыі Негарэлае Маскоўска-Беларуска-Балтыйскай чыгункі яны былі затрыманы пагранічнікамі. Паводле вызначэння Асобай нарады пры НКВС СССР ад 15 сакавіка 1936 года Вегенэр М.Г. і Вегенэр Н.М. «за спробу нелегальных уцёкаў за мяжу», а таксама іх сваячніца Аўэ Л.А. «за неданясенне пра спробу ўцёкаў за граніцу іншых асоб» былі пазбаўлены права жыць у шэрагу гарадоў СССР тэрмінам на 3 гады (да арышту яны жылі ў Маскве). Асуджаныя былі высланы ў Варонеж, дзе 5 ліпеня 1936 года Вегенэр М.Г. памерла. Звестак пра далейшы лёс Вегенэр Н.М. і Аўэ Л.А. у справе няма. У 2002 годзе архіўная следчая справа знаходзілася на пераглядзе ў Генеральнай пракуратуры Расійскай Федэрацыі. Паводле яе заключэння справа перагляду не падлягае, бо ўказаныя асобы не падпадаюць пад дзеянне Закона РСФСР «Пра рэабілітацыю ахвяр палітычных

рэпрэсій» ад 18 кастрычніка 1991 года» [11, с. 62].

З далейшага расследавання А. Чакулаевай высвятляецца, што завадатарам усёй гэтай справы быў журналіст Хідэа Кабаясі, які працаваў уласным карэспандэнтам газеты «Токё ніці ніці» ў Савецкім Саюзе. У Маскве ў японскім пасольстве ён пазнаёміўся з адной з будучых уцякачак Марыяй Вегенэр, якая працавала там перакладчыцай і ў сваю чаргу па «ўласнай ініцыятыве зблізілася з Кабаясі». Японскі журналіст здымаў дачу ў Балашысе пад Масквой, дзе неаднойчы з'яўлялася М. Вегенэр.

Аднаго разу жанчына ўзяла з сабой дачку Надзею і пазнаёміла яе з Хідэа, пасля чаго паміж японцам і дзяўчынай успыхнула палкае каханне. Аднак у снежні 1935-га ў Х. Кабаясі заканчваўся тэрмін акрэдытацыі, таму ён мусіў пакінуць Савецкі Саюз і вярнуцца ў Токіа, дзе, між іншым, яго чакала жонка. Але, відаць, яго пачуцці да Н. Вегенэр былі такімі моцнымі, што ён адважыўся нелегальна пераправіць дзяўчыну за граніцу Савецкага Саюза, а адтуль ужо – і ў Японію. Праўда, адна Надзея ехаць не захацела, а магчыма, была супраць гэтага яе маці, таму закаханаму японцу і давялося ўпотаі вывозіць іх дваіх. Паспрыяць у задуманай авантуры ён угаварыў ваеннага аташэ па-

сольства Японіі ў Маскве К. Тацуіці. І гэта, як аказалася, быў яго пралік.

Справа ў тым, што асабістым вадзіцелем у японскага дыпламата працаваў Уладзімір Яцэвіч, які адначасова з'яўляўся і агентам НКУС, куды рэгулярна пастаўляў інфармацыю аб жыцці-быцці К. Тацуіці. Вадзіцель быў у курсе многіх спраў свайго гаспадара, у тым ліку і яго змовы з Х. Кабаясі на конт іх сумеснага нелегальнага вывазу жанчын за граніцу. Менавіта ён данёс і пра задуму японцаў. Таму супрацоўнікі НКУС і «вялі» іх з Масквы да Негарэлага. Дарэчы, аташэ К. Тацуіці і журналіста Х. Кабаясі затрымліваць не сталі, і яны накіраваліся ў Стоўбцы, а адтуль – далей, відаць, у Парыж. А вось пра свайго інфарматара чэкісты «не забыліся»: праз пэўны час У. Яцэвіч быў арыштаваны як японскі шпіён. Яго асудзілі на пяць гадоў пазбаўлення волі ў лагерах ГУЛАГа, дзе ён у 1938 годзе і памёр.

Аднак у гэтай справе не ўсё так адназначна. Прынамсі, паўстае пытанне аб неймаверна мяккім прысудзе перакладчыцы японскага пасольства М. Вегенэр, яе дачцэ і сваячніцы. Для 1936 года выпадак, шчыра скажам, неверагодны: «за спробу нелегальных уцёкаў за мяжу» ім вызначылі ўсяго толькі тры гады высылкі з Масквы ў Варонеж, а не расстрэл, не зняволенне ў турме, не адпраўку ў папраўчапрацоўны лагер. Растлумачыць такое рашэнне Асобай нарады пры НКУС, якая выносіла смяротныя прысуды сотням тысяч людзей, нават не разбіраючыся толкам у іх падсудных справах, можна толькі адным – М. Вегенэр мела пэўныя заслугі перад «савецкім усемагутным ведамствам» і была за гэта памілавана. Зрэшты, нечаканая смерць 38-гадовай жанчыны, як і адсутнасць звестак пра далейшы лёс яе дачкі Надзеі, наводзяць на думку пра нейкую тайну. Аднак, хіба гэта адзіная таямніца савецкіх чэкістаў?..

Разам з тым сюжэт кур'ёзнага здарэння, што адбылося ў Негарэлым з японцамі – пасажырамі цягніка «Маньчжурія – Стоўбцы – Парыж», згадзіцца, варты ўвасаблення ў дэтэктыўнай кінастужцы. Але гэта ўжо зусім іншая справа.

Сяргей ГАЛОЎКА

СПІС ВЫКАРЫСТАНЫХ КРЫНІЦ

1. Валахановіч, А.І. Койданаўшчына ў перыяд Лютаўскай і Кастрычніцкай рэвалюцый 1917 г., Грамадзянскай вайны і ваеннай інтэрвенцыі 1918–1920 гг. / А.І. Валахановіч. – Памяць: Гісторыка-дакументальная хроніка Дзяржынскага раёна. – Мінск: БелТА, 2004. – С. 111–117.
2. Хаўратовіч, І. Заходняя Беларусь / І. Хаўратовіч // Энцыклапедыя гісторыі Беларусі: у 6 т. / Рэдкал.: Г.П. Пашкоў (гал. рэд.) і інш. – Т. 3. – Мінск: БелЭн імя П. Броўкі, 1996. – С. 421–425.
3. Валахановіч, А.І. Прыгранічны раён / А.І. Валахановіч. – Памяць: Гісторыка-дакументальная хроніка Дзяржынскага раёна. – Мінск: БелТА, 2004. – С. 163–166.
4. Ляховікі, У. Коласаўская памежная застава і мытня ў Стоўбцах у 1921–1939 гг.: перакрываўанне дзяржаў і людскіх лёсаў / У. Ляховікі, К. Нашчынец // Актуальныя пытанні мытнай справы: навук. зб. – Вып. 2. – Мінск: Выд. цэнтр БДУ, 2012. – С. 145–171.
5. Гацевіч, Н.К. Железные дороги Западной Беларуси / Н.К. Гацевіч, Л.В. Лавренко [и др.] // История Белорусской железной дороги. Из века XIX – в век XXI. – Минск: Мастацкая літаратура, 2012. – 955 с.
6. Валахановіч, А.І. Дзержинщина: прошлое и настоящее / А.І. Валахановіч, А.Н. Кулагін. – Мінск: Наука и техника, 1986. – 199 с.
7. Рубінчык, В. З гісторыі Беларусі шахматнай / В. Рубінчык. – Мінск: Шах-плюс, 2012. – 86 с.
8. Пуйманова, М. Сочинения: в 5 т. / М. Пуйманова. – Т. 5. – М.: Художественная литература, 1961. – 504 с.
9. Рабочий. – 1937. – 29 июля.
10. Солоневич, Т. Записки советской переводчицы / Т. Солоневич. – София: Голос России, 1937. – 219 с.
11. Чекулаева, Е. Им вместе не сойтись / Е. Чекулаева // Огонёк. – 2004. – 29 февраля. – С. 60–62.