

ИСТОРИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЗАБАЙКАЛЬЯ И КИТАЯ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (1950—1960 ГГ.)

С.Б. Петина

*к. и. н., старший преподаватель кафедры
социологии и философии права ЧитГУ, г. Чита*

Историографический анализ развития советско-китайских отношений в первое десятилетие существования Китайской Народной Республики убедительно доказывает, что имелись все объективные условия для многостороннего сотрудничества на разных уровнях. Руководство Советского Союза строго контролировало все контакты с Китайской Республикой. Определяя внешнеполитический курс, советское правительство в 50-х годах стремилось к тому, чтобы идеи дружбы и братства стали доминирующими в отношениях с КНР. Особая роль в сложившейся ситуации отводилась приграничным с Китаем советским регионам. Положительным примером взаимной заинтересованности являлись двусторонние связи Читинской области с различными провинциями и городами КНР.

Проблемы развития сотрудничества Читинской области с отдельными районами КНР затрагивались в исследованиях В. И. Бугреева, Н. В. Гордеева, Н. Н. Ждановой, А. П. Тарасова [2]. В данных исследованиях подчеркивается то, что на протяжении длительного периода времени наиболее важным фактором в развитии Читинской области остается приграничное положение с Китаем. По мнению А. П. Тарасова, «Забайкалье играло и продолжает играть ключевую роль в российско-китайских отношениях» [15].

Анализ документов Партийного архива Читинской области показывает, что в 50-е годы руководство Забайкальского региона стремилось устанавливать отношения с китайской стороной по различным направлениям, включая политическое, экономическое, культурное [11]. В 50-е годы все моменты, касающиеся сотрудничества двух регионов, широко освещались в местной периодической печати как Советского Союза, так и КНР. Среди забайкальских газет, где опубликованы статьи

о советско-китайском сотрудничестве, необходимо выделить следующие: «Забайкальский рабочий», «Комсомолец Забайкалья», «Забайкальская магистраль», «Приаргунская заря» и т.д. Среди китайской периодической печати можно отметить газеты «Женьминь жибао», «Цзэфанцзюнь бао». Материалы партийного архива, отечественная и зарубежная периодическая печать позволяет проследить различные направления в сотрудничестве отдельного советского региона Забайкалья с КНР.

Характеризуя многостороннее сотрудничество Забайкалья с КНР, необходимо выделить тот факт, что важнейшей составляющей экономического взаимодействия Читинской области и КНР в 50-е годы являлось сотрудничество в сфере железнодорожного транспорта. Подписание 14 марта 1951 года соглашения об установлении прямого железнодорожного сообщения между Советским Союзом и КНР значительно повлияло на расширение железнодорожных контактов в приграничных районах. Забайкальская железная дорога стала выполнять большую работу по обеспечению бесперебойного грузопотока на всем восточном направлении, особенно в Китай. Таким образом, у забайкальских и китайских железнодорожников появлялись новые общие заботы. Их связывали не только проблемы в области профессиональной деятельности, но и общие достижения в сфере железнодорожного транспорта. Постепенно в традицию входили общие мероприятия по случаю празднования различных знаменательных дат.

В эти годы широкий масштаб и разносторонний характер приобрели дружественные встречи трудовых коллективов Забайкальского региона и отдельных районов КНР. Первыми коллективами, установившими отношения, были две пограничные станции — Отпор (Забайкальск) и Маньчжурия. Сотрудничество коллективов железнодорожников осуществлялось по различным направлениям — в принятии решений по обработке поездов, перевозке грузов, совместном выполнении мероприятий по улучшению функционирования железнодорожных станций. Особое внимание уделялось при этом обучению и подготовке кадров китайских специалистов, организации изучения ими передового опыта работы железных дорог СССР [2].

Рассматривая различные стороны железнодорожного сотрудничества приграничных

регионов, выделяется особая роль трудовых коллективов железных дорог Забайкалья и Китая в области совершенствования международных перевозок пассажиров и грузов. Перевозка пассажиров производилась в международных вагонах, принадлежащих не только Советскому Союзу, но и КНР. Введение в действие в 1954 г. нового курьерского поезда «Москва – Пекин» обеспечивало беспересадочное пассажирское сообщение между столицами Советского Союза и КНР. Железнодорожникам приграничной станции Отпор (Забайкальск) необходимо было правильно организовать работу, переставляя составы с узкой колеи на широкую, заменяя вагонные тележки. Руководство забайкальской железной дороги четко отслеживало работу по обеспечению бесперебойного следования поезда «Москва – Пекин» по Читинской области [4].

Традиционным в сотрудничестве китайских и советских железнодорожников являлось проведение школ передового опыта. Обмен опытом работы проводился между специалистами локомотивного и вагонного хозяйств, служб пути зданий и сооружений, сигнализации и связи, грузовой службы движения и пассажирской работы. В рамках проведения школ передового опыта специалисты обменивались методами трудовой деятельности, достижениями в организации работы. Например, на станции Забайкальск в 1959 г. китайские и забайкальские связисты приняли участие в проведении школы по обмену опытом в обслуживании электрической централизации и радиоустройств. Китайские коллеги: начальник службы сигнализации и связи Чжао Цзиньти, начальники отделов СЦБ и связи Ван Татьяна и Лю Фуннян интересовались действием оборудования станции Забайкальск [6]. Забайкальские и китайские специалисты обсуждали проблему улучшения работы устройств для обеспечения «зеленой улицы» грузам на стыке железных дорог двух государств. В результате проведения подобных школ по обмену опытом китайские и советские железнодорожники укрепляли не только профессиональные связи, но и личные. Как правило, на таких встречах железнодорожники обменивались адресами, а в дальнейшем поддерживали переписку. Во время отпуска посещали своих друзей-коллег. С целью обмена опытом в 1960 году в Китай выезжал машинист депо станции Чита I В. Ф. Лихитчен-

ко. Он познакомился с машинистом паровоза Ча Ляньсин имени Мао Цзэдуна Фынтайского отделения Пекинской железной дороги. Оба машиниста поддерживали переписку, в которой обменивались информацией о своих трудовых делах [7]. Но не только организованные школы по обмену служили основой сотрудничества китайских и забайкальских железнодорожников. В процессе трудовой деятельности работники Китая и Читинской области дружелюбно встречали друг друга.

Большое внимание в сотрудничестве в сфере железнодорожного транспорта между приграничными регионами отводилось успешному выполнению напряженных планов на участке Забайкальск – Маньчжурия. С этой целью была создана совместная пограничная комиссия, в состав которой вошли представители коллективов двух станций. На заседаниях комиссии широко рассматривались вопросы улучшения организации перевозок, по этим вопросам принимались согласованные решения, шел заинтересованный обмен опытом работы [12].

Анализ архивных данных показывает, что работа этих комиссий проходила поочередно в Чите, Цицикаре, Хабаровске и Харбине. Коллективы дорог обменивались передовой технологией, образцами новой техники и технической литературой. Например, в 1957 г. в рамках работы железнодорожной комиссии прошла встреча на станции Забайкальск с китайской делегацией во главе с начальником Харбинской железной дороги Ван Цзывенем. Делегация ознакомилась с производственными объектами станции Отпор, побывав на пункте перестановки пассажирских вагонов. Кроме этого, делегация КНР побывала в г. Чите, где 6 августа 1957 г. был подписан протокол смешанной советско-китайской пограничной железнодорожной комиссии по внесению изменений в пограничное соглашение. В августе 1958 г. коллективу Цицикарской железной дороги было передано от забайкальских железнодорожников свыше 30 наименований различных приспособлений и комплектов оборудования. Все это помогало советским и китайским железнодорожникам выполнять планы перевозок, добиваться улучшения использования подвижного состава, способствовало в целом совершенствованию работы транспортных магистралей [2].

Характеризуя сотрудничество железных дорог Китая и Забайкалья, необходимо отметить

то, что в 50-е годы оформилась традиция совместно праздновать профессиональный праздник День железнодорожника. Ежегодно на празднование в Читу прибывали делегации железных дорог Китая. Например, в 1956 г. в праздновании профессионального праздника, по приглашению забайкальских коллег, принимала участие делегация железнодорожников Харбинской дороги КНР. Делегацию возглавлял заместитель начальника Харбинской железной дороги Ли Ботао, начальник политотдела Харбинской железной дороги Сунь Гуан. Делегация посетила Читинский областной краеведческий музей, кинотеатр «Родина», читинский аэропорт, озеро Кенон. Во время пребывания на железнодорожных предприятиях и учреждениях Читинского узла, железнодорожники Харбинской дороги разделялись на группы по профессиям. Паровозники посещали паровозное, а вагонники – вагонное депо, движенцы – станции и диспетчеров. Во время встреч китайские коллеги интересовались спецификой производства, с особым вниманием выслушивали забайкальских железнодорожников. Как писала в то время газета «Забайкальская магистраль», «...посещение делегации Харбинской железной дороги еще больше сдружило две великие страны, идущих по одному пути братства, сотрудничества и процветания» [5].

Поддерживая связи с коллективами железных дорог КНР, коллективы забайкальской железной дороги активно принимали участие в совместных совещаниях с китайскими железнодорожниками на территории КНР. В 1953 г. советская профсоюзная делегация по приглашению китайской стороны принимала участие в праздновании 1 Мая в Пекине, а также в работе VII Всекитайского съезда профсоюзов. Делегация побывала в Пекине, Мукдене, Шанхае, посетила крупнейшие стройки страны, встречалась с китайскими трудящимися. В составе делегации находился машинист станции Зилово Забайкальской железной дороги И. Т. Соловьев. Он уже не раз посещал Китай, где оказывал практическую помощь своим китайским друзьям. Он лично был знаком со многими машинистами Китая. Во время встречи на паровозоремонтном заводе «Чжан Синтен» близ Пекина китайские рабочие говорили о большой помощи, оказанной им забайкальскими рационализаторами. Бригадир слесарей Ху Шен утверждал:

«Изучение советского опыта очень помогает. Ликвидирована существовавшая обезличка в ремонте. Мы будем настойчиво изучать опыт Советского Союза» [8]. Инженер Лу Гобин с благодарностью отмечал, что с применением опыта советских железнодорожников, внедрением рационализаторских предложений, на заводе за 1951 и 1952 г. производительность труда поднялась на 45 %, а себестоимость, по сравнению с плановой, снижена на ремонте паровозов на 11 %, на ремонте пассажирских вагонов на 10 % и грузовых на 18 %. За истекшие три года внедрено 2761 рационализаторское предложение, эффект от внедрения которых составил 2145 млн. юаней. На предприятиях КНР было оборудовано специальное помещение для выставки технических новшеств, предложенных китайскими рационализаторами на основе изучения ими советского опыта движения рационализаторов и изобретений [3].

Следует отметить то, что наглядным образцом сотрудничества Забайкальской и Китайской железных дорог в 50-е годы являлись «Уголки подарков». В результате проведения встреч в рамках работы железнодорожной комиссии или празднования Дня железнодорожника и других знаменательных дат железнодорожники двух стран обменивались подарками. В г. Чите Управлением Забайкальской железной дороги был составлен уголок «Подарки дружбы», где были размещены различные сувениры, фотоальбомы, в том числе два бархатных знамени с надписями на русском и китайском языках: «Забайкальской железной дороге МПС СССР. Поздравляем с Днем железнодорожника. Да здравствует дружба железнодорожников Китая и СССР. Управлению Забайкальской железной дороги. Октябрьская революция открыла новую эру в истории человечества». Такой же уголок с подарками китайских друзей размещался на приграничной станции Забайкальск. Забайкальские железнодорожники, посещая предприятия железнодорожного транспорта Китая, всегда преподносили подарки своим коллегам в виде знамен, портретов вождей, значков [13].

Анализируя развитие сотрудничества отдельно советского региона Забайкалья и Китая в сфере железнодорожного транспорта, можно сделать следующие выводы. Во-первых, коллективы железнодорожников приграничных станций поддерживали многостороннее со-

трудничество друг с другом, играя основную роль в обеспечении бесперебойной торговли между двумя государствами. Управление Забайкальской железной дороги очень строго следило за организацией грузоперевозок по Читинской области. Создавались совместные советско-китайские смешанные комиссии по организации и обеспечению международных перевозок. Особо важная роль отводилась «восточным воротам СССР» – приграничной с Китаем станции Отпор (Забайкальск). Именно от работы рядовых железнодорожников, от их отношения к китайским коллегам, от понимания и терпения зависело успешное сотрудничество советского региона Забайкалья и различных провинций КНР в сфере железнодорожного транспорта. Во-вторых, не только в процессе трудовой деятельности устанавливались контакты, но также на неофициальном уровне проходили различные встречи. Поводом к организации таких встреч служили торжества в честь празднования Всесоюзного дня железнодорожника, 1 Мая, 7 ноября, годовщины подписания советско-китайского договора о дружбе, союзе и взаимопомощи, годовщины образования КНР.

Таким образом, все совместные действия забайкальских и китайских железнодорожников позитивно влияли на развитие устойчивых отношений между двумя государствами. В рассматриваемый период времени Забайкальская железная дорога стала играть не только роль основного экономического предприятия Читинской области, но и ведущей организации, участвовавшей в процессе развития сотрудничества Забайкалья и отдельных регионов Китая.

Литература

1. Галенович Ю. М. *Россия – Китай: шесть договоров*. – М.: Муравей, 2003. – С. 408.
2. Гордеев Н.В., Бугреев В.И., Жданова Н.Н. *Советско-китайские и российско-китайские отношения в 40–90 гг.* Чита: Изд-во ИГЭА, 1999. – С. 190.
3. *Забайкальская магистраль № 78 (4653) – 1953.* – 26 июня.
4. *Забайкальская магистраль № 22 (4978) – 1955.* – 30 июля.
5. *Забайкальская магистраль № 89 (5132) – 1956.* – 20 июля.
6. *Забайкальская магистраль № 118 (5626) – 1959.* – 1 октября.
7. *Забайкальская магистраль № 4 (5668) – 1960.* – 9 января.
8. *Китайско-российские торгово-экономические связи*. – Пекин, 1999. – С. 286.
9. Недешев А. А. *Забайкалье: экономика, ресурсы, достижения, проблемы*. – Иркутск: Восточно-сибирское книжное издательство, 1981. – С. 159.
10. ГАЧО (Государственный архив Читинской области), ф.р. 604, оп. 11, д. 31, лл. 6.
11. ПАЧО (Партийный архив Читинской области), ф.п. 3, оп. 4, д. 2686, лл. 67–88.
12. ПАЧО, ф.п. 3, оп. 7, д. 243, лл. 35–36.
13. ПАЧО, ф.п. 3, оп. 7, д. 226, лл. 27–29.
14. Пын Мин. *История китайско-советской дружбы*. – М.: Соцэкгиз, 1959. – С. 360.
15. Тарасов А. П. *Забайкалье и Китай: опыт анализа международных связей*. – Чита: Экспресс-издательство, 2003. – С. 432.