

# Дружба по приказу: советско-китайское приграничье в 1950—1960 гг.<sup>1</sup>

**Серен Урбански,**

кандидат исторических наук, доцент кафедры российско-азиатских исследований Мюнхенского университета Людвига-Максимилиана, Мюнхен, Германия.

E-mail: s.urbansky@lmu.de

Объектом исследования являются дружба и сотрудничество между СССР и Китаем в 50-е гг. XX в. и их влияние как на общие границы двух стран, так и на население, проживающее в приграничных населённых пунктах: городе Маньчжурия и посёлке городского типа Забайкальске. После окончания войны количество пограничных контактов между странами начало расти быстрыми темпами. Особенно это касалось зоны международных пассажирских и грузоперевозок. Однако железная дорога как основное транзитное транспортное средство представляла собой узкий коридор, который едва ли оказывал какое-либо влияние на прилегающие районы. Как следствие, эта транспортная система, с одной стороны, способствовала развитию международного потока людей и товаров, с другой — локальные и неформальные виды пограничной торговли не восстановились во время правления коммунистических режимов в обеих странах. Официальные ритуалы на пограничных железнодорожных станциях двух государств, призванные выразить обоюдную дружбу, хоть и восхвалялись в прессе бессодержательными фразами, не привели к сближению людей, проживающих в районе р. Аргуни. У жителей этих приграничных территорий Китая и Советского Союза теперь не было той общей платформы, на которой было бы возможным развитие межрегиональных локальных идентичностей, которые, в свою очередь, могли бы противостоять развитию националистических тенденций.

**Ключевые слова:** Советский Союз, Китай, советско-китайские отношения 1950—1960 гг., приграничные связи.

**Commanded friendship: Soviet-Chinese borderterritory in the 1950—1960s.**

**Soren Urbansky,** Ludwig-Maximilian University of Munich, Munich, Germany.

E-mail: s.urbansky@lmu.de.

This article examines the 1950<sup>s</sup> as the period of friendship and co-operation between the Soviet Union and China and its impact on shared border and the people populating in the border cities of Manzhouli and Zabaikal'sk (Otpor).

<sup>1</sup> Перевод с английского: Игорь Задай.

After 1945, cross-border contact, especially in the area of international passenger and cargo trade had unquestionably grown stronger again. A vehicle for transit, however, the railroad functioned as a narrow corridor that hardly affected its surroundings. Consequently, the rail line facilitated expansion of international flow of people and commodities, whereas local and informal forms of border trade did not rejuvenate under the regime of the two communist states. Official friendship rituals at both border railroad stations, if celebrated with hollow phrases in the press, did also not bring the people on the Argun closer to one another. When locals from across the border came to pay a visit, their trips had been approved and neatly choreographed by government bodies well ahead of time, to prevent informal encounters between ordinary border dwellers. Thus contacts between the Soviet and Chinese people were no longer spontaneous but ritualized. Ultimately, then, such official displays of harmony reaffirmed the borders between nations rather than mediating them. Locals from the Chinese and Soviet borderlands no longer found common ground, upon which could have developed local transborder identities to countering the nationalistic ones.

**Keywords:** Soviet Union, China, Soviet-Chinese relations 1950—1960, cross-border relations.

Цель данной статьи — рассмотреть один весьма слабо изученный аспект недолговечного сближения СССР и Китая: последствия дружбы и сотрудничества 1950—1960 гг. для людей, живущих в российско-китайском приграничье<sup>2</sup>. Если считать Внешнюю Монголию советским государством-сателлитом, получится, что протяжённость общей границы между Советским Союзом и Китаем достигала 12 тыс. км — самая длинная сухопутная граница в мире. В настоящей работе основное внимание уделяется небольшой территории на стыке современных Монголии, России и КНР, а именно приграничному региону от верхнего бассейна р. Аргуни до границы монгольских степей с приграничными г. Маньчжурия и пгт. Забайкальском (до 1958 г. — Отпор) в центре.

Начиная с 1949 г. и до середины 1960-х гг. оба населённых пункта были ключевым экономическим узлом двусторонней торговли и первой остановкой для делегаций из соседней страны. Даже после постройки Трансмонгольской магистрали в середине 1950-х гг. бóльшая часть пассажиров и товаров проходила через Отпор и Маньчжурию<sup>3</sup>. Кроме того, долгая история родственных и экономических связей людей, живущих в российско-китайском приграничье и пересекавших границу через р. Аргунь, нарушилась только в первой половине XX в. Это открывает уникальную возможность исследовать, в какой мере данные контакты были восстановлены снова.

<sup>2</sup> См. первую публикацию, где исследуются эти аспекты: [13].

<sup>3</sup> Грузовые и пассажирские перевозки по этой новой железной дороге через Улан-Батор начались 1 января 1956 г., они сократили путь от Москвы до Пекина на 1141 км. Однако Трансманьчжурская магистраль и приграничные Отпор и Маньчжурия не потеряли своего значения. Подробнее см.: [18].

Благодаря всем перечисленным причинам, названная территория представляет собой отличный «барометр», позволяющий изучить воздействие китайско-советского альянса на приграничные области.

Чтобы понять ситуацию на общей периферии, следует учитывать изменения обстановки на китайско-советских приграничных территориях до 1949 г. Постройка Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) — последнего ответвления Транссибирской магистрали, — которая к 1903 г. связала Владивосток и Читу через Маньчжурию, привела к созданию новых поселений, таких как пограничный город Маньчжурия (кит. *Маньчжоули*).

Посёлок Отпор (с 1958 г. — Забайкальск) на противоположной стороне границы был основан более двух десятилетий спустя. Во время столкновений Китая и СССР на КВЖД в 1929 г. посёлок, известный тогда как Платформа № 86, оказался в центре конфликта. Когда советские войска разгромили китайские и белогвардейские отряды под Маньчжурией и Чжалайнором, Платформу, имевшую большое стратегическое и символическое значение, переименовали в Отпор. В годы существования Маньчжоу-го посёлок превратился в строго охраняемую советскую погранзаставу. Однако в 1953 г. местные власти пытались убедить Москву переименовать его в Забайкалье [ГАРФ. Ф. А-385. Оп. 17. Д. 2399. Л. 2, 9—11]. Обсуждались и другие возможные названия. В 1958 г. среди жителей Отпора ходили слухи: их населённый пункт станет Дружкой<sup>4</sup>. Возможно, бюрократы в Москве встревожились, когда отношения начали охлаждаться после «секретной речи» Никиты Хрущёва на XX съезде КПСС в феврале 1956 г. Вероятно, опасаясь того, что скоро придётся переименовывать посёлок снова, главные ответственные лица остановились на нейтральном географическом названии. В конце концов в 1958 г. Отпор стал Забайкальском [ГАРФ. Ф. А-385. Оп. 17. Д. 3385. Л. 2].

Когда Мао дважды проехал через Маньчжурию на своём поезде по пути в Москву и обратно, было трудно говорить о китайско-советском приграничье. Из-за конфликта на КВЖД в 1929 г. и японской оккупации северо-востока Китая с 1931 г. приграничные территории перестроили в высоко военизированные зоны, что привело к прекращению вековых неконтролируемых контактов между ними. Американский учёный Оскар Мартинес, основываясь на своих исследованиях границы между США и Мексикой, назвал подобную ситуацию «отчуждённым приграничьем» (англ. *alienated borderland*). В таких областях повседневные контакты с другой стороной практически отсутствуют из-за взаимной враждебности людей или государств. Политические разногласия, война, национализм, идеологический раскол, культурные различия, религиозная вражда и этническое соперничество могут являться основными причинами данного отчуждения. Согласно классификации Мартинеса, в таких местах существенные контакты между людьми и международная торговля осложнены, а во многих

---

<sup>4</sup> Интервью автора с Валентиной Васильевной и Юрием Ивановичем Козловыми 3 августа 2009 г. в Забайкальске.

случаях и запрещены. За счёт постоянного напряжения эти территории остаются экономически недоразвитыми и слабо заселёнными<sup>5</sup>.

Но стало ли китайско-советское приграничье «сосуществующим», «взаимозависимым» или даже «интегрированным» в период альянса? Насколько прозрачной была граница в 1950-е гг.? По мнению автора данной статьи, несмотря на повсеместные заверения в дружбе и расширившееся двустороннее сотрудничество в экономике, образовании, культуре и др. сферах, параллельно шло сокращение контактов обоих государств в приграничных областях. Политика Москвы и Пекина пресекала традиционные формы приграничной торговли, неформальное сотрудничество и повседневное взаимодействие с населением на другой стороне. Отношения между центрами упрочнялись, в то время как контакты в приграничье разрушались.

Угроза войны с Японией на дальневосточных рубежах была не единственной причиной отчуждения между людьми, жившими по обоим берегам р. Аргуни. Хотя опасность на общей с Китаем границе и миновала, многие политические практики, отражающие эти опасения, продолжались и после 1945 г., и вся граница оставалась закрытой. Конституция СССР 1936 г. лишила местные и областные административные органы права на любые постановления, касающиеся соседней страны; только высшие политические органы — Верховный Совет и де-факто ЦК КПСС — занимались дипломатией. Другие действия также указывают на то, что власти поддерживали строгий пограничный режим, несмотря на дружбу. Начиная с 1950-х гг., жителям советского приграничья вновь было нужно получать специальный пропуск, чтобы попасть в пограничную зону, а Отпор опять стал закрытым посёлком в зоне, патрулируемой пограничниками<sup>6</sup>. В 1950-х гг. китайцы всё ещё боялись растущего советского влияния или даже присоединения своих северо-восточных территорий к СССР, как предлагал Гао Ган.

## СОЗДАНИЕ ЗАБАЙКАЛЬСКА

Ялтинское соглашение существенно повлияло на судьбу двух приграничных поселений. Согласно ему две ветки бывшей КВЖД и Южно-Маньчжурская железная дорога (ЮМЖД) передавались под совместный советско-китайский контроль. С августа 1945 г. эти магистрали управлялись СССР и республиканским Китаем и получили общее название «Китайская Чанчуньская железная дорога» (КЧЖД). Через семь месяцев после

<sup>5</sup> Подробнее о модели четырёх различных типов приграничных территорий см.: [17].

<sup>6</sup> Печать в паспорте отличала жителей приграничья от обычных советских граждан. Когда Юрий Иванович Козлов переехал в Отпор в 1953 г., таких специальных документов ещё не требовалось. Спустя четыре года, когда туда приехала его будущая жена Валентина, пропуска снова ввели. Интервью автора с Валентиной Васильев-ной и Юрием Ивановичем Козловыми 3 августа 2009 г. в Забайкальске.

основания КНР, 1 мая 1950 г., КЧЖД была формально восстановлена под совместным управлением СССР и КНР, а 31 декабря 1952 г. Москва безвозмездно передала Пекину свои права на КЧЖД: на железнодорожные пути, землю, подвижной состав, недвижимость, прилегающие мастерские и т.п. [26, с. 53—54]<sup>7</sup>.

Эти новые обстоятельства и крепнущие экономические и технические связи между двумя государствами привели к росту обоих поселений. За 10 лет число жителей г. Маньчжурия увеличилось почти в четыре раза: с 9180 чел. в 1949 г. до 35 131 чел. в 1959 г. [27, с. 54]. Однако ситуация в китайском приграничье была напряжённой. В Маньчжурии, Хайларе и др. городах и деревнях в течение первого десятилетия правления коммунистов проходили политические беспорядки. Уровень жизни являлся низким, люди страдали от перебоев снабжения<sup>8</sup>.

До 1949 г. пассажирские и грузовые перевозки осуществлялись практически исключительно через Маньчжурию, но после окончательной передачи КЧЖД КНР потребовалась быстрая реорганизация инфраструктуры станции Отпор. Однако Дальний Восток СССР, включая Забайкалье, подобно китайскому приграничью страдал от серьёзных структурных проблем, которые мешали созданию и развитию нового пограничного поселения на советской земле. Государство поощряло иммиграцию путём материальных льгот и идеологических призывов, но из-за малочисленности и разрозненности населения ощущалась постоянная нехватка рабочих рук. В 10 районах Читинской области, граничащих с КНР и Монгольской Народной Республикой (МНР), в 1950 г. плотность населения равнялась всего 1,5 чел. на кв. м. В некоторых приграничных регионах уменьшалось число сельских жителей. Ещё одной проблемой была удалённость от городских и промышленных центров. Путь по железной дороге от Читы, столицы области, до Москвы составлял 6208 км. Многие товары потребления, технику и даже продовольствие и топливо приходилось завозить в приграничный регион на поезде.

3 июля 1954 г. статус Отпора повысили от железнодорожной станции до рабочего посёлка. Его население разрослось с приблизительно 2300 чел. в марте 1952 г. до 7767 чел. в начале 1954 г. [ГАРФ. Ф. А-385. Оп. 17. Д. 22251. Л. 2—3; Д. 2619. Л. 12]. В начале 1950-х гг. уровень жизни в Отпоре был низким, а на железной дороге не хватало рабочих рук. В 1952 г. вместо желаемых 1200 железнодорожников только 980 трудились на станции Отпор. Управление железной дороги могло снабдить лишь половину своих служащих в Отпоре относительно нормальным жильём,

<sup>7</sup> Об обстоятельствах и причинах возвращения КЧЖД, а также его последствий для отношений между сторонами подробнее см.: [21] и [20]. 1 января 1953 г. КЧЖД была переименована в Харбинскую железную дорогу [40].

<sup>8</sup> Политические кампании здесь не будут рассматриваться в деталях, поскольку лишь недолго влияли на отношения в приграничье. Подробнее о кампаниях 1950-х гг. «Война против Америки для поддержки корейского народа», «Большой скачок вперёд» и др. и их влиянии на приграничный г. Маньчжурия см.: [27, с. 125—129].

причём обычно в одной комнате размещалось несколько семей. 185 чел. поселили в простых избушках или землянках, 298 — в общежитиях или комнатах для проводников, а 497 железнодорожников — в «красной деревне», парке вагонов, который в 1952 г. состоял из восьми пассажирских вагонов и 56 теплушек. Обычно в одной теплушке жили три человека. Строительство отставало от плана. С постоянным увеличением числа железнодорожного персонала рос и вагонный парк, а к середине 1950-х гг. более 200 семей расселили по домам в Нагадане и др. соседних посёлках [ГАЧО. Ф. П-3. Оп. 4. Д. 2354. Л. 16—17].

Истории первопроходцев, которые ветераны Отпора рассказывают сегодня, часто похожи друг на друга. В 1955 г., сразу после окончания Читинского железнодорожного училища, Вера Павловна Золотарёва приехала в Отпор, чтобы работать на станции. Как и большинство недавно прибывших, она была молодой и ещё не построила свою семью. В 1953 г. в возрасте 16 лет на станции Отпор начал жизненный путь советского железнодорожника, прерванный только годом военной службы на Дальнем Востоке, Юрий Иванович Козлов. Сначала он работал слесарем, затем переквалифицировался и стал кочегаром, а потом — машинистом. Золотарёвой посчастливилось разделить комнату с пятью сотрудницами в одном из шести железнодорожных общежитий. Козлову повезло меньше: первый год до переезда в Нагадан он провёл в теплушке<sup>9</sup>.

По крайней мере до 1951 г. на всех жителей Отпора приходилась одна общественная баня. Продовольственное снабжение было скудным. Единственный продуктовый магазин располагался в вагоне, который нерегулярно ходил между Борзеей и Отпором, а столовые работали некачественно [ГАЧО. Ф. П-3. Оп. 4. Д. 1665. Л. 35—39]. В 1955 г. новой электростанции не хватало мощности, чтобы снабжать все 8000 жителей электричеством [ГАРФ. Ф. Р-8300. Оп. 12. Д. 2290. Л. 43].

## ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Хотя Москва уже в 1952 г. передала свои права на КЧЖД Пекину, прошло ещё 2,5 года, прежде чем Забайкальская железная дорога передала КНР ширококолейные пути на станции Маньчжурии и прилегающие к ним технику, здания, подвижной состав и проч. С 1 июля 1955 г. Китайская железнодорожная компания начала самостоятельно работать на станции, а более 300 железнодорожников из СССР, постоянно проживавших в общежитии при его консульстве, вернулись на родину [26, с. 55]. Другие советские учреждения и предприятия постепенно покидали китайский пограничный город. Консульство СССР закрылось в декабре 1956 г. Советские грузоперевозочные компании, имевшие

<sup>9</sup> Интервью автора с Верой Павловной Золотарёвой (3 июля 2007 г.) и с Валентиной Васильевной и Юрием Ивановичем Козловыми (3 августа 2009 г.), Забайкальск.



в 1950-х гг. до 60 служащих из СССР в Маньчжурии, прекратили работу в конце 1962 г. [27, с. 227—228]. Большинство советских железнодорожников, уехавших из китайского пограничного города, поселились в Забайкальске<sup>10</sup>. Таким образом, полное восстановление суверенитета КНР над Маньчжурией привело к дальнейшему сокращению связей между обоими приграничными регионами.

Объём железнодорожных перевозок в 1950-х гг. постепенно увеличивался. В мае 1950 г. Забайкальская железная дорога пустила два скорых поезда в неделю, которые ходили из Отпора в Москву, и ежедневный поезд Чита — Отпор — Чита [8]. Китайские железные дороги тоже увеличивали объём внутренних пассажирских перевозок в течение 1950-х гг., открыв пять новых железнодорожных маршрутов до и со станции Маньчжурии [26, с. 159—160]. Были восстановлены прямые международные пассажирские перевозки между Москвой и Пекином. Когда первый скорый поезд пересёк границу 2 февраля 1954 г., областные газеты и жители станции Отпор приветствовали его с большим размахом<sup>11</sup>.

Объём грузовых перевозок также возрос. Начало корейской войны в 1950 г. привело к резкому увеличению перевозок по железной дороге. Со второй половины 1950 г. Маньчжурия стала основной перевалочной базой для отправки военного снаряжения из СССР и союзных государств на Корейский полуостров [27, с. 125]. Несколько гражданских соглашений облегчали грузоперевозку по железной дороге. 14 марта 1951 г. советская и китайская железнодорожные компании заключили «Китайско-советский договор о совместных железнодорожных перевозках» (кит. *Zhong Su tielu lianyun xieding*), 1 января 1954 г. Китайские железные дороги присоединились к Международной организации железнодорожного сотрудничества (кит. *Quoji tielu hezuo zuzhi*), а в 1956 г., благодаря сотрудничеству с 11 социалистическими странами, объём перевозимых грузов вырос ещё больше [26, с. 129—131]<sup>12</sup>.

В течение пяти лет объём международного транзитного груза увеличился более чем в шесть раз: с 7 млн 190 тыс. т в 1951 г. до максимального значения в 48 млн 640 тыс. т в 1955 г.; после чего постепенно снижался, начиная с середины 1950-х гг. В 1960 г. объём двусторонней торговли стал стремительно падать, хотя по некоторой информации сотрудничество в отдельных военных областях продолжалось ещё несколько лет. С точки зрения тоннажа КНР в основном импортировала сырую нефть, лес, железо и сталь, а экспортировала продовольствие и цемент<sup>13</sup>. Однако внушительные цифры создают обманчивое впечатление, поскольку, в отличие от царских времён и турбулентного постсоветского периода, объём китайско-советской торговли в конце 1950-х гг. собственно

<sup>10</sup> Интервью автора с Верой Павловной Золотарёвой 3 июля 2007 г. в Забайкальске.

<sup>11</sup> Подробнее см.: [11; 10; 24; 34].

<sup>12</sup> См. также положения, регулирующие, помимо прочего, пассажирские и грузовые железнодорожные перевозки между СССР и КНР: [38].

<sup>13</sup> См. таблицы в [26, с. 133, 137—140]. См. также: [16, p. 157—180].

Таблица 1

## Годовой объём торговли между СССР и Китаем/КНР (в млн руб.)

Год	Экспорт в Китай/КНР	Импорт из Китая/КНР	Итого
1946	11,4	55,7	67,1
1947	68,9	72,2	141,1
1948	112,1	81,2	193,3
1949	179,7	128,9	308,6
1950	349,4	169,5	518,9
1951	430,6	298,2	728,8
1952	498,8	372,4	871,2
1953	627,8	427,2	1055,0
1954	683,4	520,5	1203,9
1955	673,5	579,2	1252,7
1956	659,7	687,8	1347,5
1957	489,7	664,3	1154,0
1958	570,6	793,1	1363,7
1959	859,1	990,3	1849,4
1960	735,4	763,3	1498,7
1961	330,6	496,3	826,9
1962	210,1	464,7	674,8
1963	168,5	371,7	540,2
1964	121,8	282,8	404,6

Источник: [5, с. 66—67].

в приграничных регионах составлял всего 1% от общего объёма двусторонней торговли [13, с. 114, 188].

В течение первой половины 1950-х гг. станция Отпор никогда не выполняла свой план. Критика недостатка дисциплины и безопасности, несовершенного железнодорожного оборудования и технических неполадок стала явно пропагандируемой темой в местных газетах [1]. Нехватка советских таможенников в начале 1950-х гг. привела к недостаточному контролю грузов и задержкам с их пропуском [ГАРФ. Ф. Р-8300. Оп. 22. Д. 1090. Л. 4—6]. Транзитные грузы днями, а не часами ожидали досмотра [ГАЧО. Ф. П-1710. Оп. 1. Д. 32. Л. 3]. Даже в 1956 г. перевалочная база работала не на полную мощность; только 85% поездов обслуживались вовремя, а длительность простоя товарных вагонов была почти в два раза выше запланированной. Сотни товарных вагонов, ожидающих досмотра, блокировали международное и областное движение<sup>14</sup>.

Аналогичные проблемы затрудняли и обслуживание пассажиров на станции Отпор. Осенью 1953 г. прошла совместная китайско-советская

<sup>14</sup> Подробнее см.: [7; 12; ГАЧО. Ф. П-1710. Оп. 1. Д. 37. Л. 21].



Таблица 2

## Годовой транзит грузов через станцию Маньчжурию (в тыс. т)

Год	Импорт	Экспорт	Всего
1951	515	204	715
1952	1149	1146	2295
1953	1313	1338	2651
1954	1473	1664	3137
1955	1938	2441	4379
1956	1241	1991	3232
1957	1521	1746	3267
1958	1998	1426	3424
1959	2391	1305	3696
1960	1902	913	2815

Источник: [27, с. 674—675].

церемония официального открытия представительного пассажирского вокзала, однако строительные и отделочные работы остались неоконченными [31, с. 133—134]. Уже к 1955 г. платформы были грязными, а состояние здания вокзала, ресторана, туалетов и временной гостиницы — антисанитарным. Тесные зал ожидания и помещения таможенного досмотра зимой промерзали из-за неисправной системой отопления, а общественный телефон, даже для внутренней связи, отсутствовал. Многие местные жители посещали привокзальный ресторан, а после принятия алкогольных напитков учиняли беспорядки<sup>15</sup>. Большинство проблем не решалось в течение всех 1950-х гг. Персонал вокзала грубо обращался с пассажирами [ГАЧО. Ф. П-1710. Оп. 1. Д. 39. Л. 61—63], разрушая официально задуманный образ Отпора как границы цивилизованного и прогрессивного государства.

## ДАЛЁКИЕ БРАТЯ

Наиболее заметным элементом в приграничных контактах 1950-х гг. были, пожалуй, репрезентация и изображение дружбы вдоль общей границы<sup>16</sup>. Ещё до основания КНР советские и китайские жители приграничья стали «друзьями». В августе и сентябре 1945 г. Советская армия разгроми-

<sup>15</sup> Это были лишь некоторые недостатки обслуживания пассажиров на станции Отпор. Дополнительно см. отчёт Василия Жаворонкова, министра государственного контроля [ГАРФ. Ф. Р-8300. Оп. 12. Д. 2309. Л. 252—254]. См. также: [ГАРФ. Ф. Р-8300. Оп. 22. Д. 1090. Л. 65].

<sup>16</sup> Конечно, в СМИ упоминались не только эти темы. Советские общегосударственные и областные газеты 1950-х гг. были полны рассказов о продвижении КНР в социалистическое будущее, а китайские газеты также публиковали положительные репортажи о СССР. См., например, серию статей «В новом Китае» [2; 3; 4] в чинтинской областной газете «Забайкальский рабочий».

ла японские силы в Маньчжурии, депортировала их оттуда и оккупировала регион. Менее чем через год, 17 мая 1946 г., после ухода войск СССР китайские коммунисты «освободили» г. Маньчжурия. Однако и до прихода КПК к власти Москва в некоторых городах основывала местные общества китайско-советской дружбы, чтобы укрепить положительные отношения двух стран. Например, в Далайе такое общество появилось в конце 1945 г., а в Маньчжурии — не позднее 1946 г. СССР срочно требовалось восстановить своё доброе имя в Китае; нужно было изгнать из памяти дурное обращение Советской армии с мирным населением, чтобы исчезли более ранние образы русских как колонизаторов-угнетателей северо-востока Китая. Таким образом, помимо прочего, одной из важнейших задач стало распространение информации о советской культуре и политике, чтобы создать положительный образ СССР и популяризировать сталинский социализм<sup>17</sup>.

Однако вначале пропаганда дружбы являлась весьма затруднительной. В Маньчжурии немногочисленные публикации, предназначенные для раздачи населению, были доступны только на русском языке. Газеты и журналы передавались из рук в руки до полного обветшания, но не доходили до большинства монголов и китайцев [ГАРФ. Ф. Р-5283. Оп. 18. Д. 58. Л. 35—36]. Общество проводило регулярные собрания и устраивало митинги в памятные дни, такие как 150-летие со дня рождения Пушкина, в советские и китайские коммунистические праздники. К 1949 г. городские власти Маньчжурии полностью переняли у СССР приёмы проведения общественных мероприятий. В день 32-летия Октябрьской революции более 2000 китайцев и 200 советских граждан собрались в парке вокруг советского военного мемориала, чтобы почтить погибших минутой молчания и выслушать несколько речей о китайско-советской дружбе. Играл оркестр, улицы были украшены знамёнами, лозунгами и портретами Маркса, Энгельса, Ленина, Сталина, Мао и Сунь Ятсена [ГАРФ. Ф. Р-5283. Оп. 18. Д. 72. Л. 55—57]<sup>18</sup>. Количество членов общества увеличилось втрое за два года: от 500 чел. в октябре 1947 г. до 1641 чел. (примерно 18% жителей города) в сентябре 1949 г.

Общество пыталось привлечь широкое внимание населения. При нём были культурные кружки, театральная ансамбль, хор, волейбольная и баскетбольная команды, устраивались выставки фотографий [9]. Организовывались кампании по ликвидации безграмотности и по изучению русского языка — в каждой в 1949 г. участвовало от 50 до 100 чел. Быстро набрала популярность среди монгольского, китайского и советского населения

<sup>17</sup> Замечательный взгляд за кулисы советской официальной пропаганды гармонии представляют исследования Кристиана Гесса о послевоенном присутствии СССР в Далайе [14].

<sup>18</sup> В другие праздники, например в годовщину основания КПК (1 июля), местное общество китайско-советской дружбы и городская администрация также устраивали митинги. Подробнее см.: [ГАРФ. Ф. Р-5283. Оп. 18. Д. 72. Л. 126—127]. Аналогичные по количеству участников митинги продолжали проводиться по подобным дням в течение 1950-х гг., например, в марте 1953 г., когда в Маньчжурии был объявлен траур по поводу смерти Сталина. Более 1500 горожан присутствовали на общественной церемонии. См.: [37].

Маньчжурии небольшая библиотека общества. Два городских кинотеатра — русскоязычный, содержащийся обществом граждан СССР в Маньчжурии, и частный китайский — выпускали на экран только разрешённые советские фильмы и китайскую продукцию Харбинской киностудии. Оба кинотеатра пользовались большой популярностью у жителей города. Особенность общества китайско-советской дружбы в Маньчжурии состояла в том, что вступить в него могли не только монголы и хань-китайцы, являвшиеся китайскими гражданами, но и местные советские граждане и российские эмигранты. И.М. Голкин, председатель общества советских граждан в Маньчжурии, даже занимал должность в управляющем комитете. Некоторые представители правления общества могли похвастаться революционным прошлым, как Чжань Яньцин, который вступил в КПК в 1933 г. в Яньане. Главой общества являлся мэр Маньчжурии Лю Фуцзу [ГАРФ. Ф. Р-5283. Оп. 18. Д. 72. Л. 86—87, 251, 265—266]. Тем не менее были трудности с набором кадров, хотя этого и не видно по приведённым биографиям. По крайней мере с 1947 г. мэр возглавлял общество временно, т.к. от других кандидатов отказались, а некоторых даже заключили в тюрьму [ГАРФ. Ф. Р-5283. Оп. 18. Д. 62. Л. 15—17]. Для принятия в общество не требовалось даже самого общего понимания культуры и языка СССР. Хотя неизвестный сосед находился непосредственно в поле зрения, многие руководящие члены общества и его дочерних организаций либо ненадолго посещали советское приграничье, либо вообще не были там. Они не имели самых базовых понятий о языке и культуре соседней страны. Однако цель организации и не состояла в налаживании диалога между культурами, задачей являлся скорее контроль контактов, чем объединение двух народов.

### ЛЮБОВЬ ВИТАЕТ В ВОЗДУХЕ

В рассчитанной на публику пропаганде международные встречи изображались иначе. Начиная с 1950 г. станция Маньчжурия стала сценой бесчисленных торжественных приёмов и роскошных инсценировок дружбы, воспевавшихся в газетах и листовках обеих стран<sup>19</sup>. Эти истории практически взаимозаменяемы, как приведённые ниже воспоминания узбекского художественного ансамбля на гастролях в КНР, опубликованные в «Правде»: «Ясный, солнечный день. Наш поезд подходит к границе Советского Союза. Станция Маньчжурия. Ещё до выхода из вагона мы услышали голоса встречающих нас людей. Восторженные приветствия: „Сталин, ваньсуй“, „Сталин, ваньсуй“, „Да здравствует дружба с Советским Союзом!“» [6].

<sup>19</sup> До середины 1950-х гг. «Жэньминь жибао», как и другие газеты, публиковала многочисленные истории, тематизирующие пересечение границы через Отпор и Маньчжурию. См. например статью, в которой автор с восторгом рассказывает о первой женщине-машинисте, увиденной им в Отпоре [25]. См. также: [29; 30; 23; 28]. Данные статьи, как и многочисленные другие, повествуют о приёме советских и других иностранных делегаций в Маньчжурии.

Как и Маньчжурия, Отпор стал сценой для показательной дружбы. Каждый раз, когда какой-нибудь особый поезд прибывал на станцию, железнодорожники собирались поприветствовать его. Молодые делегаты из Азии, когда пересекли границу для участия в VI Всемирном фестивале молодёжи и студентов в Москве летом 1957 г., были радушно приняты жителями<sup>20</sup>. Красные уголки в железнодорожных помещениях, знамёна на фасадах зданий и на улицах демонстрировали вездесущие заверения в дружбе между народами двух стран<sup>21</sup>.

Приграничные станции стали символом вечной дружбы не только в государственных газетах. Китайские авторы путевых заметок, посещавшие Советский Союз, будь то руководители обществ дружбы или члены молодёжных делегаций, считали соседнюю страну на севере раем на земле, а её жителей — просвещёнными и обаятельными образцами добродетели. Путешественники из КНР обычно начинали свой рассказ с привычной сцены перехода границы, когда им приходилось пересаживаться на другой поезд и проходить через всё ещё крохотные деревянные государственные ворота (кит. *гомэнь*), чтобы начать своё путешествие в светлое будущее<sup>22</sup>.

Так же, как и статистика по торговле, санкционированные записки того времени создают впечатление, что после двух десятилетий конфликтов и недоверия граница снова стала прозрачной. Но сколько жителей приграничья могли пересечь государственный рубеж? Какие формы сотрудничества и контактов были в китайско-советском приграничье?

Наряду с показательной дружбой, приграничное сотрудничество существовало, помимо прочего, в сферах защиты от стихийных бедствий, предупреждения лесных и степных пожаров, медицинской помощи, а также науки [13, с. 121—122]. В 1956 г. Москва и Пекин договорились о создании двусторонних научно-исследовательских комиссий для анализа транспортного и энергетического потенциала пограничных рек. Несколько лет учёные изучали топографию, гидрологию и геологию бассейнов Аргуни и Амура на возможность совместной добычи полезных ископаемых, строительства гидроэлектростанций и реализации др. экономических проектов [13, с. 116—117]<sup>23</sup>. Осенью 1956 г. «Жэньминь жибао» уверяла: нет «никаких сомнений в том, что Китай и Советский Союз будут упорно трудиться для изучения и развития» [33] двух пограничных рек, и изображала совместные исследования как важный шаг для дальнейшего «укрепления дружбы между китайским и советским народами» [35]. Однако сотрудничество оказалось недолгим и скоро прервалось из-за охлаждения дипломатических отношений, не дав существенных результатов.

Гидрогеологические исследования были не единственной сферой деятельности, в которой кратковременная оттепель в диалоге Москвы и Пекина

<sup>20</sup> Интервью автора с Валентиной Васильевной и Юрием Ивановичем Козловыми 3 августа 2009 г. в Забайкальске, цитата Валентины Васильевны Козловой.

<sup>21</sup> См. например: [ГАЧО. Ф. П-1710. Оп. 1. Д. 37. Л. 18].

<sup>22</sup> Например: [32, с. 12; 36, с. 1—2; 39, с. 3].

<sup>23</sup> См. также: [41].

привела к возникновению недолгих контактов с другой стороной. Когда в апреле 1958 г. ледяные заторы на р. Аргуни угрожали привести к затоплению домов в некоторых деревнях Трёхречья (кит. *Саньцзян*) и лишить крова около 800 чел., местные китайские власти направили в СССР запрос о помощи. Советские военные самолёты разбомбили ледяной барьер и таким образом спасли деревни [ГАЧО. Ф. П-3. Оп. 7. Д. 243. Л. 20]<sup>24</sup>. Ещё в январе 1960 г. КНР и СССР заключили соглашения о предупреждении лесных и степных пожаров. Добровольцы с обеих сторон весной тушили лесные пожары под Забайкальском. В том же году рабочие создали защитную полосу шириной в 60 м вдоль некоторых пограничных отрезков, чтобы огонь не мог перекинуться на другую сторону границы, а несколько советских самолётов и вертолётов стали совершать регулярные противопожарные вылеты вдоль обоих берегов р. Аргуни. Для улучшения защиты от пожаров совместные комиссии обсуждали планы строительства наблюдательных вышек и расчистки территории от зарослей в течение следующих лет [ГАЧО. Ф. П-3. Оп. 7. Д. 700. Л. 1—3, 9—16].

Но настоящие повседневные контакты, даже между железнодорожниками на приграничных станциях, являлись незначительными. Кроме трёх ежедневных смен, каждая из которых насчитывала от 8 до 20 китайских железнодорожников (с 1952 г. селились в общежитии в Отпоре), на советской стороне не проживало ни одного китайца. Количество советских железнодорожников, работавших посменно в Маньчжурии с 1955 г., было ещё меньше. Они не ночевали в китайском городе, а уезжали каждый день из Отпора на машине<sup>25</sup>. Одними из немногих учреждений, наладивших регулярный обмен делегациями, оказались советские и китайские пограничные войска, а также управления Забайкальской и Цицикарской железных дорог. Наряду со встречами на высшем уровне железнодорожники Отпора и Маньчжурии регулярно проводили встречи по обмену опытом, насчитывавшие несколько сот участников за год.

Помимо грузоперевозок обе станции в некоторой мере сотрудничали и в таких областях, как техническое обслуживание путей и медицинская помощь. В Забайкальске лечили детей китайских железнодорожников, а врачи из КНР делились своим опытом в акупунктуре с советскими коллегами<sup>26</sup>. Медицинская помощь предоставлялась жителям китайского приграничья и территорий, расположенных ниже по течению р. Аргуни. Газеты восхищались советским альтруизмом в многословных статьях. Когда 28 июня 1957 г. у Сунь Мэйфан неожиданно пошла кровь из горла, а из отдалённой деревни на Аргуни невозможно было добраться ни до

<sup>24</sup> См. также: [ГАЧО. Ф. П-3. Оп. 7. Д. 239. Л. 21]. Уже в 1957 г. советские самолёты спасли китайскую деревню от затопления. См.: [42].

<sup>25</sup> Они насчитывали от 18 до 30 чел. [26, с. 239—240].

<sup>26</sup> В 1960 г. в Маньчжурии и Забайкальске прошло пять встреч по техническим вопросам, в которых участвовали работники обеих железных дорог [ГАЧО. Ф. П-3. Оп. 7. Д. 541. Л. 1—5]. В 1959 г. интервалы встреч и программы обмена опытом были аналогичными [ГАЧО. Ф. П-3. Оп. 7. Д. 541. Л. 11—15].

больницы, ни до китайских врачей, пограничники КНР позвали на помощь своих советских коллег. Те немедленно прислали патруль и забрали молодую учительницу в госпиталь СССР, где её вылечили бесплатно лучшими лекарствами. Медсёстры переживали, что она будет чувствовать себя одиноко, и готовили ей китайскую еду. Ребёнку Сунь Мэйфан и одному из её учеников, свободно говорившему по-русски, разрешали оставаться с ней. Только с сентября по октябрь 1957 г. девять жителей китайского приграничья прошли лечение в советских больницах [42]. В Приморском крае, в районе границы между станциями Суйфэньхэ и Гродеково, наблюдались аналогичные медицинское сотрудничество и встречи по обмену опытом [13, с. 114—115].

С января 1956 г. ЦК КПСС разрешил советским гражданам совершать туристические поездки за границу. Группы из Читы стали отправляться на экскурсии в Китай, но их количество было незначительным — менее 100 туристов в год<sup>27</sup>. Первые туристические группы из Китая посетили советское приграничье в 1959 г. Однако право участия в таких делегациях оставалось за избранными кадрами. Для поездки на экскурсию необходимо было получить разрешение на выезд и написать автобиографию. Но жители приграничья оставались разобщёнными не только из-за приказов из Пекина и Москвы. У многих, по словам Юрия Козлова, «просто не было желания» увидеть мир по ту сторону границы<sup>28</sup>. Большинство из приехавших на границу в 1950-х гг. ни разу не пересекали её до конца 1980-х гг. Из-за чужого языка и непривычной культуры далёкий сосед был безразличен новоприбывшим жителям приграничья. Кроме того, низкий уровень жизни по обе стороны границы не создавал и экономических стимулов к неформальным контактам.

Помимо элитного туризма власти устраивали регулярные обмены небольшими делегациями в дни государственных праздников. Советские железнодорожники со станции Отпор встречались со своими коллегами из Маньчжурии в китайский Новый год, в день основания КНР, 1 октября, или в годовщину создания Народно-освободительной армии Китая (НОАК). Другие группы также участвовали в этих общественных демонстрациях дружбы. Каждый год (обычно в государственные праздники) Читинская область, автономная область Внутренняя Монголия и др. китайские и советские пограничные территории обменивались несколькими делегациями. С 1956 до середины 1958 г. — в период расцвета приграничного сотрудничества — около 20 китайских делегаций посетили Хабаровский край. В Читинской и др. приграничных областях эти цифры были похожими, но затем начали уменьшаться, а после 1961 г. визиты

<sup>27</sup> 1956 г. — 98 туристов, 1957 г. — 80, первая половина 1958 г. — 36. См.: [ГАЧО. Ф. П-3. Оп. 7. Д. 239. Л. 20—21]. Цифры в Хабаровской области были выше, чем в Читинской, но количество туристов исчислялось сотнями [13, с. 120].

<sup>28</sup> Интервью автора с Валентиной Васильевной и Юрием Ивановичем Козловыми 3 августа 2009 г. в Забайкальске, цитата Юрия Ивановича Козлова. Хотя супруги и прожили более полувека в Забайкальске, они никогда не были в близлежащей Маньчжурии, даже после открытия границы в конце 1980-х гг.



полностью прекратились. Большинство делегаций состояло из партийных кадров, солдат, членов профсоюзов, служащих железной дороги — в основном из приграничных районов, а также из Читы и Хайлара. Пионеры, спортсмены и др. также посещали соседнюю страну для участия в митингах, памятных парадах и спортивных состязаниях, чтобы укрепить «братство навек»<sup>29</sup>. Но даже в период кратковременного сближения двух государств их граждане могли увидеть другую сторону границы, только если были членами делегаций или работали на железной дороге.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В XX в. советско-китайская граница служила в основном преградой для контактов. Даже в течение 1950-х гг. взаимодействие с другой стороной ограничивалось лишь неизбежным сотрудничеством. Конечно, по сравнению с периодом Маньчжоу-го отношения двух соседей снова окрепли, однако это не шло ни в какое сравнение с экономическими и родственными связями, существовавшими между жителями обоих берегов р. Аргуни до конца 1920-х гг. Не приграничная, а международная торговля усилилась в период альянса, товары просто проходили через пограничный коридор. Транзит грузов создавал новые рабочие места в Забайкальске и Маньчжурии, но люди в степных посёлках трудились не для того, чтобы покупать и продавать собственные товары, а чтобы переправлять грузы, направляющиеся в Москву и Пекин, Варшаву и Пхеньян. Если контакты с другой стороной и существовали, они уже налаживались не для видимости самими жителями приграничья, а инициировались и регулировались Москвой и Пекином.

Таким образом, интернационально ориентированная экономика приграничья 1950-х гг. ничем не напоминала традиционную региональную приграничную торговлю, прекратившую своё существование в начале 1930-х гг., с её значительными межчеловеческими контактами, неподконтрольными государственным механизмам. Следовательно, зоны соприкосновения между жителями Китая и Советского Союза всё уменьшались, поскольку социокультурные и экономические структуры приграничья разрушались и в период альянса. Строгий контроль был тому не единственной причиной. Многие новосёлы никогда не пересекали границу, незнание языка и другой культуры во многих случаях приводило к безразличию по отношению к соседу. Возвращаясь к классификации Мартинеса, можно сказать, что Маньчжурия и Забайкальск превратились в два разобщённых центра в «отчуждённом приграничье». Контакты с зарубежьем оставались под контролем государства: оба режима, хотя и были друзьями на бумаге, больше всего боялись, что жители приграничья в действительности станут друзьями.

<sup>29</sup> В качестве примеров можно назвать: [ГАЧО. Ф. П-3. Оп. 7. Д. 243. Л. 21—22, 44—47; 27, с. 221—223]. О Хабаровской области см.: [13, с. 119—121].

## ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Больше внимания станции Отпор! // Отпор. 1951. 11 апреля.
2. В новом Китае: ч. 1 // Забайкальский рабочий. 1953. 5 июля.
3. В новом Китае: ч. 2 // Забайкальский рабочий. 1953. 9 июля.
4. В новом Китае: ч. 3 // Забайкальский рабочий. 1953. 12 июля.
5. Внешняя торговля СССР. 1918—1966: стат. сб. М.: Международные отношения, 1967. 241 с.
6. Москва — Пекин // Правда. 1953. 10 февраля.
7. На станции Отпор плохо готовятся к работе зимою // Ленинский путь. 1956. 23 августа.
8. Новый график движения поездов // Отпор. 1950. 10 мая.
9. Общество китайско-советской дружбы в г. Маньчжурия // Новое Русское Слово. 1949. 13 сентября.
10. Поезд идёт из Пекина // Забайкальский рабочий. 1954. 5 февраля.
11. Поезд Пекин — Москва // Забайкальский рабочий. 1954. 4 февраля.
12. Почему не выполняется график движения поездов? // Ленинский путь. 1956. 17 марта.
13. Фролов А.В. Приграничное сотрудничество советского Дальнего Востока с северо-восточными провинциями Китая в 1950-е годы // Проблемы Дальнего Востока. 2007. № 3. С. 113—124.
14. Hess Christian A. Big Brother is watching. Local sino-soviet relations and the building of New Dalian, 1945—1955 // *Dilemmas of Victory: The early years of the People's Republic of China* / ed. by Brown Jeremy, Pickowitz Paul. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 2007. P. 160—183.
15. Kirby Stuart. The Soviet Far East. A broad view // *International Affairs* (Royal Institute of International Affairs 1944-). 1971. Vol. 47. № 1. P. 63—78.
16. Lüthi Lorenz M. The sino-soviet split: Cold War in the communist world. New Jersey: Princeton University Press, 2008. 375 p.
17. Martínez Oscar. The dynamics of border Interaction. New approaches to border analysis // *Global boundaries* / ed. by Schofield Clive. London: Routledge, 1994. P. 1—5.
18. Petrov Victor P. New railway links between China and the Soviet Union // *The Geographical Journal*. 1956. Vol. 122. № 4. P. 471—477.
19. Radchenko S. Two suns in the heavens: the sino-soviet struggle for supremacy, 1962—1967. Washington, D.C.: Woodrow Wilson Center, 2009. 288 p.
20. Shengfa Zhang. Return of the Chinese Changchun Railway to China by the USSR // *Manchurian railways and the opening of China. An international history* / ed. by Elleman Bruce, Kotkin Stephen. New York, Armonk: M.E. Sharpe, 2010. P. 171—194.
21. Shengfa Zhang. The main causes for the return of the Changchun Railway to China and its impact on sino-soviet relations // *China learns from the Soviet Union, 1949 — Present* / ed. by Bernstein Thomas, Hua-yu Li. Lanham: Lexington Books, 2010. P. 61—78.
22. Westad Odd Arne. Brothers in arms: the rise and fall of the Sino-Soviet Alliance 1945—1963. Washington, D.C.: Woodrow Wilson Center Press, 1998. 404 p.
23. Баоцзялия жэньминьцзюнь гэтуань даода Маньчжоули = Труппа Болгарской народной армии добралась до Маньчжоули // Жэньминь жибао. 1954. 1 сентября.

24. Бэйцзин — Мосыкэ шоуцы чжида кэчэ цзиньжу Сулянь гоцзинь = Поезд «Пекин — Москва» впервые пересёк границу Советского Союза // Жэньминь жибао. 1954. 4 февраля.
25. Во содяньдао дэ сулянь фунной = Встреча с советскими женщинами // Жэньминь жибао. 1949. 23 декабря.
26. Маньчжоули чжаньчжи. 1901—2001 = Станция Маньчжоули. 1901—2001. Пекин, 2002. 435 с.
27. Маньчжоули ши чжи, Маньчжоули ши чжи бяньцзуань вэйюаньхуй = Хроники маньчжоули. Комиссия г. Маньчжоули по составлению хроник. Хух-Хото, 1998.
28. Наньсылафу «кэло» миньцзянь гэутуань го Маньчжоули лайцзин = Ансамбль народных танцев Югославии прибыл в столицу через Маньчжоули // Жэньминь жибао. 1955. 27 августа.
29. Сулянь дянъинишу гунцзочжэ дайбяотуань ли Маньчжоули фаньхуй Мосыкэ = Делегация советских деятелей кино вернулась в Москву из Маньчжоули // Жэньминь жибао. 1953. 3 января.
30. Суцзюнь хунцы гэутуань фаньго = Труппа советской Красной армии вернулась домой // Жэньминь жибао. 1953. 12 января.
31. Сю Чжаньсинь. Цаньцзя Аотэбаоэр чэчжань люкэчжань шэ лочэн иши цзинго = Церемония открытия станции Отпор // Маньчжоули вэньши цзыляо = Материалы по истории и культуре Маньчжоули. Т. 9 / НПКС Маньчжоули. Хулунбуир, 2003.
32. У Хань. Фан Су иньсян = Впечатления от поездки в СССР / Чжун Су юхао сахуй цзунхуй = Центральное отделение Общества китайско-советской дружбы. Пекин, 1950.
33. Хэйлунцзян цзянвэй Су-Чжун лянго жэньминь фуу = Хэйлунцзян будет служить советскому и китайскому народам // Жэньминь жибао. 1956. 17 ноября.
34. Цзай Бэйцзин — Мосыкэ чжида кэчэ шан = В поезде Пекин — Москва // Жэньминь жибао. 1954. 14 февраля.
35. Цзай Чжун Су юи цзяолюй дэ Хэйлунцзян шан = Китайско-советские дружеские связи Хэйлунцзяна // Жэньминь жибао. 1956. 7 ноября.
36. Цзо Линь. Цзай синфу дэ гоцзя ли. Фан Су юцзи = В счастливой стране. Путевые заметки по СССР. Пекин, 1951.
37. Цюаньго гэ дачэнши жэньминь чэнтун чжуйдао Сыдалин тунчжи = Жители крупных городов страны оплакивают товарища Сталина // Жэньминь жибао. 1953. 10 марта.
38. Чжун Су гоцзин телу седин / Чжунхуа жэньминь гун хэ го чжунян жэньминь чжэнфу тедаобу = Китайско-советское соглашение о международном железнодорожном сообщении / Министерство путей сообщения КНР. Пекин, 1953.
39. Чжун Су юхао сахуй цзунхуй = Центральное отделение общества китайско-советской дружбы / ред. Фан Су. Пекин, 1955.
40. Чжунго Чанчунь телу гуаньлицзюй гайвэй Хаэрбинь телу гуаньлицзюй = Управление чанчуньской железной дороги переместилось в Харбин // Жэньминь жибао. 1953. 1 января.
41. Ши ээргунахэ вэй лянго фуу = Река Аргунь должна служить народам двух стран // Жэньминь жибао. 1957. 26 мая.
42. Ээргуна хэпань дэ юи = Дружеский берег Аргуни // Жэньминь жибао. 1957. 28 октября.
43. ГАРФ (Гос. арх. Российской Федерации).
44. ГАЧО (Гос. арх. Читинской области).

## REFERENCES

1. Bol'she vnimaniia stantsii Otpor! [More attention for Otpor station!]. *Otpor*, 1951, April, 11. (In Russ.)
2. V novom Kitae: ch. 1 [In new China pt. 1]. *Zabaikal'skii rabochii*, 1953, July, 5. (In Russ.)
3. V novom Kitae: ch. 2 [In new China pt. 2]. *Zabaikal'skii rabochii*, 1953, July, 9. (In Russ.)
4. V novom Kitae: ch. 3 [In new China pt. 3]. *Zabaikal'skii rabochii*, 1953, July, 12. (In Russ.)
5. *Vneshnyaya torgovlya SSSR. 1918—1966: statisticheskij sbornik* [Foreign trade of the USSR. Statistical digest 1918—1966. Ministry of Foreign trade of the USSR]. Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniia Publ., 1967, 241 p. (In Russ.)
6. Moskva — Pekin [Moscow — Beijing]. *Pravda*, 1953, February, 10. (In Russ.)
7. Na stantsii Otpor plokhо gotoviatsia k rabote zimoiu [Unsatisfactory preparations for working during winter period on Otpor station]. *Leninskii put'*, 1956, August, 23. (In Russ.)
8. Novyi grafik dvizheniia poezdov [New train schedule]. *Otpor*, 1950, May, 10. (In Russ.)
9. Obshchestvo Kitaisko-Sovetskoi družby v g. Man'chzhurija [China-Soviet Friendship Society in Manzhouli]. *Novoe Russkoe Slovo*, 1949, September, 13. (In Russ.)
10. Poezd idet iz Pekina [The train goes from Beijing]. *Zabaikal'skii rabochii*, 1954, February, 5. (In Russ.)
11. Poezd Pekin — Moskva [Train Beijing — Moscow]. *Zabaikal'skii rabochii*, 1954, February, 4. (In Russ.)
12. Pochemu ne vypolniaetsia grafik dvizheniia poezdov? [Why violations of the train schedule occur?]. *Leninskii put'*, 1956, March, 17. (In Russ.)
13. Frolov A.V. Prigranichnoe sotrudnichestvo Sovetskogo Dal'nego Vostoka s severo-vostochnymi provintsiiami Kitaia v 1950-e gody [Cross-border cooperation between Soviet Far-East and North-Eastern provinces of China in the 1950s]. *Problemy Dal'nego Vostoka*, 2007, no. 3, pp. 113—124. (In Russ.)
14. Hess Christian A. Big Brother is watching. Local sino-soviet relations and the building of New Dalian, 1945—1955. *Dilemmas of victory: The early years of the People's Republic of China*. Ed. by Brown Jeremy, Pickowitz Paul. Cambridge, Mass., Harvard University Press Publ., 2007, pp. 160—183. (In Eng.)
15. Kirby Stuart. The Soviet Far East. A broad view. *International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-)*, 1971, vol. 47, no. 1, pp. 63—78. (In Eng.)
16. Lüthi Lorenz M. *The sino-soviet split: Cold War in the communist world*. New Jersey, Princeton University Press Publ., 2008, 375 p. (In Eng.)
17. Martínez Oscar. The dynamics of border interaction. New approaches to border analysis. *Global Boundaries*. Ed. by Schofield Clive. London, Routledge Publ., 1994, pp. 1—5. (In Eng.)
18. Petrov Victor P. New railway links between China and the Soviet Union. *The Geographical Journal*, 1956, vol. 122, no. 4, pp. 471—477. (In Eng.)
19. Radchenko S. *Two suns in the heavens: the sino-soviet struggle for supremacy, 1962—1967*. Washington, D.C., Woodrow Wilson Center Publ., 2009, 288 p. (In Eng.)
20. Shengfa Zhang. Return of the Chinese Changchun Railway to China by the USSR. *Manchurian railways and the opening of China. An international history*. Ed. by Elleman Bruce, Kotkin Stephen. New York, Armonk, M.E. Sharpe Publ., 2010, pp. 171—194. (In Eng.)

21. Shengfa Zhang. The main causes for the return of the Changchun Railway to China and its impact on sino-soviet relations. *China Learns from the Soviet Union, 1949 — Present*. Ed. by Bernstein Thomas, Hua-yu Li. Lanham, Lexington Books Publ., 2010, pp. 61—78. (In Eng.)
22. Westad Odd Arne. *Brothers in arms: the rise and fall of the Sino-Soviet Alliance 1945—1963*. Washington, D.C., Woodrow Wilson Center Press Publ., 1998, 404 p. (In Eng.)
23. Baojialiya renminjun gewutuan dadao Manzhouli [Bulgarian People's Army troupe arrived to Manzhouli]. *Renmin ribao*, 1954, September, 1. (In Chin.)
24. Beijing — Mosike shouci zhida keche jinru Sulian guojing [The Beijing — Moscow train crossed the border of the Soviet Union for the first time]. *Renmin ribao*, 1954, February, 2. (In Chin.)
25. Wo suojiandao de Sulian funü [Meeting with the soviet women]. *Renmin ribao*, 1949, December, 23. (In Chin.)
26. Manzhouli zhan zhi. 1901—2001 [Manzhouli station 1901—2001]. *Manzhouli zhan zhi*. Ed. by Bianwei Hui, Beijing, 2002, 435 p. (In Chin.)
27. Manzhouli shi zhi [Annals of Manzhouli]. *Manzhouli shi bian-zuan weiyuanhui*. Ed. by Hueahaote, 1998. (In Chin.)
28. Nansilafu «keluo» minjian gewutuan guo Manzhouli laijing [Ensemble of Folk Dance of Yugoslavia has arrived to capital city through Manzhouli station]. *Renmin Ribao*, 1955, August, 27. (In Chin.)
29. Sulian dianying yishu gongzuozhe daibiaotuan li Manzhouli fanhui Mosike [Delegation of the Soviet film artists came back to Moscow from Manzhouli]. *Renmin Ribao*, 1953, January, 3. (In Chin.)
30. Sulian hongqi gewutuan huiguo [Soviet Red Army artists troupe came back home]. *Renmin Ribao*, 1953, January, 12 (In Chin.)
31. Xu Zhanxin. Canjia Aotebao'er chezhan lüke zhan she luocheng yishi jingguo [Opening ceremony of Otpor station]. *Manzhouli wenshi ziliao*. Ed. by Zhongguorenmin zhengzhi xieshang huiyi Manzhouli shi weiyuanhui. Hulunbei'er, 2003, vol. 9. (In Chin.)
32. Wu Han. Fang Su yinxiang [Travel impressions from the trip to the USSR]. *Zhong Su youhao xiehui zonghui*, Beijing, 1950. (In Chin.)
33. Heilongjiang jiangwei Su-Zhong liangguo renmin fuwu [Heilongjiang will serve Soviet and Chinese people]. *Renmin Ribao*, 1956, October, 17. (In Chin.)
34. Zai Beijing — Mosike zhida keche shang [In Beijing — Moscow train]. *Renmin Ribao*, 1954, February, 14. (In Chin.)
35. Zai Zhong Su youyi jiaoliu de Heilongjiang shang [Chinese-Soviet friendship boundaries in Heilongjiang]. *Renmin Ribao*, 1956, November, 7. (In Chin.)
36. Zuo Lin. *Zaixingfu de guojia li. Fangwenyouji* [In country of happy people. Notes on the travelling to the USSR], Beijing, 1951. (In Chin.)
37. Quanguo gedachengshi renmin chentong zhuidao Sidalin tongzhi [People of the major cities are mourning Comrade Stalin's death]. *Renmin Ribao*, 1953, March, 10. (In Chin.)
38. Zhong Su guojing tielu xieding [China-Soviet cross-border railway agreement]. Beijing, 1953. (In Chin.)
39. *Zhong Su youhao xiehui zonghui* [Central office of the China-Soviet Friendship Society]. Ed. by Fang Su Biji, Beijing, 1955. (In Chin.)
40. Zhongguo Changchun tielu guanliju gaiwei Ha'erbin tielu guanliju [Managment office of Canchun Railway moved to Harbin]. *Renmin Ribao*, 1953, January, 1. (In Chin.)
41. Shi E'erguna he weiliangguofuwu [Argun River should bring prosperity to both nations]. *Renmin Ribao*, 1957, May, 26. (In Chin.)
42. E'erguna hepan de youyi [Friendly coasts of Argun river]. *Renmin Ribao*, 1957, October, 28. (In Chin.)