

Возрождение Великой шелковой дороги

ЧЖАН И-ДУН

Великой шелковой дорогой в древние времена римляне называли караванный путь, который вел из центра Китая через Синьцзян, Среднюю Азию и Иран к берегам Средиземного моря. По этой дороге поступал в Рим китайский шелк, столь ценный в античном обществе.

Но этим ее значение не ограничивалось. Посредством ее по всему тогдашнему миру распространялись знания и культура, поэзия и философия Востока. Так, в XI—XII веках нашей эры Западу стал известен открытый в Китае метод разведения шелковичных червей и производства бумаги. В средневековье по Шелковой дороге из Китая проникли в Европу компас, порох и книгопечатание. По ней шли многие известные средневековые путешественники, преодолевшие обширную область возвышенных и пустынных равнин и нагорий, которая отделяла Китай от других культурных центров того времени. Описания, оставленные ими, помогали народам узнать далекую землю. Великая шелковая дорога сыграла огромную роль в развитии человечества. Она помогала народам Запада и Востока обмениваться мыслями, опытом, достижениями.

В конце XV столетия европейцы открыли Америку. Великие географические открытия XV—XVII веков способствовали расширению кругозора, освоению новых земель, росту морской торговли между Востоком и Западом. Но поскольку эти открытия были продуктом развития капитализма в Западной Европе, от них выиграл только европейский капиталистический строй. Для народов же стран Востока следствием этих открытий была колониальная система. За несколько столетий страны Азии, Африки и Латинской Америки стали колонизованными владениями капиталистической Европы. Потеряла свое бывшее значение и Великая шелковая дорога. Страны Ближнего Востока, Средняя Азия и Синьцзян, расположенные на ней, пришли в упадок. Колониалисты полагали, что они навсегда уничтожили эту дорогу, а с ней и контакты между народами Востока и Запада, основанные на началах равенства и дружбы. «Запад есть Запад, Восток

есть Восток, и с мест они не сойдут, пока не предстанет Небо с Землею на Страшный господень суд», — писал в конце XIX века Р. Киплинг.

Но история спутала карты колонизаторов. Великая Октябрьская социалистическая революция, ознаменовавшая начало новой эры в истории человечества, вызвала мощный подъем движения народов колониальных и зависимых стран за национальное и социальное освобождение. Победа Советского Союза над фашистской Германией и милитаристской Японией во второй мировой войне ослабила позиции международного капитализма. В 1949 году китайский народ нанес сокрушительный удар колониализму, покончив с господством феодализма и империализма. Ряд новых социалистических стран Европы и Азии вошел в могучий социалистический лагерь, простирающийся от Эльбы и Альпийских гор до Берингова пролива и Тихого океана.

Десятилетие, прошедшее после образования Китайской Народной Республики, удивительно изменило облик западных районов Китая. На обоих склонах Тяньшаня и Наньшаня, в степях и на песчаных дюнах Таримской и Цайдамской впадин возникли рудники, нефтяные скважины, заводы и фабрики. В местах, где раньше раскидывали палатки, выросли современные города. Народности, которые некогда еще томились под гнетом помещичье-буржуазного строя, при помощи великого китайского народа сделали большой скачок и стали равноправными членами многонационального государства Китая. И вот Великая шелковая дорога как бы пробудилась от глубокого сна. Но если в древние времена она соединяла Китай с западными частями Старого Света, то сейчас она прежде всего связывает народный Китай с Советским Союзом и другими социалистическими странами Европы.

Между Советским Союзом и Китаем нужна такая кратчайшая дорога, которая бы теснейшим образом связывала два социалистических гиганта.

После образования Китайской Народной Республики главной дорогой, связывающей Советский Союз и народный Китай, была Транссибирская магистраль.

Однако, когда китайский народ приступил к индустриализации, когда советский народ начал осуществлять свой грандиозный семилетний план, Транссибирская магистраль оказалась не в состоянии одна решить те исторические задачи, которые жизнь ставила перед развитием советско-китайских отношений. Поэтому взоры советских людей и китайских тружеников обратились к обширным землям Центральной Азии, где в старинное время проходила Великая шелковая дорога. Если в конце 20-х — начале 30-х годов нашего века первое поколение молодежи, выращенное Советской властью, проложило Турксиб, восстановив тем самым западный участок древней Великой шелковой дороги, то развернутая борьба за кратчайшую дорогу между Москвой и Пекином, начатая железнодорожными строителями Советского Союза и Китая в середине 50-х годов, завершилась в 1961 году полной победой, символизирующей крутой подъем советско-китайских отношений в 60-х годах XX века.

Возрожденная Великая шелковая дорога, одетая в стальные рельсы, еще теснее соединит сердца двух великанов. Она одновременно поднимет и экономическое значение примыкающих к ней обширных земель Казахстана и Синьцзяна. Азия уже теперь начинает щедро отдавать несметные богатства на благо народов Советского Союза, Китая и всех стран социализма.

Дружба народов Китая и Советского Союза будет жить вечно.