

следует дать оценку одному знаменательному факту. Год тому назад, когда из Ленинграда в Медзилаборце прибыла бригада рабочих, включавшая как мужчин, так и женщин, многие усмехаясь говорили, что с такими работниками трасса не будет построена и за десять лет. А что оказалось на деле? Прошел неполный год и линия сдана ЧГЖД^{1*} в эксплуатацию. Советская рабочая бригада показала, что советские трудящиеся не ограничиваются обещаниями, а работают и взяты на себя обязательства выполняют в установленный срок¹.

Лупковский тоннель на линии Михальяны — Лупков, соединяющий Кошице с Самбором и Львовом, является важной магистралью, ведущей в СССР. Тоннель лежит на чехословацко-польской границе. Вся его длина составляет 416 метров, из них 239 метров находятся на территории ЧСР. Тоннель строился в 1873-1877 гг. и был двухколейным. За время своего существования в ходе военных событий он неоднократно подвергался разрушениям.

В период боев за освобождение ЧСР он был снова значительно поврежден. Взрывом было уничтожено внутреннее устройство тоннеля и разбито все железнодорожное оборудование. Работы по реконструкции тоннеля были начаты по приказу Народного комиссариата путей сообщения СССР технической бригадой «Путьрем № 1» в начале ноября 1945 г. ...^{2*}

*Partizán. (Bratislava). 1946. С. 45. (17 nov).
Пер. со словацк.*

¹ На торжественном открытии Лупковского тоннеля выступил Уполномоченный по делам железнодорожного транспорта д-р Безак, который сердечно поблагодарил советских строителей за самоотверженный труд, за братскую помощь, оказанную чехословацкому народу. От имени Словацкого Национального совета он вручил награды 80-ти членам бригады ленинградских рабочих, особо отличившихся на строительстве тоннеля.

255

Письмо Союза друзей СССР в Словакии руководству Общества культурных и экономических связей с СССР с предложением об объединении

Братислава

19 ноября 1946 г.

Задачи, которые ставит перед собой Общество культурных и экономических связей с СССР и Союз друзей СССР в сущности очень близки: налаживать самые тесные экономические и культурные связи с нашим великим союзником — СССР, являющимся ныне непосредственным соседом ЧСР. С этой целью Общество стремится вовлечь в свои ряды работников культуры и науки, представителей интеллигенции — вне зависимости от их религиозных и политических взглядов, но обладающих славянским сознанием, питающих горячие и дружеские чувства к нашему величайшему союзнику — СССР. К этому стремится и Союз друзей СССР в Словакии, ведущий работу среди широких слоев народных масс, в том числе и среди трудящейся интеллигенции.

Основа этой дружбы с СССР была заложена в те трудные годы, когда мировой кризис уже охватил нашу первую Чехословацкую Республику, и мы были уверены в том, что этот кризис в конце концов выльется в мировую войну. В этих условиях в 1928 году было создано отделение Общества в Братиславе, объединившее друзей, которые имели славянский дух и хотя бы симпатизировали СССР. Это были

^{1*} Чехословацкие государственные железные дороги.

^{2*} Опуцена часть текста с описанием организации и хода восстановительных работ.

в большинстве своем представители интеллигенции, работники культуры и науки, которые тогда ввиду ряда причин не шли в широкие народные массы. Следовательно, общество опиралось тогда лишь на довольно узкие круги интеллигенции.

Между тем чувство дружбы к СССР в рядах трудящихся масс все более усиливалось, в связи с чем возникла необходимость создания Союза друзей СССР, где бы эти широкие массы трудящихся могли поддерживать и активно выступать за дружбу с СССР. И это удалось. Задача перед Союзом ставилась та же, что и перед Обществом — наладить как можно более тесные связи с СССР в области культуры и экономики. Однако в то время возникла также необходимость налаживать и политические связи — война уже начиналась на Дальнем Востоке; истекали кровью Манчжурия, Китай, Абиссиния, позже — Испания и Албания; нацизм все больше стремился к господству над всей Европой, и особенно над СССР.

В этом водовороте событий представители всех наших политических партий, предвидя военную опасность, обращались к Москве с целью заключить договор о взаимопомощи между ЧСР и СССР, что и было сделано. В это дело внесли большой вклад как Общество, так и Союз, основу которых составляли как представители интеллигенции, так и трудящиеся, выступавшие за дружбу с СССР.

Те задачи, которые ставили перед собой обе организации, сегодня решены: трудовая интеллигенция и массы рабочих принадлежат к одному союзу, в котором у них есть возможность сближаться и взаимно дополнять друг друга. Это способствует укреплению сотрудничества трудовой интеллигенции с массами трудящихся.

С этой целью мы предлагаем объединить членов Общества и Союза в единое целое, представляющее как трудовую интеллигенцию, так и широкие народные массы.

Для облегчения организационной работы будут созданы специальные комиссии с тем, чтобы каждый смог найти в них применение своим способностям. Скоро появится возможность выпускать печатный орган хотя бы раз в две недели, будут преодолены организационные и административные трудности, в частности финансовые.

Для решения этих задач нужно созвать чрезвычайный съезд отделений Общества и Союза и объявить об их дальнейшем сотрудничестве. Ведь и сейчас не все понимают, что такое Общество и что такое Союз. Необходимо созвать совместное совещание комитетов местных отделений в Братиславе для обсуждения вопросов о дальнейшей, еще более активной работе по углублению экономических и культурных связей с Союзом Советских Социалистических Республик.

С дружеским приветом !*

SUV ZCSP. Bratislava. Zbierka materialov

ZCSP. Машинописная копия.

Пер. со словацк.

256

Соглашение о советско-чехословацком прямом железнодорожном сообщении¹

Москва

26 ноября 1946 г.

Министерство Путей Сообщения Союза Советских Социалистических Республик, с одной стороны, и Министерство Путей Сообщения Чехословацкой Республики, с другой — заключили нижеследующее Соглашение:

¹* Подпись неразборчива.