

Rákosi elvtárs Központi Bizottsági beszéde, a sztahánovisták kongresszusa irányt mutatott népünknek e feladatok megvalósítására.

Poszpélov elvtárs Lenin halálának 26. évfordulóján hangsúlyozta, hogy „abban a korszakban élünk, amikor végbement a világtörténelem menetének az a meggyorsulása, amelyről Lenin álmodozott és melyet megjövendölt.”

A szocializmus világméretű győzelme közelivé vált. Ránk nézve ez annyit jelent, hogy békénknék, a szocializmus felépítésének ügye a mi kezünkben van.

Ezért kell nekünk erőnket nem kímélve tanulnunk és azon dolgoznunk, hogy hadseregünk fegyelmét, képzettségét olyan fokra emeljük, mint a Szovjet Hadseregé. Elbizakodottság és önelégültség, hanyagság és kényelemszeretet nélkül szívósan kell küzdenünk az eredményért. A történelem fejlődése a mi malmunkra hajtja a vizet. Élnünk kell azonban tudni szerencsénkkel!

A. K.

K I S E B B K Ö Z L E M É N Y E K



Port-Artur

A KELETKINAI VASÚT

Az 1950. február 14-én megkötött szovjet-kínai szerződéssel egyidejűleg a szerződő felek az ú. n. kelet-kínai (Csang-Csung) vasút, valamint Dalnij (Dairen) és Port-Artur ügyében is megegyezést írtak alá.

Az egyezménynek ez a része végleges lezárása egy a Szovjetúnió és Kína közötti olyan ügynek, amely még a feudális Kínától, illetve a cári Oroszországtól maradt örökségként rájuk. Különösen azért jel-

lemző a megállapodás, mert a kérdésnek ilyen megoldása a szocialista államok egymás közötti bizalmának megnyilvánulása. Mint ahogy valójában e kérdés nem is volt megoldható az imperializmus korának kölcsönös bizalmatlanságon alapuló, kizsákmányoló rendszerében. A második világháború utáni szovjet-kínai szerződés átmenetileg ugyan rendezte már ezt a problémát, de az akkori egyezményben — még éreztette hatását a kínai helyzet bizonytalansá-



ga és az imperialisták Kínában való jelenléte.

A világnézeti azonosság és a baráti szerződés légkörében most mindezek a nehézségek megszűntek.

Ezzel a megegyezéssel az érdeklődés előteréből a történelem lapjaira kerül a kelet-kínai vasút ügye, nem azért, hogy elfelejtsük, hanem, hogy tanulságul szolgáljon.

A 19. század végén, az imperialisták mohó versenyében, a cári Oroszország sem maradhatott szemlélő a Távol-Keleten. Miután Anglia, Japán és Franciaország egymásután hasítottak le területeket Kína testéből, a cári Oroszország is megjelent a versenyzők között és a legkisebb ellenállás irányába, Észak-Kína felé igyekezett kiterjeszteni uralmát. A cári kormány — jellegzetes módon — megvesztegetéssel szerezte meg a vasútépítés jogát azokon a területeken, amelyeket érdekkörébe szándékozott vonni. Így építette meg a múlt század utolsó éveiben a Kelet-Kína-i vasút vonalát. Jellemző, hogy az építkezés francia pénzügyi érdekeltségek támogatásával folyt és ennek megfelelően igazi haszonélvezői is a francia bankárok voltak.

A cári Oroszország megjelenése

Mandzsuriában felébresztette Anglia féltékenységét. Ellensúlyozására, 1902-ben, létrejött az angol-japán szövetség. Ilyen bátorítás alapján a japánok 1904-ben megtámadták Oroszországot és elfoglalták Port-Arturt, a cári kormány Távol-Kelet-i hadművelési támaszpontját.

A veszített háború után a cári Oroszország további keleti irányú törekvései megfeneklettek. Az imperialista hatalmak közötti versengés azonban lehetővé tette számára a Kelet-Kína-i vasút további birtokban tartását, amit valódi imperialista módszerekkel, területenkívüliségi jogok biztosításával gyakorolt.

Ez a helyzet a Nagy Októberi Szocialista Forradalomig állott fenn. A szovjet kormány egyik legelső távolkeleti lépése éppen az volt, hogy — szembe fordulva az egyenlőtlen szerződések elvével — lemondott a területenkívüliség és közigazgatási engedmények jogáról. Ugyanakkor lemondott arról is, hogy csapatokat tartson ezeken a területeken.

Az intervenció háborúk ideje alatt, bárcsak rövid időre az ellenforradalmárok kezébe került a vasútvonal.

Anglia, Franciaország, Amerika és Japán akkoriban is Mandzsuriát az intervenció háború Távol-Kelet-i alapjául szándékoztak felhasználni. A vasutat ezért üzembehelyezték és a szibériai ellenforradalmárok rendelkezésére bocsátották.

1945-ben, a második világháború után, a Szovjetunió és Kína közötti szerződés azután — a vasút történetében először — más alapokon rendezte az ügyet: a Csang-Csung vasút a Szovjetunió és Kína közös tulajdona lett.

A Szovjetunió baráti és segítő támogatásával ennek az állapotnak vetett most véget a február 14-i egyezmény.