

PLAN ZAGARNIECIA KWCh ZDEMASKOWANY

KOMUNIKAT TASS

W oświadczeniach zastępcy Ludowego Komisarza spraw zagranicznych ZSRR, tow. Sokolnikowa, złożonych posłowi japońskiemu p. Ota 21 września, oraz przedstawicieli politycznego ZSRR w Tokio — tow. Jureniowa z dnia 28 września wskazano na to, że rząd radziecki rozporządza oficjalnymi dokumentami japońskimi, stwierdzającymi o odpowiedzialności rządu japońskiego za posunięcia, dokonywane w Mandżurji w stosunku do KWCh. Obecnie TASS ogłasza część tych, otrzymanych przez nią, dokumentów, dotyczących się działalności japońskiej administracji wojskowej i cywilnej w Mandżurji, mającej na celu przygotowanie planu zagarnięcia KWCh.

Dokumenty te rzucają jasne światło na rolę Japonji i zaprzeczają oficjalnym oświadczeniom o samodzielnym dokonywaniu Go oraz o tym, że rząd japoński nie bierze udziału w zaborczych działaniach, dokonywanych pod sztandarem władz mandżurskich. Z tychże dokumentów staje się zwłaszcza całkowicie jasnym, że aresztowania radzieckich pracowników KWCh nie zostały bynajmniej wywołane przez jakiegokolwiek postępki z ich strony, lecz przewidziane jako urzędzycielskie plany zaborczych, przyjętych na naradach z udziałem japońskiego dowództwa wojskowego i japońskich urzędników Mandżou-Go.

1. Doniesienie posła japońskiego w Mandżou-Go do ministra spraw zagranicznych w Tokio dnia 4 września 1933 roku

1. Poczynając od wiosny b. r. Mandżou-Go zastosował szereg środków w stosunku do KWCh. Tak np. dla niedopuszczenia odpływu taboru KWCh, przerwano połączenie kolejowe na stacji Pogranicznej. Następnie, celem skierowania lokomotyw tokijskich, o wykup kolei w dogodnym dla nas kierunku, zastosowano niedawno szereg innych środków. Strona mandżurska nie chce aliczować, że dane posunięcia stosowane są celem wywarcia nacisku na rokowania tokijskie, podkreślając, że są to posunięcia o charakterze czysto wewnętrznym. Wychodząc z tych założeń Mandżou-Go zamierza: a) domagać się podporządkowania KWCh i całego aparatu kolei ustawodawstwu państwa mandżurskiego i jego planom, ponieważ kolej znajduje się pod władzą suwerenną Mandżou-Go, i b) nie uznawać punktów umów mukdeńskich i rosyjsko-chińskich, które są sprzeczne z zasadami suwerenności państwa mandżurskiego; punktów, które nie odpowiadają ogólnemu położeniu KWCh jako przedsiębiorstwa handlowego; punktów, które nie odpowiadają obecnemu położeniu KWCh i są z tego powodu nie do przyjęcia (wszystko to podkreślono także w memorandum Mandżou-Go, odczytanym na konferencji w Tokio). Jako konkretne środki dla przeprowadzenia danych planów nakreślono, co następuje:

a) następnym domagać się dokonania reform w aparacie KWCh, ustalenia stałej tablicy taryf i przerzuceniu na ruble, oraz, aby we wszystkich sprawach, podlegających kompetencji zarządzającego, konieczną była wiza pomocnika mandżurskiego, bez której działalności zarządzającego nie można uważać za obowiązującą. Należy domagać się, aby oświadczone o tym stronie radzieckiej i aby to było wcielone w życie. b) Nasze władze policyjne i więzienne przeprowadzają rewizję i szczegółowe śledztwo w organizacjach komunistycznych i komсомольских, związkach zawodowych i w innych nielegalnych organizacjach, które znajdują się na KWCh. W zależności od istoty danych organizacji można wobec nich zastosować stanowcze środki nacisku. Przeprowadza się wszędzie kampanię przeciwko kompartii. Jako środki wstępne wobec możliwości zagarnięcia kolei, przeprowadza się mobilizację pracowników kolei, policji wojskowej i także przeprowadza się należyte rozstawienie ludzi. Przeprowadza się zbadanie sytuacji każdego radzieckiego pracowni-

ka kolei i niespodziewanie inspekcje klubów i innych organizacji społecznych KWCh. c) Biorąc pod uwagę coraz częstsze konflikty na granicy, zgłosziliśmy stanowczy protest przeciwko nieprawemu postępowaniu strony radzieckiej.

2. Jak wiadomo wam z telegramu naszego konsula generalnego w Chabinie, mandżurskie ministerstwo komunikacji przeprowadza już tę linię, wysuwając żądanie zrównania kompetencji zarządzającego i pomocnika zarządzającego kolei na niedawno odbytym posiedzeniu zarządu, a także drogą działań kontrolnych, dokonywanych przez biuro kontrolne kolei.

25 ub. m. otrzymaliśmy od p. Ochasi telegram, w którym była mowa o tym, że wobec przeciągania się rokowań tokijskich byłoby rzeczą pożądaną uciec się do aktywnych środków nacisku. Biorąc pod uwagę, 2 b.m. zwołano naradę, w której brali udział urzędnicy japońskiej orientacji (naczelnicy urzędu) i władze wojskowe. Z poselstwa był radca Tani i Chanawa. Narada odbywała się w radzie państwowej Mandżou-Go. Narada, biorąc pod uwagę przybycie nowego naczelnika obwodu kwan-tuńskiego, omawiała konkretne środki na przyszłość w związku z rewizją środków w stosunku do KWCh. Oświadczone przy tym w imieniu armji kwantuńskiej, że choć ciał pochwalamy posunięcia zgodne z prawem, jednakże uważamy za niecelowe stosowanie siły, w każdym razie uważamy za konieczne przed użyciem siły uzgodnić to uprzednio ze wszystkimi zainteresowanymi organami.

Biorąc pod uwagę, że w tym zagadnieniu pozycja urzędników japońskich, znajdujących się na służbie Mandżou-Go, jest bardzo stanowcza, radca Tani oświadczył, że wobec pomyślnego przebiegu rokowań w Tokio należy uważać za pewne zwycięstwo strony mandżou-goskiej ten fakt, że po 2 miesiącach osiągnięto już rozwiązanie sprawy ustalenia kursów koeficientu, a także, biorąc pod uwagę to, że Japonia nie może do r. 1935 wywoływać konfliktów na kontynencie, jest rzeczą pożądaną powstrzymać się od nieostrożnych posunięć, pomimo całej niezbędności opanowania KWCh. Następnie Tani wskazał na to, że nakreślone przez zarząd kolejowy Mandżou-Go postępowanie zgadza się z planem wspólnego radziecko-mandżurskiego zarządzania koleją i sprzeciwia się kursowi na zabór kolei. Naczelnik ogólnego wy-

działu Endo, wyciągając wnioski z narady, wskazał na to, że jest rzeczą pożądaną konkretnie rozwiązać zagadnienie. Następna narada odbędzie się 7-go.

CHISIKARI.

2. Doniesienie posła japońskiego w Mandżou-Go do ministra spraw zagranicznych w Tokio dn. 9 września 1933 roku

Narada, która była wyznaczona na 7-go b.m., przeniesiona została na 9-go. Odbyła się ona w lokalu państwowego rady Mandżou-Go.

Po dyskusji przeszli do omawiania projektu konkretnych działań, opracowanego na posiedzeniu z dn. 8 b.m., w którym brali udział odpowiedzialni pracownicy ministerstwa.

W końcu uchwalono jednogłośnie urzędzycielski ogłoszony projekt z przytoczonymi poniżej zastrzeżeniami. Wojskowi, oraz nasze poselstwo posłali do odpowiedniego ministerstwa szczegółowe sprawozdania: Telegrafując pośpiesznie, jakie jest wasze zdanie o wszystkim, co wyłożyłem powyżej.

1. W sprawie punktu «G» części 1. Na wypadek jeśli napad policyjny trzeba będzie przeprowadzić w szerokiej skali i zagarnąć także znane osobistości, przeprowadza się uprzednio ogólną naradę.

2. Ponieważ praktyczne urzędzycielskie drugie części projektu jest rzeczą trudną, należy przeprowadzić to urzędzycielskie w możliwych granicach w dogodnej chwili.

3. Część piąta projektu wlecia się w życie po uprzednim zbadaniu.

CHISIKARI.

3. Doniesienie posła japońskiego w Mandżou-Go do ministra spraw zagranicznych w Tokio dn. 9 września 1933 roku

Dla posunięcia naprzód rokowań o zakupie kolei PM*) uchwalono następujące posunięcia:

1. Wykorzystując wydział kontroli kolei PM, oraz inne organy kolei, zebrać materiały o nieprawym postępowaniu radzieckich pracowników kolei. Przekazać je dla dokonania śledztwa wydziałowi eksploatacji oraz sądzemu policji. W tym celu: a) pozwolić wydziałowi kontroli na zbieranie takich materiałów, oraz prowadzenie śledztwa, b) w odpowiednich momentach doradca zarządzającego, albo główny inspektor wytacza sprawę sądową, c) po wytoczeniu sprawy, oskarżonych przesłucha się, albo też, jeśli to będzie koniecznym — będą oni zaaresztowani, d) zwraca się należytą uwagę na to, aby nie stworzyć mylnego wrażenia o przeprowadzeniu szerokiej obławy policyjnej. Obławę uchwalono przeprowadzić w małej skali i zaaresztować niebitych znane osoby. Jest jednak niewykluczone możliwość, że w samym procesie śledztwa trzeba będzie rozszerzyć ramki i pociągnąć do odpowiedzialności pracowników o większej skali. (Wszystko to przeprowadza się przy wzajemnym kontakcie departamentu w sprawie długości, policji i zarządu kolei).

2. Ministerstwo komunikacji Mandżou-Go wydaje przewodniczącemu zarządu rozporządzenie o tym, że nadal wszystkie postęпки i rozkazy zarządzającego kolei muszą mieć sankcję pomocnika zarządzającego. W wypadku naruszenia tego, przewodniczący winien rozpatrywać to, jako nieprawne działania, albo wstrzymać wykonywanie rozporządzenia, albo też wytoczyć sprawę sądową. Przewodniczącemu poleca się zawiadomić o tym zarząd kolei i wszystkich naczelników wydziału. Poza tym ministerstwo komunikacji przy dogodnej okazji wydaje przewodniczącemu rozporządzenie w sprawie taryf, zrównania ilości urzędników kolei i t.d. (przeprowadza to departament zarządu kolei).

3. Przeprowadza się sprawdzenie zajęcia, miejsca zamieszkania, celu przyjazdu oraz paszportów obywateli radzieckich, mieszkających w Chabinie i na terytorjum kolei PM. Poza tym przeprowadza się ścisły dozór różnych innych organizacji komunistycznych (przeprowadza to departament policji).

4. Dla skontrolowania spłat podatkowych oraz ogólnej działalności Dalbanku oraz kooperacji pożyczkowej przy kolei PM wzywa się do wydziału kontroli przy ministerstwie finansów oraz na urząd celny dla przesłuchania, odpowiedzialne osoby ze wspomnianych wyżej organizacji radzieckich oraz przeprowadza się kontrolę ksiąg buchalteryjnych (wykonuje ministerstwo finansów).

5. Opracowuje się projekt przewidujący zmuszenie prywatnych kredytów kolei PM do zgłoszenia kolei swych pretensji, następnie zaś nałożenia aresztu na majątek kolei. W sprawie rozmów z kredytora-

4. Doniesienie japońskiego konsula generalnego w Chabinie do posła japońskiego w Mandżou-Go dnia 19 września 1933 roku

Dziś, 19-go w lokalu misji wojskowej zebrali się: naczelnik departamentu policyjnego, Nagao, naczelnik departamentu prawnego Kuritama, przedstawiciel ministerstwa komunikacji, Morita oraz inni urzędnicy organizacji japońskiej i mandżurskiej, znajdujący się w Chabinie (za wyjątkiem urzędników mandżurskich) i omawiali metody urzędzycielskie też za komunikowanych w Waszym, wskazanym powyżej telegramie. Postanowiono urzędzycielskie je siłami lokalnymi.

1. A. W sprawie punktu pierwszego Waszego telegramu uchwalono zaaresztować i zamknąć w więzieniu 6 ludzi odpowiedzialnych za upływ parowozów oraz jednego winnego nieprawidłowego wydatkowania środków kolei: a) naczelnika wydziału sekretnego Kalinina, b) naczelnika remizy parowozowej Lawrowa, c) naczelnika wydziału zaopatrywania taboru Abłowa, d) kierownika wydziału finansowego Kubie, (wszystkie wskazane wyżej osoby znajdują się w Chabinie, e) naczelnika remizy na stacji Mandżurja—Sicenko, f) naczelnika stacji Mandżurja—Abramenko, g) naczelnika stacji Pogranicznej—Katyła.

B. Wydział kontroli kolei PM wytacza przed sądem sprawę przeciwko wskazanym wyżej naruszcicielom.

C. Osoby mieszkające w Mandżurji na

mi i wybrania przez nich majątków. na które ma być nałożony areszt, przeprowadza się uprzednio ogólną naradę (przeprowadza departament prawny wraz z departamentem zarządu kolei).

6. Przyspieszyć rozpatrzenie spraw i zwolnienie rosyjskich białych, którzy znajdują się w więzieniu (sprawy ich nie są jeszcze całkowicie rozpatrzone od czasu konfliktu radziecko-chińskiego (przeprowadza departament prawny).

7. Przy urzędzycielskim wszystkich wskazanych punktów, zwraca się specjalną uwagę na momenty następujące: a) szybko przystąpić do wskazanych wyżej posunięć, b) zewnętrznie przeprowadzać je zupełnie niezależnie od rokowań w Tokio. Przeprowadzać je, jako środki wewnętrzne stosowane przez rząd Mandżou-Go, c) zwrócić specjalną uwagę na zachowanie całkowitej tajemnicy i nierozgłaszanie o wszystkich nakreślonych posunięciach nazewnątrz, d) dla pomyślnego urzędzycielskiego przyjeżdżają do Chabinia od czasu do czasu naczelnicy departamentu policyjnego, departamentu sprawiedliwości, departamentu zarządu kolei i inne osoby kierownicze, e) poza łącznością ze wszystkimi organizacjami mandżurskimi w Chabinie, ustala się ścisłą łączność z japońską misją wojskową w Chabinie i po przez nią z japońską dywizją, która znajduje się w Mandżurji oraz z oddziałami żandarmerji, f) w miarę wcielania w życie wszystkiego co nakreślono, referuje się o tym ministrowi spraw wewnętrznych Mandżou-Go i innym zainteresowanym organom.

CHISIKARI.

stacji Pogranicznej aresztowane są przez oddziały ochrony pogranicza, poczyni kierowane są do Chabinia, gdzie odbywa się ogólne przesłuchanie wszystkich zaaresztowanych.

D. Dla uzgodnienia działalności tworzy się komitet wykonawczy.

E. Podczas przeprowadzenia wyżej wskazanych operacji, wszelkich informacji udziela naczelnik departamentu policji, nie dozwolone są żadne poszczególne wystąpienia prywatne w prasie lub też prowadzenie propagandy.

F. Jeśli podczas aresztu ktokolwiek będzie stawiał opór, lub uciekał się do burzycielskich działań, można natychmiast używać broni.

G. Po przeprowadzeniu śledztwa przez wydział kontroli kolei PM, dokonywane się drugiej serii aresztów.

H. Wobec niebezpieczeństwa przepuszczenia odpowiedniej chwili, jeśli w każdym poszczególnym wypadku zasięgać instrukcji od centrum — polecić opracowanie szczegółów na miejscach.

2. Punkt trzeci Waszego telegramu urzędzycielskie się po urzędzycielskim punkcie pierwszego tegoż telegramu pomiędzy 10 a 15 października.

MORISIMA.

GRABIEŻCZE APETYTY IMPERJALIZMU JAPOŃSKIEGO NA DALEKIM WSCHODZIE

Ostatnie wypadki sygnalizują, że imperializm japoński dokłada wszelkich starań, żeby pod różnymi pozorami zagarnąć kolej Wschodnio-Chińską. Aresztowanie całego szeregu odpowiedzialnych pracowników KWCh, mianowanie na ich miejsce — wbrew istniejącym i obowiązującym umowom — mandżurskich urzędników, wykreślenie odpowiedzi władz japońskich, sabotowanie szczytów propozycji pokojowych ZSRR — to wszystko jest dalszym ogniem w hałcu antyradzieckiej polityki imperializmu japońskiego.

Kwestia KWCh przykuwa obecnie uwagę mas pracujących. Warto więc zapoznać się z dziejami i znaczeniem KWCh. Kolej Wschodnio-Chińska została wybudowana przez rząd carski za pieniądze, wyśnięte z najszerszych mas pracujących. W r. 1903, czyli 30 lat temu, KWCh została uruchomiona, przebiegając Mandżurją do stacji Pogranicznej, a z wyściem do portu Władywostoku; od Chabinu — na południe — z wyściem do portów Dajrenu i Inkou — carska Rosja dążyła do wzmocnienia swoich pozycji imperialistycznych na wybrzeżu oceanu Spokojnego.

Natarcie imperializmu rosyjskiego ścierało się z interesami drugiego grabieżcy — młodego imperializmu japońskiego. Wymiar ścierania się tych interesów była wojna rosyjsko-japońska w 1904—5 roku. W wojnie tej imperializm rosyjski został wyparty z Południowej Mandżurji i zmuszony był ustąpić swojemu konkurentowi — imperializmowi japońskiemu potężny odcinek linii kolejowej.

Tak stało się w czasie walk dwu imperjów. Władza radziecka po Rewolucji Październikowej, której z natury swej obcy jest wszelki imperializm, całkowicie zmieniła układ sił w Mandżurji. Podkreśliłmy już, że na budowę KWCh poszły setki milionów rubli robotniczych i chłopieckich i w związku z tym wobec władzy stało zadanie — z jednej strony zabezpieczyć naszą własność na KWCh, a z drugiej strony — zorganizować kierownictwo tej linii w taki sposób, żeby nie naruszyło naszej podstawowej zasady w stosunku do uciskanych narodów. Zasadą radziecką stała na stanowisku równouprawnienia stron i poważania praw Chin, jako gospodarza Mandżurji.

Konsekwentnie w myśli radzieckiej polityki antyimperialistycznej zostały z naszej inicjatywy w 1924 r. pomiędzy ZSRR a Chinami zawarte układy Pekinśkie i Mukdeńskie, określające prawa stron i sposób zarządzania linią kolejową, jako przedmiotem handlowym. Układy te uznały,

że linia kolejowa jest własnością ZSRR. Układy przewidziały termin, po którym Chiny otrzymują prawo wykupu linii kolejowej. Układy również przewidziały termin, po którym kolej powinna przejść na własność Chin bez wykupu. W międzyczasie zaś układy wprowadzały wspólny radziecko-chiński zarząd linii kolejowej. Po tych układach KWCh przestała być na rzędziem polityki grabieży obcych terytorjów i przekształciła się w zwykłe handlowe przedsiębiorstwo dwóch państw, czerpiących z eksploatacji linii kolejowej, docho- dy handlowe.

Taka była polityka antyimperialistyczna naszego rządu robotniczo-chłopskiego. Rewolucja Październikowa zmłotła z pol Mandżurji tylko jednego grabieżcę imperialistycznego — imperializm carski. Zo stał tam drugi grabieżca — imperializm japoński, który, poczynając od wojny japońsko-chińskiej w 1895 r., coraz silniej prowadził swoją politykę grabieżczą Chin. Imperializm japoński, usadawiając się na odebrany carskiej Rosji odcinek linii kolejowej, przekształcił ten odcinek, nazwany później koleją Południowo-Mandżurską w transmisję swojej zaborczej polityki w Mandżurji.

Zaborcza polityka imperializmu japońskiego w Chinach przeszła następujące etapy:

1895 rok — wojna japońsko-chińska. W wojnę tę wtrącały się inne wielkie mocarstwa, zaniepokojone rosnącymi apetytami młodego imperializmu japońskiego w Chinach, na podział których własnie pretendowały. W wyniku tej wojny Japonia zabrała Chinom wyspę Formozę i otrzymała również poważne przywileje ekonomiczne i polityczne w Chinach właściwych.

1904—5 rok — wojna rosyjsko-japońska. Imperializm japoński stanął twarzą do Poludniowej Mandżurji.

1911 rok — imperializm japoński zagarnia Koreę.

1915 rok — imperializm japoński wykorzystuje moment, kiedy wielkie mocarstwa, zajęte są wojną imperialistyczną, i zagarnia niemiecką kolonię w Szandunie z portem Cindao. W tym samym roku Japonia postawiła Chinom słynne ultimatum, złożone z 21 żądań, dających imperializmowi japońskiemu całkowitą swobodę pa- noszenia się nie tylko w Mandżurji lecz i w Chinach właściwych.

W r. 1931 — rozpoczęła okupację i opanowanie Mandżurji. Następnie dwa lata — nieprzerwaną ofensywą wojsk japońskich na północny Chin i w Mongolji Wewnętrznej.

Obecnie kolea wojskowo-faszystowska w Japonji usiłują przekształcić terytorja-

zagrabsione przez imperializm japoński w Chinach Północnych, w pole przygotowań do napadu na ZSRR.

Głosny swego czasu memoriał byłego premiera japońskiego, Tanaka, określający politykę Japonji na lądzie Azjatyckim, obecnie systematycznie jest wcielany w życie przedewszystkiem w części, dotyczącej interesów radzieckich na Dalekim Wschodzie. W pierwszym rzędzie dotyczy to oczywiście KWCh. Ofensywa Japonji na KWCh za pośrednictwem należącej do niej Kolei Południowo-Mandżurskiej rozpoczęła się już oddawna, od czasu pokoju Portsmutkiego w 1906 r. Ofensywa ta, trwająca do chwili bieżącej, znalazła podówczas swój wyraz w tym, że Kolej Południowo-Mandżurska dążyła do przekształcenia KWCh w drogę dojazdową do swego portu — Dajrenu.

KWCh nie ma własnego wyjścia do morza. Takim wyjściem do morza jest dla niej z jednej strony Władywostok i z drugiej strony — porty Kolei Południowo-Mandżurskiej (K. P.-M.): Dajren, Inkou i Anduń. Zależność od wyjścia do morza warunkowała politykę taryfową KWCh. Wysokość taryf KWCh, a więc i rozmiary jej dochodów, zależała całkowicie od konkurencji dwu kierunków — na Władywostok i na Dajren.

Na pierwszej konferencji kolejowej po pokoju Portsmutkim sferę wpływów KPM i KWCh zostały rozgraniczone w sposób następujący: wszystkie ładunki na południe od Czanczunia należały do KPM, ładunki zaś na północ od niego, są własnością KWCh. Każda z kolei miała wolną rękę w polityce taryfowej, uwzględniając swe własne interesy.

Na drugiej konferencji kolejowej KPM zaproponowała, by ekspedientki nadal mieli wolność wyboru kierunku posyłania ładunków. W związku z tym KPM zaproponowała, by w komunikacji bezpośredniej KWCh miała takie same taryfy w kierunku na wschód i na południe. Praktycznie miało to znaczyć, że KWCh i port władywostocki wyrzekają się części swych dochodów na rzecz KPM. Też tę wysuwano stałe na wszystkich następnych konferencjach, dopóki nie nastąpiła ona przyjęta w czasie 7-ej konferencji czanczuńskiej. W tym czasie KWCh znajdowała się w rękach byłego banku rosyjsko-azjatyckiego, była odcięta od ZSRR i miała wielkie trudności finansowe. Przemyśle KPM zobowiązała się pokryć straty KWCh na drodze odpowiednich dopłat.

Obecnie KPM zerwała jednak postanowienia 7-mej konferencji czanczuńskiej, odmawiając dopłat na rzecz KWCh za ob-

niżenie przez nią swych stawek taryfowych. W ten sposób KPM zagarniła dochód prawny KWCh.

KPM zawarła poztatym porozumienie z koleją Usuryjską w sprawie podziału ładunków pomiędzy Dajrenem i Władywostokiem. Celem zapobieżenia konkurencji, szkodzącej obu kolejom, umowa pomiędzy nimi obowiązywała od roku 1925. W chwili obecnej KPM zerwała również i to porozumienie, nie przestrzegając nawet terminu, ustalonego dla wypowiedzenia umowy.

Wreszcie, bez żadnego uprzedzenia zerwana została bezpośrednia komunikacja międzynarodowa na KWCh i kolei Usuryjskiej. Komunikacja ta została następnie wznowiona pod naciskiem protestu zagranicznych firm eksportowych i konsułów zagranicznych w Mandżurji. Nie wznowiono jednak dotychczas bezpośredniej komunikacji bez przeladowań. Japończycy podnieśli w ten sposób koszt transportu w kierunku Władywostoku i utrudnili go technicznie. Kolej Usuryjska poszła jednak na spotkanie nadawcom towarowym i zgo dziła się podawać swe wagony na stację Pograniczną. Gdy japończycy przekonał się, że ładunki znów poszły na Władywostok, chwycili się nowego sposobu. Otrzymały na stacji Pogranicznej wagony kolei Usuryjskiej, nie wypuścili ich z powrotem do ZSRR. Tymczasem KWCh, nie licząc nawet tych zatrzymanych wagonów, posiada około 2 tys. wagonów, które należą do kolei radzieckich.

Tak to piętrzą się prowokacje. Wszystko to zmierza do zerwania normalnej pracy kolei i do stworzenia niezdrowej atmosfery w stosunkach wzajemnych w Mandżurji.

Na tym jednak nie kończą się wypadki japońscy przeciwko KWCh i interesom radzieckim. By spowodować niedobór w budżecie KWCh i usprawiedliwić w ten sposób postępowanie delegacji mandżurskiej w Tokio, która zaproponowała śmiesznie niską sumę — 50 mil. jen, japończycy poszli znacznie dalej. Zapewnili oni ochronę południowej linii KWCh, będącej drogą dojazdową do ich portu — Dajrenu, lecz w tym też czasie «nie mogą oni» (raczej — nie chcą) zapewnić porządek na wschodniej linii KWCh, stanowiącej drogę dojazdową do Władywostoku. Cel ich jest zupełnie wyraźny. Usiłują oni wszystkie ładunki z KWCh przesyłać do Dajrenu. Jest to naprawdę «dziwny zbieg okoliczności», gdy wschodnia linia KWCh jest systematycznie niszczone przez bandyckie napady chunchuzów, wykolejających pociągi, terrorizujących pracowników kolejowych i t.d. Wreszcie pracowników

KWCh w niemiernym stopniu terrorizują same japońskie oddziały straży ochronnej i policji, które się wtrącają do działalności kolei i jej pracowników. Katowienia, tortury i areszty pracowników KWCh przybrały charakter masowy.

W tych nawet wypadkach, gdy wojska japońskie wysyłane są przeciwko bandytom, których zacytowaliśmy «nie można zna leżać, ostrzeliwują one i palą osiedla kolejowe i majątek kolei. Tak więc spalono i zniszczono koncesję leśną KWCh przy stacji Szitouchedzy na wschodniej linii KWCh. Nader charakterystycznym jest, że w pobliżu wyżej wspomnianych koncesji znajduje się koncesja leśna japońska. Chłodzi, który korzysta oczywiście na usu nieciu niedogodnego konkurenta. Jeszcze dziwniejszym jest to, że t. zw. chunchuzi są zawsze świetnie poinformowani o rozkładzie ruchu pociągów, przewożących ka rabinę, naboje i artykuły spożywcze. Po ciągi, przewożące te towary, są zazwyczaj grabione przez bandytów, zdobywających w ten sposób zarówno amunicję, jak i artykuły spożywcze.

Wszystko to ma miejsce po wielokrotnych zapewnieniach rządu japońskiego, że prawa i interesy ZSRR nie zostaną naruszone w Mandżurji. Wszystko to ma miejsce po tym, gdy Mandżou-Go, rządzone przez komendę wojskową i urzędników ja pońskich, zobowiązało się do przestrzegania układow: pekinińskiego i mukdeńskiego, określających prawa ZSRR na KWCh.

Związek Radziecki uważa KWCh za wyłączone handlowe przedsiębiorstwo, które nie miało i nie ma tego znaczenia politycznego, jakie kolej powyższa miała dla imperialistycznych celów Rosji carskiej. Tym niemniej ostatnio na kolei stało dochodzić do tarć, prowadzących do niepożądanych zaostreżeń stosunków pomiędzy ZSRR z jednej strony, a Mandżurją i Japonją z drugiej. Dlatego to rząd radziecki, wier nym swej polityce pokojowej, zgodził się na sprzedaż kolei. Rząd radziecki nie jest bynajmniej zainteresowany w tym, by KWCh była nadal źródłem wszelakich tarć na Dalekim Wschodzie. Lecz wraz z tym Związek Radziecki, ani przedtem, ani teraz, nie zamierzał i nie zamierza oddać kolej za bezcen. Tymbardziej Związek Radziecki nie może obojętnie traktować polityki prowokacji, zmierzającej do zagrabienia KWCh. ZSRR jest dosyć silnym krajem, by móc obronić swe interesy i prawa na KWCh. Niech kolej nie zapomina o tym, że awanturze koleja japońska, która o czu sem sięgała zbyt daleko w swych napast niczych planach.

M. G.