

林同濟著

日本對東三省
之鐵路略圖

上海華通書局發行

211

林同濟著

日本對東三省之侵略

——東北之死機——

上海華通書局發行

日本對東三省之鐵路侵略

著者 林同濟

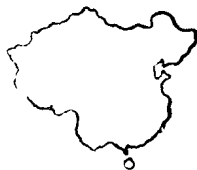
發行者 華通書局

總發行所

上海四馬路望平街口
電話：六三一八七

虹口分店

上海北四川路底一九五
電話：四五四二四



版權所有 不得翻印

中華民國十九年十月十月初版

序言

序

言

(1)

自華盛頓會議以來，日本對華政策愈集中於滿蒙，而其對外宣傳方針亦另開新方向：（一）解釋日本在東三省之一切經營及其目的，全屬經濟性質，毫無政治意義。（二）誇張東三省二十餘年之經濟展進，全藉日本之努力；而滿鐵會社之功績尤為獨一無二。其宣傳之地域，則以美國為中心。其宣傳之方法，則或用個人的名義向各方作非正式的談述，或由團體的活動向大眾賣大批的蠱惑。但其最有功效的辦法，卻為管轄國際新聞與雇用美國宣傳家。遠東時報(Far Eastern Review)之武利(G. B. Rea)滿鐵會社涉外課之欽尼(W. K. Kinney)皆為虎作倀的美國人中之彰彰較著者也。就作者本人所知，其中欽尼諸人，除正式發表文章謳歌日人功德之外，尚時時非正式向美國各界要人暗送『通訊』，襯映着政治的宣傳，近

來日本且有所謂『文化演講員』者分附駐美各領事館、劃區而游說。

一方否認其政治的野心、一方鋪張其物質的建設、日本數年來對一般商業化的美國心理可算是舞弄盡致。謂日本爲滿蒙之肥料、謂日人爲滿蒙物質進化之原動力、指導者。每有一書出世、便是團團統計、色色畫圖、極輝煌燦爛之大觀；一若我們二千八百萬同胞之血汗農功、我們東三省之一切工商業建設、皆藉日人擎天之手而告成。在此巧宣傳之積壓力下、我們顯看出近來美國之輿論界與實業家最少對東三省問題、漸趨入『親日』之方向。兩年前紐約銀行家暗中分擔滿鐵會社借款一事、雖說是資本盈溢下暫求宣洩之舉、然以視當年議築錦瓊路時、眈眈欲撲的美金圓、已顯是前倨後卑之表示。在現時東三省之國際逐鹿場、英美兩國已漸由落後者變爲旁觀人。此後長途的奮鬪、更是中國單騎苦抵日俄兩國之夾攻！

本文自政治方面、敘述並分析日本二十餘年來在東三省之鐵路經營、我們益見得、日本所謂經濟活動乃步步與政治活動相尋、而其實經濟活動

卽是政治活動之本身。現時日本所巧號爲『開發滿蒙』卽是明治『滅亡滿蒙』之別名，更是昭和『滅亡滿蒙』之最新毒手段。鐵路經營僅爲『開發滿蒙』之一面，本文只就此一面揭出個中之政治把戲。對日本侵略東三省之全體觀，末章略爲總論。至於俄國對東三省之剝奪史，本文因範圍之限制，一概從略。同邱之貉，本是相生相成。對此種日俄在東三省之根本關係，讀者不可須臾忘！

一因田中積極政策之推行，二因中東路所引起之中俄糾紛，東三省問題已惹全國之注意。最近在日本西京太平洋國交會議中，該問題乃成爲討論之中心。事關東亞和平，尤關我國生死。其情勢之嚴重，正是與時俱長。日俄的洪水奔來，日高千丈。飄蕩欲淹的中國，有如逆流行舟，不進則退。窮究到底，我們若求保東北河山，最後勝利，絕不在空腔的吶喊，亦不在外交的爭執，乃全在實際的努力與真象的創造。數十年來內訌外患之國家，生氣銷磨殆盡；對四疆屏障，幾漠不關心。而所恃以壯我邊色，固我主權者，

乃在數十百萬無衣無食號哭出關之災民！此最可值我青年們深思之一點。

本文對編年一層，採用民國紀元爲單位。對民國以前之年時，則以『目前』兩字爲識。編年之用意本在表示歷史上『時間的距離性』，襲用前代帝王年號，不免亂雜無章。採用耶教西歷，又覺彼此背景不同。現時國內各機關各團體之文書案牘，既盡用民國紀元；則按民國紀元推算，似爲最當。此外，中國地名亦是時時改變。本文務求採用現行名稱。但於直接稱述他書或抄錄公文之處，則概依原文。五花八門的中國地名、人名，與編年例實在有統一化之必要。想此是中國出版界之同感。

作者因環境關係，未能得國內『直接的史料』。本文內容大半根據英文各書籍。缺誤之處，在所不免。惟讀者改正之。東三省研究，在日俄兩國已是無微不至，在我國卻尙着手未遑。此後，除參校各國書籍外，我們當籌備『自家的資料』，實地之調查，事實之統計，前程漠漠，大有待於青年們

之努力。時已晚、危機已迫；我們不可不兼程疾趨。本文寥寥幾章、只當作一封告急書也可！十餘年來我們青年揉作一團、死傍着黃河長江兩畔、過其擁擠傾軋的生活。毫不知環繞長城以外、東西橫互、還有兩倍於十八省的江山。中原災民、今已先驅往矣！大中華生命已點綴遍白山黑水之間。而同時在天山南北之新疆、亦開始見新文明之創造。我們落後者、絕不容再事躊躇、徘徊路左！

民國十九年三月三日、林同濟自序於美國里佛尼亞大學。

東北之死機目次

序言

目

第一章

概論

.....一

次

第一節 國辦鐵路時期.....

.....一

第二節 中日戰爭之意義.....

.....三

第三節 俄國鐵路之經營.....

.....五

第四節 日本勢力之侵入.....

.....六

第五節 日本鐵路經營之第一期.....

.....七

(1)

第二章

南滿鐵路會社及其管理之鐵路

第六節	日本鐵路經營之第二期	一一
第七節	日本鐵路經營之第三期	一三
第一節	日俄戰後東三省鐵路發展之概觀	二〇
第二節	滿鐵會社與日本對滿政策	二七
第三節	滿鐵會社組織之政治化	三〇
第四節	滿鐵會社之資本與營業之猛進	三三
第五節	滿鐵會社之鐵路	三五
第六節	安奉鐵路之糾紛	三七
第七節	南滿朝鮮鐵路之聯絡與陸路貿易特惠稅則之協定	三八
第八節	營口鐵路之爭執	四一

第三章

中日合辦鐵路

第九節	鐵路護兵與警察問題	四三
第十節	鐵路界及土地之侵佔	四六
第十一節	撫順煙台之煤礦及鞍山製鐵所	四六
第十二節	結論	四九
第一節	日本之鐵路借款政策	五八
第二節	吉長鐵路	六〇
第三節	大連至上主義及其實行	六四
第四節	日本在東北利益範圍之擴張與吉會鐵路問題	六六
第五節	吉敦鐵路	七〇
第六節	日本要求改造吉敦鐵路契約與吉敦路延長問題	七二
第七節	天圖輕便鐵路與圖們江輕便鐵路	七六

第四章

日本與中國自辦鐵路

八九

- 第八節 北朝鮮三港問題……………七八
- 第九節 吉會鐵路與日本國策……………八〇
- 第十節 日本建築內蒙內大幹路之陰謀……………八四
- 第十一節 四鄭鐵路與洮鄭鄭通鐵路……………八九
- 第十二節 洮昂鐵路……………九一
- 第十三節 日本最近新路權之要求……………九二

- 第一節 中國在東三省鐵路經營之外運……………九八
- 第二節 新法鐵路問題與日本之破壞……………九九
- 第三節 錦瑗鐵路與洛克斯滿洲鐵路中立化之計劃……………一〇三
- 第四節 中國自辦鐵路之復興……………一〇八
- 第五節 瀋海鐵路……………一一〇

第六節	吉海鐵路	一二三
-----	------	-----

第七節	打通鐵路	一一四
-----	------	-----

第八節	日人對中國自辦鐵路之批評	一二四
-----	--------------	-----

第五章 日本與中東鐵路

第一節	俄國革命前後之日本對俄態度	一二二
-----	---------------	-----

第二節	西比利亞出兵問題與日本謀奪中東路之各面	
-----	---------------------	--

觀		一二四
---	--	-----

第三節	華盛頓會議後之遠東形勢	一三一
-----	-------------	-----

第四節	中東南滿兩路之競爭	一三三
-----	-----------	-----

第五節	分路北迫之日本政策	一三七
-----	-----------	-----

第六節	日俄携手之危機	一四〇
-----	---------	-----

第七節	中俄構釁中之日本動息	一四二
-----	------------	-----

第六章

日本侵略東三省之總觀察

一六三

第一節

日本在東三省之鐵路經營與其滿洲政策之關係

一六三

第二節

日本『開發』東三省農業與其移殖政策之推進

第三節

日本『開發』東三省工業之大計劃

第四節

日本侵略東三省各機關之統一化

第五節

日本國家資本之活動與作用

第六節

日本對外國資本之態度與最近滿鐵會社向美國借款問題

第七節

所謂日本在滿蒙之特殊利益

本文參考書目錄

第七節

所謂日本在滿蒙之特殊利益

一八八

第六節

日本對外國資本之態度與最近滿鐵會社向美國借款問題

一八五

第五節

日本國家資本之活動與作用

一八三

第四節

日本侵略東三省各機關之統一化

一七九

第三節

日本『開發』東三省工業之大計劃

一七五

第二節

日本『開發』東三省農業與其移殖政策之推進

一六四

第一節

日本在東三省之鐵路經營與其滿洲政策之關係

一六三

東北之死機

第一章 概論

第一節 國辦鐵路時期

『外人在中國建築鐵路，與在他國者，性質乃截然不同。鐵路借款，在他國不過爲兩造間之商業行動，而在中國總成爲國際政治問題。』⁽¹⁾果然，全部的東三省鐵路史可說是一本國際惡劇錄！

李鴻章在六十餘年前似已有見及此而私懷隱憂。當二十七家洋商要求創辦蘇滬路時，李卽出示拒絕，以爲中國鐵路當由中國建築，當由中國管

理⁽²⁾ 民前三十一年（光緒七年）中國自建之第一條鐵路即在開平動工。主持其事者李爲其人。⁽³⁾ 嗣後繼續建築，南至天津，北至山海關。

最值得注意者，李鴻章大規模的鐵路設施，實首先集中於東三省。民前四十一年（同治九年）李爲直隸總督兼理北洋商務，對東北國土之安全與日俄兩國之關係即表示特別關心。民前三十三年（光緒五年）日本吞併琉球之後，李對日顧忌尤甚。民前二十七年（光緒十一年）中日會議之結果，兩國在朝鮮之地位，約章上竟躋於平等。而日本在朝鮮之種種鼓動，卻更變本加厲。經五年（民前二十二年即光緒十六年）李即設立華北鐵路局並建築關外鐵路。細察其用意實與其朝鮮政策有關。該路計劃係將開平路自山海關延至錦州，經新民屯，過遼河以達瀋陽。然後再向東北行，掠寧古塔而終點於圖們江邊之琿春。⁽⁴⁾

此是東三省國辦鐵路時代。他國勢力尙未攔入。俄國顧忌不安，由其使館人員向北京政府百般阻撓。⁽⁵⁾ 同時俄皇亞力山大三世即於民前二

十一年（西曆一八九一年）親手開工，決策西比利亞大鐵路。我國關外路雖能按步進行，然僅成四十英里而中日戰事起。

第二節 中日戰爭之意義

鴉片戰爭開中國八十餘年來之外交失敗史。但中日戰爭實爲中國國際地位之致命傷。東三省鐵路形勢亦因該役之結果而完全改換面目。換言之，日本割取遼東半島之要求，實構成一盤局面，促進俄國鐵路，以入於滿洲。無論該項要求果是，日本陸軍參謀部處心積慮之計劃，還是日本外交家提價講價之手段，⁽⁶⁾其流毒於東亞之和平乃到今而未止。我們回溯三十餘年來遠東國際糾紛，不能不歸罪於日本之此着。日本於此不但想奪我當時遼東之唯一商港（營口）與大連旅順之地基，而藉以封鎖我國外鐵路與東三省全域；並且進而掠取暫據威海衛之權利，以期統握渤海與朝鮮灣之海上獨霸權。⁽⁷⁾此種大規模的帝國夢想，立惹俄國之注意。