
滿铁史资料

第二卷 路权篇

第一分册

吉林省社会科学院《滿铁史资料》编辑组编

中 华 书 局

滿铁史资料

第二卷 路权篇

第二分册

吉林省社会科学院《滿铁史资料》编辑组编

中 华 书 局

滿铁史资料

第二卷 路权篇

第三分册

吉林省社会科学院《滿铁史资料》编辑组编

中 华 书 局

滿铁史资料

第二卷 路权篇

第四分册

吉林省社会科学院《滿铁史资料》编辑组编

中 华 书 局

8

满 铁 史 资 料

第二卷 路权篇

第一分册

吉林省社会科学院《满铁史资料》编辑组编

华 书 局

1979年·北京

满铁史资料

第二卷 路权篇

(全四册)

吉林省社会科学院
《满铁史资料》编辑组编

*

中华书局出版

(北京王府井大街 36 号)

新华书店北京发行所发行

北京第二新华印刷厂印刷

*

850×1168 毫米 1/32 44 印张 1058 千字

1979 年 10 月第 1 版 1979 年 10 月北京第 1 次印刷

印数：0,001—8,800 册

统一书号：11018·778 定价：4.90 元

各卷内容提要

本书是关于日本帝国主义侵华机构——满铁的历史资料汇编，全书共分八卷。第一卷为综合篇，即满铁的设立和发展，日本政府的有关侵华政策，满铁的经营方针、组织机构和职工的状况等；第二卷为路权篇，即日本帝国主义勾结中国反动派攫取东北铁路权益，及其与其他帝国主义在攫取路权上的争夺；第三卷为交通运输篇，即满铁以其所攫取的铁路及其他交通设施进行掠夺性运输经营等情况；第四卷为煤铁篇，即满铁霸占抚顺煤矿、窃取阜新煤矿和鞍山铁矿，掠夺东北的煤铁和石油资源，压榨中国矿工等状况；第五卷为农工商篇，即满铁通过设立参与公司、投资、贷款和补助金等向我东北农工商各部门进行经济侵略的状况；第六卷为华北篇，即满铁对华北进行经济侵略和设立投资公司的状况；第七卷为附属地、调查篇，即满铁攫取附属地建立殖民统治，进行军事、政治、经济、文化侵略，设立庞大调查机构广泛进行调查活动等情况；第八卷为资金篇，即满铁的股金、公司债的募集，资金的投放，攫取的利润和分配等；最后为附卷，其中包括满铁大事年表、大股东名簿、理监事以上人员简历、满铁出版期刊简介等。本书由吉林大学与吉林省社会科学院分工编辑，吉林大学负责第一、三、五、八卷；吉林省社会科学院负责第二、四、六、七卷和附卷。

本卷前言

南满洲铁道株式会社是日本帝国主义对中国的最大殖民侵略机构。它在中国特别在东北地区的侵略，其范围之广，程度之深，为一切帝国主义侵略机构所仅见，远非限于经营铁路，但是铁路确是满铁“经营满洲”的大动脉。在1906—1945年，将近四十年的漫长岁月里，满铁广泛从事的政治、军事、经济、文化等侵略活动，都是在霸占中国铁路的基础上，以“经营铁路”为幌子进行的。本卷的主要内容，就是关于日本帝国主义以满铁为重要侵略工具攫取我国东北铁路权益的历史资料，这些资料反映了日本帝国主义对我国进行殖民侵略的一个重要侧面，同时也反映了日俄等帝国主义列强瓜分我国东北地区的尖锐斗争，和旧中国统治阶级的进一步投降，以及东北人民所进行的日益深入的反抗斗争。

攫取别国的铁路权益，是帝国主义推行殖民主义政策的必然现象。列宁在分析铁路的发展与殖民地的关系时指出，几个最大的帝国主义国家统治和支配着落后国家的铁路，它们“在亚洲和美洲殖民地及其他国家建筑20万公里的新铁路”^①。铁路是一国经济、国防命脉。我国关内铁路为以英美势力为主的帝国主义分别控制，关东铁路则由日俄两个大肆进行军事扩张的帝国主义所霸占。为抢夺中国领土而进行的日俄战争，和后来的“九一八”事变都说明了日俄在东北攫取铁路权益的严重意义。正如毛主席指出

帝国主义“控制了中国的交通事业(海上的、陆上的、内河的和空中的)”，这是它们“使中国一步一步地变成了半殖民地和殖民地”的重要手段之一。^②

编入本卷的资料说明：自1906年底满铁成立以来，日本帝国主义为了推行其灭亡中国和称霸世界的大陆政策，在我国东北地区先后发动了四次攫取铁路权益的高潮，每一次高潮都是它的逐步扩张的侵华计划的重要组成部分。

日本帝国主义在1904—1905年的日俄战争中打败了沙皇俄国，而其目的乃在侵略中国。它不满足于仅仅通过不平等的中日会议东三省事宜条约从沙俄手中继承旅大租借地和南满铁路，而更垂涎欲滴地妄图立即把东北地区南半部囊括在自己势力之下。因此，日俄战争后不久，日本帝国主义便向清政府展开大肆攫夺政治、经济权益的活动(如1909年提出所谓东省五案交涉，等等)，发动了攫取铁路权益的第一次高潮。

这次高潮的主要标志是：强制改筑安奉铁路和攫取吉长铁路权益。

安东(今丹东)至奉天(今沈阳)铁路，原是日俄战争期间日军擅自修筑的临时军用轻便铁路，日俄战争后，在中日北京会议上，日本迫使清政府同意将该路加以改良，作为“转运各国工商货物”的经济铁路，继续经营十五年。日本帝国主义的目的是，永久霸占这条铁路，使之成为一条新的陆路交通线，从东北的政治中心沈阳起，经由丹东，贯穿朝鲜半岛，直达日本。后来的历史证明，这条深深插入辽宁腹地的陆路交通线，与南满铁路和大连港这条水陆交通线相配合，在日本帝国主义扩大侵略战争和加紧掠夺中朝两国人民方面，曾起了巨大作用。日本帝国主义为了实现其狂妄野心，当时竟以“最后通牒”迫使清政府就范，用日本守备队的刺刀作掩护强行改筑。接着又夺取了铁路沿线的中国各项行政权和矿产资

源,制造了“铁路附属地”,从而形成为第二条南满铁路。

吉林至长春的铁路权益,沙皇俄国早已染指,但在日俄战前未能实现。日俄战后,在日俄媾和会议上,“俄国确实曾向我帝国(日本)声明,同意由我国修筑吉长铁路;我帝国全权代表即以该声明为条件,才同意将我国的满洲铁路的北端截止于宽城子。”^③(日本原来要求哈尔滨至大连的整个中东铁路南部支线。)日本帝国主义的野心并不止于这条里程不算太长的吉长铁路,还妄图“修筑吉长铁路延长线,使之与日本在朝鲜修筑的铁路联接”^④,即实现从日本起、渡日本海、经朝鲜北方港口和会宁直达我国吉林的路线。实际上,“日本早就有过这样的打算,即把这个交通线加到已有的两线——经由海路大连到大陆的一线 and 从下关经釜山到大陆的一线上,作为第三线。这种打算因日俄战争爆发而急剧表面化。”^⑤这是日本帝国主义最理想、最捷便的侵略我国东北的路线,它象一把匕首一样,直刺“满蒙”的心脏,以达到“一旦有事,则日军直入,朝发午至,蚕食鲸吞”的目的。因此,日本帝国主义在攫取吉长铁路权益的同时,秘密勘查了吉会铁路预定线,并且在当时日本一手制造的所谓间岛问题的交涉中,公然提出了攫取吉会路权的无理要求。但是,日本帝国主义的侵略,激起了中国人民的极大愤慨。1908年吉林省人民掀起反帝护路运动的高潮,打击了日本帝国主义及其走狗,使日本的此项阴谋计划迟迟不能实现。

日本帝国主义攫取我国东北路权的第二次高潮,出现在1914—1918年第一次世界大战期间。日本帝国主义利用西方列强无暇东侵的时机,大肆侵略扩张,1915年向北洋军阀袁世凯提出了灭亡中国的廿一条无理要求;并于此前后,通过北洋军阀政府窃取了成批的所谓“满蒙五路”和“满蒙四路”权益。“满蒙五路”即:四平街至郑家屯线,郑家屯至洮南线,开原至海龙线,海龙至吉林线,抚顺至山城子或兴京线;“满蒙四路”即:开原、海龙、吉林线,

长春至洮南线，洮南至热河线，洮热线之一点至某海港线。可见，第一次世界大战期间，日本帝国主义的野心急剧膨胀，侵略魔手伸向四方。需要特别注意的是，日本帝国主义又提出一条新的水陆相连的侵华大动脉，即洮热线和洮热线的一点到某海港的铁路，“二港二路”——大连港与南满铁路、大东港与安奉铁路，升级为“三港三路主义”。但是，由于中国人民掀起了以1919年“五四”运动为起点的反帝运动新高潮，纸上的权益未能全部化为现实。只是四郑和郑洮铁路修通了，它是满铁伸向东北地区西部的重要触角。

日本帝国主义扩大对华侵略，无助于它摆脱频繁发生的战后经济危机，1927年又爆发了空前深刻的金融危机，在这种情况下，田中义一内阁召开了臭名远扬的“东方会议”，抛出了所谓“积极政策”，图谋加紧侵略我国，特别从侵略我国东北中寻求出路。为此，三井财阀的头目、满铁总裁山本条太郎，在田中义一的直接授意下，指挥日本驻华使馆武官、奉系军阀的日本顾问、满铁参事等一批高级特务，向当时俨然以北洋军阀最高盟主自居的奉系军阀头子张作霖，强行索取所谓“满蒙新五路”权益，形成了攫取我国东北铁路的第三次高潮。“满蒙新五路”包括：吉林至会宁线，长春至大赉线，洮南至索伦线，吉林至五常线，延吉至海林（牡丹江附近）线。十分明显，日本帝国主义是妄图一举实现东起朝鲜会宁西至我国内蒙索伦的横断东北腹地并可向北部扩伸的铁路体系，为彻底吞并我国东北地区准备条件。面对日本帝国主义的疯狂侵略，中国人民针锋相对，1928年秋发动了东北地区规模最大的一次反帝护路斗争，运动席卷东北三省，各省、县纷纷成立保路会，集会游行，散发传单，指出日寇是“使我一步不得自动，一货不得自运，惟有低首下心，就其桎梏”；表示“吾同胞生命可捐，家庭可抛，而路权不可不争”，愤怒声讨了日本帝国主义的侵略罪行和军阀政府的投降政

策。由于中国人民不畏强暴的反抗斗争，到1931年“九一八”事变为止，满铁同张作霖、赵镇等人签署的所谓新五路契约，始终是一纸空文。

1929年爆发了震撼整个资本主义世界的经济危机，极端脆弱的日本帝国主义，危机格外深重。日本一小撮军国主义势力终于把日本拖上了侵华战争的罪恶道路，发动了震惊世界的“九一八”事变。就在这场血腥的军事侵略过程中，日本帝国主义乘机发动了第四次、也是最大一次攫取东北铁路权益的高潮。1931年10月10日，关东军指示满铁，要利用事变这个“绝好机会”“统制满蒙各铁路”。1932年3月10日，傀儡伪满洲国执政刚刚粉墨登场，便遵从其主子的意志，表示将伪满洲国的“已修铁路、港湾、水路、航空等之管理并新路之敷设”“委托”日本或日本“所指定之机关”。紧接着，日本帝国主义又接二连三在中东铁路上制造阴谋事件，对社会主义国家苏联施加压力。1935年，苏日经过反复交涉，达成了转让中东铁路的协议。至此，我国东北全部铁路都被日本帝国主义所霸占；满铁一举独占了东北的陆路、水路和空路交通。

但是，霸占我国东北铁路交通，将东北彻底沦为殖民地，仅仅是日本帝国主义妄图灭亡中国、征服亚洲、称霸世界的开始。1937年它们又发动了全面侵华战争即“七七”事变。于是，满铁也高举越过长城，伙同日本侵略军侵占了华北的五千公里铁路。及至1941年日本帝国主义挑起太平洋战争，叫嚷“建立东亚新秩序”之后，满铁又紧密配合，炮制了所谓“大陆铁路计划”，妄图通过中亚细亚等地，同德、意法西斯势力结成侵略枢轴，共同蹂躏世界。

日本帝国主义攫取我国铁路权益的历史过程，充分反映了帝国主义贪得无厌的侵略野心，雄辩地说明了殖民主义必然导致霸权主义。

二

帝国主义攫取铁路权益的过程，必然伴随着帝国主义之间争夺势力范围的尖锐斗争。这种斗争，在我国东北地区，由于几个帝国主义强国都来参加，显得格外复杂。但是，归根结底，在我国东北地区南北分霸、对峙的日俄两国的角逐，是这一斗争的主要矛盾。新起的帝国主义强国日本决心取沙皇俄国而代之；而沙皇俄国不但力图固守，还想对失掉的东西得到新的补偿。

沙皇俄国是最先入侵我国东北的帝国主义强盗。在铁路方面，1896年，沙皇和清政府签订密约，在共同防御日本侵略的招牌下，开始修筑了横贯吉黑两省的铁路干线——中国东省铁路（中东铁路）。1898年，沙俄又以德国强占胶州湾为借口，强占了旅顺、大连，并取得了纵穿辽吉两省的中东铁路支线的修筑权。1899年4月28日英俄签订了关于在清国铁路利益的协议，英国承认长城以外包括整个东北属于沙俄势力范围。因此，在日俄战争之前，主要是沙皇俄国在我国东北称霸，只是在辽西走廊，即关内外铁路（北宁铁路）的关外段上，英帝国主义拥有某些权益。

日俄战争的结果，改变了这种格局。沙皇俄国继续称霸松花江以北，日本成了南半部的主宰，英国开始强调其在辽西的利益，美国则试图一举取代日俄两国的侵略地位。当时的我国东北成了所谓远东的巴尔干，几个帝国主义强国虎视眈眈，都想夺取这块战略要地。但日俄两国在我国东北是既得利益的握有者，它们完全瓜分了整个东北的势力范围，尽管美帝国主义跃跃欲试，垂涎三尺，尚难于立定脚跟。

日俄战后，美帝国主义曾经炮制并提出了一系列旨在驱逐沙俄、遏制日本、染指东北路权的侵略计划。1905年7月，日俄两国由美国斡旋在朴茨茅斯进行媾和谈判的时候，美国铁道大王哈里

曼即首途赴日，同日本政界首脑谈判收买南满铁路的问题，以便“把美国的运输体系与远东地区联系起来”，实现其环球铁路体系的计划。哈里曼企图首先说服日本，然后再动员俄国出让中东铁路。1907年美国驻奉天总领事、哈里曼的女婿司戴德与清政府制定了修筑新法(新民至法库)铁路和设立东三省总银行的计划，这一计划后来又与英国保令公司发生了联系。1909年美国先后提出了锦璜铁路计划和满洲铁路中立化计划，前者是修筑一条与南满、中东两铁路对抗的南起锦州北至黑龙江岸璜琿的大干线；后者则是一项更为庞大的计划，即“由国际共同经营满洲各铁路”，“把这些铁路归并到一个经济、科学而又公正管理体系之下”。^⑥美帝国主义提出的这些计划，遭到了日俄两国的坚决反对，促进了日俄两国的妥协与勾结。1907年日俄签订密约，明确划分了势力范围；1910年再次签订密约，“彼此承认各自在其地区内为维护其利益自由采取一切措施的权利”。^⑦

但是，这一切并没有消除日俄之间的矛盾和斗争。例如，在锦璜铁路问题上，日俄之间在表示“互相保持协调”的背后，各怀鬼胎，进行了微妙复杂的斗争。为了代替锦璜铁路，俄国曾经提出一个从张家口经库伦然后再北达恰克图的铁路计划，即妄图实现恩格斯在《俄国在远东的成功》一文中早已预见的计划。日本获悉此项计划之后，认为它对日本“既有一利，又有一害”，一方面它可以“取消锦璜铁路”，另一方面它“将使俄国势力引入华北”，并“对南满铁路难免没有不利影响”。于是，日本决定，既不反对俄国的提案，又不改变原定的同各国一道参加锦璜铁路的立场，并保留将来修筑由南满铁路某站至张恰铁路的路线。可见，沙皇俄国想大捞一把，日本则将计就计。后来，当美国的锦璜铁路计划遭受挫折的时候，1911年沙皇俄国又同英国资本家策划齐齐哈尔至墨尔根的铁路和从齐齐哈尔经洮南府到北京的铁路，对此，日本予以严重注

视。1913年日本与中国签订的“满蒙五路协定”，便具有对抗沙俄的性质。沙俄亦曾指令中东铁路当局拟定了“北满铁路计划”。

第一次世界大战和苏联十月社会主义革命，改变了远东国际关系和帝国主义的力量对比。欧美列强的无暇东侵和大规模的军火生意，给日本提供了对外扩张的有利时机和积累资金的重要渠道。它趁机夺取沙皇俄国在华侵略利益。1916年俄国外交大臣米海伊大公访问日本皇室，日俄之间开始了下述问题的谈判：“日本政府向俄国政府提供军火援助，俄国罗曼诺夫政府为了对此种援助给予报偿，拟将第二松花江至宽城子间的中东铁路转让日本，并承认松花江一部分航行权。”罗曼诺夫王朝垮台后，克伦斯基的临时政府继续谈判，并同意签订协定，但是，临时政府也迅速崩溃了。日本政府认为“此后事态的发展很难逆料”，决定立刻与俄国大使签订克伦斯基政府表示过同意的备忘录，即日本以二千三百万日元取得老烧锅以南至宽城子的中东铁路，并且“俄国政府放弃从秀水站的村落起的松花江上游航行权”。十月革命的炮火，使这一协定变成废纸。但是，日本野心不死。帝国主义武装干涉苏联十月革命期间，日本帝国主义发动了夺取中东铁路的新攻势。日本军队借口“中日共同军事同盟”开入中东铁路沿线，但铁路的管理仍掌握在沙皇俄国的残余势力手中。另外，还有美国的激烈竞争，当时美国曾派遣一个庞大的所谓“技术团”进驻西伯利亚铁路和中东铁路。日本曾煞费苦心设计了种种方案，包括利用白匪武装夺取、收买中东铁路头目、进行所谓财政援助，等等，结果一无所获。

1924年中苏之间先后签订了《北京协定》和《奉天协定》，中东铁路开始由中苏共管。但是，中东铁路的存在毕竟是日本向北半部进行侵略扩张的严重障碍，因此，日本继续推行其破坏和夺取中东铁路的一贯政策，加紧向北半部侵蚀和渗透，利用一切可乘之

机，攫取路权。

滨黑铁路(哈尔滨至黑河)原是沙皇俄国通过中东铁路攫取的铁路权益。1916年3月俄亚银行与北洋军阀政府签订了修筑该路的契约，但因第一次世界大战和十月革命，俄亚银行无力发行公债，不得不采取日俄合资的方针。日本自然乐于插足该路。1919年俄亚银行与日本横滨正金银行签订了组成滨黑辛迪加的协定。可是当转向中国进行交涉的时候，适逢中国人民反帝爱国的“五四运动”，军阀政府慑于人民的反对，未敢允准。此后中国自资筑路运动抬头。1925年，满铁获悉中国方面的滨黑铁路一部分呼海线(呼兰至海伦)计划后，立即借助张作霖的力量渗入该路。日本的主要目的是，阻止该路修成五呎轨距，以免成为中东铁路的支线。但是，日本避免公开露面，竭力隐在幕后以求达到目的。结果材料由满铁供应，工程通过白卫分子奥斯特罗莫夫承包。满铁渗入呼海铁路，无异于在中东铁路的背后插了一刀。

洮昂铁路(洮南至昂昂溪)不仅威胁着中东铁路，而且其延长线昂昂溪至齐齐哈尔段，可拦腰截断中东铁路。日本帝国主义为了获得这条铁路权益，作为诱饵，同意由中国自建奉海铁路并放弃早已攫取的开朝铁路(开原——朝阳镇)的借款权。1925年，满铁与东北地方当局签订洮昂铁路建造合同。它事实上是满铁在我国东北的四大借款铁路之一，满铁拥有一系列特权。它与四洮铁路连接，构成了一条对满铁极为有利的“营养线”。当时苏联明确表示，该铁路“不仅是对中东铁路的严重打击，同时也不能不说是俄国的军事设施。”^⑧但是强盗只能用强盗的逻辑为自己的罪恶行径辩解。1925年3月24日日本驻华公使馆官川翻译官回答苏联驻华大使加拉罕的质问时，声称：“即使日本势力万一有扩张到北满的情况，也只能说是由于贵国废除旧条约政策所产生的自然结果。”^⑨

不过，外强中干的日本帝国主义在向我国东北地区北部扩张势力的时候，还是力求“防止刺激俄国感情”的。它们在炮制所谓“满蒙铁路网计划”时，对于指向北半部和中东铁路的线路，进行了精心的策划，在程序与方法上也反复会商。1927—1928年满铁向张作霖索取的所谓“满蒙新五路”，即吉会、长大、洮索、吉五和延海等五路。其实质虽说是以反苏为借口，首先侵略我国东北三省，但也构成包围中东铁路势态，有对苏的一面。在1927年日本政府召开的东方会议上，日本军部提出的铁路线包括东西横断的吉会线、白音太拉至林西线，和向北展开的洮索线、长大线、呼兰至墨尔根线、齐齐哈尔至昂昂溪横断中东线以及会宁（在朝鲜境内）至宁安线等，军事性质十分明显。同时日本军部在规划吉会线时也以美国为假想敌：“日本与美国、俄国同时开战时，该线扼制着通往对马海峡和桦太方面的道路，可使日本海如内海自由输入大陆的物资，以对付美国；同时另一方面，从对俄国方面的必要上看，要出兵满蒙，只靠朝鲜铁路就不足分了，因此修筑该线是重要的。”^⑩一石三鸟，已经预示着日本发动太平洋战争的到来。

这里需要略加说明的是：1919年5月，美国发起组织了联合侵华的美英法日的新四国银行团，该团决议“将来的借款事业和一切现存的契约和借款选择权，将进行公募者，全部视为共同事业。”“各国团体须将其所有或管理的此种契约及选择权的全部提供给借款团。”^⑪日本认为，美国组织新银行团的意图是“在各国合作的形式下，以箝制日本的对华活动为主要目标，使日本吐出它在满蒙已经获得的既得权益。”^⑫因此，在确认银行团决议的同时，表示“无疑的，确认这一决议不能理解为使日本在满洲及东部内蒙古的特殊权利和利益受到任何不利影响。”美英等国虽然反对日本这种“满蒙除外”的要求，但日美银行团终于达成协议：除洮热线及洮热线的某一地点到某海港的铁路权益提供给银行团之外，日本在