

安奉鐵路改築問題與抵制日貨運動

林明德

- 一、前言
- 二、安奉鐵路改築問題之緣起
- 三、改良與改築之爭
- 四、八六通牒與清政府的因應
- 五、抵制日貨運動
- 六、結論

一、前言

所謂「安奉鐵路改築問題」，乃是日本於宣統元年（一九〇九）違約改築安奉鐵路（安東至瀋陽）所引起的爭端。日本雖然依約有「改良」安奉鐵路之權，却在逾限之後，始提出「改築」的要求。清政府則缺乏一貫的立場，更無明確的方針，一味將交涉責任諉諸東三省地方當局，以致外交因應頗多失當。日本固知以法理無法使東三省督撫就範，終以片面聲明採取自由行動，強行改築安奉線，迫使清政府屈服。此後其在東三省之勢力即大為伸展，不斷擴張，結果乃引發了東三省及華北地區的抵制日貨運動。^①

就整個中日關係而言，日本自日俄戰爭後，即實力進行其大陸政策，積極侵略我東三省，光緒三十一年十月（一九〇五年十二月）與我訂有「東三省事宜條約」，及獲得東三省的許多利權，而安奉鐵路問題發生前後，復有「五懸案」交涉，^②及「間島問題」，^③中日關係因之日益惡化。日人侵逼愈甚，國人抵抗之意識亦愈

① 此為第二次抵制日貨運動，第一次發生在光緒三十四年，係因第二辰丸案所引起。可參閱榮池貴晴：「第二辰丸事件與對日抵制運動」（見「歷史學研究」二〇九期）。

② 所謂「五懸案」，係指：一、法庫門鐵路，二、大石橋鐵路，三、京奉鐵路展線，四、撫順、煙臺煤礦，五、安奉鐵路沿線礦務五項中日交涉。

③ 參見王芸生：「六十年來中國與日本」第五冊第四十七章。林正和：「中日有關間島問題交涉之經緯」（見「駿臺史學」第一〇號）。

強，故抵制日貨運動實係因整個日本侵略而產生，安奉鐵路改築問題不過是一誘因而已。固然抵制日貨運動因受日本的阻擾，清廷的干涉，持續時間不長，對日本商業打擊不大，但由是而提高了國人對日本侵略的警覺，同時更洞察清政府之腐敗無能，這對激發國人革命心理影響甚大。惜受資料限制，無法作深入探討，^④ 祇能將本文之中心課題集中於外交問題之分析。

二、安奉鐵路改築問題之緣起

安奉鐵路是日軍於日俄戰爭期間（一九〇四年六月）臨時搭建的輕便鐵路。自安東至奉天（瀋陽），全長一八八英里，寬度二·六英尺，為一狹軌鐵路。^⑤ 安奉路線的興建可說完全基於軍事的需要，而鐵路用地亦大半是徵用民地。^⑥ 日俄戰爭結束後，理應拆除，或援新奉鐵路之例，約定年限，估價售予中國。^⑦ 但因當時日本軍部堅執不讓，中國亦未據理力爭，^⑧ 反於光緒三十一年（一九〇五）中日「東三省事宜條約」附屬協定第六款中，允許日本享有「改良」安奉鐵路之權。其規定如下：

1. 中國允許日本將安奉鐵路由軍用改（良）為商用，「改良」時間定為三年（內包含撤兵期間一年）。
2. 「改良」方法應由中日雙方詳商。
3. 通車後十五年，准由中國贖回（即至光緒四十九年亦即一九二三年）。^⑨

此一協定內容極欠明確，不僅沒有明言此線的性質是否為南滿支線，及是否可駐兵設警，且以籠統的「改良」一詞概括一切，未曾將土地收購及沿線如何設置車

④ 關於此事日人菊池貴晴在其「中國民族運動之基本構造」（第三章）中，已有詳盡之研究。

⑤ 南滿洲鐵道株式會社：「南滿洲鐵道株式會社十年史」（以下簡稱「十年史」，一九一九年，大連）頁一五七至一五八。

⑥ 「日本外交文書」第四十卷第二冊，頁三一七至三一九（關部陸部參發第五〇號）。

⑦ 「清季外交史料光緒朝」卷一九五，頁一〇至一一。「光緒條約」卷九十九，「宣統條約」第四。

⑧ 同註②，日本原案僅要求五年經營權，見「日本外交文書」第三十八卷第一冊，頁一一九（第三一號），頁一二五（第四一號）。

⑨ 「東三省交涉輯要」（近代中國史料叢刊一六七）訂約門頁三十七。「日本外交年表並主要文書」上冊頁二五五。

站等問題作具體而明確的規定，故就協定本身而言，已極易引起紛爭。

就日本方面而言，日軍對確保安奉鐵路及其沿線權益，雖頗積極，^⑩但因日本政府財力有限，當時僅能着重於南滿本線各項建設，無力兼顧其他路線，^⑪而且內閣與軍事當局之間，亦意見未協，^⑫因之安奉鐵路改築問題最初曾予擱置。然則無論是軍政署或「滿鐵」，均曾勘測新路線。故日本始終未曾放棄改築計劃，且漠視中日協約中之年限規定，欲俟財力稍裕，再予興工。

光緒三十二年春，由於日本鐵路守備隊續駐安奉路沿線各地，且在本溪湖等處擅設警官派出所，乃引起奉天將軍趙爾巽的抗議。^⑬於是遂發生安奉鐵路究否屬於南滿支線的爭論，蓋如是屬於南滿支線，日方則有駐兵設警之權，否則日方之行為係違反協定，因改築協定中未曾明白規定，雙方因之爭執不已，無法達成協議。

同年夏，日人復於本溪湖、草河口等地興建兵舍，中國雖予反對，日本一意孤行，置之不理。^⑭奉天省巡撫唐紹儀唯恐日人得寸進尺，侵害中國權益，乃力謀阻止之方，終發現問題之癥結在於中日東三省事宜條約附屬協定第六款內容有欠明確。因而要求與日方具體商談改良安奉鐵路問題，並提出兩項建議：(一)確認安奉鐵路為獨立路線，不得援南滿鐵路之例，繼續駐兵。(二)安奉鐵路之改良，應照原有線路進行，不得變更路線。日方則拒絕遷延，因之談判毫無進展。此後又因安奉鐵路沿線礦務之開採發生爭執，唐氏與日駐奉天領事小池張造議訂「安奉鐵路沿線礦山合辦條約」，而以「不得另設別線」字樣，附註於第一條之末。^⑮日方初亦同意，旋

⑩ 同註②。

⑪ 「東京朝日新聞」(明治四十一年二月三日)。參見菊池貴晴：前揭書頁一一五。

⑫ 同上。

⑬ 「十年史」頁一六一。

⑭ 「中日檔」(中央研究院近代史研究所所藏)，奉天將軍致外務部函(光緒三十三年四月三十日)。「日本外交文書」第四十卷第二冊，頁三一九——三三〇(機密第八四號、九六號、第一五九號、機密第一〇五號、機密送第二三號、第一六三號、機密第一一二號、第九八號、第一九一號、機密第一二二號各件。)

⑮ 「日本外交文書」第四十卷第二冊，頁三三一(第二五〇號)。「六十年來中國與日本」第五冊，頁二〇四——二〇五。「中日檔」，東三省督撫致外務部函(光緒三十三年六月二十九日)。「清季外交史料光緒朝」卷二〇三，頁一六。

⑯ 「六十年來中國與日本」第五冊，頁二〇四——二〇五。「清季外交史料光緒朝」卷二〇五，頁二一一—一三。徐世昌：「東三省政略」卷三，鐵路交涉篇，頁四八。

發現此項規定有礙安奉鐵路之改築。故日外務省批駁已達成之協議，中止繼續商談此類問題，進而斷然否認安奉鐵路為獨立路線，堅持日方有變更及改築路線之權。

⑰ 合辦礦務的協議因之全被推翻，最後將此案併入「五懸案」中談判。而另一方面積極籌劃暗中進行新路線的勘測，⑱ 使問題益為複雜。

及光緒三十三年底，日本不僅在安東六道溝等地續建兵舍，且擬在安東對岸新義州鴨綠江上架設鐵橋，俾該線與韓國境內鐵路相接。我東三省地方當局認為鴨綠江架橋對中國商務稅務界務均大有關碍，建議外務部妥籌防範之策，而外務部亦乏因應善策，⑲ 因之未能有力予以阻止。無何改良安奉鐵路期限已告屆滿，中日間有關此問題之爭端更益嚴重。

三、改良與改築之爭

依據協約規定，安奉鐵路由軍用「改良」為商用之「改良」期限是三年，內中包含日撤兵期一年，亦即由光緒三十一年（一九〇五年）十一月至光緒卅四年（一九〇八）十一月。但是日方對改良期限之規定根本不予顧及。迄光緒卅四年底，日方僅與中國討論該線是否為南滿支線問題，並一意孤行，妄自增強該路日軍守備隊及增設警官派出所，⑳ 而其「改良」辦法竟拖延至宣統元年始行提出，可知日方根本無絲毫遵守協約之誠意。而且於整個「改良」問題交涉中，並擅自擴大解釋，認為「改良」即是「改築」，運用蠻橫欺壓手段，迫使清廷就範。清廷因顧慮其他因素，最後竟勉予應允，言之殊為痛心。茲為討論方便起見，將此交涉分為兩個時期。

1. 第一期（宣統元年正月初旬至四月下旬）

宣統元年正月初旬（一九〇九年元月下旬），日駐奉天總領事小池張造偕同「滿鐵」副總裁國澤新兵衛，要求東三省地方當局，給予勘測安奉線之便利。徐世昌

⑰ 「日本外交文書」第四〇卷第二冊，頁三三——三三五（機密第一六三號，號外，機密第一八一號第一九〇號各件）。

⑱ 「十年史」頁一六一。

⑲ 「中日檔」，東三省督撫致外務部函（光緒三十三年十一月二十七日、十二月十八日）。另見「清季外交史料光緒朝」卷二〇九，頁一七——一九。

⑳ 「中日檔」，東三省總督致外務部函（光緒卅四年十二月初四日）。

總督則因「改良」期限已逾，予以拒絕。^{②①}日方乃改由駐華公使伊集院彥吉向外務部要求。^{②②}按光緒卅一年中日東三省事宜條約附屬協定第六款關於安奉線之規定分為兩部份，第一部份言「改良」期限為三年，由光緒卅一年冬至光緒卅四年冬，第二部份言該路通車後十五年（即一九二三年）中國可予贖回，而今日方既然逾限未曾「改良」，故其第二部份自然亦難存在，因之東三省總督徐世昌因改良逾期，拒與日方商談是有深意的。但是日方為達到其目的，却強詞奪理，認定改築期限祇不過是訂立經營該路期限的一項標準而已，祇要全部經營時間（十八年）不變，則改築期限延長並不違反條約。^{②③}而外務部對徐世昌拒絕與日人商談之深意，似未理解。竟在未曾與路政主管單位——郵傳部取得協調前，輕率同意派員會勘並致電徐世昌說：「日使聲明仍照原定收回年限，似不能阻止勘估。惟須聲明此係中國政府格外通融之意，日本政府當諒悉此意，於他項交涉亦當通融商辦。……」^{②④}令人極為驚訝。

大體而言，當時外務部因於五懸案及延吉問題上遭受日本壓力，而存一妥協心理，欲先行示惠，於安奉鐵路問題上稍作讓步，俾換取日本的諒解，希能在其他問題上對華讓步。此一想法實在過於天真，蓋國際間交涉大多以實利為前提，而且詭詐權變，揆之日本日後對華侵略作風，此類「通融外交」，若無實力為後盾，或運用有利的交換條件作為談判基礎，唯有徒然喪失中國利權，增長日人的氣燄而已。誠然以當時中國內情而言，似不足以抗日，而日本正傾全力侵略「間島」地方，外務部不能不權衡輕重，致力於延吉問題，使之得一有利於我之解決。^{②⑤}但是五懸案與延吉問題係兩國中央政府間之談判，而安奉鐵路問題係地方間之交涉，當時外務部實無節外生枝，於案外施恩之必要。

②① 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁六〇〇（第四號）。

②② 「中日檔」，伊集院公使致外部照會（宣統元年正月初十日）。「清季外交史料宣統朝」卷一頁六至七。

②③ 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁三七〇——三七一（第三二號、三四號）。

②④ 「中日檔」，外部致東督電（宣統元年正月初十日）。「清季外交史料宣統朝」卷一，頁七。「清宣統朝中日交涉史料」卷一，頁三。

②⑤ 清廷之重視延吉問題，由中日交涉「六懸案」過程中即可看出。參照王芸生：前揭書第五冊第四十七章：所謂間島問題。林正和：前揭論文。

然則外務部既表同意，郵傳部遂派工程師黃國璋，與東三省所派之工程局總辦沈琪，會同日員島竹次郎等於二月中旬前往實地勘查。²⁶其實在日方提出會勘要求前，日本「臨時軍用鐵道監部」與「滿鐵」早已勘測過，此次僅就「滿鐵」所擬的修正案加以確定，故所謂「會勘」只不過是日方爲了取得形式上的「合法」手續而已。據黃國璋等的報告，島等依據「草圖」自行插標定線，與原路線相距，遠者數里之遙，近亦四、五丈，根本沒有徵求華員的意見。難怪黃等依據條約，堅執「改良」之意，而反對日方「改築」計劃。尤其是陳相屯以西路線，日方竟棄原線不顧，而改經蘇家屯。²⁷

日方認爲只要陳相屯以東路線確定，並着手改築，則他日伺機續築以西路線並不困難。因此，對於陳相屯以西路線暫不堅持。但東三省督撫一面反對「改築」，一面希望將沿線日本駐設軍警等問題一併解決。故中國表面上雖然堅決反對改築，而實際上主要目的在以此作爲解決駐設軍警問題的交換條件。此一意圖日方亦有所了解，故始終認定安奉線爲南滿支線，有權援例駐設護路軍警，堅持將交涉限定於與改築有關的細節問題（如收購土地等）上，極力避免「節外生枝」，與駐設軍警事混爲一談。²⁸

由於中日雙方間意見過於分歧，談判難臻妥協，日方遂指責中國故意提出與改築無關的問題從中阻撓，旋於三月初一日（四月二十日）決定對策，除陳相屯以西路線仍願讓步外，其他問題非僅堅不讓步，且欲用各種手段迫使中國就範。²⁹由於徐世昌轉任郵傳部尙書，中國改換交涉人選，談判改由新總督錫良及奉天新巡撫程德全負責，雖於基本政策上並無改變，但於談判進行亦有影響。

日總領事小池數次與錫良、程德全商談，均不得要領，乃向日外務省建議，執

²⁶ 「中日檔」，東督致外部電（宣統元年正月十一日），郵傳部致外部電（同月二十日）奉撫致外部函（同年六月初四日）。「清季外交史料宣統朝」卷一，頁二〇——二一；卷五，頁一七至一九。

²⁷ 「中日檔」，奉撫致外部函（同年六月初四日）。「清季外交史料宣統朝」卷五，頁一七至一九。「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁六〇一至六〇三（機密第一號）。

²⁸ 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁六〇四——六〇七（第一八號、一九號、機密公第一二號、第二五號、第三二號各件）。

²⁹ 同上書，頁三七一（機密送第四五號、機密送第二三號）。

行三月初所擬對策，並加強安奉沿線警察力量，欲以實力達成其改築之目的。^⑩儘管日方態度日趨蠻橫，而中國外務部與東三省地方當局，仍堅持不讓。於是日本外務大臣小村壽太郎電令小池與伊集院，警告中國，勿得故意遷延，否則日將無法忍耐。顯然日本已有採取強硬政策之意。^⑪

而中國方面，錫良接任東三省總督後，認定日方改築安奉線，目的有二：一在與京義線相接，一在與南滿線相接，此兩目的均「於彼皆有大利，於我皆有大不利。」贊同黃國璋的意見，全力設法拒阻。於四月廿一日致電外務部，擬定八條對策：

一、抱定約內改良二字之義，以與之爭，不得另勘路線與改易廣軌。

一、該路應聲明係單獨之路，與南滿鐵路絕無關涉。

一、沿路兵隊應令其一律撤退。

一、沿路警察應令其一律撤退。

一、除鐵路必需用地畝外，不得多購餘地。

一、車站宜會同地方官妥商協定。

一、宜於未開工之前先與日方議定我方特派人員，俾確立我有派員干涉之權。

（按北京條約第六款內載有：改良辦法應由日本承辦人員與中國特派人員妥實商辦。故錫良認定安奉線之改良，中國有派員干涉之權。）

一、索回南滿公司所佔安東縣六道溝之地。（時錫良欲按約於六道溝劃定各國商人公共居住之地，並欲借此防止安奉線與朝鮮京義線相接。）^⑫

而日方對此八條方案完全拒絕，故中日雙方態度決裂，毫無妥協之可能。

2. 第二期（四月下旬至六月下旬）

四月廿五日（六月十二日），日政府因東三省地方當局毫無妥協之意，乃採用外務大臣小村之建議，以「帝國政府認為最適當之方法，斷行改築。」同時電令小池等，設法迫使中國政府就範。^⑬五月初五日（六月廿二日）小村將日內閣決議電

^⑩ 同上書，頁六〇七—六〇八（第四七號）。

^⑪ 同上書，頁三七二（第一六八號、第一二四號）。「清季外交史料宣統朝」卷四，頁三—四。

^⑫ 「中日檔」，東督致外部函（宣統元年四月二十一日）。「清季外交史料宣統朝」卷四，頁六—九。

^⑬ 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁三七三、三七四（第一八一號、第一三八號），頁六〇八（第五三號）。

告駐華公使伊集院，重申日本改築安奉線之決心，確認安奉線問題為當前中日懸案中最重要者。^④日本政府態度既如此堅決，小池等遂極盡其恫嚇之能事。然而錫良等並不屈服，反而於五月初九日（六月廿六日）向日總領事提出十項原則：

- 一、安奉線依北京協約為獨立之鐵路，非他路之支路。
- 二、工程應按約就原路改良，不得改造，更不得改動全路。
- 三、應設車站須彼此會勘，設於地方鐵路兩便之處。
- 四、沿路用地除鐵路必須建造物用地外，不得多購。
- 五、六道溝所佔之地，由中國收回，已交地價者，由地方官查明發還。
- 六、議定開工時，應彼此派員會商購地公平給價。
- 七、中國政府應派員查察經理有關鐵路一切事宜。
- 八、駐紮沿線之日軍應即撤去，鐵路由中國政府派隊保護。
- 九、沿線地方中國有自治之全權，日警應一律撤除。
- 十、雙方應速派員會商運輸章程。^⑤

日總領事對此不予同意，認為第二條係無理條件，爭辯最烈，第八、九兩條係題外應議之件，當刪去另議，其餘七條允諾會同商辦。故錫良頗感滿意，蓋中國方案之一、五兩條意在禁其與南滿、京義兩路相接，而今日總領事已允商辦，是已伏下爭拒之機，頗有利於中國。北京外務部方面，因當時駐華日使主在奉天商辦，故此推卸責任，電催東三省督撫與日總領事妥議，並未明確指示任何因應方針。^⑥

此時中日間正因「懸案」談判陷入僵局，而日方看出中國着重延吉問題，故日使伊集院亦將計就計，揚言除非中國於安奉鐵路問題予以讓步，否則將影響其他諸

^④ 同上書，頁三七四——三七六（第一九三號、機密送第七五號）。

^⑤ 同上書，頁六〇九——六一二（第七一號、第七五號、機密公第五六號）。「中日檔」，外部與日使會議談話記錄（宣統元年五月初八日），東督奉撫致外部電（同月初九日）。「清季外交史料宣統朝」卷四，頁一八——二二。「清宣統朝中日交涉史料」卷二，頁一四至一五。

^⑥ 「中日檔」，東督致外部電（宣統元年五月初十日），外部致日使節略（同月十二日）。「清季外交史料宣統朝」卷四，頁二五——二六。「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁三七九——三八〇（第六〇號、第二一七號）。

問題之談判。^⑳ 外務部似為所動，但錫良仍堅持不肯讓步。日方屢次催逼，均為錫良等所峻拒，因之惱羞成怒，態度更行蠻橫。^㉑ 六月十二日，錫良晤日總領事小池，盼日方將中國所提之十原則通盤議覆，已有讓步之意。^㉒ 但日方則充耳不聞，竟要求中國撤回一切，無條件允日方先行開工，再商細節，自難為中國所能接受。^㉓

按該約之中日文本，原文均為改良，時代週刊（The Times）亦評論該項規定認係改良（improve）而非改築（rebuild）。^㉔ 而日方竟強詞奪理，堅持為改築，並表示不惜訴之武力。實係恃強權為外交之後盾，於帝國主義之猙獰面目表露無遺。東三省地方當局竟能於此種險惡情況下，堅持法理，一再磋磨，其為國為民之苦心實令人欽佩不已。但是日本方面於談判中既難得逞其野心，遂決定一意使用武力，故有八六通牒之事發生。

四、八六通牒與清政府的因應

日本政府既於五月初已決定採取強硬手段，其初尚希冀能迫使中國方面讓步，及東三省督撫堅持不肯讓步，故遂於六月十七日（八月二日）通過一項決議，擬於四日後（即八月六日）對華發出通牒，聲明於改築安奉線問題將採取自由行動。外務大臣小村除立即訓令駐華公使伊集院及奉天總領事小池與安東領事岡部（三郎）外，^㉕ 並電知駐各列強大使，飭向各國解釋。其中尤着重於對英外交，在其致駐英

^⑳ 「中日檔」，外部與日使談話記錄（宣統元年五月二十六日）。「清季外交史料宣統朝」卷四，頁四四—四五。

^㉑ 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁三八四—三八六（機密第一〇七號）。「中日檔」，日使致外部照會（宣統六年五月二十六日）。「清季外交史料宣統朝」卷五，頁一一—二。

^㉒ 「中日檔」，東督奉撫致外部函（宣統元年六月十二日），日使致外部照會（同月十一日、十二日兩件）。「清季外交史料宣統朝」卷五，頁四五—四六。「清宣統朝中日交涉史料」卷三，頁五。

^㉓ 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁六一五—六一六（機密第五一號）。「中日檔」，東督奉撫致外部電（宣統元年六月十六日）。「清季外交史料宣統朝」卷六，頁四—五。「清宣統朝中日交涉史料」卷三，頁六。

^㉔ *The Times* (Weekly) Aug. 6, 1908.

^㉕ 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁三八六—三八七（第二五一號），頁六一六—六一七（第六六、四九號）。

大使加藤高明訓令中，另附「第九七號安奉鐵道改築工事日本政府獨自實行顛末書」，婉轉闡明日本立場，俾英人予以諒解與支持。^{④⑤}此外更利用英新聞記者，報導有利於日本的言論，將安奉線交涉情形採歪曲事實方法，公諸於世，冀得國內外輿論的同情。^{④⑥}

但此時日本駐華使館正在策劃「中日關係改善運動」，伊集院自認已獲顯著之進展，預料清政府政要大多傾向於與日本妥協，主用「和平手段」，反對採取過激行動，刺激中國。然而日政府因諸事佈置就緒，不願遽作變更，因之暫緩發出通牒，或改變處理方式的伊集院建議未被接受。^{④⑦}廿一日（八月六日），伊集院正式照會清廷，強調安奉鐵路對中韓及連接歐亞交通的重要，譴責中國政府，藉種種口實，阻碍日本改築，妨害日本條約上應享的權利。日本政府因無法得到中國的「反省」，故決定不待中國協助，自行改築。^{④⑧}同時為貫徹此項政策，特由陸軍大臣電訓關東都督，指示如何執行命令，達成改築目的各事項。儘管照會中所用字眼相當委婉，但武力要脅之含意仍躍然紙上。^{④⑨}

清政府於獲得「通牒」後，即於翌日對日聲明，辯駁中國故意延宕之說，指責日方片面聲明自行改築之不當，對於改築路線以及用寬軌事項，原則上表示同意，惟聲明於鐵路守備隊及沿線設警事持保留態度。^{④⑩}故清政府之態度可說相當怯懦，幾至於完全屈服。

另一方面北京外務部亦希望於開工之前，將收購土地等事議妥，故電令駐日公使胡惟德及東三省總督錫良奉天巡撫程德全，分別與日本外務省及駐奉天總領事相商

^{④③} 同上書，頁三八七——三九〇（第七八號，No. 39）。

^{④④} 同上書，頁三九三——三九四（極密第二五五號「附記二」）。

^{④⑤} 同上書，頁三九〇——三九六（第二一七號、二一八號、極密第二五五號、第二二〇號、第二二二號、極密第二五九號、第二六〇號）。

^{④⑥} 同上書，頁三八六——三八七（別電第二五二號），頁三九七——三九八（第二二三號附記機密第一一號）。「中日檔」伊集院公使致外部照會（宣統元年六月二十一日）。「清季外交史料宣統朝」卷六，頁二八——二九。

^{④⑦} 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁三九三（附記一）。

^{④⑧} 同上書，頁四〇三——四〇四（第二二六號附記機密第一一三號）。「中日檔」，外務部發伊集院公使照會（宣統元年六月二十二日）。「清季外交史料宣統朝」卷六，頁三五——三七。

談。^④並於廿四日（八月九日）致電駐各國使臣，飭向駐在國政府闡釋中國立場，爭取同情與支持。^⑤但除意大利一報紙社論曾指摘日本外，其他各國均無積極反應。^⑥

此時清政府的基礎不穩，國內情勢日趨惡化，深恐安奉線問題擴大，導發民衆反抗運動，乃實行新聞封鎖，由民政部下令禁止報章雜誌刊載有關安奉線交涉消息。^⑦此種壓制輿論的做法已暴露專制王朝窮途末路的兆象，同時更減殺對外交涉的有力後盾，不僅民衆不滿，即東三省總督錫良亦表反對。^⑧

清政府既在日本武力恫嚇下，如此軟弱，錫良雖堅持不予讓步已無任何作用，故亦遵命與日本方面議商收購土地細節問題。而主持安奉鐵路改築工程的南滿路代表鎌田，於談判時態度異常蠻橫，錫良等難於忍受，主張將中日交涉內幕佈告中外，駁斥日方的蠻橫無理，而清廷竟不敢採納。^⑨七月初五日（八月十九日），錫良與小池張造議訂安奉鐵路節略五款：

一、路軌與京奉線相等。

二、路線以兩國前已會同測定者爲準，惟陳相屯至奉天路線應由兩國日後再行議訂。

三、自本節略簽字蓋印之日起，應即開議購地及其他細目。

四、本節略簽字蓋印之第二日，即開議購地及其他細目之第二日起，即趕辦該路工事。

五、中國應令沿路地方官於該路工事之施行妥實照料。^⑩

^④ 「中日檔」，外部致東督奉撫電（宣統六年六月二十二日），外部致胡惟德電（同日）。「清季外交史料宣統朝」卷六，頁三五、四一——四二。「清宣統朝中日交涉史料」卷三，頁一二至一三。

^⑤ 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁四一三——四一五（公信第三三一號「附屬書」）。「清季外交史料宣統朝」卷六，頁四六——四七。「清宣統朝中日交涉史料」卷三，頁一五。

^⑥ 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁四二四——四二六（公第一〇〇號「附屬書」）。

^⑦ 同上書，頁四〇二（第二二五號）。「東方雜誌」第六年八、九、十期。

^⑧ 「中日檔」，東督奉撫致外務部電（宣統元年七月初三日）。「清季外交史料宣統朝」卷七，頁三四——三五。

^⑨ 「中日檔」，東督奉撫致外部電（宣統元年六月二十五日）。「清季外交史料宣統朝」卷六，頁四八——四九。「清宣統朝中日交涉史料」卷三，頁一五——一六。

^⑩ 「中日檔」，東督奉撫致外部電（宣統元年七月初五日）。「清季外交史料宣統朝」卷七，頁三五至三六。「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁六二七——六二九（第一二二號、第一二七號、第一二五號各件）。

經此節略，日本已一切如願以償，九月二十三日（十一月五日）雙方復簽訂「安奉鐵路購地章程。」^{⑤⑥}至此，在日本政府武力支持下，滿鐵遂能順利鳩工，改築安奉線。

日本之所以敢於此時採取強硬手段，強行改築安奉鐵路，其最大關鍵在於洞識當時國際有利於彼之形勢。首先英國由於英日同盟等關係，英政府始終予日本以有力支持。^{⑤⑦}英方輿論更是一面倒，非僅贊同日本作法，甚至更有苛責中國者。^{⑤⑧}而法國亦因日法協約關係，對日甚表同情。^{⑤⑨}美國方面，美政府最關心者是門戶開放的問題，故認為祇要日本保證安奉鐵路竣工後，不壟斷把持，美將不願干預此事。唯輿論方面同情中日兩方者各半，可見當時美日關係之微妙。^{⑥⑩}而各國之中，俄人態度最耐人尋味。日俄之間曾訂有密約，瓜分滿洲。但日方勢力過分擴張，當易刺激俄國，故俄政府雖未明確表示態度，而輿論界則大張撻伐，齊聲攻訐日本，抨擊日本忽視中國主權，並指出日本此次高壓政策得逞後，將來必以同樣手段侵略中國。甚至預料本案為日本侵略東三省的階梯，將改南滿一時之租借為永久之佔領。^{⑥⑪}大體而言，俄人譴責日本之論調係由於猜忌之心使然，絕非示好於中國，然而其言論則頗能洞察問題之核心。其他各國中與遠東關係較淺之意大利，曾有報紙於社論中抨擊日本，強調安奉鐵路問題是遠東重大事件發生的前奏，且將影響歐洲，或甚至整個世界，認定日本終極目的在攫奪東三省領土。^{⑥⑫}立論頗為中肯。

綜觀整個交涉，清中央政府態度極其軟弱，而造成此一軟弱態度之原因，一方

^{⑤⑥} 「東三省交涉輯要」卷五，頁四〇—四五。「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁六三七—六四〇（機密公第九四號）。

^{⑤⑦} 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁三八三（機密第四一號），頁三九六（第一四六號）。

^{⑤⑧} 同上書，頁四〇四—四〇六（第一五〇號），頁四一〇（第一五二號）。「東方雜誌」第六年九期「論日本不待我政府之許可遂改築安奉鐵路事」附錄列國輿論。

^{⑤⑨} 「日本外交文書」第四十卷第一冊，頁四〇六—四〇七（第一二二號），頁四一七—四一八（機密第二二號）。

^{⑥⑩} 同上書，頁三九九—四〇一（No. 89, No. 87），頁四〇七—四〇八（No. 96），頁四二六—四二八（公第一五〇號）。另參見註^{⑤⑪}「東方雜誌」條。

^{⑥⑪} 同上書頁，四一九—四二三（公第一三一號）。

^{⑥⑫} 同上書，頁四二四—四二六（公第一〇〇號）。

面固因國力未逮，日人態度蠻橫。另一方面亦因希冀在此問題上讓步，而獲得日方於延吉等問題上之諒解，更幻想於協約中的規定，十八年後可由華方贖回。蓋當時日本屢次聲明，將來售予中國的期限不受竣工時間影響。其實日本聲明的不可靠，當時外國報紙已洞燭其偽，^⑧而參與會勘路線的黃國璋亦斷定，日本「既經背約於前，自必設詞於後」。^⑨證之日後「廿一條」中有關安奉線之條文（延長九十九年，至二〇〇七年），可知此說之不謬。^⑩正如俄義報紙所論，日本強行改築安奉線，實為武力侵略中國的開始，此後並不斷地肆無忌憚，採取「砲艦外交」，逐步實現其侵佔東三省的野心。

五、抵制日貨運動

抵制日貨運動的誘因雖由於安奉鐵路改築問題，但其根本原因則在日本積極侵略東北引起羣衆反感。早在日俄戰爭期間，日本以軍事需要為名，任意佔據土地，擅自徵收公私財產，數目甚為龐大。戰後並未予以發還。按東三省事宜條約第四款明文規定，戰時侵佔之公私財產應歸還，而關東都督大島義昌則明白承認，軍政署曾設詞拒還中國官民財產。^⑪日俄戰後，安東一帶竟有大部份土地控制於日人之手。^⑫安奉線沿線土地亦被日人列為非法徵收之內，其他在南滿沿線各地亦多方侵佔土地。^⑬日軍的肆行苛擾，不僅日本官方文書列有專項記載（如日本外交文書等），^⑭即民間雜誌如「太陽」「中央公論」等亦曾著文指責，足見其嚴重之程度。難怪英新聞記者莫里遜（George Ernest Morrison）認為此是安奉線改築問題所以引起中國人反對的重要原因之一。^⑮

⑧ 同註②。「東方雜誌」第六年九期「日本報紙之安奉鐵路談」。

⑨ 「中日權」，奉撫致外部函（宣統元年六月初四日）。「清季外交史料宣統朝」卷五，頁二五。

⑩ 「日本外交年表並主要文書」上冊，頁四〇七。

⑪ 「日本外交文書」第四十卷第二冊，頁三一七——三一八（關部陸部參發第五四號）。

⑫ 「外交報」戊申第二〇期（「印度太晤士報」轉載）。

⑬ *The North China Herald*, Apr. 3, 1908 (*The Japanese in Manchuria.*)。

⑭ 「日本外交文書」第三十九卷第一冊，頁八三六——八六六。

⑮ 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁三〇三（公第一〇三號）。

假借經營商業爲名，實際全力從事經濟侵略的滿鐵，在其初創招股時，日人即已違約擅自壟斷，使之成爲日人獨佔事業。^①對中國而言，在當時中日糾紛中，延吉問題較五懸案更有切膚之感。當時日人多方利用韓人，處處挑撥，步步入侵，使問題益爲錯綜複雜，更引起中國人之反感與痛恨。^②此外，當安奉線勘測與施工時，日人多方虐待沿線農民，^③而日本莠民更藉機敲詐，恃勢欺壓百姓，日警蠻橫無理，一意左袒日方，在在均引起國人的憤恨。^④

由於以上諸直接因素，使國人逐漸了解日本侵略的可怕。熊希齡在其「東三省移民開墾意見書」中，特別論及「日本國滿韓殖民計劃」，認定日本貪得無厭，侵略野心毫無止境，將對東三省實行集體移民。而論者亦「恐今日取一安奉鐵路，明日又將取十安奉鐵路。」^⑤更因此而引起其他列強的效尤，導致成中國被瓜分的局面。^⑥由以上種種意見，我們可看出國人對日本侵略東北所造成的危機，已經有深刻的警覺。這種深刻的警覺，亦助長了抵制日貨的決心。

同時由於安奉線的交涉，國人深深了解日人的侵略是罔顧條約規定，無絲毫顧忌的，深慮滿韓鐵路相聯，將使日本「得徐以侵蝕我人民有限之利益，啓發我內地無盡之寶藏。且萬一變起倉猝，彼屯駐於朝鮮之兵隊，可以朝發軍書，夕至疆場」。^⑦正如蕭文淵氏所指出：「南滿鐵路爲貫穿我奉天之利刃，而安奉鐵路爲刺脅我奉天之銳劍。」^⑧撇開軍事不談，單就經濟壓力而言，滿韓鐵路藉安奉線而相聯，已足威脅當時東三省的貿易，影響中國的稅收。^⑨而且最實際的問題是立即影響

① 安藤彥太郎：「滿鐵」頁四九——五三。安藤實：「滿鐵會社之創立」，見「歷史評論」一九六〇年五月號。

② 王芸生：「六十年來中國與日本」第五冊第四十七節。

③ 「東方雜誌」第七年一一期。菊池貴晴：前揭書，頁一一四。

④ 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁六三三（第一六九號）。

⑤ 外務省記錄（東洋汽船香港出張所松田吉太致社長淺野總一郎函附「血淚書」），轉引自菊池前揭書。

⑥ 同上（新嘉坡實行抵制日貨令啓「抵制瓜分策」）

⑦ 「中日檔」，錫良致外部函（宣統元年四月二十一日）。同見「清季外交史料宣統朝」卷四，頁六——七

⑧ 予覺民：「滿洲憂患史」（外務省情報部譯本，頁二八一）。

⑨ 「中日檔」，東督奉撫致外部函（光緒三十三年十二月十八日），同見「清季外交史料光緒朝」卷二〇九，頁一七。

安康縣附近國人從事木材轉運業的生計。^⑩故抵制日貨運動一旦發生，遂如火如荼，為東三省各地商民所支持。

抵制日貨運動主要是因報章雜誌的鼓吹及留日學生實力倡導而成。自安奉鐵路問題發生後，儘管清政府嚴禁報紙刊登有關此事消息，但各報章雜誌仍紛紛抨擊日人之橫暴與清廷的顛預無能。東方雜誌致力於西報的轉譯，並加以評述。^⑪廣東國民日報更率直指出，清政府態度軟弱，喪權辱國，強調國民自救之重要。^⑫而擁有中下層民衆讀者的奉天醒時白話報更以「向我同胞大聲疾呼」為題，發表社論，攻訐日本之非法，高唱抵制日貨之說。^⑬上海民吁報亦連日發表「國民之自覺」「滿洲痛史之鱗爪」「野心家走滿之警告」等文，猛烈攻擊日本之侵略東北，極力喚起國人之自覺。^⑭及至七月初，因錫良之奏請解除新聞管制後，各報更熱烈地展開宣傳，鼓吹抵制運動，不遺余力。^⑮

各報章雜誌的鼓吹，使國人認識日人侵略的真面目，了解安奉線問題的重要，但是真正的抵制日貨運動猶待人們實際來發起與推動，而擔當這項重要任務的，就是留日學生。留日學生並無嚴密組織，但由於身在日本，得地勢之便利，對安奉線問題反應最為敏銳。於「八六通牒」發出的前一天，留日東三省學生同學會即致電外務部謂：「安奉鐵路改築問題日政府已開閣議，取任何行動方針，我宜亟籌對待之良策，以保我主權。」^⑯接着於二十七日（八月十二日）由王蔭藩、張文棟等提議，召開留日學生代表會於東京神田，出席者計有山西等十二省學生代表。會議中

⑩ 遼東有心人：「抵制日貨的白話演說」，轉引自菊池貴晴前揭書，頁一一八。

⑪ 「東方雜誌」第六年八期、九期。

⑫ 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁四四二——四四四（公第一四七號）。

⑬ 同上書，頁六二四——六二五（第一一八號）。

⑭ 馮自由：「革命逸史」第三集，頁三二七。

⑮ 「中日檔」，東三省督撫與外務部往返電（宣統元年七月初三日）。同見「清季外交史料宣統朝」卷七，頁三四——三五。「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁四〇九——四一〇（公信第三二二號），頁四三四（第二九號、第八七號）。又「清季外交史料宣統朝」（卷八頁一九）載有神州日報極力聳動抵制運動之事。

⑯ 「中日檔」，留日東省學生會呈外部電（宣統元年六月二十日），同見「清季外交史料宣統朝」卷四頁三三，「清宣統朝中日交涉史料」卷二，頁二一。

主要討論安奉鐵路問題，一致認定要喚起國民自覺，與敵愾之心，必須再度推行抵制日貨運動。因此決定向各省各界及報章雜誌散發檄文，宣傳有關安奉線以及東三省各懸案問題，日人的蠻橫無理，與清廷的軟弱無能。同時並派員分赴國內各大都市，糾集同志，倡導抵制日貨運動。檄文係以留日各省學生聯合會名義發出，其論點如下：

- 一、日本恃強壓制中國，中國如不謀抵制，恐列國起而效尤，有被瓜分之危險。
- 二、安奉路一去，則東三省亡，東三省亡，則中國全局危。
- 三、國勢強抵制之責在政府，國勢弱抵制之責在國民。
- 四、抵制日貨必能制日人於死命。
- 五、專以排斥各省口岸日貨為主。

此外又另訂約章四條，籲請各界合作，設置抵制日貨機關，並廣勸各界，籌組不買日貨同盟。^{⑧7}

檄文發出後，香港廣州上海汕頭長春各地報紙均加以刊載，留日學生亦三五成羣，紛紛歸國，在各地發動抵制日貨運動，一時響應者頗衆。^{⑧8}其中除東北地區外，以安徽湖南貴州雲南諸省尤爲熱烈。海外星馬地區亦掀起抵制日貨運動之高潮。就全盤而論，此一抵制運動收效並不宏大。^{⑧9}就地區而言，此一運動之主要地區仍在東三省。而東三省以奉天最爲激烈，安東縣隨即響應，營口長春等地進行亦甚積極。^{⑧9}延吉一帶，因所謂間島問題，反日情緒已甚高漲，至此更爲熱烈，日貨所受打擊亦最大。^{⑧9}華北方面，由於清政府在京津地區嚴密戒備，再加以日人的干涉，

⑧7 「日本外交文書」第四十二卷第一冊，頁四三一——四三五（公信第一五五號、第二七一號、第二七七號、第八七號、機密第四六號）。

⑧8 參見菊池貴晴：「中國民族運動之基本構造」頁一二一至一二二。

⑧9 同上書，頁一二三——一二四。

⑧9 外務省記錄（機密第一三七號、六一號、第三六號）。「東洋經濟新報」第五〇〇號、五〇九號。
The North China Herald, Oct. 30, 1909 (Notes on Native Affairs, The Boycott) .

⑧9 *The North China Herald*, Sep. 25, 1909 (The Manchurian Convention) . 外務省記錄（機密第九三號）。

抵制運動頗受箝制。鼓吹運動的報紙如國報中央大同報吉林日報等相繼被迫停刊，^②使宣傳工作受到相當的阻碍。但學生活動仍很積極，商界亦暗中予以支持，唯公開的抵制運動由於政府的禁止，未曾有力的展開。^③

此次抵制運動與一般此類運動相同，缺乏持久力。而造成此現象的根本原因，在於推行運動者並不能進一步的為商民提供取代日貨的商品，政府又不予以支持，因之造成商民憑借一時血氣之勇，蒙受暫時的損失則可，而長期持久，則缺乏經濟支援力。何況當時學生與知識份子本身亦缺乏號召羣衆的持久力與組織力。故如同其他當時的學生運動一樣，均是曇花一現，未曾深入中國社會基層，使之生根成長。

此次抵制日貨運動無論就規模及影響力而言，均無法與二辰丸案抵制日貨運動相較。甚至滿鐵在此一運動剛開始時，已斷言必將失敗。^④就效果而言，當時日人所受損失極小，可說是歷來數次排斥外貨運動之最輕者。^⑤故李瑪氏(C. F. Remer)在其「中國抵制運動的研究」(A Study of Chinese Boycott)中未予論及。^⑥此次抵制運動如此低潮的原因，根據日人菊池貴晴的分析，在於銀銅價的低落，經濟恐慌，以及當時水旱災諸因素，使華中華北的工商界無法全力響應。易言之，亦即由此次運動的失敗，暴露了民族資本的脆弱性。^⑦

六、結 論

綜觀整個安奉鐵路改築交涉，可知日本對東三省的侵略是積極的，有計劃的，而毫無顧忌的。按日本侵略東三省計劃即是所謂「大陸政策」，處心積慮，由來已久。甲午戰後因受制於俄，未能得逞。日俄戰爭一舉而勝強俄，在心理上遂躊躇滿

^② 「東方雜誌」第六年十期。

^③ 外務省記錄(伊集院公使致小村外務大臣函，明治四十二年九月十六日)。「東京朝日新聞」(同年九月十五日)。

^④ 外務省記錄(淺野滿鐵理事致外務省政務局長函)，引自菊池前揭書，頁一二八。

^⑤ 同上書，頁一二九。彭澤益：「中國近代手工業史資料」第二卷，頁五〇一。

^⑥ C. F. Remer, *A Study of Chinese Boycott*, 1933, Baltimore.

^⑦ 參照菊池前揭書，頁一四一。

志，飛揚跋扈，以爲從此無人能阻其侵略東三省矣，故大膽妄爲，了無忌憚。然則另方面日人積極侵略東三省之行爲，亦含有恐懼俄人東山再起，發動報復戰爭之意，故陸軍當局力主積極經營南滿，以爲防範。此由駐華使館武官青木宣純之「滿蒙善後策」⁹⁸及陸軍實力派人物山縣有朋之「戰後經營意見書」⁹⁹中可見一斑。再者樸資茅斯條約後，日人大多不感滿意，以爲得之於俄者過少，遂轉而欲從中國方面攫取補償。而當時日本軍人野心尤大，甚至不顧日政府之禁令，繼續維持在東三省軍事統治，多方從事非份之搜刮與榨取。¹⁰⁰在此三種情況下，其在東三省之行爲遂以最猙獰蠻橫之面目出現。

然而由於其侵略之積極，亦招致英美商人之不滿與清政府之抗議，¹⁰¹同時韓國治安此時亦頗惡化，而俄人在北滿仍有其勢力在，故經由韓國統監伊藤博文出面協調，日政府於光緒卅二年（一九〇六）初夏，召開「滿洲問題協議會」，重新檢討對華政策，擬訂經營滿洲基本方針，決定設關東都督府，以替代原有之關東總督府，¹⁰²廢軍政署，代之以領事館。¹⁰³於是關東都督府乃成爲日本侵略東三省之大本營。後復創設「南滿鐵道株式會社」作經濟與文化之侵略，¹⁰⁴於是經營鐵路乃成爲日本侵略東三省的一種特殊手段，亦成爲日本帝國主義經營殖民地的典型方式。及一九〇八年，桂太郎內閣更通過一項「帝國對外政策方針」，於東三省侵略政策遂有更進一步之確定。而安奉鐵路之經營，大體係根據此一方針者。

此一「帝國對外政策方針」計包括四大要點：

⁹⁸ 谷壽夫：「機密日露戰史」（一九六六，原書房）頁六七八——六七九。

⁹⁹ 大山梓編：「山縣有朋意見書」（一九六六，原書房）頁二七七——二八一。

¹⁰⁰ 參見中山治一等編：「日露戰爭史の研究」（一九五九，河出書房新社）頁四二五——四三一。

¹⁰¹ 「日本外交文書」第三十九卷第一冊，頁八三六——八六六。

¹⁰² 同上書，頁一九四——二二六。Millard T. F., *America and the Far Eastern Question*, N. Y. 1909, pp.188—273. Hornbeck, S. K., *Contemporary Politics in the Far East*, N. Y. 1916, pp.257—281.

¹⁰³ 「日本外交文書」第三十九卷第一冊，頁二三七——二四五。栗原健：「伊藤韓國總監與『滿洲問題協議會』」（見栗原健編：「對滿政策史之一面」一九六六，原書房）。

¹⁰⁴ 安藤彥太郎：「滿鐵」（一九六九，御茶之水書房）序說。

- 一、「關東州」（指旅順大連及附屬地）的租借地應設法使之永久固定化。
- 二、必要時可採取高壓手段（即軍事行動）並應預作準備。
- 三、陽唱門戶開放政策，陰則全力從事各項經營，以擴張勢力。
- 四、促使列強對日本在東三省特權的承認。^⑩

此外，並特別強調，永保其在東三省各項特殊權益之決心。^⑪

大體而言，此次桂太郎內閣進一步決定侵略滿洲政策，係代表着軍方急進派的獲勝。蓋關東都督大島義昌等，自始即視東三省為日本勢力下之一特別區，否認其為中國領土。^⑫其中山縣有朋鼓吹擴充日在南滿勢力尤為積極。^⑬而同為長州巨閥的桂太郎自是支持山縣之主張，積極推行對東三省的侵略政策。按此一具體侵略政策，當初著名的「殖民地專家」後藤新平已曾有所主張。後藤認為經營滿洲以移民最為重要，開礦及發展畜牧農工業次之。但為達成移民的任務，必須興築鐵路。^⑭於是興築鐵路乃成為達成其侵略目的之必要手段。以鐵路作為侵略東三省的手段，在日本，後藤亦非第一人，早當樸資茅斯條約訂定前，參謀總長兒玉源太郎已於其「滿洲經營梗概」中，提示經營滿洲之要訣在：「陽以經營鐵路為名，陰行百般建設之實。」^⑮由此可知，日本侵略東三省的政策是始終建築在經營鐵路的基礎上的。故此一時期中日問題亦以鐵路交涉為最多。南滿路日人視為於「滿洲乃至於伸展到內蒙之帝國利權的根源。」故無論本支各線，均將「永遠經營」。^⑯及南滿本線建設完成後，安奉線遂不可避免地成為日人侵略的對象，中日交涉的重心。

在安奉線交涉中，清政府肆應無方，最該予以非議。根據協約改築三年期限之規定，日人當時已是逾限違約，中國正可據此有力根據，予以痛斥拒阻，而清廷不

⑩ 「日本外交文書」第四十一卷，第一冊，頁七五——七九。

⑪ 「日本外交年表並主要文書」上冊，頁三〇六。

⑫ 外務省記錄（引自栗原健：「阿部政務局長暗殺事件與對中國問題」，見「國際法外交雜誌」第五十五卷第五號）。

⑬ 「山縣有朋意見書」頁三〇一至三〇七（「對清政策所見」明治四十年一月二十五日）。

⑭ 鶴見祐輔：「後藤新平」（一九三七，後藤新平伯傳記編纂會，第二卷頁，六六九）。

⑮ 同上書，頁六五一。

⑯ 「日本外交年表並主要文書」上冊，頁三七一。

此之圖，竟允予以通融，實是極為失策。及抵制日貨運動起，復不知利用民衆力量，對抗強敵，反而因恐權威動搖，箝制輿論，甘願屈服於帝國主義壓迫下，顛預至此，令人痛心。

美國學者克萊（P. H. Clyde）於安奉線改築交涉竟然認為日人行徑於道德方面並無不正當處，並由軍事觀點為其辯護。^⑩此種論調與林房雄等所唱「太平洋戰爭肯定論」如出一轍。聞之實令人髮指，而慨歎世間真理何難明若此！而日軍於東三省胆敢如此肆無顧忌，恣意侵略者，或正以有如許之人助長其勢也！

^⑩ Clyde P. H., *International Rivalries in Manchuria, 1899—1922*. Ohio, 1928, p. 212.