

# МЕМОРАНДУМ В ПОЗИТИВНОЙ ПОЛИТИКЕ

## В МАНЧЖУРИИ, ПРЕДСТАВЛЕННЫМ

25 ИЮЛЯ 1927 ГОДА ПРЕМЬЕРОМ

### ТАНАКА ИМПЕРАТОРУ ЯПОНИИ

Со времени европейской войны японские политические и экономические интересы находятся в неурегулированном состоянии. Объясняется это тем, что мы не сумели использовать наши специальные привилегии в Манчжурии и Монголии и полностью реализовать приобретенные нами права. Когда меня назначили премьером, мне было специально поручено охранять наши интересы в этой области и не упускать случаев для дальнейшей экспансии. К подобным задачам нельзя отнестись легко. С тех пор как я в качестве простого гражданина выступаю за швантиную политику по отношению к Манчжурии и Монголии, я всегда стремился к проведению этой политики в жизнь. Для выработки планов колонизации Дальнего Востока и развития нашей новой континентальной империи была созвана специальная конференция, которая работала 11 дней — от 27 июля до 7 июля. На этой конференции присутствовали все гражданские и военные чины, связанные с Манчжурией и Монголией. В результате дискуссии, в которой они участвовали, были вынесены резолюции, которые мы всеподданнейше передаем на рассмотрение вашего величества.

#### Общие соображения

В Манчжурию и Монголию входят провинции Фынтзянь, Гирля, Хейлуцзянь и Внешняя и Внутренняя Монголия. Вся эта область занимает 74 тыс. кв. миль, число жителей равняется 28 млн. Эта территория превышает больше чем в 8 раз размеры нашей собственной империи, не считая Кореи и Формозы, хотя на ней живет втрое меньше жителей, чем у нас. Страпа привлекает к себе не только незначительной плотностью своего населения; нигде в мире не найти таких легких богатств, такого изобилия минеральных богатств и с.-х. продуктов. Стремясь эксплуатировать эти богатства ради увеличения нашей национальной славы, мы специально создали Южно-Манчжурскую ж.-д. компанию. Согласно планам, которые должны быть в одинаковой мере выгодными как для Китая, так и для Японии, мы инвестировали

в наши железнодорожные, судоходные, лесные, сталелитейные, сельскохозяйственные и животноводческие предприятия не меньше 440 млн. иен. Это, без сомнения, наша наиболее крупная инвестиция и наиболее крепкая организация. Хотя это предприятие находится номинально в коллективном владении правительства и народа, в действительности оно находится всецело в руках правительства. Поскольку Южно-Манчжурская ж.-д. компания уполномочена осуществлять дипломатические, полицейские и обычные административные функции в целях проведения нашей имперской политики, она является особой организацией, имеющей совершенно такие же права, как и корейский генерал-губернатор. Уже один этот факт говорит о тех огромных интересах, которые мы имеем в Манчжурии и Монголии. Политика, которая проводится по отношению к этой стране, проводится со времени императора Мейдзи, на основе его указаний, и вырабатывается и завершает развитие новой континентальной империи, что необходимо для дальнейшего роста нашей национальной славы и процветания бесчисленных грядущих поколений.

К несчастью, со времени европейской войны происходят постоянно перемены во внешней и внутренней политике. Власти Трех восточных провинций также пробудились и, следуя нашему примеру, стремятся к реконструкции и индустриальному развитию. Приходится констатировать там поразительный успех, который самым серьезным образом задержал развитие нашего влияния. Это нас поставило в невыгодное положение, и наши переговоры с постоянно сменявшимися правительствами Манчжурии и Монголии контактировали неудачей. Кроме того договор в держав, подписанный на Вашингтонской конференции, ограничил наши специальные права и привилегии до такой степени, что мы потеряли там всякую свободу. Опасность грозит самому существованию нашей страны. Если эти препятствия не будут устранены, наше национальное существование не будет обеспечено и наша национальная сила не будет развиваться. Больше того, источники бо-

гатства сосредоточены в Северной Манчжурии. Если мы не будем иметь права туда проникнуть, ясно, что мы не сможем получить богатства этой страны. Даже ресурсы Южной Манчжурии, которые мы завоевали в русско-японской войне, сильно ограничиваются договором 9 держав. В результате в то время, как наш народ не может по своему произволу селиться в Манчжурии, китайцы переселяются туда огромными массами. Орды китайцев приезжают каждый год в Три восточные провинции, их численность измеряется миллионами. Они настолько угрожают нашим, приобретенным в Манчжурии и Монголии правам, что наше ежегодное избыточное население, составляющее 500 тыс. человек, уже не может там искать себе убежища. Ввиду этого мы должны признать свою неудачу в попытках установить равновесие между численностью нашего населения и запасами пищи. Если мы не предпримем плана, который бы остановил немедленно приток китайцев, число их на истечение пяти лет будет превышать 6 млн., и мы тогда будем стоять перед гораздо более крупными затруднениями в Манчжурии и Монголии.

Нужно напомнить, что когда был подписан договор 9 держав, ограничивший нашу свободу передвижения в Манчжурии и Монголии, общественное мнение сильнейшим образом заволаговало. Покойный император Таишо созвал конференцию, на которую явились Ямато и другие высшие чины армии и флота для обсуждения мер борьбы с этим новым обязательством. Я был послан в Европу и Америку для того, чтобы неофициальным образом ознакомиться с отношением крупнейших государственных людей к этому вопросу. Все они считали, что договор великих держав был заключен по инициативе САСИ. Остальные державы, подписавшие этот договор, не возражали против роста нашего влияния в Манчжурии и Монголии, при условии, если мы сможем защитить интересы международной торговли и международных инвестиций. Это мне лично заявили политические вожди Англии, Франции и Италии. К несчастью, в тот момент, когда мы были готовы провести нашу политику и объявить с согласия тех, с которыми я беседовал в моей поездке, о недействительности договора 9 держав, Сейкайский кабинет внезапно пал, и наша политика не смогла осуществиться. Об этом приходится чрезвычайно сожалеть. Обменявшись мнениями с державами относительно развития Манчжурии и Монголии, я поехал обратно через Шанхай. Там, в Шанхае, один китаец сделал покушение на мою жизнь. Одна американка была ранена, но я спасся благодаря божественной защите, оказанной мне моими скончавшимися императорами. Божественное providence хочет, повидимому, чтобы я помог вашему величеству открыть новую эру на Дальнем Востоке и развить новую континентальную империю.

Три восточные провинции являются в политическом отношении несовершенным пятном на Дальнем Востоке. Ради самозащиты и ради защиты других Японии не сможет устранить затруднения в Восточной Азии, если не будет проводить политику «крови и железа», но проводя эту политику, мы окажемся лицом к лицу с Соединенными штатами, которые натравлены на нас китайской политической борьбой с левым при помощи яда. Если мы в будущем захотим захватить в свои руки контроль над Китаем, мы должны будем сокрушить Соединенные штаты, т.-е. поступить с ними там, как мы поступили в русско-японской войне. Но для того, чтобы завоевать Китай, мы должны сначала завоевать Манчжурию и Монголию. Для того, чтобы завоевать мир, мы должны сначала завоевать Китай. Если мы сумеем завоевать Китай, все остальные азиатские страны и страны Южного моря будут нас бояться и капитулируют перед нами. Мир тогда помет, что Восточная Азия наша, и не осмелится нарушать наши права. Таков план, завещанный нам императором Мейджи, и успех его имеет существовавшее значение для нашего национального существования.

Договор 9 держав является исключительно отражением духа торгового соперничества. Англия и Америка хотели сокрушить при помощи своих богатств наше влияние в Китае. Предложение о сокращении вооружений является лишь средством уменьшить нашу военную силу и лишить нас возможности завоевать огромную территорию Китая. С другой стороны, богатства Китая будут исключительно в их руках. Этот договор является планом, при помощи которого Англия и Америка хотели бы сорвать наши планы. Правительство Мейсёто превратило договор 9 держав в важное дело и подчеркивало скорее нашу торговлю, чем наши права в Китае. Это — не правильная политика, политика национального самоубияства. Англия может позволить себе разговаривать о торговых отношениях только потому, что она имеет Индию и Австралию, которые снабжают ее предметами питания и прочими материалами. Это может позволить себе и Америка, ибо Южная Америка и Канада удовлетворяют ее нужды. Их энергия может быть исключительно посвящена развитию торговли в Китае в целях своего обогащения. Но запасы предметов питания и сырья в Японии уменьшаются по отношению к ее населению. Если мы будем надеяться исключительно на развитие торговли, мы можем быть побиты Англией и Америкой, которые отличаются нижек непреодолимой капиталистической мощью. В конце концов мы ничего не получим. Еще более опасным фактом является то, что китайский народ может в один прекрасный день пробудиться. Даже теперь, в годы внутренних распри, они могут мирно трудиться и пытаться нам подражать и вытеснить

наши товары и таким образом мешать развитию нашей торговли. Если мы вспомним, что китайцы являются нашими единственными покупателями, мы должны боиться того дня, когда Китай объединится и его промышленность начнет процветать. Американцы и европейцы будут с нами конкурировать, и наша торговля в Китае будет подорвана. Предложение Мейсёто оставить в силе договор 9 держав и проводить по отношению к Манчжурии торговую политику является не чем иным, как политикой самоубияства.

Изучив теперешние условия и возможности в нашей стране, мы должны признать, что наша лучшая политика сводится к принятию позитивных мер в целях обеспечения наших прав и привилегий в Манчжурии и Монголии. Они нам дадут возможность развить нашу торговлю. Это не только задержит промышленное развитие самого Китая, но не допустит проникновения европейских держав. Это единственно мыслимая, лучшая политика.

Для того, чтобы завоевать подлинные права в Манчжурии и Монголии, мы должны использовать эту область как базу и проникнуть в остальную Китай под предлогом развития нашей торговли. Вооруженные уже обеспеченными правами, мы захватим в свои руки ресурсы всей страны. Имея в своем распоряжении все ресурсы Китая, мы перейдем к завоеванию Индии, Архангельска, Малой Азии, Центральной Азии и даже Европы. Но ветвь в свои руки контроля над Манчжурией и Монголией является первым шагом, если раса Ямато желает отличиться в континентальной Азии. Окончательный успех может выпасть на долю той страны, которая имеет достаточное количество припасов. Продвигание промышленности возможно лишь в стране, обеспеченной предметами питания и сырьем; полное развитие национальной силы возможно лишь в государстве, раскинувшись на огромной территории. Если мы будем проводить позитивную политику, расширяя наши права в Манчжурии и в Китае, все эти условия, необходимые для могущественной нации, уже перестанут быть проблемами. Кроме того будет обеспечено и наше избыточное население, которое составляет каждый год 700 тыс. человек. Если мы хотим начать новую политику и обеспечить постоянное благоденствие нашей империи, мы должны проводить позитивную политику по отношению к Манчжурии и Монголии.

### Манчжурия и Монголия — не китайская территория

С исторической точки зрения Манчжурия и Монголия не являются китайской территорией и не являются владением Китая. Доктор Яно основательно изучил китайскую историю и пришел к заключению, что Манчжурия и Монголия никогда не были китайской территорией. Этот факт

возвещен всему миру авторитетным представителем императорского университета. Исследования д-ра Яно настолько тщательны, что из один ученых в Китае их не оспаривает. Тем не менее наиболее несчастным обстоятельством является то, что в нашем объявлении войны России наше правительство открыто признало суверенитет Китая над этими странами и то же самое сделало на Вашингтонской конференции, когда мы подписывали договор 9 держав. Вследствие этих двух наших ошибок суверенитет Китая в Манчжурии и Монголии считается установленным в дипломатических отношениях, и наши интересы от этого серьезно страдают. Хотя Китай говорит о республике пяти рас, тем не менее Тибет, Синцзян, Монголия и Манчжурия всегда были в прошлом особыми областями, и их князья имели свои таможенные права. В действительности, таким образом, суверенные права находились в руках князей. При первом случае мы должны объяснить миру истинное положение вещей. Мы должны были бы также проникнуть во Внешнюю и Внутреннюю Монголию в целях реформирования этой страны. Пока князья осуществляют там свои прежние административные функции, суверенные права находятся в их руках. Если мы хотим проникнуть в эти территории, мы должны рассматривать их как правителей и договариваться с ними о правах и привилегиях. Мы будем иметь прекрасные случаи, и наше национальное влияние будет быстро расти.

### Позитивная политика в Манчжурии

Что касается прав в Манчжурии, то мы должны были сделать решительные шаги на основе 21 требования и добиться следующего для обеспечения прав, которые мы завоевали:

- 1) После того как закончится договор о торговой аренде на 1931 год, мы должны получить возможность продолжить этот срок по нашему желанию. Кроме того должно быть признано наше право аренды земли для коммерческих, промышленных и с.-х. целей.
- 2) Японские граждане должны иметь право развешать и жить в восточной части Монголии и заниматься там торговой и промышленной деятельностью. Китай должен их освободить от подчинения китайскому закону. Они не должны подвергаться незаконному обложению налогами и незаконным допросам.
- 3) Мы должны иметь право эксплуатировать 19 угольных и железных шахт в Фынтае и Гиршве, а также право эксплуатировать лесные богатства.
- 4) Мы должны получить преимущественное право на постройку железных дорог и размещение займов для этих целей в Южной Манчжурии и Восточной Монголии.
- 5) Должно быть увеличено число японских политических, финансовых и военных

советников. Мы должны иметь преимущественное право давать своих советников.

6) Мы должны получить право организовать полицейские станции для защиты корейцев в Китае.

7) Срок управления и развития Гирин-Чанчунской железной дороги должен быть продлен до 99 лет.

8) Мы должны получить исключительное право на продажу специальных продуктов и преимущественное право поддерживать паромное сообщение с Европой и Америкой.

9) Мы должны получить исключительное право разрабатывать ископаемые богатства в Хейлуцзяне.

10) Мы должны получить право построить Гирин-Хойренскую и Чанчунь-Далайскую железные дороги.

11) В случае, если понадобятся деньги для выкупа Восточно-Китайской ж. д., японское правительство должно получить преимущественное право предоставлять заем Китаю.

12) Мы должны получить специальные права в портах Аньдун и Инкоу и право транзитных перевозок через эти гавани.

13) Мы должны быть совладельцами Центрального банка Трех восточных провинций.

14) Мы должны получить право эксплуатации пастбищ.

### Позитивная политика по отношению к Внутренней и Внешней Монголии

Так как Манчжурия и Монголия находятся еще в руках своих князей, то мы должны их в будущем признавать правительствами этих стран и оказывать им поддержку. Руководясь этим соображением, дочь квантунского губернатора генерала Фукушима рисковала своей жизнью, живя среди варварского монгольского населения в Тушету, где она исполняла роль советника при местном князе и тем самым служила императорскому правительству. С тех пор как племянница манчжурского князя Су стала женой владетельного князя, отношения между правительством и монгольским князем стали весьма тесными. Все князья Внешней и Внутренней Монголии относятся к нам с величайшим уважением, в особенности с тех пор, как мы привлекаем их особыми приношениями и протекциями. 19 оставших японских офицеров находятся в настоящее время в Тушету. Мы там уже приобрели монопольные права на покупку шерсти, недвижимости и на эксплуатацию горных богатств. Мы пошлим туда секретным образом еще большее количество оставших офицеров. Они должны быть одеты как китайцы для того, чтобы не привлекать к себе внимания мудянского правительства. Разрешения в различных местах, они могут заниматься земледелием, скотоводством и торговлей шерстью. С другими князьями мы можем поступать точно таким же образом, как и

с князем в Тушету. Мы должны все же иметь своих оставших офицеров для того, чтобы захватить в свои руки контроль над князьями. Копья во Внешней и Внутренней Монголии будут достаточное количество нашего народа, мы купим там землю, заплатив за нее одну десятую ее подлинной ценности, и начнем разводить рис для того, чтобы тем самым увеличить наши запасы продовольствия. Там, где земля не подходит для разведения риса, можно заняться скотоводством и разводить лошадей, что имеет большое значение в военном отношении. В остальных местностях мы можем заняться консервной промышленностью и экспортировать наши товары в Европу и Америку. Развитие меховой и кожевенной промышленности также принесет нам выгоды. В южне концев Внешней и Внутренней Монголии окажутся всецело в наших руках. Так как вопрос о суверенных правах здесь недостаточно выяснен, а китайское и советское правительства взять друг друга делами, то мы можем спокойно расширять наше влияние. Когда ольшая часть земли окажется в наших руках, уже не будет спора о том, принадлежит ли Монголия японцам или монголам. Опираясь на нашу военную силу, мы сможем реализовать нашу позитивную политику. Для осуществления этого плана необходимо ассигновать миллионы из «секретных фондов» военного министерства и отправить 400 оставших офицеров во Внешнюю и Внутреннюю Монголию. Эти офицеры, одетые как китайские граждане и выступающие в роли учителей, должны смешаться с населением, завоевать доверие монгольских князей, получить у них право заниматься скотоводством и горным делом и заложить, таким образом, основы наших национальных интересов на ближайшие 100 лет.

### Поддержка и защита корейской иммиграции

С тех пор как мы аннексировали Корею, мы имели там очень мало забот. Однако декларация президента Вильсона о самодетерминации рас, провозглашенная им после европейской войны, сыграла роль жесточайшего откровения для угнетенных народов. Корейцы не являлись исключением и дух беспокойства пронитал всю страну. Вследствие свободы, которой они пользуются в Манчжурии, благодаря несовершенной полицейской системе, а также благодаря богатству страны, в Трех восточных провинциях набралось не меньше одного миллиона корейцев. Это развитие является для нас весьма выгодным и оно сильно подняло наше влияние в военной и экономической точки зрения. С другой стороны, это дает новые надежды в области управления корейцами. Они будут нашим авангардом в колонизации нетронутых земель и будут тем звеном, которое нас свяжет с китайским народом. С одной стороны, мы

могли бы использовать натурализованных корейцев в целях закупок земель для разведения риса, с другой стороны, мы могли бы оказать им финансовую помощь через посредство Кооперативного общества Южно-Манчжурской ж. д. и др., и таким образом мы бы их использовали в первую очередь для нашего экономического проникновения. Это смягчит наше положение в области продовольственной и вместе с тем откроет новые возможности колонизации. Корейцы, принявшие китайское подданство, являются китайцами лишь формально, и они, вероятно, вновь к нам вернутся. Их нельзя сравнивать с японцами, натурализовавшимися в Калифорнии и в Южной Америке. Они лишь временно превратились в китайцев. Когда их число достигнет до двух с половиной миллионов и больше, их можно будет в случае необходимости подстрекнуть к военным действиям и мы им окажем поддержку, утверждая будто мы подавляем корейское движение. Так как не все корейцы приняли китайское подданство, то в других странах не будут знать, кто вызвал беспорядки — китайские или японские корейцы. Мы всегда сможем вести мировое общественное мнение в заблуждение.

Имея возможность использовать корейцев в этих целях, мы должны принять меры к тому, чтобы китайцы не использовали их против нас. Но Манчжурия является в такой же мере под нашей, как и под китайской юрисдикцией. Если китайцы попытаются использовать корейцев для борьбы с нами, то у нас в руках будет повод для войны с Китаем. В этом случае наиболее грозным фактором является советская Россия: Если китайцы используют «красных» для того, чтобы повлечь на корейцев, то мышление нашего народа изменится, и нам будет угрожать великая опасность. Теперешний кабинет принимает в виду этого все меры предосторожности против такой возможности. Если мы хотим использовать корейцев для развития нашей новой континентальной империи, то мы должны особенно тщательно вырабатывать для них наши меры защиты. Мы должны увеличить наши полицейские силы в Северной Манчжурии, основываясь на договоре Митыя для того, чтобы иметь возможность оказывать корейцам поддержку и помочь им быстро двигаться вперед. Тогтука Каина (общество развития Востока) и Южно-Манчжурская железнодорожная компания должны им также оказывать финансовую помощь. Нужно ставить корейцев в особенно выгодные условия для того, чтобы они могли развивать богатства Манчжурии и Монголии и монополизировать в своих руках торговые права. Приток корейцев в эти территории имеет такое огромное экономическое и военное значение, что императорское правительство не может не поддержать его. Это открывает новые перспективы для нашей империи. После того, как Вашингтон-

ская конференция света на-нет выгоды договора, заключенного между Ладсингом и Иши, мы можем восстановить наше положение лишь в том случае, если в Манчжурии будет несколько миллионов корейцев. В области международных отношений мы здесь не можем натолкнуться ни на какие затруднения.

### Железные дороги и развитие нашего нового континента

Транспорт — это основа национальной защиты, это гарантия победы и оплот экономического развития. Общее протяжение китайских железных дорог составляет всего 7.200—7.300 миль, при чем 3 тысячи миль приходится на Манчжурию и Монголию. Принимая во внимание размеры Манчжурии и Монголии и обилие их естественных богатств, мы можем сказать, что ственными еще дороги с общим протяжением не меньше 5—6 тысяч миль. Весьма жалько, что наши железные дороги сосредоточены главным образом в Южной Манчжурии, и они не доходят до источников богатств, находящихся в северных частях страны. В Южной Манчжурии имеется очень много китайцев, которые относятся весьма благоприятно к нашим военным и экономическим планам. Если мы хотим развить наши естественные богатства и укрепить нашу национальную оборону, мы должны строить железные дороги в Северной Манчжурии. Мы тогда сможем послать больше японцев в Северную Манчжурию. Оттуда мы можем усилить во много раз наше политическое и экономическое развитие в Южной Манчжурии и укрепить нашу национальную оборону в интересах мира и порядка на Дальнем Востоке. Южно-Манчжурская железная дорога была построена главным образом для экономических целей. Нехватает окружных линий, необходимых для мобилизации и транспорта войск. Отныне мы должны преследовать военные цели и охватить окружными дорогами сердце Манчжурии и Монголии для того, чтобы можно было, с одной стороны, сорвать военное, политическое и экономическое развитие Китая, а с другой стороны, задержать проникновение русского влияния. Вот ключ к нашей континентальной политике.

Имеется две основные ж.-д. линии в Манчжурии и Монголии, а именно: Восточно-Китайская и Южно-Манчжурская. Что касается дороги, построенной китайцами, то она, без сомнения, получит со временем огромное значение благодаря финансовой поддержке гиринского провинциального правительства. Опираясь на обильные ресурсы провинции Фынтань и Хейлуцзяня, китайские железные дороги значительно обогатят в своем развитии нашу Южно-Манчжурскую дорогу и начнут ожесточенную конкуренцию. К счастью для нас финансовое положение провинции Фынтань ольнейшим образом рас-

строено, и без нашей помощи китайские власти не смогут это положение исправить. Мы должны это использовать. Мы должны сделать позитивные шаги и добиться нашей цели в области железнодорожного строительства. Если мы сумеем манипулировать, банкноты провинции Фынтянь совершенно обесценятся и провинция обанкротится. Фынтяньские власти не смогут тогда, конечно, думать о развитии Манчжурии и Монголии. Но мы должны считаться с Китайско-Восточной железной дорогой. Она образует букву «Г» с Южно-Манчжурской железной дорогой. Эта система не отсчитает военным требованиям. Если рассматривать Южно-Манчжурскую железную дорогу как основную, то китайцы должны строить свои дороги по направлению с севера на юг, и это отвечает их интересам. Наши интересы не должны таким образом обязательно сталкиваться с китайскими. Сейчас, когда Россия терпит свое влияние и не в состоянии продвигаться вперед в Манчжурию и Монголию, китайцы должны поддерживать нас в нашем железнодорожном строительстве. К нашему удивлению, однако, фынтяньское правительство построило недавно две дороги из Тагушана в Тушляо и из Гирина в Хайшян исключительно для военных целей. Эти две железные дороги нанесут сильнейший урон нашим военным планам в Манчжурии и Монголии в интересах Манчжурской железной дороги. Мы поэтому энергично протестовали против этого строительства.

Если эти дороги были построены, это объясняется тем, что наш представитель, а равно представители Южно-Манчжурской железной дороги недооценили возможности фынтяньского правительства. Когда мы интervenировали, было уже поздно, и дороги были закончены. Американцы постарались инвестировать капиталы и развить через посредство британских капиталистов порт Хулудуо. Воспользовавшись этим, фынтяньское правительство вложило американский и британский капиталы в эти железные дороги для того, чтобы нанести нам удар. Сейчас нам остается выжидать удобный момент для того, чтобы поговорить с Китаем об этих двух дорогах.

Недавно распространились слухи о том, что фынтяньское правительство собирается провести дорогу из Тагушана в Харбин через Тушляо и Фуэ. Это будет прямая линия между Пекином и Харбином, которая не затронет ни Южно-Манчжурской, ни Восточно-Китайской ж. д. Еще более поразительно то, что собираются проводить еще другую дорогу из Мукдена в Харбин через Хайлуэнь, Гирия, Учяя. Если этот план осуществится, то эти две линии окружают Южно-Манчжурскую ж. д. и ограничат ее сферу деятельности до минимума. Это сорвет наше политическое и экономическое развитие Манчжурии и Монголии, и цель договора в держав будет достигнута, и наша власть будет ограничена. Завершение этих двух железных дорог делает

Южно-Манчжурскую ж. д. совершенно бесполезной. Южно-Манчжурская ж. д. компания окажется лицом к лицу с настоящим кризисом. Однако в настоящих финансовых условиях Китай не может строить эти две дороги без помощи иностранных займов. Стоимость перевозок будет на этих двух дорогах выше, чем на Южно-Манчжурской. Эти соображения должны нас несколько успокоить. Но если эти две дороги будут построены и китайское правительство установит дешевый тариф для того, чтобы конкурировать с Южно-Манчжурской дорогой, то не только мы, но и Восточно-Китайская железная дорога потерпит убытки. Япония и Россия, конечно, не позволят Китаю проводить такие структурные меры, тем более, что Китайско-Восточная железная дорога завязана главным образом от грузов, отправляемых из Цицикара и Харбина.

Южно-Манчжурская железная дорога не отвечает нашим целям. Учитывая наши перешие пужды и нашу деятельность в будущем, мы должны иметь под своим контролем железные дороги и в Северной и в Южной Манчжурии. Число китайцев настолько растет в Южной Манчжурии, что это нанесет ущерб нашим политическим и экономическим интересам. Мы принуждены в этих условиях предпринять агрессивные шаги в Северной Манчжурии в целях обеспечения ее процветания в будущем. Но если Восточно-Китайская железная дорога, принадлежащая советской России, будет развиваться в этой области, то наша новая континентальная политика получит удар, и это вызовет в ближайшем будущем неминуемый конфликт с советской Россией. В этом случае нам вновь придется сыграть ту роль, которую мы играли в русско-японской войне. Восточно-Китайская железная дорога станет нашей точно так же, как стала нашей Южно-Манчжурская, и мы захватим Гирия так, как мы тогда захватили Дайрен. В программу нашего национального роста входит, повидимому, необходимость вновь скрестить наши мечи с Россией на полях Монголии в целях овладения богатствами Северной Манчжурии. Пока этот скрытый риф не будет взорван, наше судно не сможет пойти быстро вперед. Мы должны потребовать от Китая права строить важные военные железные дороги. Когда эти дороги будут закончены, мы будем всемерно наполнять Северную Манчжурию нашими силами. Советская Россия должна будет вмешаться, и это будет нашим предлогом для открытого конфликта.

Мы должны настаивать на постройке следующих железных дорог: 1) Тушляо-Жэхаская железная дорога. — Эта дорога должна иметь протяжение в 447 миль, и ее постройка обойдется в 50 млн. иен. Когда она будет закончена, она принесет нам огромную пользу в нашей борьбе за развитие Внутренней Монголии. Это, между прочим, самая важная для нас железнодорож-

ная линия. Из тщательных расследований военного министерства видно, что во Внутренней Монголии имеются огромные земельные участки, пригодные для возделывания риса. При должном развитии этого края там может жить не меньше 20 млн. наших японцев. Там можно развести до 2 млн. голов скота, которые мы можем использовать для нашего питания и для экспорта в Европу и Америку. Наконец, шерсть. Монгольская овца дает в три раза больше шерсти, чем японская. Южно-Манчжурская железнодорожная компания сделала много опытов, которые подтвердили этот факт. Монгольская шерсть гораздо лучше австралийской. Благодаря своей дешевой высококачественной шерсти, имеющейся в огромных количествах, Монголия является потенциальным источником огромнейшего богатства. Если мы эту промышленность будем поддерживать путем развития железных дорог, то продукция вырастет по меньшей мере в 10 раз. Мы этот факт скрываем от остального мира для того, чтобы Англия и Америка не начали с нами конкурировать. Мы поэтому должны в первую очередь контролировать транспорт и затем приступить к развитию шерстяной промышленности. «Если стальные страны узнают об этом преждевременно, мы можем опоздать. Имея в своем распоряжении железную дорогу, мы сможем развить шерстяную промышленность не только для нашей нужды, но и для экспорта в Европу и Америку. Мы сможем осуществить наше желание овладения Монголией. Эта железная дорога является жизненным вопросом для нашей политики в Монголии. Без нее Япония не сможет играть никакой роли в развитии Монголии.

2) Солунь-Таоянская дорога. — Эта линия должна иметь протяжение в 136 миль, и она обойдется в 10 млн. иен. Если мы займем в будущем Японию, то мы должны признать неизбежность войны с Россией на полях Северной Манчжурии. С военной точки зрения эта дорога не только позволит нам угрожать тылу России, но и лишит ее возможности подвозить подкрепления в Северную Манчжурию. С экономической точки зрения эта дорога позволит нам эксплуатировать богатства долины Таоэрда и укрепить положение Южно-Манчжурской дороги. Князья близлежащих областей, которые относятся к нам дружелюбно, смогут использовать эту дорогу для того, чтобы усилить наше влияние и открыть нам свои территории. От этой дороги зависит наша возможность сотрудничества с монгольскими князьями, приобретения земель, шахт и пастбищ и развития торговли с туземным населением, что является необходимым для дальнейшего процветания. Вместе с Тушляо-Жэхаской дорогой это будут две дороги, ведущие в Монголию. Когда промышленность будет полностью развита, мы сможем распространить наше влияние и на Внешнюю Монголию. Эта линия, однако, опасна тем, что она может облегчить китайцам переселе-

ние в эту новую область и тем самым повредить нашей политике. Вспомним о Южно-Манчжурской дороге? Разве она не служит интересам Китая? Важно, однако, то, что страна и ископаемые богатства, находящиеся в соседстве с дорогой, принадлежат монгольским князьям. Если мы овладеем этими землями и копами, нам не придется опасаться китайской иммиграции. Мы можем даже заставить князей издать законы, запрещающие китайскую иммиграцию. Если жизнь станет там тяжелой для китайцев, они, конечно, оставят эти места. Есть и другие методы, при помощи которых можно воспрепятствовать китайцам селиться в этих местах. Если мы будем достаточно энергичны, не останется и следа китайцев на монгольской территории.

3) Участок Чанчунь-Таоянская дорога. — Так как эта дорога идет от Чанчуна до Фуэ и Далай, то линия между Чанчуном и Таоанем будет иметь протяжение в 131 миль и обойдется приблизительно в 11 млн. иен. Эта линия имеет огромное экономическое значение, ибо богатства Манчжурии и Монголии сконцентрированы в Северной Манчжурии. Мы получим доступ к Северной Манчжурии и поможем Южно-Манчжурской дороге, нанеся удар Восточно-Китайской. Дорога проходит в долине реки Сунгарь, где почва отличается своим плодородием и обилием сельскохозяйственных продуктов. Вблизи Далай находится долина Юляя, которые можно использовать для получения электрической энергии. Нет сомнения, что эта часть дороги превратится в процветающий центр промышленности и сельского хозяйства. Построив эту линию, мы сможем превратить Далай в базу для наступления на Сибирь по трем дорогам, а именно: через Таоань, Аньчань и Цицикар. Богатства Северной Манчжурии окажутся в наших руках. Эта линия поможет нам также идти на Хейлуцзянь. Вместе с дорогой между Чанчуном и Таоанем это образует окружную линию, которая будет иметь стратегическое значение для наших целей проникновения в Монголию. Население здесь очень густое, а страна богатая. В течение 50 лет не придется прибегать к удручительным средствам. Имея в руках эту дорогу, мы сможем овладеть богатствами Северной Манчжурии и Монголии. Здесь смогут жить по меньшей мере еще 30 млн. человек. Когда Дуьхуаская дорога будет закончена и соединена с линией, идущей из Хойрена в Корею, все продукты смогут быть доставлены прямым путем в Осаку и Токио. В случае войны можно будет посылать наши войска в Северную Манчжурию и Монголию через Японское море без всяких остановок, не давая возможности китайским войскам проникнуть в Северную Манчжурию. Ни американские, ни русские лодки не смогут пройти в Корейский пролив. Как только будут закончены дороги между Гирином и Хойреном и между Чанчуном и Далаем, мы станем независимыми в области

продовольствия и сырья. В случае войны нам никакая страна не сможет помешать. Поэтому, когда начнутся переговоры о Манчжурии и Монголии, Китай должен будет покориться и уступить нашим требованиям. Если мы хотим положить конец политическому существованию Манчжурии и Монголии в соответствии с третьей фазой плана императора Меджи, мы должны закончить эти две железные дороги. Чанчунь-Далайская желтая дорога сильнее поднимет ценность Южно-Манчжурской дороги и сама превратится в выгодную дорогу. Это весьма важное начинание в нашем стремлении проникнуть в эту территорию.

4) Гирин-Хойренская линия. — В то время, как Гирин-Дунхуанская линия уже готова, линия Дунхуан-Хойрен должна еще быть построена. Узкая колея в 2 фута 6 дм., которую мы имеем между Хойреном и Лаод-тоу, не годится для экономического развития нового континента. Нужно потратить 5 млн. иен на расширение колеи в этой части дороги и 10 млн. иен на постройку дороги между Лаод-тоу и Жунхуа. Все это обойдется приблизительно в 20 млн. иен. Когда это будет сделано, мы добьемся успеха с нашей континентальной политикой. До сих пор люди, единственные в Европе, должны были ездить или через Дайрен или через Владивосток. Сейчас они могут ехать непосредственно из Цинцинкана по Сибирской дороге. Когда мы будем иметь в своих руках эту огромную транспортную систему, мы уже не должны будем скрывать наших намерений в Манчжурии и Монголии, вытекающих из третьей фазы планов Меджи. Раса Ямато сможет тогда перейти к завоеванию мира. Согласно завету Меджи наш первый шаг должен был заключаться в завоевании Формозы, а второй — в аннексии Кореи. Теперь должен быть сделан третий шаг, заключающийся в завоевании Манчжурии, Монголии и Китая. Когда это будет сделано, у наших ног будет вся остальная Азия, включая и острова Южного моря. Если эти задачи до сих пор не выполнены, то это является преступлением ваших слуг.

Народ, живущий в Гирине, Фынтяне и части Хэйлунцзяна, называется в истории сунанами. Сунаны рассеяны по морскому побережью и долинам рек Амура и Тумын-ула. В различные исторические эпохи они назывались кулаями, сунанами, губеями, ялу, вотоу, фуя, киданями, бохайями и Нюжюэями. Это была смешанная раса. Предки манчжурской династии родились здесь. Они сначала овладели Гирином, а затем установили свою власть в Китае на 300 лет. Если мы хотим осуществить нашу континентальную политику, мы должны учесть этот исторический факт и прежде всего укрепиться в этой области. Отсюда вытекает потребность постройки Гирин-Хойренской дороги.

В зависимости от обстоятельств мы решим, должна ли эта дорога закончиться в Цинцинке или Лоцине, или даже Сюнци. С точки зрения национальной обо-

робы Лоцин является идеальной гаванью и идеальным конечным пунктом дороги. Возможно, что это будет лучшей гаванью в мире. С одной стороны, она разорит Владивосток, а с другой стороны, это будет центр богатства Манчжурии и Монголии. Дайрен еще не является нашей территорией, и пока Манчжурия по часть нашей империи, трудно развивать этот город. Ввиду этого мы окажемся в трудном положении во время войны. Враг может блокировать Цусимский и Сенцимский проливы, и мы будем отрезаны от Манчжурии и Монголии. Потеряв эти ресурсы, мы будем побеждены, тем более, что Англия и САСШ совместно работали над сокращением наших сил во всех областях. Мы должны будем когда-нибудь бороться с Америкой в целях самосохранения, а также для того, чтобы дать предпочтение Китаю. Американская азиатская эскадра стояла у Филиппинских островов, вблизи Цусимы и Сенцимы. Если они пойдут в эти места свои складные лодки, мы будем скорее отрезаны от манчжурских и монгольских источников продовольствия и сырья. Но если Гирин-Хойренская железная дорога будет закончена, мы будем иметь большую окружающую линию через всю Манчжурию и Корею и небольшую линию в Сев. Манчжурии. Мы получим полную свободу передвижения во всех направлениях и сможем послать солдат и все необходимые припасы по всем направлениям. Если мы доставим при помощи этой линии все необходимые материалы в наши порты в Цуруга и Нигата, подводные лодки противника не смогут проникнуть в Японский и Корейский проливы. Нам тогда никто не сможет помешать, и Японское море станет центром нашей национальной обороны. Обеспечив транспорт продовольствия и сырья, мы уже не должны будем бояться ни американского флота, ни китайской или русской армии. Мы тогда сможем подавить корейское движение. Повторяю, если мы хотим проводить новую континентальную политику, мы должны построить эту линию. Манчжурия и Монголия являются теми восточными странами, которые еще совершенно не развиты. Раньше или позже нам придется здесь воевать с советской Россией. Вой разыграется в Гирине.

Для того, чтобы сделать третий шаг, указанный в планах Меджи в отношении Китая, мы должны будем поступить следующим образом:

1. Мы должны будем мобилизовать армейские дивизии в Фукуока и Хирошима и отправить их в Южную Манчжурию через Корею. Мы, таким образом, помешаем продвижению китайских солдат на север.
2. Мы пошлем армейские дивизии, находящиеся в Нагоя и Гуанси (? уморем в Цинцинке, а оттуда в Северную Манчжурию по Гирин-Хойренской дороге.
3. Квантуанскую армию придется послать через Нигата в Цинцинке или Лоцин, а от-

туда по Гирин-Хойренской дороге в Сев. Манчжурию.

5.4. Армейские дивизии, находящиеся в Хоккайдо и Сендай, должны будут отправляться морем на Аомори и Хоккайдо во Владивосток, а оттуда по Сибирской дороге в Харбин. Они останутся в Фынтяне, захватят Монголию и помешают русским двинуться на Юг.

5.5. Все эти дивизии сформируются в две крупные армии. На Юге они займут Шанхайюань и защитят его от советского продвижения китайских войск. На Севере они будут защищать Цицикар от продвижения русских на Юг. В наших руках окажется, таким образом, все ресурсы Манчжурии в Монголии. Если даже война будет продолжаться 10 лет, нам ничего будет бояться недостатка в припасах и снаряжении.

Посмотрим, насколько удалена Гирин-Хойренская дорога от наших портов. Если считать Цицикар за исходный пункт, то оттуда до Владивостока будет 130 миль, до Цуруга—475 миль, до Молжи—500 миль, до Нагасаки—650 миль, до Фузана—500 миль. Возьмем теперь порт Цуруга, как исходный пункт. В этом случае мы должны считаться с Осака, как промышленным центром.

1. От Чанчуня до Осаки 406 миль сушей через Лоцин и 475 миль морем. Проезд продолжится 61 час.

2. Если ехать через Дайрен и Кобе, то Чанчунь отстоит от Осаки на расстоянии 635 миль на суше и 870 миль, если ехать морем. Дорога продолжится 92 часа.

Если Цуруга станет связующим пунктом вместо Дайрена, то мы сэкономим 41 час. Считая 30 миль в час на суше и 12 миль в час на море, мы можем сократить продолжительность проезда вдвое, если используем быстроходные пароходы и скорые поезда.

Манчжурия и Монголия являются Вельгией Дальнего Востока. Во время великой войны Бельгия превратилась в поле сражения. В наших войнах с Россией и САСШ мы должны будем заставить Манчжурию и Монголию перенести все ужасы войны. Так как ясно, что мы должны нарушить нейтралитет этих территорий, то мы не можем не строить Гирин-Хойренской и Чанчунь-Далайской дорог, так как это необходимо для нашей военной подготовки. В случае войны мы можем с легкостью увеличить наши военные силы, а в мирное время мы можем перевозить тысячи людей в эту область и возделывать там рис. Эта железнодорожная линия, таким образом, открывает перед нами возможности экономического развития и завоевания при помощи вооруженных сил.

Постройка Гирин-Хойренской дорожки должна быть проведена и закончена в сухое время года. Дорога должна пройти через гранитные горы. Для проведения тоннелей придется использовать самые современные машины. Песку, кирпичу, глине достаточно во всей этой области, и в этом

мы не будем чувствовать недостатка при постройке дороги. Нужно будет только перевезти рельсы, вагоны и локомотивы. Благодаря этому можно будет снизить стоимость постройки по меньшей мере на 30% и закончить постройку почти вдвое скорее обычно.

Тщательные исследования нашего генерального штаба в Южно-Манчжурской железнодорожной компании показали, что в области, прилегающей к дороге, имеется в общем 200 миллионов тонн леса. Если мы будем срубать ежегодно 1 млн. тонн леса для ввоза в нашу страну, то мы сможем это делать в течение 200 лет. Мы не будем тогда нуждаться в американском лесе, который обходится нам в 80—100 млн. иен в год. Мы не можем об этом открыто говорить, так как если Китай и Россия узнают, что мы получаем столько леса из Манчжурии, то они захотят с нами конкурировать и возьмутся сами за постройку этой линии. Кроме того Соединенные штаты могут купить у фынтянского правительства право на эксплуатацию всего леса. Америка сможет тогда убить нашу бумажную промышленность.

Гирин назывался «океаном деревьев» еще во времена императора Цянь-Луна. С тех пор были посажены еще новые леса. Трудно представить себе богатство этих лесных ресурсов. Для того, чтобы перевезти этот лес из Гирина в Осаку через Чанчунь и Дайрен, нужно сделать расстояние в 385 миль. На каждый кубический фут нам приходится тратить 34 цента. Ввиду этой дороговизны транспорта мы не можем конкурировать с САСШ. Однако если будет построена Гирин-Хойренская дорога, то это расстояние сократится до 700 миль. Мы сможем тогда отправлять лес морем в Осаку, взимая лишь 13 центов за кубический фут. Мы тогда, конечно, вытесним американский лес. Считаю, что одна тонна леса даст прибыли в 5 иен, мы видим, что при наличии двух миллиардов тонн леса мы сможем благодаря жел. дороге с легкостью заработать 1 млрд. иен. Мы запретим импорт американского леса в нашу страну. Кроме того благодаря удешевлению леса мы сможем заработать еще 20 млн. иен в год на мебельной, бумажной промышленности и проч.

Там имеются еще угольные копи Овншэнь, которые хранят в своих недрах 600 млн. тонн угля. Качество этого угля выше фушуньского, его легко добывать и из него можно получить керосин, который мы можем использовать у себя дома или продавать Китаю. Гирин-Хойренская железная дорога принесет нам и ряд других преимуществ, и все это мы получим без всякого труда. Уголь явится дополнением к углю Фушуньских копей. Получив в свои руки эти обе угольные области, мы будем иметь кол. ко всей промышленности Китая. На кинчюинском угле мы сможем зарабатывать 5 иен на тонну при отправке его в Япо-нию. Эта прибыль поднимется до 16 иен, если мы добудем из этого угля и все по-

бочные химические продукты. Все это мы получим исключительно благодаря Гирин-Хойренской дороге. Кроме того имеются золотые россыпи вдоль реки Мутан. Как только Гирин-Хойренская дорога начнет работать, Южно-Манчжурская железнодорожная компания сможет осуществить свои приобретательные права на золотые прииски в Цзянгоу и лесные богатства в виринской промышленности. Вблизи Дуньхуа можно иметь огромные массы с.-х. продуктов—овса, пшеницы и проч. Там же имеются 20 винных заводов, 30 заводов, вырабатывающих растительные масла, и проч. Все это можно получить, лишь построив новую дорогу. Вдоль дороги можно вести торговлю с годичным оборотом в 4 млн. иен. Перевозка одних лишь с.-х. продуктов не только покроеет все эксплуатационные расходы, но и даст чистую прибыль в 200 тыс. иен в год. Если еще считать доходы от перевозок леса, угля и побочных продуктов, то мы получим прибыль в 8 млн. иен в год. Помимо этого укрепится положение на Манчжурской жел. дороге, будут приобретены права на леса, копи и проч. и будет перевезено огромное количество японцев в Северную Манчжурию. В первую очередь важно сокращение расстояния между Японией и источниками богатства в Северной Манчжурии. За 3 часа можно попасть из Цинцина в Хайлиян, 3 часа нужно для того, чтобы проехать из Хойрена в Сяньбэнь и еще 3 часа для того, чтобы покрыть расстояние между рекой Тумань-ула и Лушунь-унь. Только эта дорога даст нам возможность захватить в свои руки огромные богатства Сев. Манчжурии.

3. Хуньчунь-Хайлянская дорога.—Протяжение дороги 173 мили, стоимость 24 млн. иен. Вдоль всей линии густые леса. Эта линия необходима для усиления Гирин-Хойренской дороги и эксплуатации лесов и шахт Севера Манчжурии. Эта линия необходима для того, чтобы превратить Хойрен в центр процветания за счет Владивостока. К югу от Навышаня к северу от Дуньхуа находится озеро Цинго, которое можно будет использовать для получения электрической энергии. Имея в своем распоряжении эту энергию, мы сможем захватить в свои руки контроль над всеми с.-х. и промышленными предприятиями Манчжурии и Монголии. Исследование Южно-Манчжурской железнодорожной компании показало, что озеро может дать по меньшей мере 800 тыс. лошадиных сил. Имея такую огромную массу электрической энергии, мы сможем с легкостью завоевать промышленность Манчжурии и Монголии. Вблизи такого огромного силового центра будут раба богатства с феноменальной быстротой. Мы должны быстро построить эту дорогу для того, чтобы облегчить транспорт. Озеро Синхай, которое находится во владениях Китая и России, может быть также использовано для получения электроэнергии. Для того, чтобы эти две страны не сорвали наших планов, мы должны вывести на ме-

ждународной электромобильной конференции, которая состоится в этом году в Токио, резолюцию, согласно которой в одной и той же области не должно быть двух силовых станций. Бумажная фабрика Оджу уже получила вблизи Нигата и Хайляна широкие права на лесные богатства. Эта фабрика нуждается в том, чтобы на озере Цинго была немедленно построена силовая станция и чтобы была как можно скорее построена Хуньчунь-Хайлянская дорога, т. е. тогда можно будет с большей быстротой подвозить сырье, растущее в дином виде в Монголии.

Если железнодорожное общество Фен-Гирин-Учун и мукденские власти собираются строить Учунскую и Гирин-Мукденскую дороги, с Хулудуо и Туньцзяном в качестве порта, то это объясняется тем, что они хотят получить в свои руки богатства Северной Манчжурии. Построив Хуньчунь-Хайлянскую дорогу, мы не только усилим Гирин-Хойренскую, но и сорвем китайские планы и направим поток манчжурских богатств в порт Цинцин. Транспортные расходы будут на две трети ниже, чем на Китайской дороге, и на одну треть ниже, чем на Сибирской. Она не может конкурировать с нами, и победа будет наша.

Общий торговый оборот в Манчжурии составляет 7—8 миллиардов иен в год, и вся эта торговля находится в наших руках. Наша торговля шерстью, хлопком, соей, железом составляет 1/2 мировой торговли. Наша торговля постоянно растет. Однако богатейшая улица Дайрена находится еще в руках китайцев. Но это еще не все. Производство растительного масла является основной отраслью промышленности в Манчжурии. Наша доля в этой промышленности составляет всего лишь 6 проц. Среди 38 фабрик растительного масла в Инкоу нет ни одной японской. Из 20 фабрик в Андуне только одна японская и из 82—83 в Дайрене всего лишь 7 японских. Это весьма печально. Для того, чтобы завоевать потерянную позицию, мы должны прежде всего развить транспорт. Захватив в свои руки монополию над готовыми продуктами и сырьем, мы сможем занять господствующее положение в этой промышленности. Кроме того мы должны помогать японцам, занимающимся этой промышленностью, предоставляя им широкие кредиты, и таким образом вытеснить китайцев. В Осакке имеется много китайцев, торгующих нашими фабрикатами в Монголии, Манчжурии. Они сильно конкурируют с японцами, живущими в Китае. Намин труднее, так как их жизненный уровень выше и им нужен более высокий процент прибыли. С другой стороны, и китайцы имеют свои слабые места. Они получают товары худшего качества, а с другой стороны, им приходится платить по меньшей мере на 10 проц. больше, чем японцам. Они принуждены платить на 2,70 иен больше японцу за каждую тонну товаров, но, несмотря на это, они успешно конкурируют с нашими купцами в Манчжурии. Это яс-

но говорит о неспособности нашего народа. Когда думаешь об этом, гнетается за голову. Китаец предоставлен своим собственным силам и не получает помощи от правительства. Японец, живущий в Манчжурии, пользуется защитой своего правительства и получает долгосрочный кредит, уплачивая незначительный процент. Мы должны поэтому организовать кооперативное экспортное общество для торговли с Китаем. Оно должно пользоваться особыми преимуществами на пароходстве и на Южно-Манчжурской ж. д. и квантуновское правительство должно ему предоставить кредит, важная невысокий процент. Тогда мы сможем успешно конкурировать с китайскими купцами, развить наше производство в Манчжурии и экспортировать наши товары во все страны света.

Первый шаг для завоевания финансового и торгового контроля над Манчжурией и Монголией заключается в получении монополии на продажу продуктов этих стран. Мы должны иметь монопольные права на продажу монгольских и манчжурских продуктов, так как только тогда мы сможем провести нашу континентальную политику, помешать проникновению американского капитала и подорвать влияние китайских купцов.

Хотя манчжурские и монгольские продукты должны проходить через 3 порта.—Дайрен, Инкоу и Андунь, все же менее основным является в данном случае Дайрен. Ежегодно проходит через этот порт 2.200 судов с общим тоннажем в 1.565.000. Это—70 проц. всей манчжурской и монгольской торговли. Из этого порта расходится по всем направлениям 15 пароходных линий. Большинство этих линий обслуживают побережье. Мы имеем в своих руках всю транспортную систему Манчжурии и Монголии. Возможно, что мы получим и монополию продажи специально манчжурских продуктов. В этом случае мы сможем развить наш океанский транспорт и отодвинуть на задний план порты Инкоу и Андунь. В наших руках будет торговля огромными количествами бобов, которые потребляет Центральный и Южный Китай. Китайцы употребляют в пищу растительное масло, в случае войны мы сможем отрезать доступ этого масла, и они будут сильнейшим образом страдать. Получив в свои руки контроль над источником предметов питания и транспорт, мы сможем развить наше производство риса, увеличить количество удобрительных веществ, добываемых в качестве побочных продуктов из фушуньского угля. Таким образом, от нас будет зависеть все земледелие в Китае. В случае войны мы можем наложить эмбарго на удобрительные вещества и запретить их вывоз в Центральный и Южный Китай. Это сильно сократит производство предметов питания в Китае. Мы не должны упускать из вида эту сторону

при строительстве нашей континентальной империи. Мы не должны забывать, что Европа и Америка также нуждаются в огромных массах бобов в целях удобрения. Когда мы будем монопольными собственниками этих продуктов и будем контролировать транспорт как на суше, так и на море, то страны, нуждающиеся в специальных продуктах Манчжурии и Монголии, будут добиваться нашей благосклонности. Мы должны получить в свои руки контроль над всей системой транспорта для того, чтобы получить монополию торговли в Манчжурии и Монголии. Только тогда мы сможем задавить китайского купца.

Однако китайцы научаются нашим приемам и побивают нас нашими же методами. Мы еще не научились успешно конкурировать с ними в производстве растительного масла и в водном транспорте (на парусных судах). Построив новую систему транспорта, мы должны проводить политику двойного рода. С одной стороны, мы должны подорвать их судоходство, вложить крупные капиталы в наше судоходство. С другой стороны, мы должны стремиться к тому, чтобы японцы усвоили китайский опыт в этом деле. Вместе с тем мы не должны допускать, чтобы китайцы научились нашим промышленным методам. В прежние годы мы имели фабрики в Манчжурии и Монголии вблизи источников сырья. Китайцы получили таким образом возможность узнать наши секреты и открыли свои фабрики, которые конкурировали с нами. Мы поэтому должны посылать сырье в Японию, перерабатывать его здесь и вывозить в Китай и другие страны уже готовые изделия. Мы таким образом дадим работу нашим безработным, задержим приток китайцев в Манчжурию и Монголию и лишим китайцев возможности подрывать нашим новым промышленным методом. Железо, добываемое в Бенсигу и Амьшане, и фушуньский уголь также должны посылаться в Японию для окончательной переработки.

Все это говорит о необходимости развития океанского транспорта. Необходимо расширить Дайренское общество Кисей Кайша и наше правительство должно ему предоставлять заем через посредство Южно-Манчжурской железнодорожной компании, взимаемая невысокий процент. В будущем году мы получим 50-тысячный тоннаж для нашего океанского транспорта. Этого вполне достаточно для того, чтобы занять доминирующее положение в торговле на Дальнем Востоке. С одной стороны, у нас имеется Южно-Манчжурская ж. д., обеспечивающая транспорт по суше, а с другой стороны—в наших руках контроль над огромными массами манчжурских и монгольских продуктов, ожидающих своего транспорта. Железные законы экономии обеспечивают нам успех в том случае, если мы расширим наш океанский транспорт с Дайреном в качестве центрального порта.

## Необходим золотой стандарт

Несмотря на то, что Манчжурия и Монголия находятся в поле нашей деятельности, основной денежный обращения там все же является серебро. Это часто вызывает противоречия с нашим золотым стандартом и неблагоприятно отражается на наших интересах. Если японцы, живущие в этих краях, не разбогатеют, то это объясняется исключительно тем, что там существует серебряная денежная система. Китайцы упорно держатся серебряного стандарта и мы поэтому не смогли установить наши планы колонизации на твердой экономической основе. Мы терпим от этого ущерб, который заключается в следующем:

1) Мы приносим с собой в Манчжурию деньги, основанные на золотом стандарте. Там нам приходится их разменивать на китайские серебряные доллары. Курс доллара колеблется часто на 20 проц. принося крупные убытки нашему народу, живущему в Манчжурии. Ситуация становится обычным явлением и инвентаризация капиталов становится своего рода пропой. Если кто-либо вложил в дело 200.000 исп. он может в один прекрасный день обнаружить, что его капитал упал до 160 или 150 тыс. долларов вследствие падения курса серебряных денег. В результате мы имеем ряд банкротств.

2) Китайский торговец пользуется исключительно серебряными деньгами и поэтому он не страдает от колебаний курса. Хотя китайцы не имеют точного представления о курсовой ценности золота и серебра, они всегда выигрывают во всех сделках. Это у них природная способность, и мы от этого страдаем. Мы терпим убытки, несмотря на то, что мы пользуемся поддержкой банков. Вследствие несовершенства денежной системы население Центральной и Южной Китая получает бобы исключительно у китайцев. Здесь мы ничего не можем сделать и поэтому мы не можем завоевать всего Китая.

3) Китайское правительство может учитывать число банкнот по мере увеличения доверия наших денег, находясь в обращении. В результате наши банки не могут выполнить свою миссию, заключающуюся в усилении влияния Личжи в Китае.

4) Если бы был принят золотой стандарт, мы могли бы выпускать свободно наши банкноты, опирающиеся на золотую основу. Опираясь на эти банкноты, мы могли бы приобрести права на недвижимость и природные богатства и полонить кредит китайских серебряных банкнот. Китайцы не смогут конкурировать с нами, в денежном обращении Манчжурии и Монголии окажется всецело под нашим контролем.

5) Правительственный банк Трех восточных провинций—Банк путей сообщения, Граничный банк и Всеобщий кредитный финансовый банк имеют в обращении серебряные банкноты на 88 млн. долларов,

а их актив, заключающийся в строениях и товарах, оценивается всего лишь в 1.350.000 долларов. Иско, что китайские банкноты должны были потерять свою ценность и если они еще находятся в обращении, то это объясняется поддержкой правительства. Пока мы не дискредитируем китайские серебряные банкноты, мы не сможем их вытеснить нашими золотыми банкнотами в Манчжурии и Монголии и получить в свои руки финансовую и денежную монополию в этих двух странах. С помощью этих обеспеченных серебряных банкнот правительство Трех восточных провинций покупает всякого рода товары, нарушая таким образом наши благоприятные интересы. Придавая эти товары, они требуют у нас золота, которое они задерживают у себя в целях подрыва наших финансовых интересов и внешней торговли. Ввиду всего этого крайне необходимо введение золотого стандарта.

Мы должны вытеснить манчжурские серебряные банкноты и лишить правительство какой бы то ни было покупательной способности. Мы тогда сможем пользоваться нашими золотыми банкнотами и таким образом захватить в свои руки экономическую и финансовую деятельность в Манчжурии и Монголии. Мы можем заставить власти Трех восточных провинций признать японских финансовых советников, которые помогли бы нам занять доминирующее положение в области финансов. Когда китайские банкноты потеряли всякую ценность, их место займут наши золотые банкноты.

## Нужно стремиться к тому, чтобы другие державы инвестировали свои капиталы

Наша традиционная политика заключалась в том, чтобы не давать третьей державе вкладывать свои капиталы в Манчжурию и Монголию. Однако с тех пор, как договор 9 держав установил принцип равных возможностей для всех, принцип международного консорциума, согласно которому Манчжурия и Монголия находятся вне сферы его влияния, уже является анахронизмом. За нами постоянно следят державы, и каждый шаг, который мы предпринимаем, вызывает подозрение. В этих условиях лучше, если иностранные капиталы будут вложены в электростроительство и шелочную промышленность. Используя американский и европейский капиталы, мы можем в соответствии с нашими планами развивать Манчжурию и Монголию. Мы таким образом усилием международные покровительства, расчищая путь для более широких планов и заставляя державы признать факт нашего особого положения в этой стране. Мы должны признать все попытки держав вмешиваться, но мы не должны позволять Китаю вести дела с крупнейшими странами так, как бы это ему хотелось. Так как мы хотим, чтобы державы признали наше особое положение в Манчжурии и Монголии как в по-

литическом, так и в экономическом отношении, мы обязаны вмешаться и нести всю ответственность совместно с Китаем. Мы должны стремиться к тому, чтобы эта наша политика распространилась и на дипломатические отношения Китая с другими странами.

## Необходимость изменения организации Южно-Манчжурской железной дороги

Южно-Манчжурская железнодорожная компания функционирует в Манчжурии, как корейский генерал-губернатор перед японскими. Если мы хотим построить нашу полную континентальную имперскую, мы должны изменить организацию Общества и устранить те трудности, с которыми ему приходится бороться. Функции Общества очень многообразны. Каждая перемена кабинета имеет своим результатом изменения в администрации Южно-Манчжурской ж. д. и, наоборот, деятельность дороги оказывает большое влияние на кабинет. Дело в том, что Южно-Манчжурская ж. д. является полупринадлежностью. Державы поэтому рассматривают эту дорогу скорее как политический орган, чем как коммерческое предприятие. Как только предпринимается какой-нибудь шаг для развития Манчжурии и Монголии, державы обращаются к договору 9 держав для того, чтобы сорвать планы ЮМЖД. Это сильно вредно интересам нашей империи. ЮМЖД находится под четвертым контролем, а именно: под контролем квалитетского губернатора, высшего представителя власти в Даляне, генерального консула в Мулдене и, наконец, председателя самой дороги. Эти четыре должностных лица должны обменяться мнениями в Даляне прежде чем ж.-д. общество может предпринять какие-либо крупные шаги. Хотя их собрания происходят за закрытыми дверями, тем не менее китайские власти Трех восточных провинций о многом узнают. Они стараются, чтобы центральная китайская власть отказалась дать необходимые разрешения на те или иные мероприятия, и кроме того все решения ж.-д. общества должны еще быть одобрены министерством иностранных дел, министерством путей сообщения, военным министерством и министерством финансов. Если один из этих четырех министров не одобрит вынесенных постановлений, то ж.-д. общество ничего не может сделать. Ввиду этого наш теперешний премьер хотя и сознает свою несостоятельность, тем не менее взял на себя и обязанности министра иностранных дел. Благодаря этому все наши мероприятия в Манчжурии можно уже скорее сохранять в тайне, и наши планы проводятся в жизнь с большей быстротой и решительностью. Ввиду всего этого необходимо радикально реорганизовать ЮМЖД. Все принадлежащие ей доходные предприятия должны превратиться в независимые общества, находящиеся под эгидой ЮМЖД. Мы тогда сможем предпринять решительные шаги

для завоевания Манчжурии и Монголии. С другой стороны, нужно предложить китайцам, европейцам и американцам вложить свои деньги в ЮМЖД при условии, чтобы большинство акций осталось в наших руках. Контроль над дорогой останется тогда у нас, но мы зато сможем с большей энергией выдвигать нашу имперскую миссию. Приглашая другие державы принять участие в развитии ЮМЖД, мы сможем обмануть весь мир. Добившись этого, мы сможем двинуться вперед в Манчжурии и в Монголии, освободиться от ограничений договора 9 держав и усилить нашу деятельность при помощи иностранных капиталов.

Крупные предприятия, принадлежащие ЮМЖД:

### 1. Железо и сталь.

Железо и сталь тесно связаны с национальным развитием. Однако вследствие недостатка руды мы не могли разрешить эту проблему. До сих пор нам приходится вывозить сталь из долины Личжи и с Малайского полуострова. Однако секретное расследование нашего генерального штаба показало, что во многих местах Манчжурии и Монголии имеются богатейшие железные залежи. По самым скромным расчетам там будет 10 млрд. тонн железа. Вначале, когда техника не была так развита, азиатские железодельческие и сталелитейные заводы имели ежегодную убыток в 3 млн. кен. Впоследствии, когда были придуманы новые методы, этот убыток начал уменьшаться. В 1926 г. он равнялся всего лишь 150 тыс., а год спустя заводы имели уже прибыль в 800 тыс. кен. Если доменная печь будет исправлена, мы будем зарабатывать не меньше 4 млн. кен в год. Качество железа, добываемого в Пен-сик, превосходно. Имея это железо вместе с альпайскими рудниками мы станем независимыми в области снабжения железом и сталью.

Запасы железа в Манчжурии и Монголии равняются приблизительно 1.200 млн. тонн, запасы угля—2.500 млн. тонн. Этого запаса угля достаточно для того, чтобы отлить имеющиеся запасы железной руды. Имея в своем распоряжении такие огромные запасы железа и угля, мы будем совершенно независимы в течение по меньшей мере 70 лет. Считаю 100 долларов прибыли на 1 тонну стали, мы сможем заработать 35.000 млн. кен на 350 млн. тонн стали. Мы сэкономим 120 млн. кен, которые мы ежегодно платим за импортную сталь. Когда мы будем иметь достаточно железа и стали для нашей промышленности, мы превратимся в руководящую мировую державу. Окружив таким образом, мы сможем завоевать а Восток и Запад. Металлозаводы должны быть для этого отделены от Южно-Манчжурской ж. д.

### 2. Нефть.

Другим товаром огромной важности, в котором мы чувствуем недостаток, является

ся керосин. Он необходим для существования Японии. К счастью, в Фушунских угольных копях имеется 5.200 млн. тонн сырой нефти, из которой можно получить 6 проц. очищенной нефти. При помощи американских машин можно получить 9 проц. очищенной нефти для автомобилей и пароходов. В настоящее время Япония импортирует ежегодно 700 тыс. тонн нефти стоимостью в 60 млн. иен. Как и в Фушунских копях имеется 5 млрд. тонн слюдянистой нефти, то мы можем из него получить 250 млн. тонн хорошей нефти, считая 5 проц. и 450 млн. тонн, если мы поднимем этот процент до 9. В среднем мы можем считать 350 млн. тонн. Считаю 15 иен за тонну, мы видим, что нефть, содержащаяся в Фушунских копях, может нам дать 2.250 млн. иен. Это будет для нас великой промышленной революцией. Нефть является и великим фактором с точки зрения национальной обороны и национального богатства. Наша армия и флот будут неприступными твердынями, если в наших руках окажется железо и нефть Манчжурии. Нет сомнения, что Манчжурия и Монголия являются сердцем нашей империи.

#### Сельскохозяйственные удобрения и др. продукты

Для производства предметов питания необходимы с.-х. удобрения и вещества. Из угля можно получить аммонийный сульфат, необходимый для химического удобрения. Особенно богат в этом отношении фушунский уголь. В настоящее время мы потребляем 500 тыс. тонн аммония-сульфата. Половину этого количества мы изготовляем у себя дома, используя кафанский и фушунский уголь. Другую половину приходится ввозить из-за границы, и это нам обходится в 35 млн. иен в год. Так как наше сельское хозяйство растет и так как мы намеряемся развить нашу новую империю в Манчжурии и Монголии, то нам ближайшими 10 лет понадобится по миллиону тонн аммония-сульфата в год. Из побочных продуктов, получаемых при ставке фушунского угля во время отливки стали, мы можем получить огромное количество аммония-сульфата. Если мы вырабатываем 300 тыс. тонн в год, мы увеличим наш годичный доход больше чем на 40 млн. иен. В течение 50 лет это даст сумму в 2.000 млн. иен. Эти деньги можно использовать для поднятия нашего сельского хозяйства. Если будут лишние деньги, мы сможем купить удобрительные туки и наводнить ими все с.-х. предприятия во всем Китае и на островах Южного моря. Мы должны это дело отделить от Южно-Манчжурской ж. д. и мы тогда получим в свои руки контроль над удобрительными материалами для всего Дальнего Востока.

Мы импортируем 100 тыс. тонн соды, уплачивая за это более 10 млн. иен в год.

Как сода, так и содовый зола необходимы для военных и промышленности целей. Сода получается из соли и угля, которые находятся в изобилии в Манчжурии и Монголии. Если мы займемся этим делом, мы сможем обеспечить не только себя, но и лучшей возможностью продавать в Китай и занять там господствующее положение в этой отрасли промышленности. Мы должны на этом заработать не меньше 16 млн. иен в год. Это также должно быть выделено из введения Южно-Манчжурской ж. д.

#### Магний и алюминий

Согласно данным Южно-Манчж. ж. д. и завлению д-ра Хонга из университета в Токио, магний и алюминий находятся в изобилии в Манчжурии. Магний находится в окрестностях Далиньцзяо, а алюминий — близка Лянтая. Это — крупнейшие залежи в мире. Тонна магния стоит 2.000 иен, а тонна алюминия — 1.700. Общая стоимость запасов того и другого минерала в Манчжурии составляет 750 млн. иен. Эти минералы особенно полезны для фабрикации самолетов, больших инструментов, кораблей и проч. Только в САСШ идет столько крупные залежи этих минералов. Эти материалы становятся со дня за день все более и более необходимыми, а между тем запас их ничтожен. Цены на них растут. Залежи этих минералов на нашей территории в Манчжурии и Монголии являются для нас большим даром. Эти минералы необходимы для нашей промышленности и национальной обороны. Это также должна быть независимая промышленность, обособленная от Южно-Манчжурской ж. д. Переработка должна быть проведена в Японии для того, чтобы финтышское правительство не могло нам подражать, а также для того, чтобы британские и американские капиталисты не могли за нами наблюдать. Захватив в свои руки эти залежи в трех восточных провинциях, мы сможем выставить водную силу реки Ялу перерабатывать их. Так как авиация развивается, то в будущем к нам будет обращаться весь мир за материалами, необходимыми для самолетов.

Если все эти предприятия будут независимы друг от друга, они смогут быстро пойти вперед и дадут нам по меньшей мере 60 млрд. иен прибыли в год. Промышленное развитие в Южной Манчжурии имеет огромное значение для нашей национальной обороны и экономического развития. Оно поможет заложить основу промышленной империи. Что касается культурных учреждений, как больницы, школы и др., то они являются провозвестниками нашего продвижения в Манчжурии и Монголии. Они помогут поднять наш национальный престиж и власть. Их надо отделить от Южно-Манчжурской дороги для того, чтобы мы могли удвоить наши усилия в нашем продвижении на север Манчжурии.

Когда эти крупные предприятия станут

независимыми и освободятся от вмешательства наших чиновников, они, конечно, станут центрами национального процветания. На крыльях экономического развития мы сможем быстро двинуться вперед, не возбуждая подозрения держав и не впадая в антиазиатской деятельности населения Трех восточных провинций. При помощи таких закулисных приемов мы можем создать нашу новую континентальную империю.

Иностранные займы, предоставляемые Южно-Манчжурской дороге, должны быть использованы лишь теми железными дорогами, постройка которых уже закончена. Остальные дороги, строящиеся нами, номинально находящиеся под контролем Китая, могут быть слиты с заграничными дорогами или же сделаны независимыми в соответствии с желанием инвестирующей державы. Лозунг «равных возможностей» дает нам возможность получить иностранные займы и рассеять всякие подозрения относительно наших намерений в Северной Манчжурии. Во всяком случае нам нужен будет иностранный капитал для развития нашей континентальной империи. Когда будет возможность для иностранных держав инвестировать свои деньги в Южно-Манчжурской ж. д., они с удовольствием дадут нам больше денег и Китай ничего против этого не сможет сделать. Это — лучший путь для развития наших планов в Манчжурии. Мы не должны терять времени. Точно так же мы должны поступить и в отношении богатств, сконцентрированных на севере Манчжурии и Монголии. Нужно превратить в отдельные предприятия две новые дороги от Гириня до Хойнига (Холрек) и от Чанчуня до Далая, равно как и лесные и горные предприятия.

Эксплоатация Северной Манчжурии сильно обогатит Манчжурскую дорогу. Мы должны позволить, чтобы иностранные державы, владеющие свои деньги в Южно-Манчжурской дороге, получали свои доли прибыли. Когда они будут получать прибыль, они не будут препятствовать нашей деятельности в Манчжурии. В Южную Манчжурию уже переселяются огромные массы китайцев. Их позиция будет усиливаться с каждым днем. Так как право аренды земли еще не вполне обеспечено внутри страны, то положение наших иммигрантов постепенно ухудшается. Даже польская поддержка нашего правительства, они не могут конкурировать с китайцами, жизненный уровень которых ниже. Единственный наш шанс заключается в том, чтобы побить китайцев вложением крупных капиталов. Для этого, однако, нужны иностранные займы. Богатства Северной Манчжурии объединятся с нашими силами в Южной Манчжурии, и проблема будет сразу разрешена навсегда. Если это не удастся, они смогут держаться в Северной Манчжурии и доставлять нам продовольствие и сырье. Так как интересы Северной Манчжурии и нашей страны тесно связа-

ны друг с другом, мы должны непосредственно войти в Северную Манчжурию и проводить там нашу политику.

#### Необходимо создание департамента по национальным делам

Наша эксплуатация в Манчжурии принимает различные формы. Люди, стоящие у власти, часто настолько расходятся в мнениях, что даже наиболее выгодные предприятия кончаются неудачей. Вследствие медлительности работы наши часто разоблачаются, и мукденское правительство использует их для пропаганды во вред нашей стране. Если в Манчжурии или Монголии проектируется какое-либо новое предприятие, то этот вопрос обсуждается в Дайрине на десятках конференций. Нужно не только одобрение вышеуказанных четырех высших чинов, но и одобрение правительства. Поэтому проходит целые месяцы, пока получается какой-либо результат. Тем временем китайцы используют какого-либо японского авантюриста, выпытывают наши секреты, и прежде чем мы приступили к выполнению наших планов, о них уже знают китайцы и весь мир. Общественное мнение всего мира обращается против нас, и мы таким образом не раз наталкивались на величайшие затруднения при проведении нашей политики в Манчжурии и Монголии. Партия, находящаяся в оппозиции, также использует это для того, чтобы нападать на правительство. Мы должны изменить нашу работу. Центр контроля должен быть перенесен в Токио. Это обеспечит секретность переговоров и проектов, помогает Китаю преждевременно узнавать о наших планах, избавит нас от подозрительного отношения держав, узнающих сейчас о проектах держав, чем они проводятся нами в жизнь, объединит наш контроль в Манчжурии и установит тесную связь между нашими властями в Манчжурии и Монголии и центральным правительством, что очень важно для наших сношений с Китаем. Исходя из всех этих соображений, мы должны выполнить первоначальный план поглощения Кореи, выработанный Ито и Кацура, и создать департамент по делам колоний, который работала бы о нашей экспансии в Манчжурии и Монголии. Номинально он вел бы управлением Формозы, Кореи и Салаина, но фактически он бы работал над экспансией в Манчжурии и Монголии. Это поможет нам обмануть весь мир, лучше скрыть от последнего наши секреты.

Я лично считаю, что если поглощение Кореи не смогло быть осуществлено во время управления Ито, то это объясняется отсутствием специального органа контроля. Ввиду этого наблюдалось постоянное расхождение мнений и совершенно невозможно было проводить такую политику. Это открыло путь для международной обструкции и корейской оппозиции. Масса пропагандистов явилась в Европу, Америку и Корею и заявила, что мы признаем незави-



симости Кореи и не посягаем на ее территорию. В результате нам удалось вновь вернуть международное доверие. Если мы создадим колониальный департамент якобы для Форнозы, мы сможем добиться своей цели. Совершенно очевидно, что нужно специальное учреждение для развития колонизации в иммиграция. Создание ковои империи в Монголии и Манчжурии имеет огромное значение для существования Японии. Необходимо иметь специальный колониальный департамент для того, чтобы можно было в Токио контролировать нашу политику на этой огромной территории. Наши чиновники там должны лишь принимать приказы, но не вмешиваться по своему произволу в проведение нашей политики. Это обеспечит должное соблюдение секретности, и праждебная нация не сможет проникнуть в тайны нашей колониальной деятельности. Международное общественное мнение не сможет следить за нашими движениями в Монголии и Манчжурии, и мы все будем бояться всяких вмешательств.

Что касается таких предприятий Южно-Манчж. ж. д., как Общество развития, Земельное общество, Трестовская компания, то контроль над этими предприятиями должен также находиться в руках колониального департамента. Они все должны быть под объединенным контролем для того, чтобы они могли нам помочь в нашей политике экспансии в Монголии и Манчжурии, проводимой императорским правительством, и таким образом способствовать строительству новой империи.

### Долина реки Талин на Пекин-Мунденской дороге

Долина реки Талин представляет собой огромную территорию с редким населением. Местность кишит бандитами. Многие корейцы вложили здесь свои капиталы, в особенности в рисовые плантации. Этот район обещает превратиться в центр процветания. Кроме того отсюда хорошо продвигаться в Жехэскую область. Мы должны всемерно защищать наших корейцев, живущих здесь, и использовать первым удобным случаем, чтобы получить у Китая право колонизации этой области. Наши иммигранты должны получить возможность здесь жить и играть роль нашего авангарда в наступлении на Жехэ в Монголию. В случае войны эта долина будет стратегическим пунктом для крупных армий. Мы тогда не только сможем удержать китайцев от движения на север, но и будем господствовать над огромными богатствами в Южной Манчжурии. Если корейцы придут в эту область, мы должны им оказать финансовую поддержку через посредство нашего Трестовского о-ва и других финансовых организаций. Эти организации должны получить право собственности, а корейцы должны ограничиться правом обработки земли. По форме, однако, это право собственности должно принадлежать корей-

цам. Таким образом мы сможем получить эти права у китайского правительства. Трестовские общества и финансовые органы должны полностью поддерживать наших корейских подданных в их стремлении получить землю. Если им нужны будут деньги для покупки земли, финансовые органы должны будут им в этом помочь. Мы таким образом незаметно получим в свои руки контроль над лучшими рисовыми плантациями, которые должны получить наши иммигранты, т.е. японцы. Они должны будут вытеснить корейцев, которые в свою очередь пойдут искать новых земель, которые в будущем также достанутся нашему народу. Такова наша политика в деле колонизации рисовых и бобовых плантаций. Что касается животноводства, то Общество развития должно получить особые полномочия и предоставить в распоряжение нашей страны побольше стад. Это же Общество должно заимствовать коннозаводством, отбирая лучших монгольских лошадей для целей нашей национальной обороны.

### Борьба с китайской иммиграцией

Внутренние раздоры в Китае заставили в последнее время массу китайцев переселиться в Монголию и Манчжурию. Это создало угрозу для нашей иммиграции. Мы должны здесь принять соответствующие меры. Тот факт, что китайское правительство приветствует эту иммиграцию и ничего против нее не предпринимает, является серьезной опасностью для нашей иммиграции. Известный американский китайевед заявил, что мукденские власти проводят настолько разумную политику, что все переселяются на их территорию. Итак, приток иммигрантов рассматривается как признак энергичной политики мукденских властей. Это затрагивает наши интересы. Если мы эту иммиграцию не остановим, то через 10 лет Китай сократит нас при помощи нашей же политики. В политическом отношении мы должны использовать наши полицейские силы для того, чтобы задержать приток китайцев, и наши финансисты должны гнать китайцев путем снижения зарплат. Далее мы должны развить применение электрической энергии и заменить ею человеческую рабочую силу.

### Больницы и школы

Больницы и школы в Манчжурии не должны находиться в зависимости от Южно-Манчжурской дороги. Дело в том, что люди часто рассматривают их как органы империализма и отказываются туда обращаться. Когда мы их превратим в независимые учреждения, люди оценят нашу доброту и будут нам благодарны. Открытая школы, мы должны в первую очередь думать о нормальных школах для мужчин и женщин. В этих школах мы можем воспитывать в людях дружелюбное отношение к Японии. Это—наш первый принцип культурного строительства.