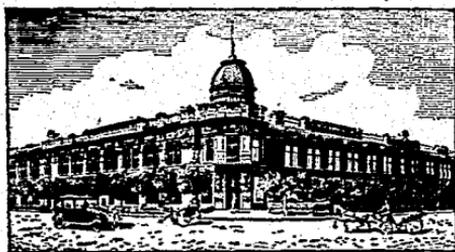


秋林洋行

開 設 哈 爾 濱 南 崗 及 道 裏

本行創始於一千八百六十七年為遠東最
 殷實之洋行自設各種大工廠作農具



代理外國最著
 承辦定購及批
 術部裝設電燈
 其一切技術
 批發零售汽
 車



批發部賣
 名工廠十三家
 賣各種貨物
 廠油房火磨及
 事務部自製虎
 牌紙煙批發
 代理帕喀爾
 式及汽車

廣
 告

MG
F129.6
80

北滿與東省鐵路

呂榮寰



序

北滿在中國極邊為古窮
髮之鄉榛莽未闢貨弃
於地其來舊已有清末葉
行移民實邊之制朕已交
通梗阻裹足不前者比

以是造自東路告成，在人
既多曠土，漸闢荒烟蔓草
之域，一變而為鬧市，名都
矣。曠野森林之境，一變
而為腴田，彌壤矣。蓋三十
季來，邇相逼，展沿此遷。

流所屆以又烏能測其所
至哉頃者經濟調查局
著北滿與東省錢路一
書凡農礦工商林業畜
牧諸端鉅細畢載內容
豐縟卓然可觀刊成問

序於余友法教語以還
之中華民國十六年十
月梅頌昌榮寰序於東
路替辦官解



序

北滿與東省鐵路一書。何爲而作也。曰北滿一中國之寶藏也。歐戰以還。聲名鵲起。外人之言中國富源者。輒指北滿。言北滿。輒與東省鐵路相提並論。彼能文者。更輔志弊謀。著爲專籍。而我國企業家資本案之欲謀開發者。轉以缺乏考查。因循坐誤。雖政府提倡於上。國民奮呼於下。亦復事倍功半。未觀速效。言念及此。未嘗不爲之慨然。經濟調查局者。所以輔助東省鐵路之發展。而北滿百業之隆替。與東省鐵路之發展。復有唇齒相依之關係者也。二者之相需。既若此其切。而國人之期待。又如彼其殷。用刊斯篇。將地方人民之經濟狀況。鐵路沿線北滿全境之天產文物。農工商鑛之真相。與相互間結合之關係。提綱挈領。部居而別白之。俾通國人士之欲知北滿與東省鐵路者。有開卷景然。如數家珍之便。企業家資本案之欲從事投資者。可按圖索驥。各就執業之宜而赴之。屯墾機關農工商團體。一旦有事於北滿。亦得有所借鑑焉。值此當道勵精圖治之時。益以地方官

署人民之提携扶翼。他日駕全國而追歐美。亦指顧間事耳。若然則本書之輯。爲不虛矣。惟事屬草創。而本書卷帙。又復繁重。同人等見聞有限。舛謬自所不免。倘蒙

大雅君子。抉其瑕疵。隨時賜教。俾將來重付剞劂。益臻完善。尤同人等所歧予望之者。是爲序。時在中華民國十六年十二月。

東省鐵路經濟調查局主任伊里春謹序

凡例

一、本書係由本局編輯。中間曾經詳細審核。惟倉卒付梓。其中地名人名社團名稱等。每因輾轉繕譯。不無失却真相。與似是而非之處。然將來仍當力謀糾正。以求完好。

一、本書於民國十五年開始編譯。原期以最短時間。完成出版。詎晝夜趕辦。往往因一字之未安。重行查考。一數之未全。闕漏旬日。故直至十六年十二月始克出版。

一、本書之刊。志在發闡北滿經濟實業。故調查力求詳盡。用以適應時代之要求。除十五年以前所有地方生產鐵路運輸等項。盡情蒐列外。其民國十六年者。亦有一部臨時加入。自覺於新穎兩字。較他本略有微長。惟世事之推移靡定。而編者之耳目難周。往往才付手民。業成陳跡。如大元帥仍書總司令。其一例也。凡此情形。皆非得已。閱者諒之。

一、本書所用度量衡。除地方習用者外。其餘概按東省鐵路新政之萬國公用權度法計算。此項公用權度。與中國度量衡之計算法。本局刊有專集。閱者如欲詳細參考。函索即寄。其他則用中國之丈尺升斗斤兩。或因計算便利起見。參用俄英法度。

一、經濟之學。包羅萬象。雖一至小問題。而詳加探討。亦可成莫然巨製。本書事屬草創。且因限於篇幅。故僅就一般狀況立言。閱者或有未窺堂奧之憾。刻下對於農業礦業商務等。皆正另編專集。不久出版。其餘亦當次第發刊。爲進一層之研究。

一、本書注重數字。故列表達三百餘張。以便比較。而利查考。惟表中單位數。各有參差。故於每表之前。爲單位字樣。

一、本書印刷時。曾細心校讐。然魯魚亥豕。恐所難免。他日仍當一一勘誤。列表糾正。以求完好。

目錄

第一章 北滿洲

地理形勢

氣候

動植物

移民

東省鐵路與移民

人民

第二章 行政組織

滿洲行政之區劃

奉天省

吉林省

黑龍江省

省縣行政機關

東省特別區域

呼倫貝爾區域

第三章 北滿經濟

北滿經濟概觀

各區在農事上之特點

第四章 農業

農業上之統計

種植地畝之面積

鄉民及農戶之數目

地產權及租地

地畝價值及租金類數

建築物

牲畜

農具

農戶之資本

北滿農業之特點

耕耘之方法

肥料

田地工作

地畝之更番種植及其分配情形

一五……三一

三二……三四

三五……三九

三九……四二

四二……四六

四六……四八

四八……四九

四九……五〇

五〇……五一

五一……五三

五三……五四

五四……五五

五五……五六

五六

五六……五七

五七……五八

一三……一四

一七……二〇

二〇……二三

二三……二四

一三

一三……一五

一五

一六

一七……二〇

二〇……二三

二三……二四

九……一二

七……九

五……六

四……五

二……四

一……二

耕種面積 五八……五九

五穀收穫之狀況 五九……六三

各種糧類之普通收成 六三……六五

糧產在當地之消納 六五……六八

農業以外之人民牲畜所需食品芻料數量 六八……七一

農業之總收入 七一……七四

北滿農業之金錢平準情形 七四……七八

北滿農業之將來 七八……八〇

第五章 牧畜

牧畜之區域 八一……八二

養馬事業與牛隻 八二……八六

馬匹及其他牲畜之附屬產品 八六……九二

牧羊事業 九二……九六

養豬事業 九七……一〇一

養鹿業 一〇一

東鐵獸疫檢查與哈爾濱防疫所 一〇一……一〇四

第六章 漁獵家禽

漁業 一〇五……一一〇

家禽 一一一……一二二

狩獵 一二二……一二五

第七章 林業

北滿森林區域 一二七……一三八

林業普通狀況 一一九……一二〇

東省鐵路與林業 一二〇……一二一

東省鐵路東線林區 一二一……一二六

興安嶺區 一二九……一三二

松花江下游區 一三二……一三七

木材之成本 一三七……一四三

北滿林木之輸出 一四三……一四四

南滿市場 一四四……一四五

中國市場 一四五……一四六

海外市場 一四六……一四八

北滿林木輸出之改革 一四八

第八章 礦產

石炭與北滿經濟	一四九……一五三
札蘭諾爾石炭礦區	一五三……一五五
北滿其他石炭礦區	一五五……一五八
北滿之其他礦產	一五八……一六二
第九章 製造業	
沿革	一六三……一六四
實業之概況	一六四……一六八
製油業	一六八……一七七
麵粉製造業	一七七……一七九
北滿製粉業現狀	一七九……一八一
火磨工作之情形	一八一……一八七
製酒業	一八七……一九二
一般實業	一九二……一九五
畜產業	一九五……一九八
飲料等製造業	一九八……一九九
第十章 對外商務	
參攷之資料	二〇一……二〇二

北滿商務發達之概略	二〇二……二〇四
北滿出入口貨之總值	二〇五……二〇九
北滿之對外商務	二一〇……二一五
海參崴及大連	二一六……二二三
北滿產物之需要者與供給者	二二三……二二五
結論	二二五
第十一章 幣制	
幣制種類	二二七
金屬國幣	二二七……二三三
中國紙幣之歷史	二三三……二三四
北滿紙幣之沿革	二三四……二三六
外幣	二三六……三三九
歷年改良北滿幣制計劃	二四〇……二四一
金融之中心	二四一
貸款組織之類別	二四一……二四三
貸款性質及種類	二四三……二四五
借貸條件與哈埠經濟關係	二四五……二四六

東省鐵路貸款營業

二四六……二四七

北滿銀行之概觀

二四七……二五四

第十一章 東省鐵路歷史概略

成立與建築之經過

二五五……二六一

營業發展之梗概

第十二章 東省鐵路組織

幹部之組織及職掌

二六九……二七四

服務東省鐵路之條件

二七五……二八〇

職工消費合作社

二八〇……二八一

圖書館事業

二八一……二八二

學務狀況及設施

二八二

第十四章 東省鐵路貨載運輸

東省鐵路與地方經濟之關係

二八三……二八六

東鐵之收入種類

二八六……二八七

第一期之運輸

二八八……二八九

第二期之運輸

二九〇……二九四

第三期之運輸

二九五……三〇〇

各段間往來運輸

三〇〇……三〇五

貨載之途徑

三〇五……三〇六

貨載之種類

三〇六……三〇八

各月之運輸分配

三〇八……三一〇

第十五章 東省鐵路運輸

運輸之沿革

三一

第一期即日俄戰爭前運則

三一……三一四

第二期俄貸芬斯和約起

三一四……三二九

第三期民國十六年新運則

三二九……三三二

第十六章 東省鐵路補助營業

補助營業之意義

三三三

商務事業

三三四……三四一

旅館

三四一

洗毛廠

三四二……三四三

夏季氣候療養所

三四四……三四六

享用氣候療養所之辦法

三四六……三四八

農事事業

三四八

林場

獸醫衛生廳工廠電報電話

第十七章 東省鐵路西綫村站

西綫及車站附近概況

草原牧畜區域

產林區域

農業區域

第十八章 東省鐵路東綫村站

站名及全綫概況

鴨綠河與阿什河流域

牡丹江流域

穆稜河流域

第十九章 東省鐵路南綫村站

站名及運輸總額

各站之概略

第二十章 交通

總論

三四八：三四九

三四九：三五〇

三五一：三五五

三五五：三六一

三六一：三六七

三六八：三七六

三七七：三七九

三七九：三九二

三九二：三九六

三九六：四〇〇

四〇一：四〇二

四〇二：四〇八

四〇九：四一一

陸路大車與鐵路

水路

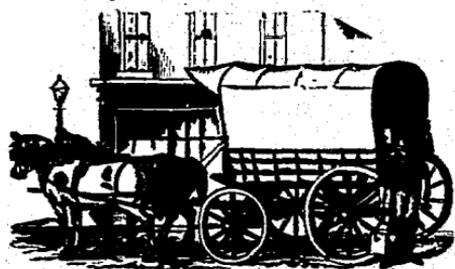
滿洲各鐵路

四一一：四一八

四一八：四二〇

四二〇：四三八





哈德門

香烟香



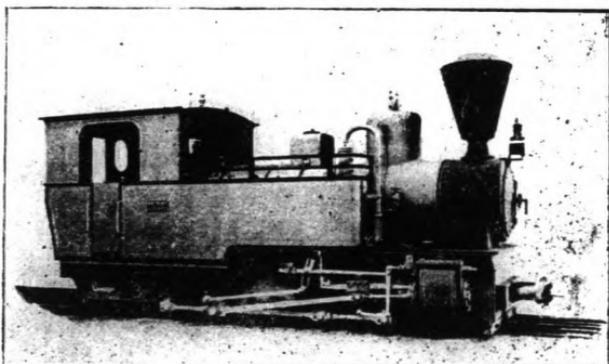
最合吸者口味





怡和機器有限公司

敬啟者 本公司在香港按公司條例註冊 總行設在上海圓明園路八號A 工廠設在浦東海關碼頭對過 專門承辦建築及鐵路工程 為世界各著名工廠在華惟一代理 茲將名稱列後 紐約英格梭蘭得公司之壓榨機及一切氣學用具 根司保羅馬爾沙洛桑次公司機器汽鍋及機械 利木國片瓦斯公司之煤油發動機 裝設瓦斯工廠等 德國沃蘭司特音閣別洛



公司安設窄軌鐵路 利金卜里索密特爾思日尼林公司總 卸筒 魯濱遜公司安設火磨 油房 倫敦司托文公司裝設 火車上電燈 司托烏威爾公 司二馬力至六馬力之煤油發 動機器 美國威斯金夏烏茲 公司及倫敦威斯金夏烏茲公 司之電氣輪具 倫敦威里金 雙克拉爾得公司(哈爾濱分 行)顏料 美國尼哥里雙公 司(哈爾濱惟一代理)之洋 鋸等

哈爾濱分公司設於匯豐銀行間壁

電話第二一八四號

匯 豐 銀 行 廣 告

資 本 總額五千萬元收足二千萬元

公積金 金磅六百萬元

規元一千三百五十萬元

資產二千萬元

總 行 香 港

分行及代理處

澳門 大連 爪哇 紐約 蘇拉巴亞 班可 福州 神戶 北
 京 聖格拍台 巴達維亞 海防 圭拉倫堡 北蘭 孟買 漢
 堡 倫敦 拉光 天津 加拉塔 漢口 里昂 西貢 青島
 東京 廣東 哈爾濱 馬拉加 舊金山 烟台 伊諾 馬尼拉
 上海 橫濱 科倫布 伊波 奉天 長崎 新加坡
 惠斯民銀行 上海分行 黃浦灘十二號 上海分辦事處 英大
 馬路九號

倫敦辦事處

營業科目

活期定期存款放款簽發倫敦并歐洲各大埠印度澳洲非洲中國日本美洲
 之支票及關於銀行之各項業務

東省鐵路廣告

本路辦理乘客小件包裹行李與中華民國國有各鐵路之往來聯運運輸事務茲詳細列舉如後

(一) 接收發送與中華民國國有鐵路聯運之小件包裹。即由哈爾濱、滿洲里、海拉爾、齊齊哈爾、綏芬河發至錦州、北戴河、天津、北京、漢口、濟南、上海、與青島之件。此項小件包裹。係重量不過六十公斤。(約兩甬得) 取費異常低廉。較之貨物行李之運送。其價值約低兩倍。

(二) 運送聯運客商及其行李。除前列之地點外。並能聯運至張家口、綏遠、浦口、杭州。在上列各站如係購買來回車票時。在南滿路及中國國有鐵路尚能廉價百分之二十。

(三) 各等車票。除上列各處可以購買外。並能就近在哈爾濱、道裏、齊齊哈爾、傅家甸各商務事務所購買。

商 丹 行 洋 隆 寶

本行

裏十一

電話三〇一一四

專辦一般銀行業務

附設儲金會

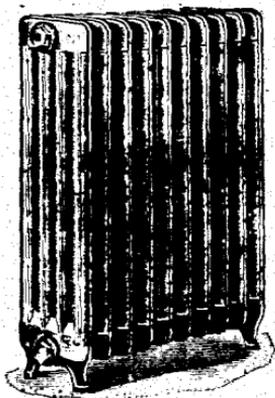
遼東

開設哈爾濱道

道街九號

太 猶 商 業 行 銀 廣 告

孔士洋行



天氣嚴寒的時候在屋中以何物禦之？

當然得生爐子 不言生爐子麻煩 及屋中之灰塵 先說爐火

之危險 因為什麼知道有危險呢 就因冬天之火災 較比夏

天起的多 這就是一個證據 所以敝行不惜重資 由德國運

到各種新發明的暖汽鍋爐 及高式矮式細製汽包 不但較比

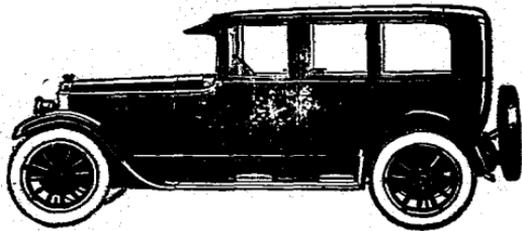
爐子能節省燃料 而且還能保全按設家之生命財產 咸望各

界擬設暖汽鍋爐之家 請臨敝行參觀參閱 無任歡迎之至

哈爾濱道裡炮隊街(電話二二八八)

德商孔士洋行啓

美 國 股 份 公 司 恒 信 洋 行



本洋行開設哈爾濱南崗霍爾瓦特大街
赤斯恰闊夫房內 電話第三二一八四
號 爲下列各式汽車惟一代理 布尤
克 喀吉里牙克 舍夫羅列 哲木西
各式

配製汽車上之一切零件 花伊爾斯頓
式車棚及車箱

自設工廠 一切工作 穩固迅速 如
裝設消防車輛 穢物汽車 灑道汽車

均能約期不悞

工廠設道裏水道街與透籠街拐角

電話二七一九二號

協 結 斯 承 繼 人

專營

木材
煤炭
出口事業

總事務所哈爾濱道裡

電話 四八八八
三二一八五

穆稜煤鑛公司廣告

本司公鑛產 品質優良 價值低廉 燃燒鍋爐 最爲適用 各處均有代銷之所

本公司建築之穆稜鐵路 橫貫穆稜縣境 與東省鐵路下城子車站銜接 已與東省鐵路商定聯運 凡由本路各站運往東省 南滿 烏蘇里 各路沿站 或由上開各路運往本路沿站之貨物 均可裝運 此項辦法 請詢本路各車站 或哈爾濱總公司 自當詳告一切 如荷賜顧 無任歡迎

朝鮮銀行哈爾濱分行廣告

本行創始於一千九百零九年總行設在朝鮮漢城

朝鮮已設分行地方如下 仁川 平壤

元山 大邱 鎮南浦 釜山 木浦 會

寧 清津

日本已設分行地方如下 東京 大阪

神戶

滿洲已設分行地方如下 大連 奉天

長春 開原 遼陽 旅順 營口

中國腹省已設分行地點如下 上海 青

島 天津

西伯利亞已設分行地點如下 海參崴

紐約(代辦處)倫敦設有代理處

哈爾濱分行電話第三八一—一四號

遠東借款銀行

行址馬街

電話

董事會四八一—四
本行四七一—四

本行辦理銀行一切業務 凡屬組織章程

所許可者 如定期 活期 各種貨幣存

款 放款 貼現 匯兌及匯款於蘇聯各

城鎮地方 均能辦理 至定期存款之利

息 當面議定 無不公允 辦事手續

異常敏捷 凡蒙惠顧 無任歡迎

遠東借款銀行董事會謹啓

遠東銀行

本行設立於哈爾濱道裏中國大街五道街拐角第一百八十四號房

經理室 二八一—一四
代理經理室 四五—二四
檢察部主任室 四三—二四
檢察部公用 四八一—九二
金融部主任室 四六一—二四
金 融 部 三四—二四
貨 物 部 四一—八九
夜間營業處 四七一—二四
公 用 三六一—一四

本行專辦一切銀行業務分行設立於滿洲里 海拉爾 上海 北京 天津 張家口

又在中國 蒙古 蘇俄 日本 北美合衆國 英國 法國 德國 奧大利 意大利 芬蘭 波蘭 拉特維亞

立陶宛 及土耳其等處設有代理

本行除日間辦理營業外并在哈爾濱設夜間營業處每日自下午六時起至八時止辦理下列各種營業

- (一) 接收及發放各種小宗儲蓄款項
- (二) 接收普通透支存款
- (三) 代收東鐵電話費
- (四) 接收匯往蘇俄之匯兌

除夜間營業處外每日上午十時至下午一時本行亦接收發放小宗儲款及收納電話費

(附記)夜間接收之匯款俟翌日辦理又在夜間收存之透支存款均記翌日營業日期

夜間營業處附設於本行第一層樓進口在中國大街即本行正門旁邊電話四七一—二四

蘇俄商艦股份有限公司廣告



本公司承辦事務如下

(甲) 商務股

辦理在鄂霍次克勘察加一帶及韃靼海峽日本與中國之貨載及旅客

運輸轉送保管貨物於自設之倉棧貨物在途及存棧保險

國外航輪

上海 廣東 及高麗至中國均係每星期航行一次

定期航路

海參崴至那賀得喀波西耶特
海參崴至亞歷山大夫斯克薩哈連
廟街至阿穆爾

海參崴至鄂霍次克勘察加沿線口岸每年航行下關內木斯克
最大航輪航行海參崴沃得薩之間并在沿途各大商埠停泊

(乙) 運輸部份

(一) 轉運送達於蘇俄及國外各埠鐵路水路陸路及海路之貨載並按此運單據經由各分公司轉運陸路及海路貨載担保
貨載之完整及到達之如期

(二) 倉棧營業保管貨物於自設極完備之倉棧

(三) 辦理報關一切之事項

(四) 辦理山北滿中國南部日本及歐洲各埠與蘇俄往來之進出口貨載事宜

(五) 各種貨物在途及存棧之保險事宜

(六) 按照蘇俄商艦股份有限公司備紙可以在各銀行支領貸款與鐵路鐵紙相同

(七) 辦理一切委託經紀事宜取費低廉

滿洲總賬房設立哈爾濱道裏商市街九號自動電話四九一八五號電報掛號(蘇俄)

(商標)

本公司分設於蘇俄各大城市(達二百處以上)及歐洲 美國 亞洲 非洲 各處并可停輪於國外各大埠

廠糖滿格崔



敬啓者本莊坐落哈爾濱大石頭道街市會商場大樓第六七兩號電話三二一六七 四七一二九 四四一八三號批發各色最優沙糖塊糖并由印度輸入之各種麻袋

美 國 實 業 公 司 喀 干 洋 行

本行開設哈爾濱道裏透籠街九號阿什河糖廠及酒廠 電話三九一八〇號 出售阿什河塊糖沙糖及酒精燒酒 吉威喀切里火車製造工廠 電話四九一〇九號 定製各式貨車頭二 三 四等客車及車輛一切零件

法商長途電話公司廣告

敬啟者本公司開設哈爾濱道裡短街中國大街拐角十八號電話四七八五號

通話地點 奉天 天津 上海

西門子式自動電話局無線電及無線電話局各種電話電線材料

駐華代理 西門子公司法國無線電公司及其他法國著名電汽公司

廣播無線電話 各種無線電話收音機及一切零件裝設廣播無線電話手續敏捷詢問事件隨時答覆



沃洛川族(即鄂倫春族)居雅魯河、諾敏河、甘河(即旱河)流域。

畢拉爾族。居黑龍江流域。(由瑗璋至烏伊河口)及龍門縣、瑪奈格爾族。居枯麥啦河流域。以狩獵爲業。間有牧畜者。

蒙古民族之居於北滿者。類別甚繁。如哈啦臣人、巴爾虎卜其特人、車普臣人、額洛特人、杜爾伯特人及蒙古卜其特人。類居

北滿之西南部。亦有居首黑兩省分界之處及蒙古巴爾曼(呼倫貝爾)者。其中哈啦臣人業農。其餘各族則多從事牧畜。

遠來民族。則有朝鮮人。近年來者日衆。在北滿農業上頗佔地位。類皆散居朝鮮及沿海省邊界各地。程稜東寧等縣。種稻爲生。發達頗速。

蘇聯煤油公司駐東三省總代表處

哈爾濱斜紋二陞街九號

電。 總辦公室 四一—八一

話。 賬務處 四六一—二二

號。 營業部 二六一—〇五

碼。 普通部 四三一—八四

本代表處專售本公司出品

煤油濱進油馬竹特黑油機

器油

中央商聯有限公司廣告

(即得薩由子有限公司)

敬啓者本公司於民國八年在倫敦創立基本金二十五萬英磅全部有現金擔保總公司設在倫敦

哈爾濱分公司設在南崗長

官公署街箭射街拐角

電話 總經理室 二三—六一
貿易部 二五—六一

駐華亞細亞煤油公司廣告

本公司出售燃料用之煤油

飛機用之殼牌賓進油

汽車用之殼牌賓進油

汽車用之波威林牌賓進油

內部發動機用殼牌汽油

擦汽車用殼牌油

輪船燃用油

殼牌松香油

洋蠟

盛油用洋鐵桶

哈爾濱分公司謹啓

設在匯豐銀行樓上

電話 四八八四號

哈爾濱英商大遠東有限公司

在海林磨米工廠設在
東鐵線海林車站

進口

哈爾濱帳房道裏
中國十四號一號
電話二四八四號

出口

中國銀行廣告

資 本 總額六千萬圓已收一千九百七十六萬零一百圓
 公積金 六百零三萬二千三百四十五圓四角一分
 營業 專辦存款放款貼現國內外匯兌買賣金銀等業務並經特許代理金庫發行鈔票經理公債及
 營 業 關稅鹽稅

(總分行支)

- (總行)北京(分支行及辦事處)京兆(東三省)哈爾濱 遼陽 營口 大連 蘇州 鎮江 揚州 蕪湖 漢口 石家莊
 天津 保定 秦皇島 煙台 濟南 青島 濰縣 鄭州 開封 西安 長沙 衡陽 常德 重慶 成都 萬縣 瀘州 宜昌 沙市 襄陽 許昌 鄭州 開封 西安 長沙 衡陽 常德 重慶 成都 萬縣 瀘州 宜昌 沙市 襄陽 許昌
- 南(貴州)貴陽 雲南(貴州)貴陽 廣西(廣西)柳州 廣東(廣東)汕頭 福建(福建)福州 浙江(浙江)杭州 安徽(安徽)蕪湖 江蘇(江蘇)蘇州 山東(山東)濟南 山西(山西)太原 陝西(陝西)西安 四川(四川)重慶 湖北(湖北)漢口 湖南(湖南)長沙 河南(河南)開封 察哈爾(察哈爾)張家口 察哈爾(察哈爾)張家口 察哈爾(察哈爾)張家口

哈爾濱分行

副行長 賀家琛
 襄理 顧美吉 陳葆亨 田鴻謙

行址 道外三道街 電話掛號六八九二
 道裏八道街 自動電話 普通電話
 營業室 三三一
 辦事處 四四四

東省鐵路管理局商務處補助營業科廣告

東省鐵路為振興北滿商業便利運送起見特在東鐵沿線一帶及各大口岸城鎮設立商務事務所海關事務所運輸事務所各代理處各商家若在北滿或北滿附近經營商業更得東省鐵路上開各事務所代理處之協助自覺便利無窮茲將主要營業列舉如下

(一) 運輸歐亞及美洲各大商埠各種貨載

(二) 在本路自有之倉棧內囤存貨物

(三) 在途及貨棧內之貨載保險

(四) 以貨做作抵發放款

(五) 代主顧辦理商務上及運輸上之一切委託事件

(六) 代辦海關一切事務

(七) 囤存黃豆代為保管并在下列各站辦理運輸混保黃豆事務計 齊齊哈爾 安達 宋站 滿溝 對青山 哈爾濱八站 雙城堡 蔡家溝 三岔河 陶賴昭 松花江 霧門 阿什河 烏吉密河 一面坡 海林 牡丹江

并在哈爾濱 上海 天津 營口 大連 奉天 及長春各商務事務所出售西伯利亞快車票定購車票陸軍票 西伯利亞直達快車每逢星期四日及星期日由滿洲里開行

車票及陸軍票在哈爾濱可向道裏中國九道街商務事務所購買(電話三五二二五及二五二六三號)松花江大街東鐵大旅館亦賣上項車票(電話二四一八號)

對於詢問事件及定購車票上列各處均隨時答覆辦理不誤

茲將東鐵設有商務事務所海關事務所運輸事務所及各代理處地方開列如下

哈爾濱道裏 八站 傅家甸 廟台子 雙城堡 三岔河 榆樹縣 陶賴昭 扶餘 松花江站 達家溝 霧門 寬城子 長春 滿洲里 海拉爾 富拉爾基 齊齊哈爾 安達 滿溝 對青山 烏吉密河 一面坡 海林 牡丹江 下城子 寧古塔 綏芬河 大連 營口 奉天 上海 天津

補助營業科電話號碼

三五二一五 二五二九九
四四二二五 四四二八九
三八二二五 二八二六七

大耕種烟



唯一無二

大金鐘烟



本公司製造廠設在哈爾濱南崗揀選全球特產頂上烟葉由最優技師精造各種美式及俄式烟捲種類繁多不及備載向蒙各界歡迎特為便利 顧主購吸故中國境內皆有分銷機關用再聲明幸望注意為荷

英 商
 (總公司營業部設在道裡寬街)
老巴奪父子有限公司謹啓

東三省官銀號廣告

本銀號資本總額奉大洋二千萬元東省重要地點及京津申各地均設有分號及通匯機關專辦匯兌押匯抵押放款貼現放款保證放款以及收受定期活期各種存款並設有倉庫以備堆存押款貨物利

息匯水無不公允辦事手續異常敏捷凡蒙惠顧無任歡迎茲將總分號營業要目列載於後

●甲匯兌 本行大洋匯兌券免費通匯地點

奉天 東豐 通遼 通化 興京 綏中 柳河 寬甸 沈南 彰武 新立屯 新民 法庫 興城 蓋平 遼源 公主嶺 山城 鎮 開原縣 范家屯 北鎮 盤山 西安 海龍 本溪 台安 鳳城 錦西 西豐 海城 臨江 輝南 岫岩 遼陽 黑山 錦縣 義縣 莊河 八面城 康平 安東 鐵嶺 營口 四平街 郭家店 桓仁 昌圖 遼中 復縣 撫順 吉林 長春 延吉 哈爾濱道裏 哈爾濱道外 寧安 下九台 黑龍江 安達站 綏化 開通 雙山 一面坡 呼蘭 開原城內 雙城 昌黎 縣 留守營

上列地點如係票匯概免收費至於電匯手續不同匯水電費隨時商定免費匯款兼收公濟平市錢幣銅元票如交他行兼行之匯兌券每百元加收匯水一元

本行哈爾濱現大洋券免費通匯地點

奉天 吉林 長春 哈爾濱道里 延吉 哈爾濱道外 寧安 黑龍江 黑河 下九台 雙城 海拉爾 安達站 綏化 呼蘭 本行哈爾濱現大洋券並得在上列各處匯兌京津申銀洋款項匯水行市臨時商定

●乙押匯 辦理押匯各地點

奉天 營口 開原縣 錦縣 安東 鐵嶺 四平街 海城 遼陽 新民 遼源 通遼 公主嶺 范家屯 大連 吉林 下九台 長春 哈爾濱道裏 哈爾濱道外 黑河 天津 上海 八面城

●丙各種存款 總分各點均可商作放款

●丁各種存款 收受定存活存各地點

奉天 營口 開原縣 公主嶺 四平街 鐵嶺 新民 海堡 遼源 遼陽 通遼 錦縣 安東 范家屯 吉林 長春 延吉 哈爾濱道裏 哈爾濱道外 黑河 黑龍江 海拉爾 安達站 綏化

●戊倉庫 設有倉庫各地點

奉天 營口 公主嶺 海城 長春 哈爾濱

東省經濟月刊廣告

本刊係請中外經濟專家担任撰著內容豐富紀實翔實每月出版一次旨在發展東省經濟實業及東省鐵路業務每週並附刊運輸公報一冊詳載東省鐵路一切局令及關於商務運輸之命令章程發刊以來行銷日廣巨埠鄉村無不遍佈

中外工商各界登載廣告取費低廉而收效彌鉅如蒙

海內方家不吝珠玉對於經濟實業問題賜以鴻文尤所歡迎本刊並備有簿酬以答盛意投稿章程函詢即復茲將本刊及運輸公報價目(郵費在內)列後

東省經濟月刊

一冊三角 半年一元六角 全年三元

運輸公報

每份一角五分 半年三元五角 全年六元 凡訂經濟月刊者不另收費

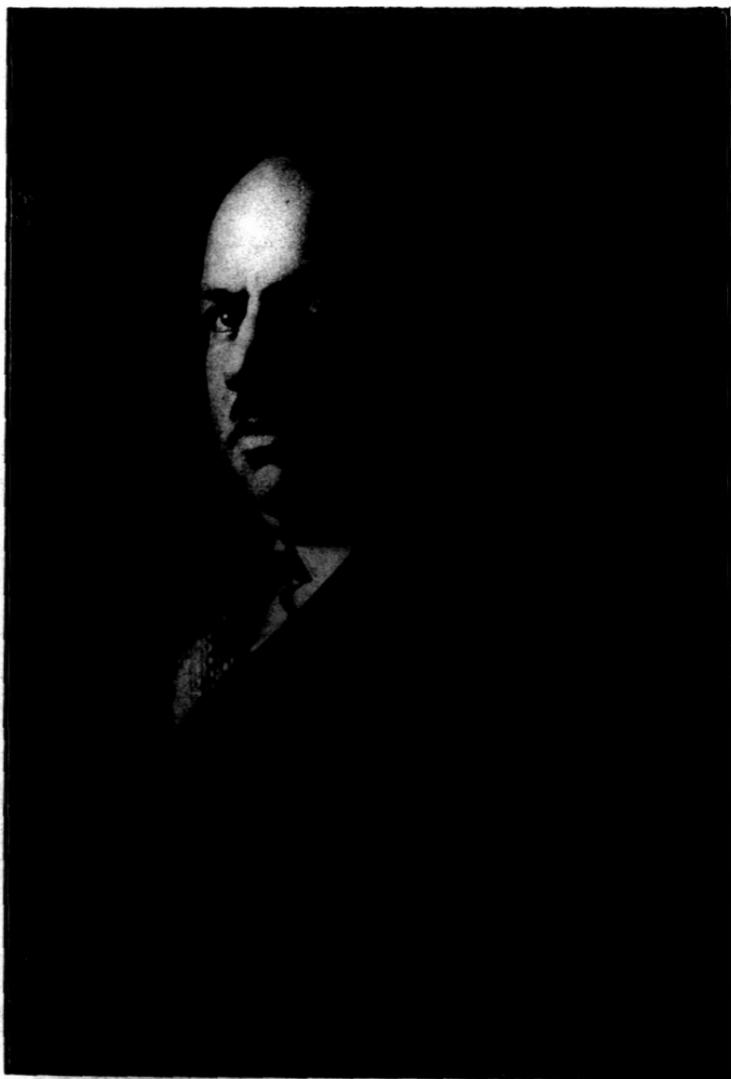
編輯部哈爾濱東省鐵路管理局內

電話二八一七九號

編輯主任葉國光謹啓



東省鐵路督辦呂榮實



東省鐵路副理事長拉舍維赤



東省鐵路理事會代理理事郭福綿



爾開葛長事理副理代路鐵省東



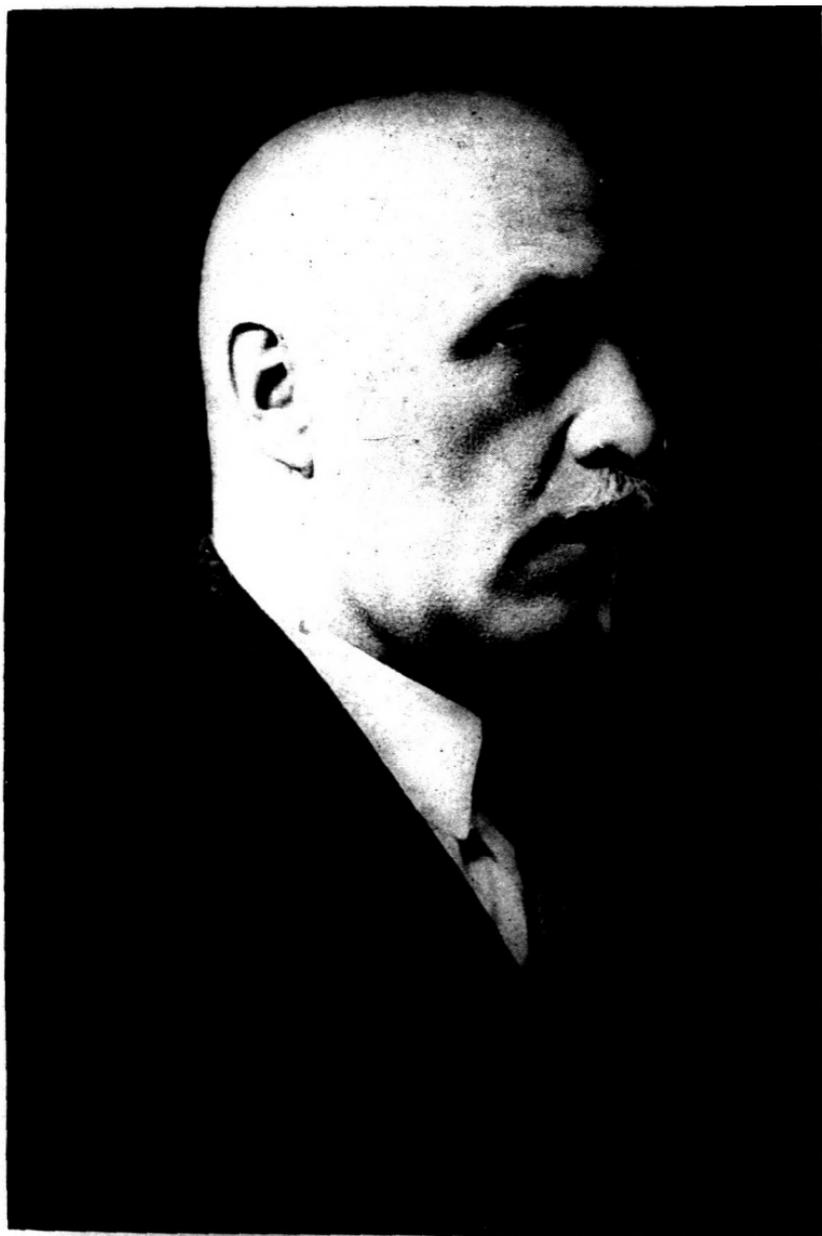
東省鐵路理事范其光



夫 洛 伊 瑪 茲 伊 事 理 路 鐵 省 東



東省鐵路理事王洪身



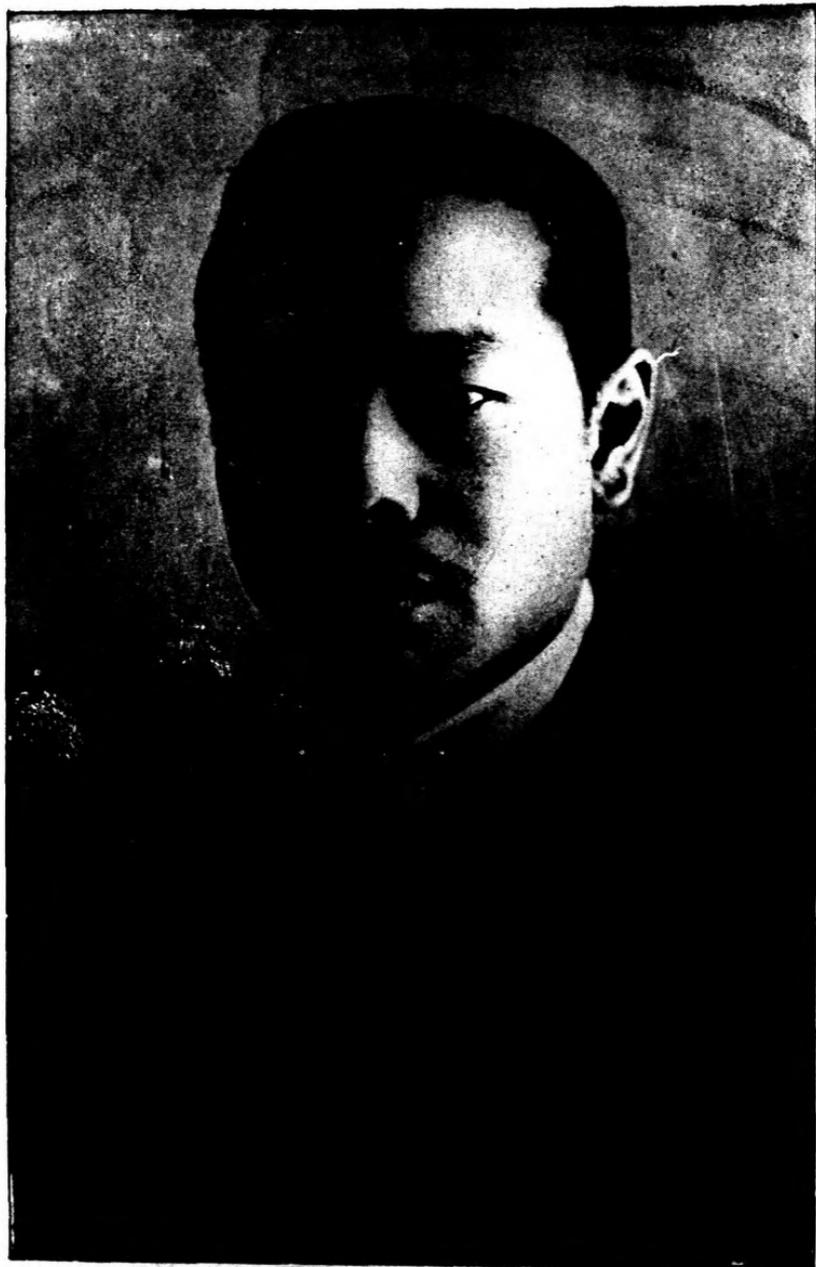
基 司 夫 列 尼 達 事 理 路 鐵 省 東



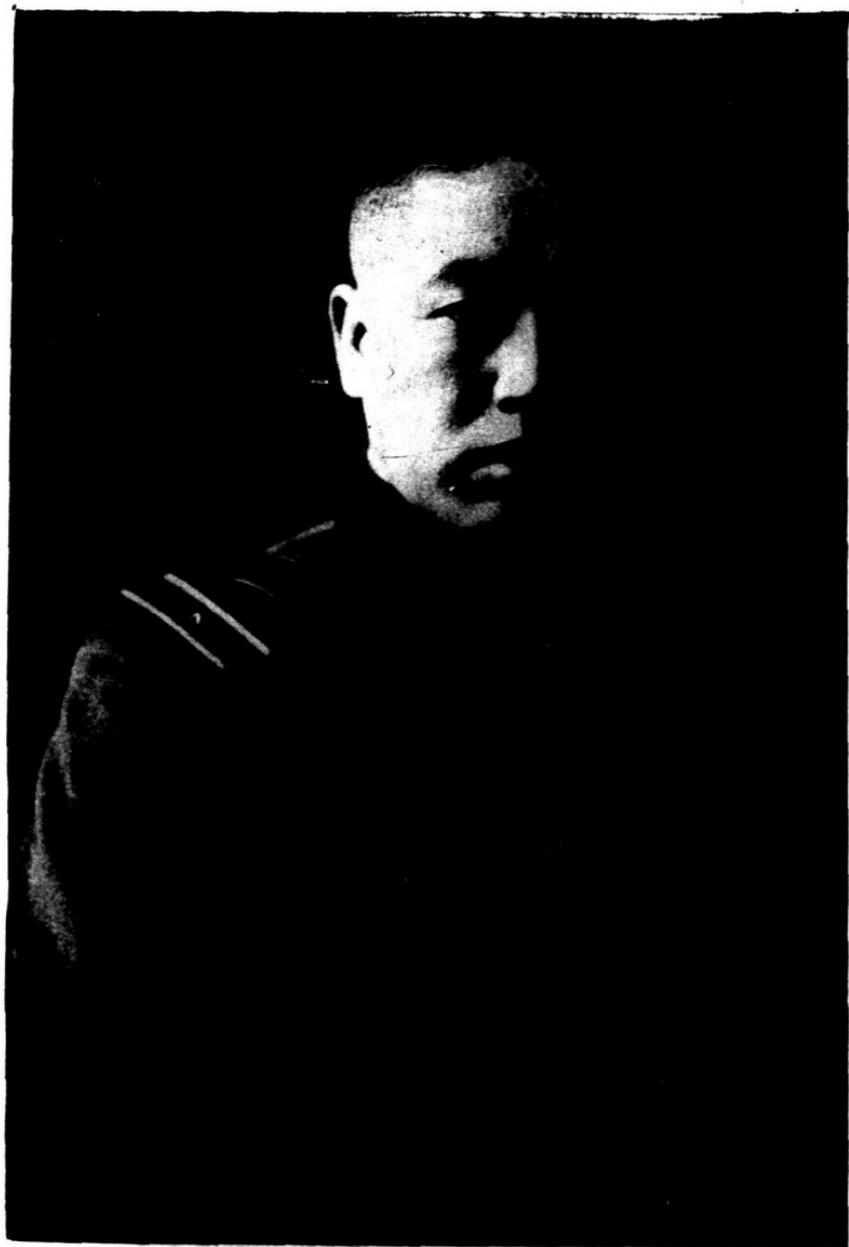
東省鐵路理事李紹庚



東省鐵路理事貝里縣關



東省鐵路監事會事監長劉澤榮



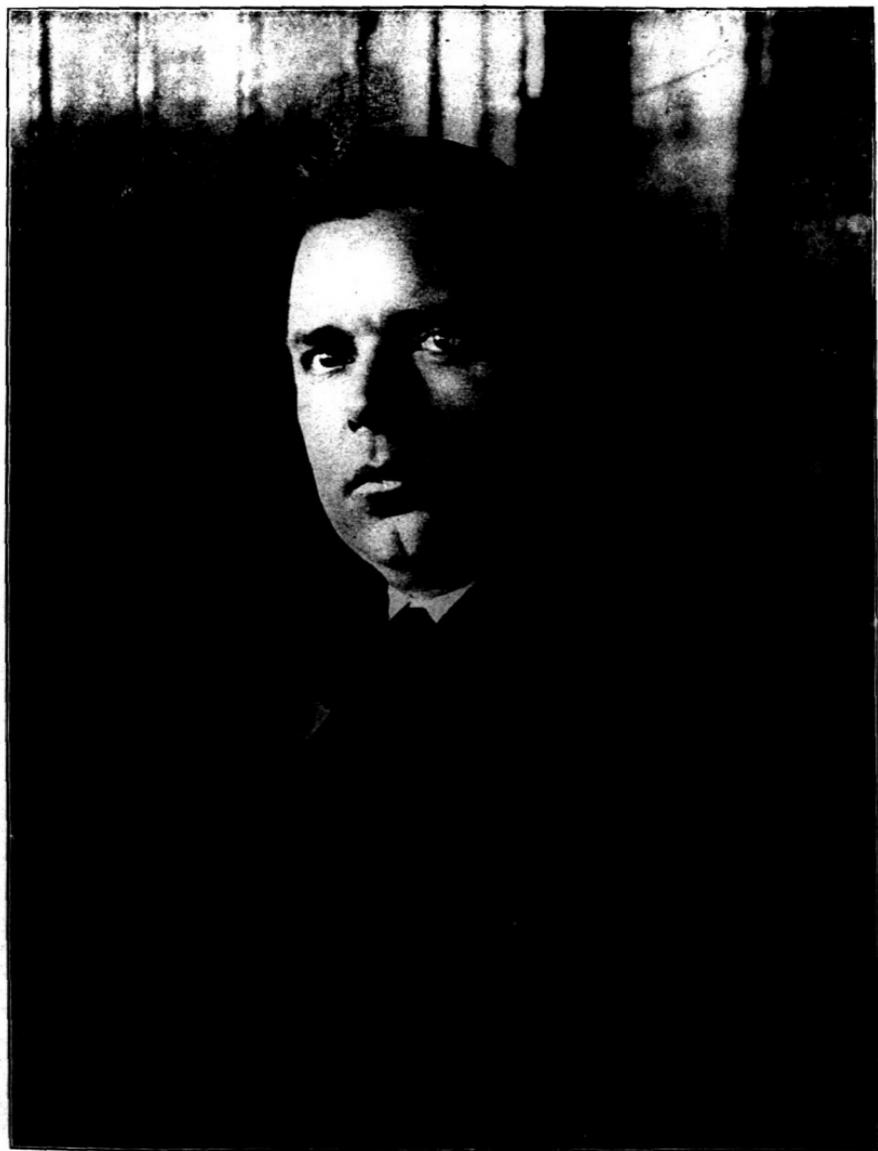
東省鐵路監事會代理監事張恕



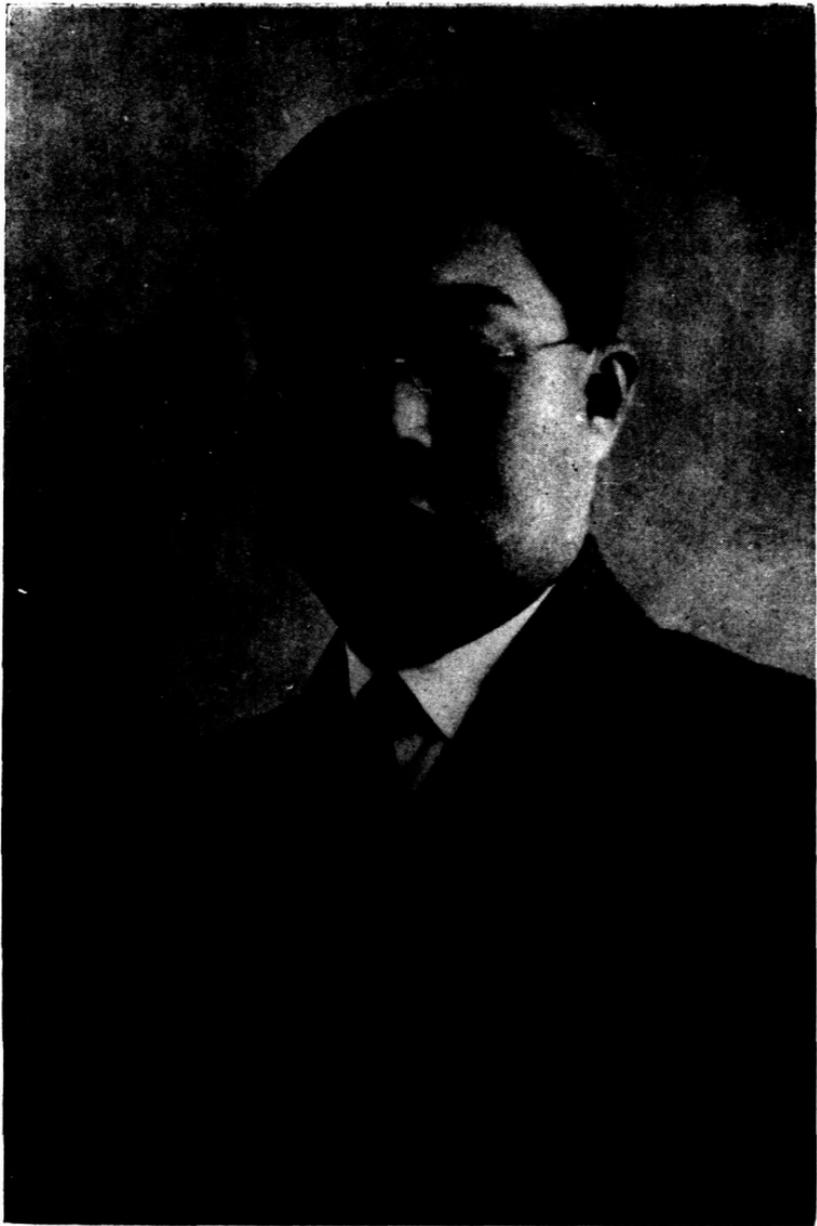
基 司 民 那 茲 事 監 路 鐵 省 東



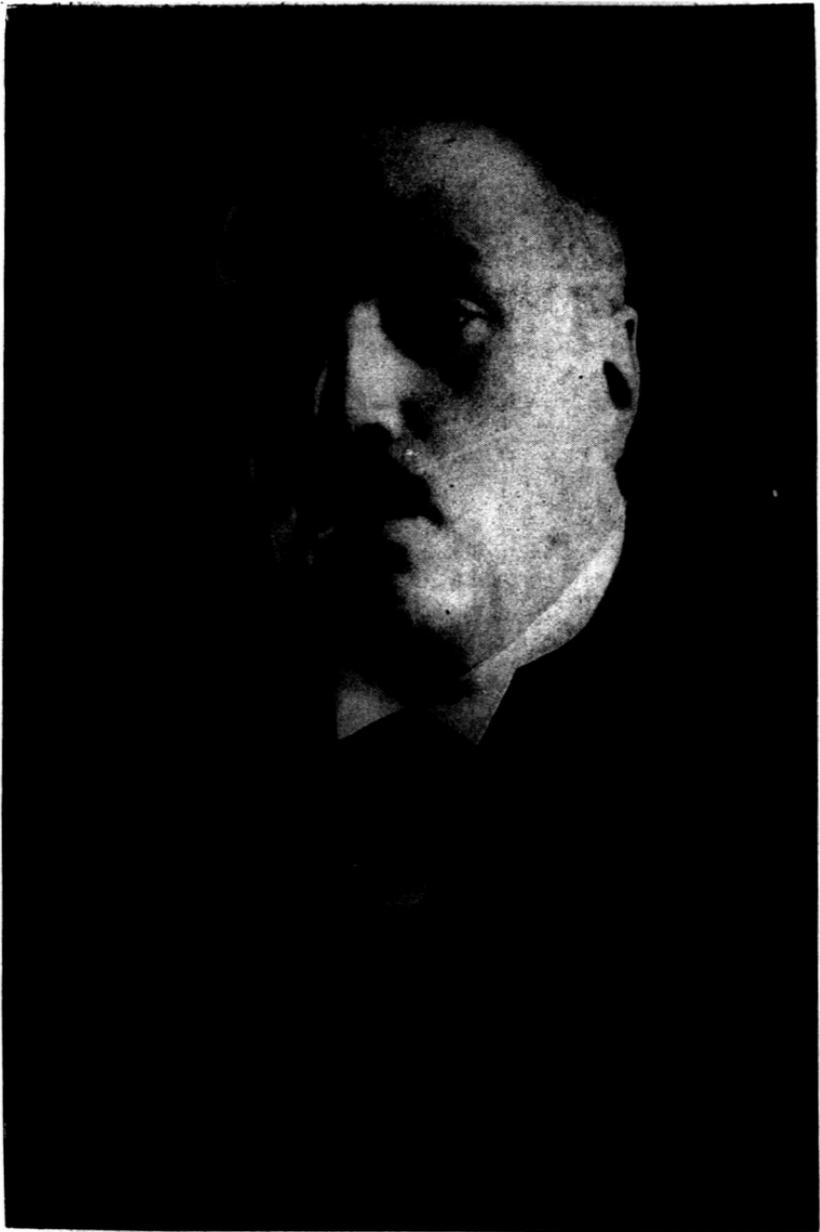
夫 賀 都 別 事 監 路 鐵 省 東



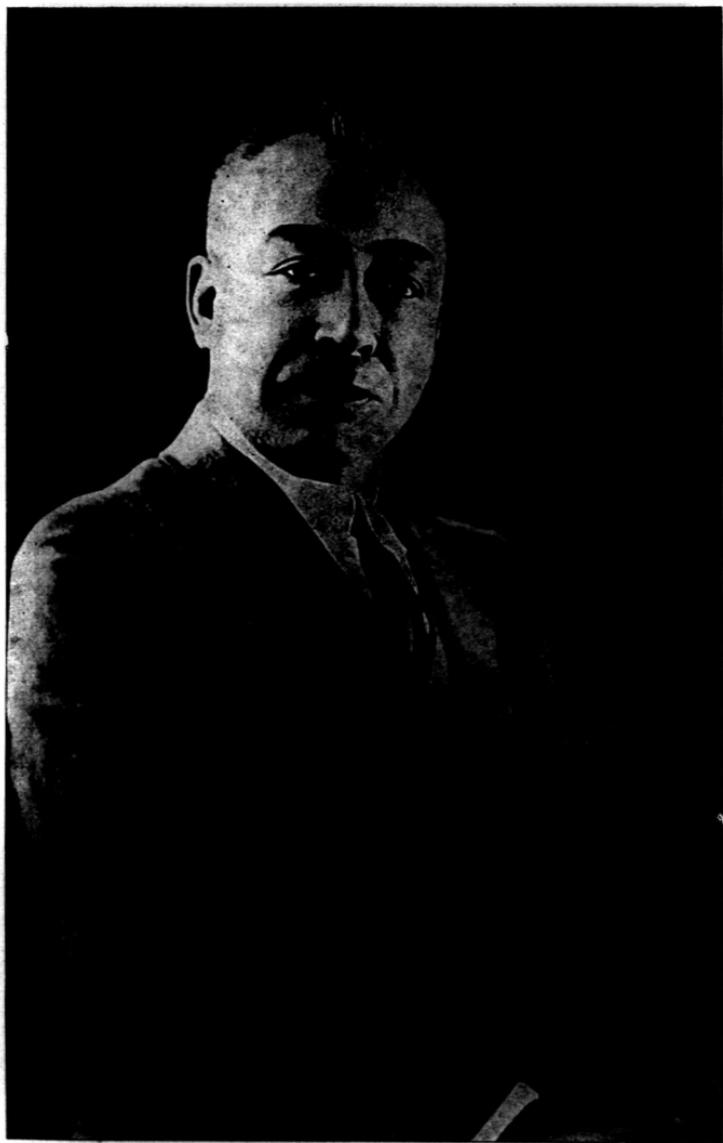
大 祐 善 穆 葉 長 局 局 理 管 路 鐵 省 東



東省鐵路局副局長郭崇熙



特蒙斯艾長局副俄路鐵省東



東省鐵路稽核局局長劉雲



夫博祖多列長處處務總



夫仰牙里得庫長處副處務總



哲明張長處副處務總



那里喀長處處務機



里別拔長處處料材



基司昔里伊長處處款通



會慰屠長處處務工



夫托伊倭長處處務車



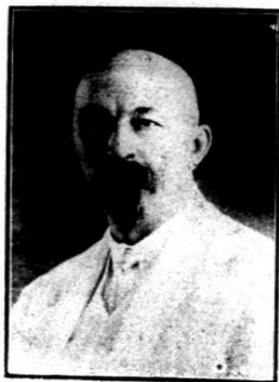
基可爾喀別長處處計會總



功立魏長處處務醫



夫洛關索長處處金恆



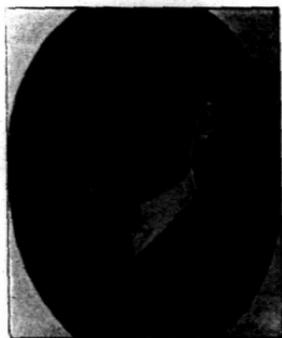
基可休普切維長處處務電



夫諾罕比沃森長處處務商



夫耶結爾郭長處處地署



元孝何長處處飲地署



特務委員吳怡



特務委員阿諾興



特務委員裝斯林基



夫闕里霍書秘局路



齊吉任主局查調濟經



春里伊任主局查調濟經

北滿與東省鐵路

第一章北滿洲

地理形勢

北滿形勢。宛一城郭之範圍也。江河環繞其周圍。界分禹域。山嶺矗立於四境。拱衛金甌。東北西三面。類爾古納河。黑龍江。烏蘇里江。三水環流之。兩岸高山聳峙。與流域相終始。西有大興安嶺。藉以屏蔽塞風。此山發源於內蒙。由西南而東北。山脈蜿蜒。嶺嶺起伏。至黑龍江岸而止。復與伊勒呼里山（即順松子嶺）及小興安嶺相銜接。爲滿洲與俄屬阿穆爾之分界。其脈至額爾古納河畔。山勢漸低。巔平而幅廣。是爲巴爾曼（即呼倫貝爾區）高原。

此西北一帶之情形也。東部長白山。山脈整饬。名目繁夥。沿烏蘇里江折入黑龍江處。矗立曲折而下。主要各峯。爲張廣才嶺（即媽竈河嶺）老翁嶺。太平嶺等。山水下傾。河流錯綜。相繼匯入松花江。是爲松花江之各支流。沿岸灌溉便利。故衆山環抱中。良田沃野。極目無涯。東南萬山叢蕪。高阜之地。白頭山即在焉。山高八百丈。山嶺有一湖。名曰天池。松花鴨綠兩江。皆發源於此。松花江流自高而下。數百里中。水勢峻險。及至平原。始通舟楫。而江身亦



漸廣。散漫平蕪。饒於水利。抵北滿。呼蘭河。牡丹江。先後流入之。水勢復濶。而江身亦狹。再下游則小興安嶺橫斷之下。伏淺灘。航行艱險。愈下江岸漸低。江流亦愈曲折。沿絡支流四出。洲渚星羅。其上產蘆葦。木居民採以充薪炭。而侗家畜焉。總計江流長三千二百四十里。惟經行靡定。時輒改流。而水量之淺深。亦因季節而異。大抵多雨則增。寡雨則落。倘夏初夏末之時。天溽雨稀。則水量驟減。上游淺處及下游各灘。皆艱於航行。尤以三姓牡丹江口之淺灘為特甚。深常不及英度二尺二寸焉。此江之各支流中。以嫩江為最大。蓋大興安嶺。伊勒呼里山。小興安嶺間著名之支流。皆匯

氣候

北滿幅闊廣大。故氣候不齊。當北緯四十五度南北之地。與土耳其斯坦。裏海。黑海。土耳其。中意。大利。南法。蘭西。加拿大。湖春古注島。同一緯度。其松花江流域各平原。則常年折衷溫度。與信北各地如密瓦河中。莫斯科區域。丹麥等相類。陰寒激變之時。又似勘察加北部。貝加爾島。拉嶺北部。當一月時。平原氣候。與伊爾庫次克（在西比利亞）。托波爾斯克（在西比利亞西部）。亞爾

注之也。上游支流。尤縱橫樞比。由懸崖絕壁間傾瀉而下。至原野而為巨澤。產食鹽。曹達之風。頗為民利。其次則為呼蘭河。發源於小興安嶺之右。支流之較大者。有拉林河。阿什河。媽察河。牡丹江等。總之松花江左岸各支流。皆發源於興安嶺各山。右岸則來自長白。惟東南地勢較高。故流急。西北反是。故流亦稍緩耳。其源之在長白山者。除與鴨綠江發源處相近外。流域經蒙古。則與遼河上游為鄰。遼河者。當鐵路未築時代。北滿與內部腹地交通之唯一孔道。東省江河之巨擘也。

千日爾（俄北部大城）。格蘭陵（北冰洋丹麥屬地）。南部阿拉斯加（美屬地）。北部相同。七月與亞爾庫次克（西比利亞東部大城）。伊爾庫次克。瓦爾那。其維也。紐約相同。夏多雲霧。類以爾和氣候。潤澤農田。冬因亞爾庫次克。寒涼及大陸乾風。寒氣凜冽。斷指裂膚。終歲空氣潮濕。甚於腹地。天溫之低。西北兩部山嶺地帶。較江河流域及平原為尤甚。如海拉爾地方。十年以來。終歲折衷溫



太平嶺高峯



東山口



富拉爾基站經
過嫩江之鐵橋



愛屯鄉之砲台



蜜蜂車站一帶
之富戶房舍



富厚糧戶之
院落外形

度。常在攝氏寒暑表負號二、六度。(較哈爾濱低五、七度)至大興安嶺高處。則僅負號四度耳。總計全境氣候。大別之可分三區。即中部平原、西部高原、東部原濕是已。其中以中部為最佳。

常年溫度。較任何部為高。且在植物生長時期。尤為溫暖。茲將三者之氣候。左表於列。

區別	高於海面里數	植物生長時期之折衷溫度	植物生長時期溫度之數	常年折衷溫度	非嚴寒之時
平原	〇、二六里	攝氏一七、三度	二六三、八、九	二、四	一四五
東部	由〇、八五里至一、〇五里	攝氏一六、一度	二四六、三、九	一、〇	一二九
西部	由一、〇五里至一、二二五里	攝氏一四、三度	二二八、一、五	一、二、九	一〇六

一年中各月份之水澤雨雪。極不平均。大抵歲之首尾數月。雨雪稀微。故春日多旱。夏則大雨時行。據觀象台之紀錄。哈爾濱十年內折衷雨雪數量。一二兩月為零、二寸。六七兩月為八、七寸。十一十二為零、四寸。夏季二月佔全年總量之半。為十七寸。冬日雪少。則春水枯涸。夏日急雨。則水患頻起。常因山洪暴發。各江河汎溢為災。冬令封江之期。歷年皆始於十一月之末。而終於次年四月。總之北滿氣候。冬日如大陸。夏日如海濱。惟寒暑之更易。不可捉摸。為其特異耳。往往深秋之時。偏多和暖。夏初將曙。轉覺苦寒。冬日行路。向日之方。亦風溫日照。背日之方。則冰雪載

途。春回大地。而夏熱驟來。瑞雪方消。而樹木萌動。每當炎熱。急雨時降。而少頃即止。故暑熱之月。即霖雨霽時之時。以其寒暑燥濕。變換過驟。於植物之生長。大受影響。草木花卉。品質少遜。團圓蔬果。尤不適宜。花雖茂而少芳。蜜雖甘而鮮旨。但此種氣候。最利農耕。夏雨時行。可省二次之耕耨。且五穀水分充足。力耐亢旱。縱早禾偶因雨過而苦旱。但主要穀類。則絕不慮此。是故黃豆無歉收之時。即或山隙窪下之處。偶受水患。然一隅而已。無傷於全體也。及屆秋令。兩期已過。天多晴朗。農家乘此得從容收穫。冬日雪稀。故害蟲無處藏匿。而道途則堅燥爽適。頗其於行。旱車運輸。人皆

稱便焉。北滿面積。計如下數。

地	名方	里	方
黑龍江省		一、六四、四七	七三、一〇〇
巴爾虎即呼倫貝爾區域		五八、〇五	二六、四〇
吉林省		八六、三三	三七、三三
計		三、〇四、六一	一三六、八七

動植物

北滿因天氣之特殊。故南北各種植物。兼而有之。森林區域。幾佔全境三分之一。山嶺之間。尤為密茂。顧山嶺地勢。曲折坎坷。林木品質。隨之變化。發育亦因之而各異。出產最著者。為滿洲赤松。落葉松。刺松。杉樹。樺樹。椴樹。小葉榆。山榆。菩提樹等。林木之下。大都產接骨木。西洋櫻。矮橡。鼠耳楊。小榛子。東部山嶺各林。則多攀附蔓生植物。平原雖亦偶生雜樹。而以野草為多。面積大者。適於牧畜。農家重之。計境內穀類及草本植物。種類達二百餘。惟穀草身幹粗高。養料薄弱。與他處不同耳。珍異植物。則有人參。價值

是北滿地域。大於俄之阿穆爾省及沿海省。較之德意志歐戰前國境。大百分之二十二。倍。縱於遼馬尼亞。保加利亞。希臘。塞爾維亞。丹麥等國。

昂貴。又以其形狀大小而生等差。愈大則所值愈鉅焉。動物情形。略如植物。亦南北兼有。其所處之地。視地勢而異。猛獸有褐熊。黑熊。黑狼。虎豹。山貓。浣熊。大錦豹等。褐熊為滿洲種。黑熊為烏蘇里種。黑狼分二種。為常狼赤狼。小獸有黃狸。豬獾。香子貂。水獺。貂。黑貂等。反芻動物有雄鹿。羚羊。鹿。大麋。野兔等。他若灰鼠。旱獺。獾。取出口。在實業商務上。頗佔重要位置。家畜則馬。驢。牛。黑豕。山羊。綿羊。莫不有之。唯馬則身軀短小。牛無多乳。鳥之種類亦夥。多為他處所不經觀。羽毛華美者。有野雉。長耳雉。及各種雀類。普通

者則有鴿、烏蘇里鴿、紅頭灰、青鴿、白鴿、黑鴿、而鴨、山鴿、鵝、鵪鶉、鷹、鷄、鳥等。種類尤繁。爬蟲類則有龜、鼈、蜥、蛇、水產魚類極富。

移民

滿洲移民情形及政治經濟社會狀況。由地理氣候時代而互有不同。自南部門戶大開。漢人藉河海之便。絡繹而來。始則散居平原。繼乃深入山谷肥沃之地。而灌輸其固有之務農習慣及工商各業。行政制度。遂亦摹此爲組設。東省鐵路既築。殖民事務進行尤速。而北滿與世界商場。亦從此有聯絡之關鍵矣。考滿蒙與中國內部發生政治關係。約分二期。當明末天啓六年時。清太祖努爾哈齊率滿蒙之兵。與中國戰。繼而平定中原。取明之國祚。有之。稱帝號清。一六四四至一九一一年。此第一期也。第二期與第一期。相距匪遠。當十七世紀中葉。俄人勢力東漸。佔有阿穆爾。清帝以滿洲係發祥之地。父母之邦也。思有以保持之。藉杜俄人漢人之侵襲。但二者不可得兼。防俄須移來漢族人民。生聚教養。而此與滿洲王公貴冑之利益相衝突。且亦不便於當地土著。二者交關。演成有清一代滿洲政治之內訌。然移民政策。終獲勝。

亦種兼南北。而尤以南種爲多。

利。俄人逐年於險要各地修治城寨。(咸豐元年阿勒巴精。順治九年哈巴洛夫司克。十年通肯司吉等等)。清亦仿而行之。遂首築理瑛(康熙二十三年)。繼築蓋爾根(康熙二十五年)。今黑龍江嫩江縣。以通軍事郵政。成南滿與阿穆爾貫通之孔道。康熙三十一年。又興修伯都訥。便移民赴蒙。開墾蒙地。嗣後齊齊哈爾(康熙三十年築。即今黑龍江省城龍江縣)。呼蘭(築於雍正十二年以前)。海拉爾。亦先後修築。各該城垣。雖不遘內地之堅固完備。僅阜土堆築。四週繞以木墻而已。然自之數城者。告成。而吉黑兩省之邊圉始固。在昔人民遠行。惟江河帆船是恃。故推時移殖之民。皆溯遼河而上。然後入松花江及其支流。由是遼河附近之鄭家屯。松花江附近之伯都訥。呼蘭河附近之呼蘭縣。阿什河附近之阿城縣。牡丹江附近之甯古塔。現改甯安縣。同爲繁盛之區。而首先移殖者。即爲漢族。名曰漢軍。此輩廣佔田畝。特

遇頗優。與滿人差相平等。蓋自有清定鼎中原。北滿地曠土腴之說。傳入內地各省。直魯人稠地瘠。農民咸羨遷地爲良也。雖當地王公貴族。多持異議。而大勢所趨。莫之能阻焉。及其移。則集王公領域之內。咸納租賦。故王公貴族。旋亦安之。來者日衆。城鎮以莫。乃設官轄之。如懷德縣。昌圖府。鄭家屯。法庫門等。皆即於此時設治。同時派來鞏固邊防之軍人。防務多閒。而軍民日久浸染。漸習於農事者。亦不乏其人。若黑龍江省最初之農人。多爲軍役是也。此外則獲罪流徙而來者。亦間有之焉。但維時漢族移殖開墾者。以視今日。發展頗遲。而勢亦薄弱。其成績亦僅限於耕種。不逮今日遠甚。查務農者不盡爲移民。間亦有土著之人也。至清廷極力鞏固邊防。以禦俄人內犯。而編制之旗軍。其兵役不特滿人漢軍。即通古斯族蒙古族。亦兼收並蓄。但蒙人從軍。不甚忠實。綜蒙人雖爲滿人征服。而終清之世。終未完全隨化。旗軍之編制。彷彿俄之哥薩克騎兵。其宗旨均爲國防而設。惟種族複雜。兵力遠不逮之。當十八世紀時。清廷仍注意飾新。力求充實。組織江河轉運。郵政運輸。創造官屯（屯田軍之村寨）及邊疆防務。未嘗稍懈。至移民問題。則僅注意邊疆各地。如黑龍江額爾古納河沿岸。及陸

路各要道而已。雖移殖計劃。障礙頗多。且有禁制。（同治四年前。漢族婦女。不得遠長城以北。）但中國內地。人滿爲患。情勢所迫。轉徙北來者。不絕於道。始在南部。繼漸北遷。斯時滿蒙邊政。官方所辦者。尙無具體效果。（迄今黑龍江額爾古納河沿岸。仍爲荒地。）而自動之移殖。已及於遠北邊塞矣。及十九世紀。益見增進。嘉慶二十五年。至道光三十年間。特爲尤甚。秀泰安集。漸侵覆而及呼蘭一帶。多直隸山東兩省人民。其步驟始則僱身官屯。繼乃租種旗戶之田。然業主租戶間。常因是發生糾葛。判斷頗虞。頗滋紛擾耳。咸豐十年。將軍錢卜清。以徵收賦稅。給差軍卒爲言。奏准移民呼蘭。朝議許之。自是以降。始正式開放。要亦因北京條約。璋璋條約之關係。及俄人侵略之日甚。而有是奏耳。當時清廷雖准開放田地二百萬畝（一萬五千方公里）。但移來之民。初不遵守維護。自由墾種。散漫無稽。面積之廣。官帑難從查考。乃又迭頒禁令。同許或違。顯嗣後時禁時弛。至同治四年以降。移民之夥。如隄決防奔。莫能復阻矣。

東省鐵路與移民

東省鐵路橫貫北滿。經過之區。初皆一片荒郊。及修築之議既定。不久竣工。交通稱便。實大有造於前世紀北滿移民之政。向之僅局限於南部者。至此乃得北進而達通肯府。（即今之呼蘭。通北與奎三縣）當時會由官府撥給墾墾之地一百五十萬畝。（其餘方公里）此北滿移民開墾之先聲也。茲將築路時沿線情形。概述如下。

一、由滿洲里至興安路。經巴爾彥（即呼倫貝爾區域）為游牧人民部落。

二、興安至成吉思汗。為游民及無所隸屬之沃洛川人佔據之地。

三、成吉思汗至昂昂溪。為清廷實權所及之轄境。（地近哲里木部札賚特旗邊界）但有人煙之處。僅齊齊哈爾及附近村落耳。

四、昂昂溪至滿洲。為杜爾伯特旗及哲里木部北郭爾羅斯管轄區域。居民皆以游牧為生。不建居舍。

五、南線為哲里木部。南郭爾羅斯王地。及開始築路。乃實歸清廷管轄。

六、對青山至哈爾濱。路線越曼奈公王地。屢呼蘭。清廷設官治之。

七、哈爾濱至二府甸子。清廷轄地有阿城縣。

八、二府甸子至海林。亦清廷轄地。但事實上泰半係游民。居民亦無正業。

九、海林至磨刀石間。有寧古塔城。清廷轄之。

十、磨刀石至綏芬河。無官管轄。

彼時北滿。僅東省鐵路南線及阿城縣。人民較繁。哈爾濱與呼蘭縣。寧古塔。海林。寧古塔。為移民首先開墾之地。故數亦稱是。其他即鐵路兩旁。亦無人跡之可言。自庚子拳匪之亂。俄國出兵。當道鑿於兵民壓境。侵入版圖。欲保主權。編置殖民邊境。乃定移民計畫。次第實行。自是移來之民。為數日衆。尤以日俄戰後為最。良以此役也。戰事自南而北。遂將南部之民。驅而北上。一時北

省移來者。超原定數額而過之。其額既多。土著之游牧爲生及半有居舍者。大受客民之侮。各部旗王。遂起反對。反對無效。則以游牧之民能生舉動爲言。牢用金錢。半施詐術。威力以抑之。風波賴以平息。而斯時旗軍管轄滿州之制度亦撤廢。代以普通之行政制度矣。光緒三十一年至三十三年。清鼎既革。滿洲閉關之禁。根本推翻。漢人在滿洲之勢力。因之膨漲。加以俄國革命。主權乃得顯。是次第恢復。溯自東省鐵路修築以來。北滿農務經濟之進步。可以東省鐵路運輸數額而視之。謹就光緒二十九年運輸伊始。臚列如左。(單位百萬斤)

年	份	東路本線運輸出口	運輸總數
光緒二十九年		一八二	八
三十年		六〇	二五
三十一年		六一	一九
三十二年		八五	三三
三十三年		一一三	二〇九
三十四年		一三八	三二七
宣統元年		一一三	五八三
			六九六

十四年	四四三	三四〇五	三八四八
十三年	四三五	二六九二	三一二七
十二年	四一〇	二五六〇	二九七〇
十一年	四一〇	二一九四	二五九四
十年	一九八	二〇七一	二二六九
九年	二四五	一五四三	一七八八
八年	二二三	八六九	一〇九二
七年	三一	九五七	一二六八
六年	二六七	一四四一	一七〇八
五年	二七五	九一六	一一九一
四年	二二〇	一二一八	一四三八
三年	一六八	七四八	九一六
二年	一五七	八一四	三九七一
民國元年	一六八	八二二	九九〇
三年	一五七	一〇九七	一二五四
二年	一六五	七三七	九〇二

鐵路始修。農業不振。財產無幾。勢有固然。日俄戰後。數年間移民政策受鐵路之援助。日益發展。而農產亦日見增多。農人口銳添。需要者衆。而餘剩之數。亦有加無已。當民元民三之間。雖因他種原因。（如革命等。）未見進步。而其後則日起有功。民六增至十七萬零八百萬斤。民五至民九間。緣由旱車直接運赴長春及官長路者甚多。東省鐵路所運者。非產額之全數。未能據為準則。然將旱車所運者合計之。則民國十年當爲二十七萬五千萬斤。六年二十二萬萬斤。至十四年則倍增至四十四萬萬斤云。

近數年移民墾植之進步。有此神速者。不得不歸功於黑龍江墾務量丈總局。曠該局之力。丈量已墾未墾各田實數。招來移民之民。而助其開墾者。厥功至偉。不特此也。即私人之地。經此丈量之後。向之私佔地畝各弊。因以稍殺。且僅取籍地主以多報少之惡例。設法糾正。非完全撤銷其所有權。故不獨增租賦。而亦所

人 民

北滿人口。迄未有確實之調查。即中國其他各省。亦毋莫不然。蓋中國人民。不若歐美日本有登記冊籍之制度。故考核甚難。

以正經界焉。其後吉林省亦繼起施行。然辦理稍遲。功效差遜。北滿移民潮流。既如上述。辦理極爲順利矣。但其間亦時成反響。如民國三年阿城榆樹扶餘農安等數縣。因黑省吸收移民故。人民耕地爲之減少。蓋彼時黑龍江省開放荒地。吉林南部人煙較稠之處。多數租戶。相率北往。而南部以空也。近如民國七八年間。因時疫流行。海倫農民紛紛遷避。遂致熟田一萬六千畝。無人耕種。通北鐵驥二縣。亦曾發生此等事實。而十二年東省鐵路東線數處。胡匪猖獗。農民不堪其擾。遂棄而之他。有一於此。皆足影響墾務之進展。綜觀上述各節。可以明瞭北滿移民之經過情形。及農產發達之狀況。現時北滿墾業。能在世界經濟界佔一地位者。不可謂非建築東省鐵路之力。否則固猶是荒僻閉塞之曠野。經濟農務。一切其往昔之狀態。工商實業。無從發展。亦無繁盛之域。誠可斷言也。

苟欲調查。必須到本地官署或商會農會搜集材料。而此等機關。又皆依警察所爲根據。常不記人數而僅記戶數。甚有並此依據。

而無之。只就主觀揣臆。以爲定數者。其不確實。概可知矣。加以普通計算人口之法。只以成年人（足十二歲或及十六歲）爲限。餘者概不列入。尤類憑土人一言以爲準。故皆不足爲憑也。總之所調查之人口。遠少於其實在之數。蓋皆取材於官府。而官府則僅於徵收國課時調查之。缺點不一而足。是故諸籍所傳華人四萬萬五萬萬者。皆非確證。實在之數。當爲八萬萬人焉。茲將官方所查黑龍江吉林省民國八年之人口數目列下。

省	名男	姓女	姓總	數
黑龍江省	一、六七、〇三	一、二七、〇四	二、九四、〇七	
吉林省	三、四七、四七	二、六五、四〇	六、一三、八七	
共計	五、一四、五〇	三、九三、四四	九、〇七、九四	

- 一、黑龍江省
- 甲、沿東省鐵路各縣 三、九六〇、〇〇〇人
 - 乙、其他各縣 約一五〇、〇〇〇人
 - 共計 四、一一〇、〇〇〇人
- 二、巴爾漢（呼倫貝爾區） 五〇、〇〇〇人

三、吉林省

- 甲、沿東省鐵路各縣 四、三六二、〇〇〇人
 - 乙、不沿東省鐵路各縣 約三、〇〇〇、〇〇〇人
 - 丙、路界以內 二五〇、〇〇〇人
 - 共計 七、六一二、〇〇〇人
- 從知北滿男女人口總數爲一千一百九十萬人。但逐年增加。迄今當爲一千三百一十萬人。查九十年前。據官廳調查。兩省共約一百五十萬人。但此不足爲據。實數當爲二百萬人。以此推算。現時已增至六倍半。與西比利亞全部人數相等。近二十五年來。東俄人口增長約二倍半。以此比較。滿洲人口增進之速。殊堪驚異。日人所著滿洲經濟史。稱滿洲人口年增百分之四、八。其增長速率。超過日本三、四倍。合衆國二倍半。非盡懸斷矣。北滿男女兩性之比較。據正式統計。吉黑兩省每男子千人中。有女子七百七十八人。東省鐵路一帶。每男子千人中。有女子七百五十四人。然實際上殊不可恃。蓋北滿女子之數。實遠不及此數之多。且欲北滿男女平均。亦勢不可能。推原其故。新闢之地。居民皆自遠來。常純爲男子。上述之統計。乃列爲四與三之比。特感斷耳。大

抵北滿舊有各縣。每男子千人。女子不足八百人。至大部新開各地。則不特無七百之數。時且不足五百人焉。

北滿成年人與不成人之比數。無可引證。但照新開各地之男性論之。能工作之年齡者。較不能工作之年齡者為衆。則可斷言。若夫家庭狀況。則舊有各縣。婚媾。視新開各地為多。故亦較為完備。無他。新開各縣。遠來之民。幾經時日。始克漸為家庭之組織。置備必要器物。娶妻育子。家庭始臻完備故也。從來國人家族之大。遠過俄國農民。據官方調查。中等民戶常為八九人。當屬確實。真以國人性情。慣於聯合團結。通力合作。家族之團體堅固。農務之勞力愈增。其於操作。一如工商各業。亦聚多人為之。深能發揮其勤苦耐勞之特性。亦美德也。但北滿農業。係粗放制度。八口之家。田連阡陌。平時猶能自為耕作。及農忙之時。每每不濟。無已乃歲由直隸。山東。奉天。吉林等省。招來僱工。以為之助。其數年約三十萬人。以安達哈爾濱兩區及東省鐵路東段各部份招僱尤多。

北滿人民之職業。僅有片段之調查。尚乏具體之統計。由各縣所調查者。各縣農民與非農民之相互關係。多繫於城市生活

之發達與否。而城市與繁華商埠之區分。每視非農民之人數而定。如哈爾濱齊齊哈爾。其一例也。但其他各縣不務農業者。為數亦至非鮮。據調查所得。約佔百分之十至百分之二十左右。此則因本地工廠不興。實業不振。而從事商業。工藝。森林。運輸。及其他各業者也。東省鐵路一帶農民。雖種族出身不同。而社會家庭之狀況。則大體一致。內中以漢族為最佔優勢。此輩多來自直隸。山東。奉天。近今間亦有自吉林南部來者。與土人較。其文化語言。以及經濟習慣。迥不相同。即滿族較多地方。例如阿城。亦概保存其漢族之面目風尚。故滿族語言。僅行諸黑龍江西北兩部荒僻之地。其職業與漢族無異。最能保持其固有之風俗言語者。首推嫩江流域之中部及居住巴爾嘎之達烏爾人。惟居於嫩江流域者。皆務農經商。巴爾嘎一帶。多事牧畜。是其差別耳。至北滿居住之其他通古斯族。尚有下列各種。

郭里達族。居於松花江下游輝川富錦等縣。多業漁。與漢人同化甚速。

崇倫族。處於嫩江黑龍江沿岸及巴爾嘎地方。在北者多獵。在南者多務農。獨居於巴爾嘎者約八千人。皆以牧畜為生。

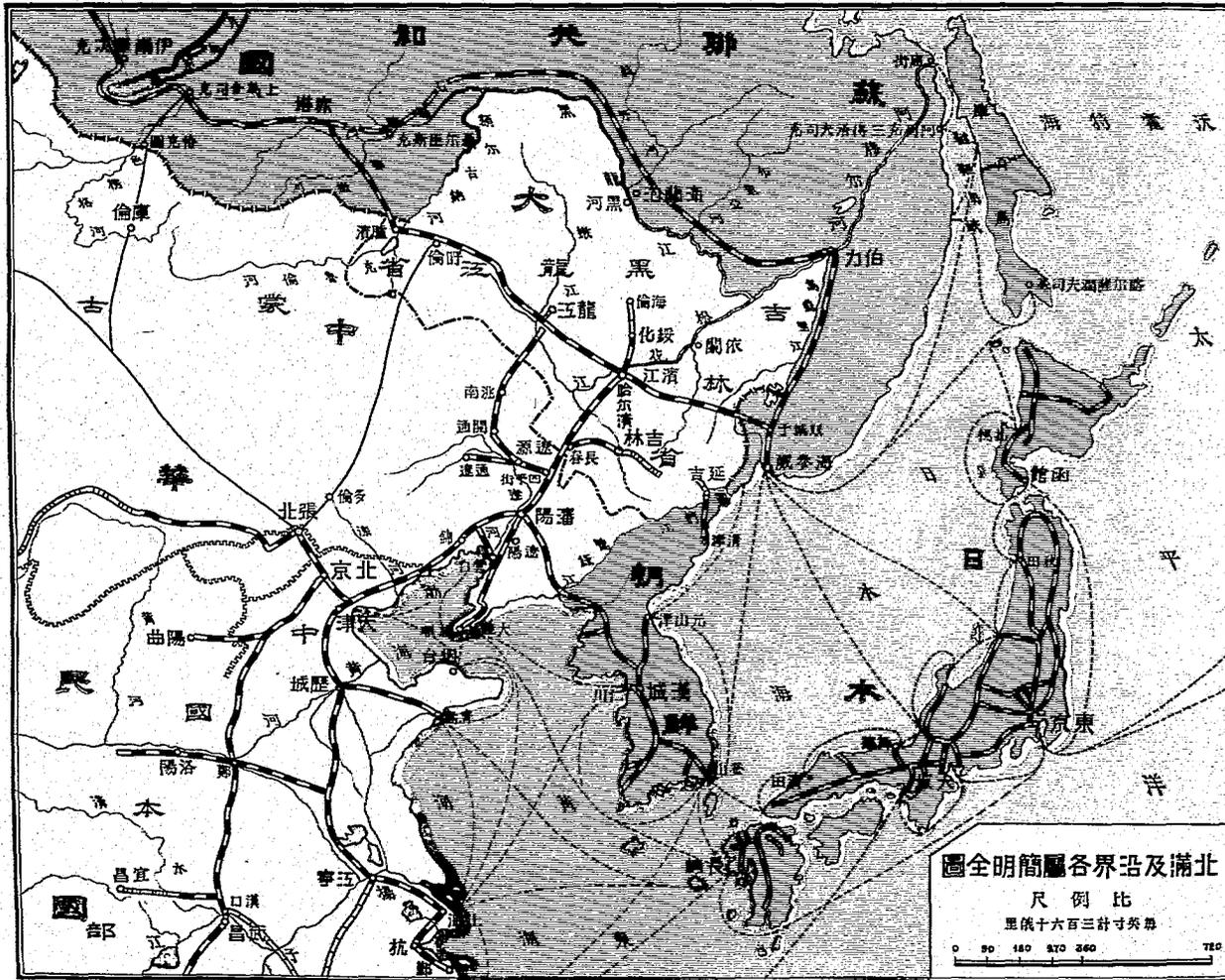
沃洛川族(即鄂倫春族)居雅魯河、諾敏河、甘河(即旱河)流域。

畢拉爾族。居黑龍江流域。(由瑯瑯至烏伊河口)及龍門縣、瑪奈格爾族。居枯麥噠河流域。以狩獵爲業。間有牧畜者。

蒙古民族之居於北滿者。類別甚繁。如哈噠臣人、巴爾虎卜耳特人、車普臣人、額洛特人、杜爾伯特人、及蒙古卜耳特人。類居

北滿之西南部。亦有居青黑兩省分界之處及蒙古巴爾妥(呼倫貝爾)者。其中哈噠臣人業農。其餘各族則多從事牧畜。

遼東民族。則有朝鮮人。近年來者日衆。在北滿農業上頗佔地位。類皆散居朝鮮及沿海省邊界各地。稔稜東寧等縣。種稻爲生。發達頗速。



第二章行政組織

滿洲行政之區劃

滿洲行政區劃分三省。曰奉天。曰吉林。曰黑龍江。是西北有呼倫貝爾。附屬於黑龍江省。是以今稱東三省。昔時中俄合辦之東清鐵路。民國成立。改稱中東鐵路。今名東省鐵路。換言之即東三省鐵路也。此外尚有東省特別區域者。凡東省鐵路沿線一帶之地屬之。至南滿鐵路沿綫。爲日本勢力範圍。歸關東廳管轄。東三省全境。在光緒三十三年以前。純爲軍區。其土地並非完全國

有。屬於滿洲族者有之。屬於蒙古族者亦有之。自光緒三十三年。始改革行省。設官分治。所有行政組織。與中國內地十八行省同。當清末時。經多度之分期改通。及政體共和。始臻完善。現則一切。幾與內地完全無異。所稍異者。即巴爾曼之蒙旗。至今猶襲其名。而爲一種軍區之組織耳。

奉天省

奉天省境。舊有滿洲南部及遼東半島。考奉天之名稱。滿洲

語謂爲穆克旦。至今俄人及外國人仍沿用之。其名蓋原於易之

語。謂爲穆克旦。至今俄人及外國人仍沿用之。其名蓋原於易之奉天而奉天時。有奉天承運之意也。在滿清未入關時。原名盛京。

旋改今稱。又名瀋陽。奉天省面積。約爲二十二萬二千一百七十六方華里。米突。人口約一千六百萬。行政之組織。與內地同。亦分道置縣。以督辦

(總司令)省長為全省行政長官。其地扼鐵輔門戶。為東三省軍事之樞紐。故設有東三省保安總司令公署。其組織分參謀處。軍務處。軍學處。軍需處。航空處。軍衛處。航政處。軍法處。醫務處。副官處。秘書處。政務處。訓練處。

總攬東三省軍民兩政職權者。為東三省保安總司令張上將軍作霖(字雨亭)。公署設有參議數人。每處各置處長一。訓練處處長兼兵工廠督辦。東三省外交事宜。均由東三省交涉總署辦理。軍政隨張上將軍。民政由省長莫德惠(號柳忱)管理。全省行政區劃。共分三道五十六縣一設治局。

(甲)遼瀋道

道尹公署所在地為瀋陽。共轄二十二縣。

- (一)瀋陽縣
- (二)鐵嶺縣
- (三)開原縣
- (四)東豐縣
- (五)西豐縣
- (六)西安縣
- (七)營口縣
- (八)遼陽縣
- (九)遼中縣
- (十)臺安縣
- (十一)蓋平縣
- (十二)海城縣
- (十三)錦縣
- (十四)新民縣
- (十五)彰武縣
- (十六)黑山縣
- (十七)盤山縣
- (十八)北鎮縣

- (十九)義縣
- (二十)興城縣
- (二十一)綏中縣
- (二十二)錦西縣

(乙)東遼道

道尹公署所在地為安東。共轄二十縣。

- (一)安東縣
- (二)興京縣
- (三)通化縣
- (四)鳳城縣
- (五)寬甸縣
- (六)桓仁縣
- (七)臨江縣
- (八)輯安縣
- (九)長白縣
- (十)安圖縣
- (十一)撫松縣
- (十二)撫順縣
- (十三)本溪縣
- (十四)海龍縣
- (十五)渾南縣
- (十六)柳河縣
- (十七)金縣
- (十八)復縣
- (十九)岫巖縣
- (二十)莊河縣

(丙)洮昌道

道尹所在地為遼源。共轄十四縣一設治局。

- (一)遼源縣
- (二)通遼縣
- (三)洮南縣
- (四)雙山縣
- (五)昌圖縣
- (六)康平縣
- (七)開通縣
- (八)洮安縣
- (九)梨樹縣
- (十)安廣縣
- (十一)懷德縣
- (十二)瞻榆縣

(十三) 鎮東縣

(十四) 法庫縣

突泉設治局

吉林省

吉林省位在滿洲東北部。全省面積共有二十七萬四千三百八十八方華里。據各種滿洲調查及統計。人口約有七百萬。督辦及省長所在地為吉林。現時督辦為張作相將軍。(號稱忱) 并兼省長。全省共分四道三十九縣兩設治局。

(甲) 吉長道

道尹所在地為吉林。所轄共十一縣。

(一) 吉林縣

(二) 長春縣

(三) 伊通縣

(四) 瀋江縣

(五) 農安縣

(六) 長嶺縣

(七) 舒蘭縣

(八) 樺甸縣

(九) 磐石縣

(十) 雙陽縣

(十一) 德惠縣

(乙) 濱江道

道尹所在地為哈爾濱。共轄八縣兩設治局。

(一) 濱江縣

(二) 扶餘縣

(三) 雙城縣

(四) 賓縣

(五) 五常縣

(六) 榆樹縣

(七) 同賓縣

(八) 阿城縣

設治局兩處。一為烏珠河。一為莽沙河。

(丙) 延吉道

道尹所在地為延吉。共轄八縣。

(一) 延吉縣

(二) 甯安縣

(三) 琿春縣

(四) 東寧縣

(五) 敦化縣

(六) 額穆縣

(七) 汪清縣

(八) 和龍縣

(丁) 依蘭道

道尹所在地為依蘭。共轄十二縣。

(一) 伊蘭縣

(二) 勃力縣

(三) 阿江縣

(四) 寶清縣

(五) 密山縣

(六) 虎林縣

(七) 綏遠縣

(八) 樺川縣

(九) 富錦縣

(十) 饒河縣

(十一) 方正縣

(十二) 穆稜縣

黑龍江省

黑龍江省佔滿洲北部及西北部。全省面積為五十三萬八千九百九十四方基羅米突。居民除呼倫貝爾外。約計有六百萬人。督辦省長均駐龍江。(滿洲名下奎)督辦為吳俊陞將軍。(號興權)省長為于鳳興。(號佐輔)全省共分四道三十六縣。三設治局一協領所屬區域。

(甲)龍江道

道尹所在地為龍江。共轄十八縣三設治局。

- (一)龍江縣
- (二)嫩江縣
- (三)大賚縣
- (四)肇州縣
- (五)安達縣
- (六)林甸縣
- (七)訥河縣
- (八)克山縣
- (九)青岡縣
- (十)拜泉縣
- (十一)肇東縣
- (十二)呼倫縣
- (十三)贛濱縣
- (十四)泰來縣
- (十五)寧安縣
- (十六)奇乾縣
- (十七)布西縣
- (十八)景星縣

設治局(一)索倫山(二)牙魯(三)甘井子

(乙)綏蘭道

道尹所在地為綏化。共轄十四縣一協領治地。

- (一)綏化縣
- (二)綏芬縣
- (三)呼蘭縣
- (四)海倫縣
- (五)臥奎縣
- (六)通化縣
- (七)巴彥縣
- (八)慶城縣
- (九)蘭西縣
- (十)木蘭縣
- (十一)通河縣
- (十二)湯原縣
- (十三)龍鎮縣
- (十四)鐵嶺縣

協領治地為東興鎮

(丙)黑河道

道尹所在地為黑河。共轄四縣兩設治局。

- (一)瑷琿縣
 - (二)呼瑪縣
 - (三)蘿北縣
 - (四)漠河縣
- 設治局(一)為烏雲(二)為綏東。
- (丁)呼倫道 即巴爾虎。另論於後。

省縣行政機關

東三省現時行政組織均與內地行省相同。關於軍政民政。設官分治。總司令（即督辦）管理軍政。省長管理民政。督辦爲全省最高軍事長官。舉凡全省軍制之組織。兵員之訓練。駐防之調遣。軍事之支配及其他事宜。皆有直接處理及指揮之職權。省長爲民政最高長官。對於道尹縣知事。得頒布命令。而道尹縣知事所發之命令有不法者。得停止或糾正之。縣知事之升降黜陟。由省長定之。全省警務。亦隸屬於省長。省長設有省長公署。下置政務廳長。遇省長因病請假時。得由政務廳長代理職權。關於國際交涉事項。每省均由外交部特派交涉員辦理。稱交涉署署長。直轄於外交部。惟東三省外交政策。向稱統一。凡交涉員。應受軍

民長官及奉天交涉總署之監督。在通商埠口。亦多設有交涉員。如濱江道尹係兼任外交部特派交涉員是也。現任濱江道尹兼交涉員爲蔡運升氏。外交參議爲李紹庚氏。遇有交涉員因事請假時。得由參議或外交科長代行職務。內務科長爲張澤民。沿東省鐵路交涉事宜。屬於吉林及黑龍江兩鐵路交涉總局。黑龍江

鐵路交涉總局總辦。現爲馬忠駿氏。東省鐵路各大站。均設有鐵路交涉分局。隸屬於吉林及黑龍江兩鐵路交涉總局。吉局總辦由濱江道尹兼交涉員兼任。

全省財政事務。每省均置財政廳。財政廳隸屬於財政部。但其所辦事務。受省長監督。其主要職務。係徵收全省國稅。徵收方法。除一部委於縣知事外。各處城鎮。均設有稅捐徵收局。各省市及貨載轉運總匯之區。設有稅卡。皆歸財政廳節制。哈爾濱稅捐總局。設於道裡商舖街十六號。局長現爲王孝同氏。其徵收商號實業工廠之稅捐。每年分爲四期。逾期不繳者。處以相當罰金。商號小舖等買賣各種酒類煙捲者。必須在該局領取煙酒專賣牌照。否則不許。屬於財政廳監督者。在各商務繁盛地點。設有印花稅分處。各分處之管理。則屬印花稅處。此種機關及其所屬之職員。對於各商號是否遵章貼用印花稅。負有考核之責。直屬財政廳者。尚有木石稅局及其分局。哈爾濱木石稅費總局。專徵木石。石灰。羊草。魚類等稅。現時哈爾濱木石稅費總局。設立道裏斜紋街。

局長爲方石如氏。關於管理實業商務等。各省均設有實業廳。直隸於農商部。一面秉承省長。管理全省農工商事務。又爲管理國有森林及採金事務起見。在吉林黑龍江省均設有森林局及採金局。

森林局遵照民國七年十二月六日公布之法令。管理事務如下。(一)經營出租及監督國有森林。(二)丈量國有森林。(三)調查國有森林。(四)栽種國有森林。(五)培養國有森林。(六)國有森林之收入及稅捐。(七)保護國有森林。(八)關於國有森林諸租聲明及爭訟事件。(九)其他關於國有森林之一切事務。

採金局管理事務如下。(一)提倡獎勵及監督採金事務。(二)發給金鑛開採之特許證書或撤銷事項。(三)測勘金鑛事項。(四)調查金鑛事項。(五)關於金鑛化驗事項。(六)金鑛稅之收入及徵解事務。(七)金鑛用地事項。(八)金鑛之警備事項。(九)關於金鑛之訴訟及訴訟事項。(十)關於官營金鑛及其他一切事務。上述兩局。屬於實業廳管理。由省長監督之。

補助實業廳管理一切事務之實行。在各地方設有農會商會。農會之宗旨。在振興及改良農業事項。并報告農產之統計。而

對於經濟及國民政策發生重要關係者。尤爲商會。商會由商人選舉而成。總商會之成立。根據民國四年商會法第二章第三條。各地方最高行政長官所在地及工商業總匯之各大商埠。得設立總商會。第四條各地方行政長官所在地或所屬地工商業繁盛者。得設立商會之規定而來。其管轄隸屬於農商部。按照商會法第三章第十六條之規定。其所辦事務如下。(一)籌議工商業改良事項。(二)關於工商業法規之制定修改廢止。及與工商業有害關係事項。得陳述其意見於中央行政長官或地方行政長官。(三)關於工商業事項。答覆中央行政長官或地方行政長官之調查或諮詢。(四)調查工商業之狀況及統計。(五)受工商業之委託。調查工商業事項或證明其商品之產地及價格。(六)因賽會得徵集工商物品。(七)因關係人之請求。調處工商業者之爭議。(八)關於市面恐慌等事。有維持及請求地方行政長官維持之責任。(九)得設立商品陳列所工商學校。或其他關於工商之公共事業。但須經農商部核准。此外根據第十七條規定。總商會並得辦理下列事務。(一)因各商會之請求。得調處商會間之爭議。(二)於中央行政長官或地方行政長官委託之事件有

必要時。得商同各商會處理之。東三省各商會均已加入上海全國商會聯合會。各商會內根據商事公斷處章程。均設有商事公斷處。各商會均係互相聯絡。為各會員及工商實業家發表意見之代表。關於內政外交。時參加意見。發表議論。其重要殊不在東三省各立法機關(省議會)之下焉。

教育部在各省會地方設立教育廳。故教育廳直隸於教育部及省長。管理全省教育行政事務。各縣教育事務。屬於各縣知事。為補助知事辦理教育事務起見。各縣均設有教育局與縣視學。直隸於教育廳。

省長為全省行政長官。故為全省道尹及縣知事之直接長官。道尹受省長監督。辦理本道事務。復監督縣知事。辦理縣內一切行政事宜。道尹設有道尹公署。其權限僅達於道區。與省長之監督全省同。

道尹為執行法律教令省章程。或依法律教令省章程之委任。得發布道單行章程及命令於所屬之縣知事。並得詳報省長。獎勵或懲戒之。於所屬之縣知事。遇有事故或出缺時。得臨時委員代理。道尹遇有非常緊急或特別重要事件時。於呈報省長外。

得遞呈大總統。凡通商口岸地方駐有道尹者。得兼任外交部特派員。

縣置知事。隸屬於道尹。為一縣行政長官。有縣公署。所可職務。極為複雜。凡未設初級法院者。且兼管司法。大率縣署為全縣徵收國家賦稅之主體。並受省長各其他上級機關之監督。在縣境頒發命令章程。管理全縣教育。及督促工商實業進行事項。如遇緊要事件時。得於呈報道尹外。遞呈省長。

凡縣治區劃之較大者。添設縣佐。由省長委任。與縣知事分地辦理巡查。守土及其他勸業。捕蝗。催科。堤防。水利等事。近年荒遠各地。時因地方之墾闢。民政之漸繁。而設官治理者。曰設治局。此項設治局。一俟地方繁盛。即改為縣。

警察事務。由省長監督。而直轄於警務處。按照民國三年八月二十九日教令。在各省會或商埠地方。管理省會或商埠之治安。衛生。消防事項。設立地方警察廳。直隸於道尹與警務處。尋常縣治。在縣知事管理之下。設有縣警察所。各鄉鎮地方設警察分所。未設立警察者。由地方人民之請求。根據民國三年五月二十一日教令。得設立保衛團。其職務為稽查戶口。緝捕犯人。防堵胡

匪等。團設團長一人。受縣知事監督指揮。

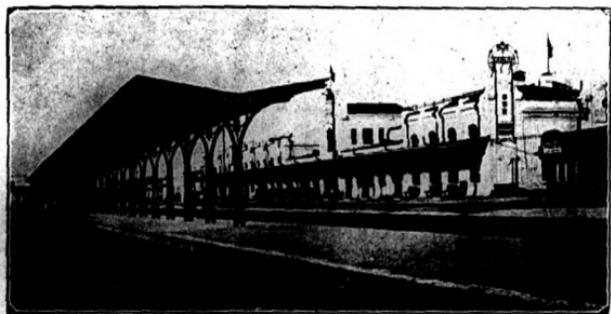
各地機關之直接隸屬北京者亦多。如郵務局電報局之屬於交通部。海關監督署之屬於稅務處。樞運局之屬於鹽務署等。是。吉黑郵務。連合爲一區。設吉黑郵務管理局於哈爾濱。設局長一人。管理全區郵務。據吉黑管理局調查。按照北滿人口之統計。

東省特別區域

東省向無特別區域。有之則自民國九年九月始。凡東省鐵路沿線一帶之地。劃歸管轄。按民國十二年東省特別區警察總管理處調查。特別區中外雜居。僑民甚衆。人口共二十三萬八千零八十三名。就中中國人十三萬三千七百零四人。俄籍九萬八千九百九十四人。其他外國人五千三百八十五人。計日本籍二千八百七十五人。高麗籍一千七百九十一人。波蘭籍一百六十四人。法籍一百三十三人。英籍一百二十七人。德籍一百二十三人。美籍八十一人。意大利籍三十六人。捷克籍二十八人。丹麥籍二十二人。瑞典籍五人。但實有之數。猶不止此。自民國九年起。東省特區之行政警察司法各機關。次第收回。大加改組。所有設施。

匯款者較任何地方爲鉅。如民國十二年。共有二千四百七十八萬五千九百九十八起。北滿海關監督署。設於濱江。實監督一人。東三省鹽運使。駐營口。專辦徵收鹽稅管理鹽場。惟奉天食鹽商館。而吉黑專賣。故長春設有吉黑樞運局。鹽倉遍於各大城市。哈爾濱吉黑樞運總倉。設於八站。名曰吉黑樞運濱江總倉。

迨民國十二年。始臻完善。惟特區民政殷繁。又爲中外觀瞻所繫。非有最高長官總攬職權。不足以資統攝而利進行。此哈爾濱設立東省特別區行政長官之所由來也。當經奉天當局甄佈東省特別區行政長官公署組織大綱。並派朱將軍慶瀾（號榮齋）爲第一任行政長官。依法組織公署。於民國十二年三月一日成立就職。迨十四年二月辭職。派王樹翰于冲漢先後繼任。現任爲張中將煥相（號召棠）茲將行政公署組織。詳列於下。長官總攬全區政務。下設政務廳。分科辦事。初設（一）總務科。（二）內務科。（三）教育實業科。繼增設（四）外交科。（五）財政科。政務廳置廳長。秉承長官之命。辦理本署政務。



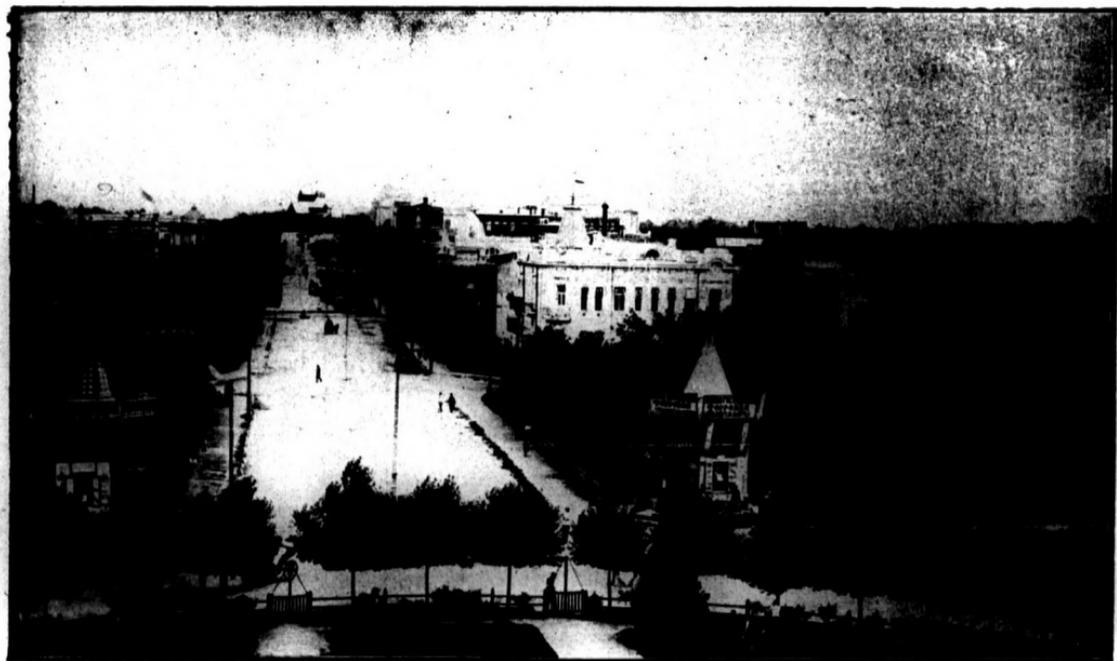
哈爾濱秦家崗總車站



由秦家崗俯瞰哈爾濱總車站



齊齊哈爾城門



哈爾濱秦家崗車站仰觀之形

總務科職掌軍事司法。職員之考核。各機關之來往文件章程。與制服之編定。檔案之保管。及其他不屬於各科之一切事宜。內務科管理警察交通。各種會社選舉。宗教慈善事務。天災人禍。衛生市政。批准集會結社。及取締俱樂部。監督建築事務。故本科設有建築及地畝兩股。

教育實業科管理公衆演說。公共道德。及人民教育事項。工廠事業。商務森林營業。礦產。漁業。牧產。電業。及航業等。署中設有視學一職。現任爲吳索福。先是署內設有承宣處。現時附設於政務廳。

外交科設於民國十五年。職掌國際交涉。及外僑待遇。謁見請願。各項事宜。

財政科亦設於民國十五年。經收地畝管理局。警察管理處。及市政局接收之款項。及處理制用。此外并設有電務股。及技術股。翻譯股。

東省特別區域地畝管理局。設立於民國十二年八月一日。管理前東省鐵路沿線一帶及不屬鐵路營業範圍以內之地畝事務。惟迄於今日。地畝管理局及東省鐵路地畝處之權限。尙未劃

清。該局辦理經收地租并短期出租地段。局長由行政長官張煥相兼職。副局長爲馮惟德。其所設職員。有秘書。科長。科員。稽查等名稱。分科如下。(一)總務科。(二)經租科。(三)技術科。(四)登記科。管理局設於哈爾濱。東鐵沿線如密門站。一面坡站。綏芬河站。安達。及海拉爾。均有分局。

東省特別區域警察權。於民國九年由中國收回自辦。已如上述。所有警察編制大綱。於同年十二月十日頒布。十年一月九日。經大總統批准施行。茲將東省特別區域警察總管理處組織章程。擇要列下。設處長一人。直隸於特區行政長官。現任處長爲金榮桂氏。副處長二人。處內分四科。(一)總務科。(二)行政科。(三)司法科。(四)衛生科。此外另有翻譯股。庶務股。會計股。捐務股等。總務科之職掌。係公布本處命令。司警察官吏之甄別。保管官有物。支配職員。發放薪俸。編製預算。教育警察。及發行警察週刊等事。行政科辦理發給俄僑居留執照。清查戶口。便利交通。分配警備。發給槍照。維持公共安寧秩序風俗。取締賭博。查核工商事業。及火警事項。司法科辦理違警事務與其他一切有關司法事項。衛生科管理街道飯館之秩序。公共衛生之取締。警察房舍醫院

之清潔。查該處收入。以東鐵管理局及市自治會商會之補助津貼。與稅捐如糧捐等爲大宗。

凡發給俄僑居留執照。每年每人徵收六元。臨時居留執照（三個月）三元。各該項收入。依民國十二年該處之統計。共大洋一百三十五萬七千一百二十元。

東省特區警察。分爲五區。區置總署。各總署之下。又置分署。所有總分署所在地。均沿東鐵各線。第一區總署設於哈爾濱。（現已取消。其所屬各分署。直接歸總管理處管轄）。第二區奎門站。第三區綏芬河站。第四區安達站。第五區滿洲里站。此外另設有水上警察。消防隊。保安隊。馬巡隊。衛生隊。司法警。及警察教練所。

東省鐵路警處。創立於民國九年三月。初由東省鐵路督辦直接管轄。自民國十二年三月九日。改隸特區行政長官。置處長一人。現任處長爲郭雙全。內設四科。曰總務。行政。司法。會計。是總務科職掌爲管理槍械制服。及給養教練。進退職員。發給獎勵。及其他不屬各科所辦之一切事務。行政科職掌係查核旅客執照。分設各段路警。保護鐵路路線產。司法科審理關於損壞鐵

路及偷盜鐵路財產案件。檢察違禁物之運載及行車發生之事變。或在火車內鬧段竊盜。與買賣營利。詐財。拐帶婦女等事。會計科職掌編製預算決算。造報領薪單。及其他銀錢出納事項。

路警分段凡六。第一段設於哈爾濱。第二段博克圖。第三段滿洲里。第四段一面坡。第五段綏芬河。第六段長春。此外安達。齊齊哈爾。海拉爾。橫道河子。程棧。奎門各站。均設有分段。該處經費。係由東鐵理事會撥發。民國十二年爲一百五十八萬七千一百八十八元。同時收入罰款一千四百八十四元八角。

特區市政。屬東省特別區市政管理局辦理。該局依民國十年二月五日大總統命令組織。局內置局長一人。副局長一人。現任局長爲儲鎮氏。副局長爲傅閏成氏。分設四科。第一科所管者有總務股。監印。收發。管卷。稽查。辦事員。收捐主任。繕譯及科員。第二科所屬者有稽核主任。技術主任。總工程師。繪圖員。工頭。道路及建築稽查員。辦理發給建築許可證。監管特區之一切公共或私人建築。並工廠油坊火磨之機器及市政之設施改良等事。第三科分設兩股。一爲實業股。一爲學務股。及衛生主任。俄國視學員。（現任視學員爲余林貝爾格。中國視學員。爲張鴻勳氏。管

理特區教育事宜。衛生稽查員(管理履行衛生章程事宜)等。實業股管理工商業商號註冊事宜。第四科所屬者。有會計主任。庶務主任。獸醫主任。消毒主任。中國醫生等。衛生事務。屬其管理。有東省著名之醫院一所。設立於哈爾濱。名爲東省特區市立第一醫院(原爲俄國紅十字會醫院)。該局設立分局之地點。計有滿洲里。海拉爾。博克圖。扎蘭屯。富拉爾基。齊齊哈爾。安達。滿洲。寬城子。密門。一面坡。橫道河子。程棧及綏芬。主要收入。凡三。即酒捐。地皮建築估價捐。及營業捐是。酒捐專以辦理公益用於電燈。

呼倫貝爾區域

呼倫貝爾即海拉爾。位於黑龍江西部大興安嶺及額爾古納河。哈拉河所屬之地。面積約爲十九萬方基羅米突。就行政區域劃言之。爲黑龍江以外之單獨區域。就行政組織言之。亦與他區域略異。名呼倫貝爾者。因境內有呼倫湖及貝爾湖故。蒙人又名之曰巴爾曼。因境內南部。住有巴爾曼種族(蒙古種)也。此區人民。種族甚繁。有蒙古人。布里牙特人。俄國人。中國人。鄂倫春人。索倫人等。數約七萬。

陰溝。馬路。水管。市立學校等。營業捐及估價捐。爲辦理哈爾濱附近十六鄉村公益事件之用。

開支預算。根據該局發行之第一號月報所載。自民國十四年十月起至十五年六月止九個月間。預定爲一十二萬七千四百七十三元。各分局均歸該局管轄。而該局直轄於行政長官公署。又特區全境俄僑之訴訟。設有特別法院。組織分高地兩級。名東省特別區域高等審判廳及東省特別區域地方審判廳。沿邊設有地方廳分庭。惟最高之上訴機關仍爲大理院。

呼倫共轄四縣。曰呼倫縣。贛濱縣。室韋縣。奇乾縣。道尹駐海拉爾。兼任特派交涉員。現任道尹兼交涉員爲趙仲仁氏。呼倫縣與道尹同城。現任知事爲張裕勳氏。贛濱縣署設於滿洲里。現任縣知事爲王恩民氏。該縣所轄三江地方。俄國居留農民甚多。所謂三江者。即幹河。結爾布拉克。哈烏拉河一帶地方也。室韋縣設於錫拉林。現任縣知事爲段仰賢氏。奇乾縣設於奇乾河。現任知事爲陶傑民氏。各縣知事均直轄於道尹。民間對之。仍有稱監督

者沿舊制也。迨尹關於民事。直接屬於黑龍江省長。復受外交部之特派。辦理對外交涉事件。然不問內政。區域內除中國行政機關外。尚有蒙古副都統衙門。土著人民。共分六族。每族均由總管統轄之。六族之下分十八旗。按照旗幟之色以爲別。蓋仍前清軍旗之沿革也。各旗副都統。均由北京中央政府簡派。現時呼倫貝爾副都統爲貴福氏。管理行政。司法。財政。及收稅事宜。並統治巴爾虎。索倫。額魯特。及布里牙特各旗。惟鄂倫春一旗。自有協領管轄。駐於海拉爾附近。茲將各族各旗之名稱列後。

(甲) 索倫巴爾虎左翼

(乙) 索倫右翼

(丙) 新巴爾虎左翼

(丁) 新巴爾虎右翼

(戊) 額魯特

(己) 鄂倫春族

各族名稱如下

(甲) 索倫巴爾虎左翼

- (一) 鎮黃旗
- (二) 正白旗
- (三) 鎮白旗
- (四) 正藍旗

(乙) 索倫右翼

- (五) 正黃旗
- (六) 正藍旗
- (七) 鎮紅旗
- (八) 鎮藍旗

(丙) 新巴爾虎左翼

- (九) 鎮黃旗
- (十) 正白旗
- (十一) 鎮白旗
- (十二) 正藍旗

(丁) 新巴爾虎右翼

- (十三) 正黃旗
- (十四) 鎮黃旗
- (十五) 鎮紅旗
- (十六) 鎮藍旗

族。

(己) 鄂倫春族

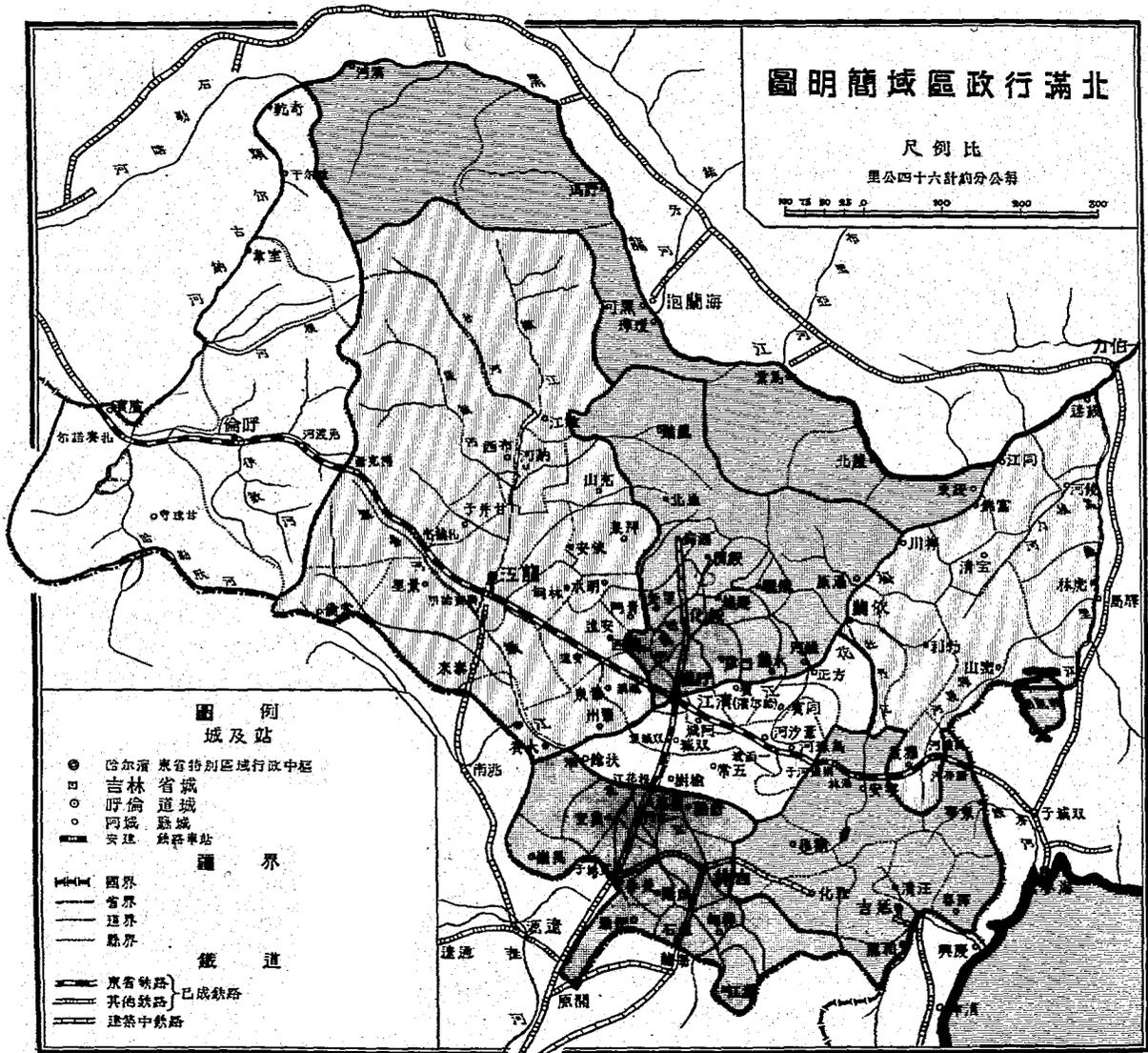
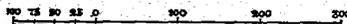
- (十七) 鎮黃旗
- (十八) 臨時布里牙特旗。此旗由後貝加爾

移出之人民所組織。分佈於赤尼河一帶。

北滿行政區域簡圖

尺例比

每公分計四十六公里



圖例

- 城及站**
- ◎ 哈爾濱 東省特別區域行政中樞
 - 吉林省城
 - 呼倫道城
 - 阿城 縣城
 - 安達 縣城
 - 安達 鐵路車站
- 界**
- 國界
 - 省界
 - 道界
 - 縣界
- 鐵道**
- 原有鐵路
 - 已成鐵路
 - 建築中鐵路

附圖

第三章北滿經濟

北滿經濟概觀

北滿富源。久爲世界歷史誌稱。但農事及工商實業。殊爲幼稚。近十年來。始見長足之進步。誠堪注意者也。溯東省鐵路未敷設以前。地方經濟制度。僅有數種之設施。且亦故步自封。各不連屬。廣漠沃野中。徒見荒煙蔓草而已。棄利於地。人亦勿甚惜之。當時咸目爲滿洲及蒙古民族牛羊牧畜之區。信不誣也。良以北滿各地。均爲天然牧畜場所。人皆以此自給。農事轉爲所掩。探賸種食。甚非易事。而山林之中。田獵遊牧之民。則無處無之。僅松花江上游及中流一帶。與夫拉林河、阿什河、呼蘭河各處。多屬平原。氣候亦屬。並東線山嶺地帶。及牡丹江、馬橋河、穆稜河之山谷間。始有移民從事開墾。而各地之聯合。因亦純粹河流。藉民船爲懸遷交通之具。旱道之舊式大車。反以行駛緩鈍。不足以應聯絡之要

求。但冬季則河流封凍。故北滿與外界之交通。無異斷絕。夏季雖有松花江。得溯烏蘇里江東北。而達羅經海峽。然貨載之運轉。仍與現時同爲逆航。舟行沮滯。遂亦無所藉焉。若夫大路。則除郵政驛站外。專爲國家應用。毫無相當之設備。加以人煙稀少。行旅裹足。故往來者亦鮮。

自東省鐵路敷設後。北滿經濟歷史。可釋萌芽。良以北滿土地肥沃。實爲天然絕大農場。不僅與世界商務未有聯絡。與內地商場未有交易已也。鐵路既通。各種新事業得此發達之媒介。內地人民移居屯墾者。絡繹不絕。而又因俄國政府興修路線及經營殖民之故。流入之資本。爲數頗鉅。一方地方生產物。則得逐漸運售於遠東俄國。阿穆爾遼遠之地。輸出額大有竿頭日上之勢。

矣。雖中間戰禍頻仍，兩次中斷，如光緒二十六年拳匪之亂，三十一年一兩年日俄之役，前後戰爭，大礙生產物之銷路。然北滿所得之利益，亦正匪細，蓋流入之金錢，動以鉅萬計也。

鐵路建築以來，北滿全境，百業勃興，其成效卓著者，尤推農業。無他，北滿密邇俄國市場，農產物又為世界所需要，因是南來移民，年見增加，經營農業，不遺餘力。兩者互相標榜，進步之最大原因也。而恃乎天然之力，若氣候地質者亦鉅，氣候尤重。蓋大凡五穀之生長，由苗而秀，由秀而實，苟日晡雨潤，黍稷適宜，則產額必年見增漲。即農民亦賴是而有保障也。復得政府之補助，與墾民之勤勞，由是向稱廣漠荒蕪之區，一變而為農事興盛之地。地方經濟之根基既固，將來工商各業之發達，殊未有艾也。夫自農業之興，遂使與世隔絕之滿洲，不數十年而為國際市場競爭之焦點。所產黃豆小麥，均著稱於世界。故農業不僅北滿人民百業之根本，亦北滿地方上經濟發展之基礎也。

農業之繼續發達，不特地方上工業實業隨之而進步，即內地市場凡百事業，亦莫不蒙其利益。如礦山、森林及田獵是。就中所感衝突者，即耕種事業發達，而森林與曠野，則因之而減少。茲

列為兩表。証明近年地方上生產發達之狀況。北滿主要產物概數如農產物之收穫，牛羊牧畜之成績，森林之採伐，礦山之開掘，並各種產物流入市場與輸出北滿境界之數目，亦均加入。至流入市場者為貨艙，而貨艙運輸之經路，包括鐵路或江河大車而言。其第一表所列，為民六至民十之五年間平均數目。由經濟調查局於民十調查所得者。第二表所載，為民國十四年以前之調查所列數目，均以千噸為單位。

第一表

民六至民十平均數		每年生產數流於市場數		由鐵路輸出口數	
農業	7,000	1,200	2,000	1,500	1,500
森林	3,000	1,250	200	200	200
鑛產	200	300	300	300	300
牧畜	100	100	100	100	100
共計	10,500	2,850	3,000	3,000	3,000

第二表

農業	10,500	2,850	3,000	3,000	3,000
----	--------	-------	-------	-------	-------

森	林	1,000	1,000	1,000	1,000
畜	產	100	100	100	100
牧	畜	100	100	100	100
共	計	14,400	4,200	3,500	2,300

由上表觀之。地方上生產物之增加。為百分之三十一。流入市場之貨物。增加百分之二十三。經由鐵路運輸者。增加百分之七十五。輸出北滿境界者。增加百分之六十。此種數目。大可證明地方上各和事業之發達。惟不甚迅速耳。以每年平均計之。為增加百分之五。六。與人民增加之率同。顧各種生產物之含有貨物性質者。全部並未增加。蓋多數貨物流通於市場者。較之生產物之增加為少也。其中鐵路之運輸數目。增長最鉅。若以民六至民十。經由鐵路流入市場之貨物。為百分之五十三。則十四年所流入者。為百分之七十五。可見鐵路對於地方上貨物之流通。其關係之重要為何如矣。至表中輸出之貨物。有比較鐵路運輸為少者。其因民六至民九。大部份之貨物。均未經鐵路運送。嗣後鐵路運輸之增加。實由於大車運送。石之減少也。其農業以外之生產。運出亦甚增加。民六至民十。平均運出。為百分之十四又二。及

十四年。已達百分之十八。若以各種產物分類言之。農產物之增長為最。其主要者為煤。但所產之額。因地方上需要甚微。又因開採情形之特殊。幾全部供給鐵路之用。查北滿之鑛產。夙稱富饒。且含質甚佳。而輸出毫無者。其以產額有限。供不應求。故地方工商實業之所需。且購運順賢蘇昌之煤焉。

近年採伐之森林。為數不貲。以全面積計之。在過半數以上。皆運入市場。就中半數由鐵路運送。半數則以船隻。或木筏。大車運送。鐵路運送中。大都為鐵路本身需用之建築材料。及木料。屬於私人應用者。其數較少。惟出口材料。年見增加。以二十三年兩年為最。蓋當時日本地產以後。大興土木。需要甚鉅也。

考耕種事業之發展。與農作物之產額。本屬互為消長。而近年來農作物之流入於市場者極少。自民國六年起。至十年止。僅產額百分之二十六。民國十四年。雖收成甚好。乃僅百分之二十三又五。惟出口貨仍以農產物中之糧石為大宗。大有與年俱增之勢。如民六至民十。占出口全額百分之八十三。民國十四年。更增至百分之九十。其明證也。

北滿農業。為各種生產事業之根本。就數量計。占全部生產

類百分之七十五。因農產發達之故。而其餘事業。乃隨之而有鞏固之保障焉。然究其實際。各種工商事業。由農業之意義比較之。均見減少。而毫無增進。則尤足以證明農業在本地之價值。蓋所謂工商業者。初不外改製農產物。然類皆不能製造新物品。僅能改造其原料。致其所占之數字。不克踰於主要位置。吾人若估計北滿產物。均依現時價值定之。計農產物平均價值。每噸大洋六十元。牛羊等類每噸三百元。森林材料每噸二十七元五角。鑛產物每噸十二元。而實業製造品。每噸亦僅七十元已耳。物產市價時有變遷。上述估定之價目。固不敢視為正鵠。然微諸各種貨類之大概情形。當無過差。而工商業之立脚點。於此可見矣。茲就民國十四年情形。列表如下。(以大洋百萬元為單位)。

每年產額價值	輸出市場者		輸出東省鐵路一帶者		出口
	輸出市場者	輸出東省鐵路一帶者	輸出市場者	輸出東省鐵路一帶者	
農產物 六六六.0	一五〇.〇	一四〇.〇	一五〇.〇	一四〇.〇	二一〇.〇
森林材料 九〇.〇	五五.〇	二六.〇	九〇.〇	四四.〇	五〇.〇
牧畜業 即牛羊等 七五.〇	三〇.〇	九.〇	三〇.〇	四.五	二六.〇
製造物 三五.〇	〇.〇	〇.〇	〇.〇	〇.〇	〇.〇
鑛產物 三〇.〇	二.四	二.四	二.四	二.四	〇.〇

上表可以證明農產物不僅占首位。且比較他種產物。超過三分之一。故出口品亦以農產物為最多。占全額百分之八十。如再加以由農產物改製之物品。如豆餅豆油等。則出口物之價值。農產物占百分之九十。

除農產物外。出口最多者。為森林材料。占全額百分之二十又六。次則為牧畜業之牛羊等。亦占百分之十一又二。製造物。鑛產物。則迄今仍無大發展。

鐵路運輸額之多且重要者。首推農產物。次則油房火磨所製油餅麵粉。及森林材料。最次為鑛產物。各該物質。每年產額為八萬三千九百萬元。然此非北滿每年出產之全額。苟欲得全額。應將各種工商及實業。合併計算之。惟此項工商實業。各方尙無確實之統計。考察無由。殊為遺憾。至地方之富庶與經濟之充裕。就上表大體觀之。亦可想像知之矣。夫農業與森林之收入。為數雖鉅。而工業實業及鑛產事務。均甚幼稚。其收入之數。(十年前尤甚)與百業之猶屬草創。誠不容諱也。且各種事業。以糧石及原料與半工業品(如未熟之豆餅及劣質之豆油)。居大宗。每

共計 六九〇.〇 三三九.四 一〇九.四 一七五.五

間每以之交換工作物及出產品。亦爲當地移民之特性。坐是流入市場之貨物。不免起過剩且賤價之象。於是外人乃得經營居間商業。擴充貿易區域與勢力。茲舉其大者言之。如經營出入口商號。仗各外國銀行北滿分行之力。既補助其資本。又輔之與新市場相聯絡。以擴充其營業範圍。竟莫之能阻焉。

當歐洲大戰之時。外國市場競來滿洲採購特產。日本即乘機擴充經濟勢力。加以其國人民對於北滿貨物之需要。爲數亦鉅。故北滿特產之輸入日本及滿鐵一帶者。年益增加。迨戰事告

經濟區域

北滿經濟區域。因地理氣候之關係而異。茲就沿東省鐵路一帶。劃分下列數區。

- (一) 興安嶺高原。
- (二) 以松花江爲中心之平原。
- (三) 東遼山區。

以上(一)興安嶺遼東。與滿洲其他各處分離而獨立。其間以巴爾虎(呼倫貝爾)爲中心。純爲經濟之區。全境概爲牧畜

終。百業凋敝。獨特產仍爲歐洲市場所需要。尤以戰事方終時爲最。雖自時厥後。各國日即於持盈保泰。人民生產事業。逐漸恢復。需要之數。亦隨之而減。但滿洲特產。已躋於鞏固地位。加以移民之踴躍。實業之興盛。資本之流入。將來之發展。正方興未艾。蓋北滿凡百事業。獲利極爲優厚也。所最注目者。燃料問題。爲實業盛衰之源。北滿所產黃豆。固屬鉅額之原料。尙無資本。及機械兩兩煤礦供給充分之燃料。欲求油業之興盛。殆不可得。若夫工人問題。則內地移民。踴躍相接。交通又復便利。可無缺乏之虞。

事業。而在海拉爾集中改製之。(二)松花江東岸兩度各地。極難爲詳細之計算。惟該處近頗有偏重商業之概。今之加入東都將運糧各縣。概爲一種商務區域。其糧餉大都經由東鐵東線輸出。各縣均屬吉林管轄。如(一)阿城縣。(二)阿什河。(三)同賓縣。(三)烏珠河。(四)革沙河。(五)甯安縣。(六)穆稜縣。(七)密山縣皆屬之。(三)東都河流山山谷之間。所有森林。砍伐殆盡。故農事至爲進步。惟距鐵路較遠之山嶺間。尙有以伐木爲業

者。

在上述(一)(二)兩部之間。由小興安嶺迤北。以迄松花江平原。面積頗廣。沿東鐵一帶。尤為商業性質之區域。其間佔地約有四十五萬方基羅米突。人口達七百五十萬。此種廣漠之區域。可分為下列六區。

- (一) 齊齊哈爾區 係嫩江之流域。黑龍江下列各縣屬焉。(一)龍江。(二)景星。(三)訥河。(四)嫩江。(五)布爾。均鄰接富拉爾基及齊齊哈爾等各站。
- (二) 安達區 毗連安達。滿洲。宋站。及鄰近各站。黑龍江下列各縣屬焉。(一)林甸。(二)安達。(三)克山。(四)青岡。(五)拜泉。
- (六) 肇東(七)海倫(八)望奎(九)蘭西(十)龍門(十一)明水(十二)伊安(十三)通北。

- (三) 哈爾濱區 毗連哈爾濱一帶。下列各縣屬焉。(一)濱江。
- (二) 黑龍江屬之綏化。(三)呼蘭。(四)巴彥。(五)慶城。(六)鐵嶺。
- (七) 綏化。

(四) 松花江下游區 即附屬松花江下游一帶。其間屬於黑龍江省者有(一)木蘭。(二)通河。(三)海原。及屬於吉林省之(一)

- (四) 賓縣(五)依蘭(三)佳。(六)樺川(七)富錦(八)方正(九)勃利。

(五) 扶餘區 附近扶餘縣一帶地方。除扶餘一縣接鄰東鐵南線外。一部附近於西線之安達。滿洲站。一部毗連遼南。四平街。與齊齊哈爾一帶。此區黑龍江所屬縣分有(一)泰來(二)大賚(三)肇州。及吉林省之(四)扶餘。

(六) 南區 直接毗連於東鐵南線各站。有吉林省屬下列各縣。(一)雙城。(二)五常。(三)榆樹(四)德惠(五)農安。

總計北滿吉黑兩省屬於東省鐵路經濟範圍者。除巴爾虎外。黑龍江有三十縣。吉林有二十縣。共為五十縣。即黑龍江全部農業縣分與吉林農業縣分之大半皆屬焉。至六區面積。有如下表。

區	域方基羅米突	千格克托爾干	畝
(一) 巴爾虎	二五,一四	一九,四〇	二,八〇〇
(二) 齊齊哈爾	一五,六五	一九,三三	三,三三
(三) 安達	七,三二	七,七九	一〇,四九
(四) 哈爾濱	三〇,〇〇	三〇,一〇	四,一〇

(五)	松花江下游	六,六六	八,六八	二,八八
(六)	扶餘	四,五三	四,〇六	五,五七
(七)	南區	三,〇六	二,〇五	三,五七
(八)	東區	五,五五	五,〇八	七,六七
共計		七四,二〇	七〇,〇八	八五,五三
就中黑龍江三十縣				
共計		三六,六四	三〇,〇三	三三,五三
吉林所屬二十縣				
共計		三〇,五三	三三,〇五	五二,〇六

由上表觀之。則巴爾虎（即海拉爾區）之面積占第一。齊齊哈爾區次之。松花江下游及安達區又次之。

各該經濟區域人口之數目及密度（除東鐵沿線外）分別列表如下。

區名	面積方里	人口	男女在內千	每方里羅米突
(一) 海拉爾區	一五,二四	一,〇〇〇,〇〇〇	五〇〇,〇〇〇	六五,六二五
(二) 齊齊哈爾	一五,六三	一,〇〇〇,〇〇〇	四〇〇,〇〇〇	六四,〇〇〇

(三)	安達	七,三二	一,六〇	二,一五
(四)	哈爾濱	三〇,〇〇	一,五〇	五〇,六六
(五)	松花江下游	六,六六	一,〇〇	三三,三三
(六)	扶餘	四,五三	〇,〇〇	二〇,七七
(七)	南區	三,〇六	二,三三	八〇,三三
(八)	東區	五,五五	六,〇〇	一一,〇〇
共計		七四,二〇	八,三三	二二,七五
就中黑龍江二十八縣				
共計		三六,六四	三,〇〇	一〇,〇〇
吉林省二十縣				
共計		三〇,五三	四,三三	三三,七五

上述人口之密度。全視移民之多寡以為衡。最密者為南線及哈爾濱區。次為安達及扶餘區。（扶餘區內縣城之密度為六十一人。）又次為東線及松花江下游區。至齊齊哈爾區之稀少。不外地處邊遠。移民裹足。與山地過多。不宜耕種也。

各區在農事上之特點

凡與經濟上有密切之關係而可稱為特點者。厥為地理與氣候。考北滿門戶之開展。發動於南。由南而北。所有移民。先居南部。後羣集於松花江中部。因該地形勢灣曲。離家甚近。氣候和暖。地質肥沃。且有松花江橫貫其間。交通便利。得形勝之助者多也。自時厥後。南線總區。移民愈萃。漸無發展之餘地。勢必分散於各處。以實糊口。故南線之墾民。為數最多。迤北則其數遞減。依人口之密度。即可視各區地方組織之特點。譬如多枝之樹。南線為主幹。哈爾濱區為上枝。附近各區為旁枝。氣候亦依此為變化。南線溫度最高。哈爾濱次之。由此北東向更次之。尤以西線為最。故人口之密度。亦隨之而異。凡人口極密之地方。則耕種之範圍亦廣。即可知各區耕種之多寡。由南而東。逐漸減少矣。列表如下。

區名	別	每方基羅米突人口之密度	耕種	分數
南區		八〇、二		五七
哈爾濱		五〇、七		三三
安達		二一、七		二八

每區因人口之繁密。而生產業亦隨之興盛。其興盛程度。可由各區所產禽畜種類之多少而知之。蓋凡耕種之地方增多。則野獸減少。而家畜增多也。北滿耕種應需牲畜之力。全恃馬、驢、牛。則類供食用。茲將各區種地百畝應需畜力之頭數。與放棄之概況。分列如下。

區名	牛	羊
扶餘	二〇、七	二〇
松花江下游	一一、一	一〇
東區	一一、〇	一一
齊齊哈爾	二、三	二
巴爾彥	〇、五	

區名	牛	羊
南線區	一四、八	六、三
哈爾濱區	一九、六	一三、三
安達區	一九、六	一四、四

扶餘區	一八、一	二〇、七
松花江下游區	三二、五	二、二
東線區	二二、六	八、九
齊齊哈爾區	三八、八	五、五

凡距耕種繁盛愈遠之地。則所產之牛羊等亦愈多。試觀松花江下游及東區地方。知猶未脫天然生活之背景。農業尙未發達也。茲再將豬及馬騾臚列下。

區名	豬	馬	騾	驢
南線區	一六五、四		六八、一	
哈爾濱區	一〇一、三		六二、九	
安達區	七四、三		五四、〇	
扶餘區	五一、八		六二、五	
松花江下游區	三六、二		三一、一	
東線區	三二、五		三一、八	
齊齊哈爾區	四六、六		三七、〇	

可知牲畜之繁殖。與人口之密度。有密切之關係。巴爾受地

方。雖移民區域遼遠。居民寥落。土地荒蕪。故就現有入口與牲畜比較。每百人中。有牛三百頭。馬一千四。羊三千隻。而豬則一無所有。然牧畜事業。實不足表顯巴爾受之富厚。蓋各地湖沼縱橫。產魚甚富。河流上游。林木尤盛。食鹽與鹼。更無處無之。人皆未嘗顧及。惟境內之札蘭諾爾煤區。近已開採。產額極豐。幾為北滿產煤之冠。其他富藏。可以想見。

就中附近之可稱為農業區域者。首推齊齊哈爾。該區域在昔為經營蒙古之根據地。及防制俄國侵略與擴張勢力之門戶。且地接阿穆爾一帶。為俄國通商之總匯。然當時亦祇牧畜業興發。移民稀少。曠野無垠。近年則從事耕種者。實繁有徒。巴爾受之地。多種玲瓏麥與小麥。為俄國軍用品所仰給。或蒙人以牛羊交換而去。或經齊齊哈爾舊大道。運售於黑河哈爾濱。已不啻供給蒙古糧食之發源地。而大興安嶺一帶茂盛之森林。有多數林商從事採伐。

齊齊哈爾之比鄰為安達。為近年發達最速者。每年銷售於市上之糧石。為數極夥。耕種事業。與年俱進。養豬業亦極興盛。而

滿輸出之糧石。該處約占百分之四十。所產小麥尤盛。大部俱運銷俄國及哈爾濱一帶。若鐵路附近一帶。湖澤多而地體鹼性。不甚適此焉。

此間周圍各地糧石匯集安達後。大都輸出哈爾濱。在哈製造他種物產。轉運於外國。如小麥由各火磨製成麪粉。黃豆由油坊製成油餅。需要至為鉅大。故種植亦隨之擴充。蓋哈爾濱附近一帶多從事園藝。而火磨油坊所需原料。多取給於此也。

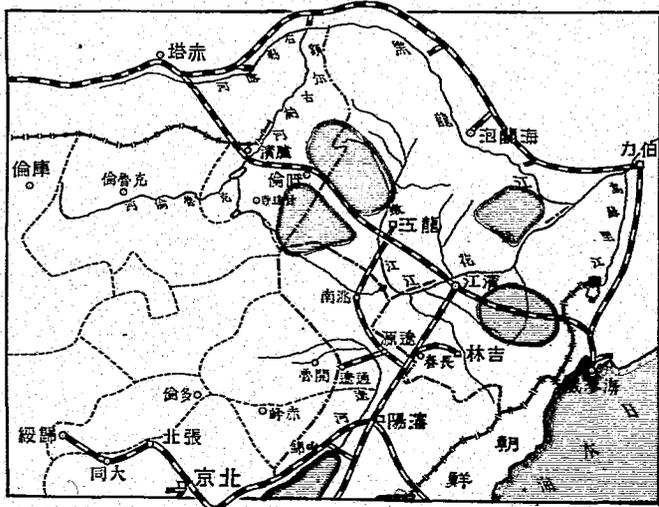
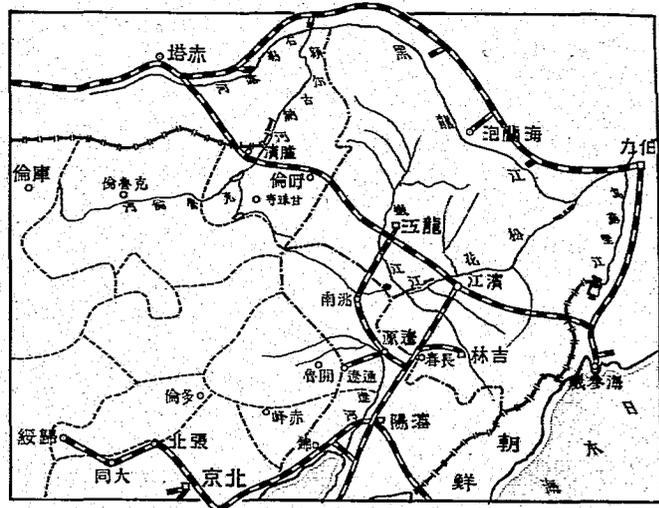
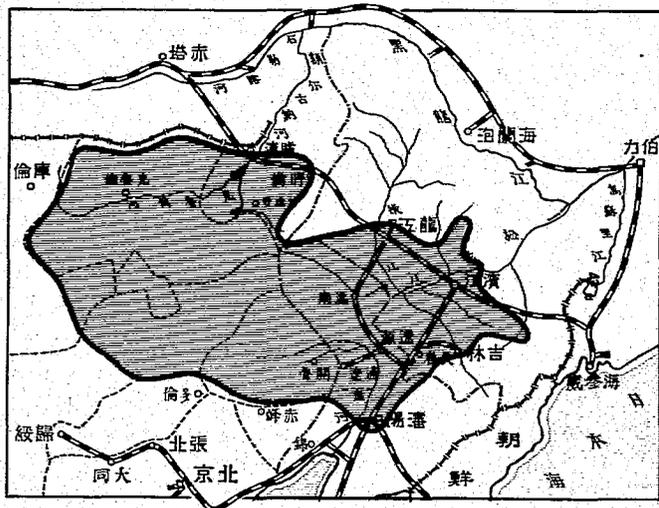
每年經松花江由風船及拖船。於下江一帶運至哈爾濱之糧石及木料。為數亦夥。查沿江糧石。前數年由松花江順流而下。直指俄境者。數量頗鉅。除小麥供俄國火磨製麪外。黃豆則經爾街分運阿穆爾一帶。現時此路已不通過。悉經由哈爾濱登陸出口矣。

東線區天寶山至小興安嶺一帶。採伐森林事業。極稱繁盛。其林木材料。多供給哈爾濱傳家甸及林木稀少各地。松花江下游南部及哈爾濱東部各縣。各類糧食。皆有出產。而以小麥為最。因小麥為內外各地所需要也。此外稻稈事業。近甚發達。黍、糜、煙草及大麻子等。所產亦多。山深林密之處。尚有私植罌粟者。又因

所產野葡萄甚富。製酒事業。頗為發達。養蜂業尤與日俱增。惟輸出仍以各種樹木及貴重木料為大宗。而鑛產如煤炭、金、鐵、銅。以及供給各地方之石灰、石頭。尤為富厚。

哈爾濱區南部。位在松花江上游。扶餘及南區各縣在焉。此區各縣。多屬南滿古邑。為昔年屯墾之區。故農事亦較他區發達。其中扶餘原屬郭爾羅斯。蓋家地也。所產糧石。一部輸出東鐵西線。一部輸出南線。一部由風船順松花江上游出口。其他一部。則以大車輸送於長春。

南區人烟相望。農業發達。大有日盛月熾之勢。就北滿各區言。其耕作得法。與中國內地各省相類。頗者。此為首屈一指。農產物以大豆及各種雜糧為主。小麥幾無栽種者。耕種土地。日趨集約。而又厚施肥料。產物豐富。職是之故。養猪事業。亦頗有可觀。尤善畜養家禽。故鷄鴨卵之產額甚盛。農事組織。謂與奉天相伯仲可也。



京省鐵路沿綫各地之有經濟生產者

農業生產地方

牧業生產地方

林業生產地方

第四章 農業

農業上之統計

國計民生之安全。為中外所重視。中國以農立國。人民治農者。佔全國人民十之八九。故農務為國民主要之職業。歷代君相躬自倡率之於上。獎勵勸勉之於下。雖空談多於實行。然無不注重之者。誠以國家之治亂貧富弱強。恒視農業之盛衰為斷也。

時至今日。士大夫對於國民生存之道。慨然而無遺者。殆不多見。究其原因。厥有五種。一曰人民之務農與非務農。向無統計之數目。二曰每年種地若干。無人洞曉。三曰收穫收穫。每年無精審之調查。四曰地價之漲落。租佃之手續。農產物之價格。均無人稽考。五曰應需牲畜房舍。及農具之情形。舉國無紀載可查。此僅舉聲華大端。若夫細而徵者。尚不遑枚舉。農業上之主要情形。既無統計之可言。故國家所設之官吏。雖欲勵精圖治。力求改進。以

謀農業之發展。亦力與心違。徒託空談耳。因之農業之於中國也。如野草然。官府毫不加以芟除。一枯一榮。悉恃農人多年之經驗。自為之謀。在上者初不扶翼而蕃殖之。迨其自然生長。可供食用之時。官府匪特不加愛護。反以重稅繁徵。斲喪其本。而又戕伐其枝。致不能充分進展。請得而申論之。

就土地管轄論。凡縣治之所在。人民若干。業農者又若干。應由縣令隨時查明。按年編成統計。具報省當局。其手續大都責令地方警察施行戶籍法時為之。但究其調查之結果。往往與事實相反。而此種調查。又非每年施行。且向不公佈。外間無由知悉。所知者僅少數之省縣當局耳。即全國戶口。除近畿數省外。呈達於中央者亦絕鮮。

農商部總務廳統計科歷年頒行報告書。其間所載者。計爲左列各節。

一、農戶數目。(甲)僅種本人地畝者。(乙)種本人地畝兼租種他人者。(丙)僅租佃他人地畝者。此種又分五項。(子)不滿十畝者。(丑)十畝以上三十畝以下者。(寅)三十畝以上五十畝以下者。(卯)五十畝以上百畝以下者。(辰)百畝以上者。

二、因前項分類辦法之規定。故關於地畝之數目報告書內分別辦法。有如下述。(甲)本主自種者。(乙)租與他人者。此外旱田水田。復又分別記載。並將已熟菜園之大小面積。一併開明。

三、適於耕種而未開墾之地畝數目。此項又分園有。公。及私有三種。

以上所開情形係分縣。而分省辦法。則報告內情形又如下。四、各種穀物種植之多寡。當年中每畝收穫之平均數量。及其總收穫之數目。

五、民間各類牲畜之數目。

此外該項報告書內。並記載絲茶之數收與否。及各農會之情形。

試觀農商部報告書所載各節。關於應用門類。固靡不詳盡。苟完善無缺。則吾人以之研究農業。未始非最良好之材料。所可惜者。缺點甚多。未免美中不足。缺點維何。特探其要者言之。

一、報告書出版過遲。如目下爲民國十五年。而其最近出版之報告書。則係民國九十年度者。

二、各省當局。不能如期向北京報告。故各期報告書。不無遺漏省分。即以現有報告書論。編入民國十年度者六省。九年度者四省。八年度者二省。七年度者八省。六年度者二省。五年度者一省。四年度者二省。三年度者一省。

關於東三省情形。據現有報告書所載。民國九年度僅有吉林一省。民國七年度則爲奉天黑龍江兩省。若觀吉黑兩省運來移民情形。而知民國七年度與九年度之報告書。已爲過去之陳跡矣。

三、報告書內所載數目。以阿拉伯字代之。不免有魯魚之訛。其因此發生誤會之虞。於後文見之。

四、報告書所載土地面積。以該計算收穫糧食。以石計算。詎知中國度量之制。迄未統一。所謂畝也石也。其大小容量之若何。不但省與省不同。即縣與縣亦不同。考民國三年官定地畝面積。每畝二百四十弓。垂爲定例。然北滿每畝則爲二百八十八弓。山東每畝有二百四十弓至七百二十弓之差別。而石之大小。差別尤甚。如官石每石小麥約重一百三十斤。而在北滿境內小石。普通較官石大三倍以上。若滿洲邊陲各縣通用之大石。且四倍而過之。故該報告所謂土地糧食之計算法。適用畝與石者。其名稱固各地皆同。實則分量大小。各有出入。此種記載之是否確實。遂不能無疑問。猶商販售貨者。將石斗丈尺。混爲一談。不加分析。而欲使之說明貨物之平均價格。豈不憂受其難哉。

五、報告書所舉數目。多無依據。而計算之法。又極含混。如欲知某縣治有農戶若干。非查照(一)不滿十畝。(二)二十畝至三十畝。(三)三十畝至五十畝。(四)五十畝至一百畝。(五)百畝以上之辦法。分別核算不爲功。查此種手續。應由各縣按畝施行登記法。將境內農夫耕種情形。精密填註。

編製成書。乃降至今日。各縣之登記法。尙付缺如。而該報告書之記載。缺略絀漏之弊。在所不免矣。請觀下列可知。

如民國九年度報告書所載吉林省實縣境內。共有耕種地畝二百四十三萬三千畝。農夫種地百畝以上者。二萬四千三百五十七戶。依此推算。此種農戶所種之地。應爲二百四十三萬五千七百畝以上。即已超過上開全境耕種地畝之數。同時該報告書內。又載尙有農戶二萬五千一百五十六戶。各種地在百畝以下等語。其中舛錯。殊覺彰明。考其舛錯之原因。不在地畝之數目。即爲農戶之等級。以意度之。殆二者均不符也。

又吉林縣境內。八年度報告書。載有農戶二萬九千五百五十七家。種地三百一十九萬七千畝。至九年度。則有農戶二萬九千七百三十五家。種地三百二十六萬畝。觀此則農戶及種地。均已少有增加。然在八年度時。種百畝以上之農戶。僅有二萬四千七百六十八家。普通農戶四千七百八十九家。而在九年度時。種百畝以上之農戶。僅爲一萬二千零二十八家。普通農戶則有一萬七千七百零七家。試問何以耕種

之地未大減而反增耶。故此間諒亦有極大之錯誤。

研究農業之最大要素。厥惟該地帶內之耕地多寡。再考該報告書之記載。亦多不實之點。如吉林省榆樹縣。耕種地畝之總數。民國六年計共四二、五三六、〇六八畝。七年同。八年共四二、五六六、一八一畝。九年共三五、八四九、八三一畝。歷年比較。九年時何以縮減達十分之二之多。度其原因。必係耕種地畝總數之誤。蓋此項總數。實較全縣面積。(包括場院及不宜耕種之地)約超越五六倍之多。頃載報告書時。未能將可耕與不可耕之地。分別臚列。竟混載吉林省所種田地總數之內所致也。此種誤點。不僅吉林省爲然。查河南省該報告書由第一期(即民國三年)起。經八年之久。始終認定有耕種田地由四萬萬至四萬八千萬畝。實則該省全境。聯同山林計算。亦較此數爲少也。

關於北滿情形。該報告書之記載。正與前述相反。其田地數目。較實數縮小者。不一而足。茲舉例如下。

吉林德惠縣田地之面積。據報告書及傳述。俱稱近十年可耕之地。計約一百九十萬至一百九十五萬畝左右。果爾則其所產之糧。尙不足以供本地之需。乃該縣之糧石。運輸出境者。爲數

頗鉅。推原其故。耕種之地。必在此數以上。可斷言也。果也本路經濟調查局於民國十一年。接准德惠縣商會函開。查縣公署財務處報告。田地數目。徵收賦課額。有十八萬至十九萬畝。惟向來每十畝按七畝計算。故已經登記者。共有二十四萬畝以上。本年曾經通告各農民。將以前未報之地。一律補報。故全縣可種之地。當不下三十萬畝等語。則近似矣。

吉林資縣境內。就民國六年至九年之報告書。列有耕地一十五萬二千三百畝至二十四萬三千三百畝。然考其所產穀物。供當地需要及運售出境者。爲數頗鉅。可知種地面積。當不下四十萬畝。嗣於民國十一年。經本路經濟調查局實行調查之結果。該縣境內升科之地畝。已達二十四萬八千四百三十七畝。就中山地一項。每十畝按二畝或三畝計算。應申出十二萬畝有零。實言之。即可耕之地少。而不可耕之地多也。曠是之故。該縣內耕種之地。雖云達四十四萬畝或四十五萬畝。但山地礮薄。地方有限。耕種勢必間斷。以資休養。今將此種情形合併計算。即可判明該縣每年種植地畝數目。約在四十萬畝左右也。

上列兩縣。俱重農業。何以官府正式記載。反將數目減少。究

其原因約有三種。

一、滿洲各縣土地多沿蒙古制賦課以七成扣算。即每地十畝。算作七畝。因之耕地數目遂減十分之三。

二、凡縣治有土質不良之地。課賦時酌量扣減。多至八成。垂爲定例。因是耕地之數。無形減縮。

三、各縣耕地。自有一定數目。乃以多報少。已成農戶之習慣。凡農民向縣署具報納租之地。大都爲一部份。而非全部。所以正式官府之記載。不免結漏。

此外新來墾民。獨免國課。期以五年。故所種地畝。多在遺漏之中。迨獨免期滿。輒不顧及時具報納租。即具報而納租之地畝。

種植地畝之面積

本籍所述農業區域。大都接近東省鐵路沿線。凡上列黑龍江省三十縣。吉林省二十縣皆屬之。茲將各該縣之(一)地畝面積總數。(二)農商部報告最近記載之種植地畝面積。(黑龍江各縣係錄民國七年度者。吉林省各縣係錄民國九年度者。)

(三)民國十四年時經濟調查局調查之種植地畝面積。分別列表如左。

亦多隱匿不實。此又一原因也。

正式官府記載。關於北滿田地之所以不能確實者。其種原因。已如上述。綜合計之。目前此項減縮情事。可達半數。(十分之五)。影響農政。良匪淺鮮。其農戶之生產。牲畜之蕃殖。縱有稽考。終屬皮相。故不欲研究北滿農業。則已有欲研究。則非廣搜材料不爲功。舉凡官府記載。私人著述。風俗野乘之與農業有關者。旁搜博採。實事求是。庶農業之真相。得以明瞭。而農業之改進。始有起色。東路經濟調查局有鑒於此。就調查北滿農業之所。得分別披發。以供留心農業者之瀏覽。亦本籍之所由作也。

安 達				域 區 溪 昂 昂				域 區										
三肇東	三明水	二依安	十拜泉	九青岡	八克山	七林甸	六安達	共 數	五布西	四訥河	三嫩江	二景星	一龍江	縣 名	地畝總面積 (單位千頃)	最近編錄及調查之種植地畝面積 (單位千頃)	農商部報告及經濟調查局調查 (單位千頃)	種植面積對 於西種植數 之百分比
七,四〇〇	三〇,〇〇〇	三六,〇〇〇	一〇,〇〇〇	四〇,〇〇〇	三〇,〇〇〇	一五,〇〇〇	四八,〇〇〇	二六,三〇〇	一〇,〇〇〇	四八,七〇〇	二五,〇〇〇	三三,四〇〇	一四,〇〇〇		一七,〇〇〇	一四,〇〇〇	一四,〇〇〇	一六,四〇〇

松 遼		域 區 濱 爾 哈				域 區									
三通河	天木蘭	共 數	三鐵嶺	三西慶城	三巴彥	三呼蘭	三綏楞	三綏化	一洮江	共 數	八龍門	七蘭西	六通北	三五望奎	四海倫
一〇,〇〇〇	六,〇〇〇	四〇,〇〇〇	二五,〇〇〇	八,〇〇〇	六,〇〇〇	八,〇〇〇	二五,〇〇〇	四,〇〇〇	一,〇〇〇	二四,八〇〇	二八,九〇〇	四九,〇〇〇	一七,五〇〇	四七,〇〇〇	七〇,〇〇〇
四,〇〇〇	二,〇〇〇	二七,〇〇〇	一五,〇〇〇	一,〇〇〇	三,〇〇〇	三,〇〇〇	一三,〇〇〇	七,〇〇〇	二,〇〇〇	二五,〇〇〇	二二,七〇〇	二四,〇〇〇	三〇,〇〇〇	一九,九〇〇	一八,八〇〇
一,〇〇〇	一,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇
六,〇〇〇	三,〇〇〇	三三,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一七,〇〇〇	五,〇〇〇	四,〇〇〇	一六,〇〇〇	三,〇〇〇	六,〇〇〇	一六,〇〇〇	一,一〇〇	一五,七〇〇	一,一〇〇	一五,〇〇〇	五,二〇〇

數百分之五十七。就中只有五常一縣較爲遜色。其以宜於耕種之地均已種植。若欲發展。非一二年之經營不爲功。現在未墾之地。大都宜於耕種。即便勉力墾種。爲數亦無多也。次以哈爾濱及安達兩區域爲鉅。前者計佔地畝面積總數百分之三十四又十分之一。後者佔百分之二十八又十分之一。此兩區域之南部。除安達縣及鄰縣各城地不計外。均已阡陌交錯。五穀蕃庶。與東省鐵路南線區域無異。其北部適於耕種而尚未耕種之地畝。以龍江、嫩江、密城等縣爲多。伯都訥區域次之。伯都訥區域之地畝。又分兩部。東部（即扶餘縣及肇州一部份）成熟種植者。日見增加。至西部即在大賚縣及泰來縣。尤以泰來縣爲甚。目下所種前者佔地畝面積總數百分之十六又十分之八。後者只佔百分之六又十分之四。再次爲東省鐵路東線區域及松花江下游區域。前者計佔地畝面積總數百分之十二又十分之五。後者佔百分之十又十分之三。尙未耕種之地。所在皆是。泰半爲人民所居住。最下者則莫如昂昂溪區域。種植者只佔地畝總數百分之二

鄉民及農戶之數目

已耳。
總核上述五十縣內種植之地畝。計佔地畝全數百分之十五。但以响計之。已達一千萬畝以上。茲分區計算。以民國十四年之情形爲率。有如下表。

區域別	响數	百分數
昂昂溪區域	五五〇,〇〇〇	%五
安達區域	二,三〇〇,〇〇〇	%二十九
哈爾濱區域	一,六五〇,〇〇〇	%十四
松花江下游區域	一,二二五,〇〇〇	%十二
伯都訥區域	一,四〇〇,〇〇〇	%十一
東省鐵路南線區域	二,四〇五,〇〇〇	%二十
東省鐵路東線區域	九〇〇,〇〇〇	%九
共計	一〇,一五〇,〇〇〇	%百

中國民族之繁。戶口之衆。可爲世界冠。而求一官府之統計著述。幾寥若鳳毛麟角。英文各年刊。其搜羅不爲不富。然所取之官府材料。猶係西歷一八八五年及一九一〇年者。難滿人意。遺憾何如。本路經濟調查局爲徵求戶口實數起見。曾於民國十年。將搜集材料。分別修正。茲特別表如左。（左表所開數目。以千口爲單位。男女一併在內。）

區 域	別	
	民國八年當地 官府之記載	民國十一年經 政局之記載
接近東省鐵路之農業區域	六三二,八	六六五,七
接近東省鐵路農業區域內 之黑龍江省三十縣	二六三,二	二八〇,八
接近東省鐵路農業區域內 之吉林省二十縣	三〇八,六	三二〇,〇
黑龍江省其餘部份	四二,二	〇,七
吉林省其餘部份	二六三,三	二九八,七
吉林黑龍江兩省共數	九〇七,三	九六五,七

附註：表內前列三區域項下。民國十年本路經濟調查局所核算之數目。其東省鐵路界內人民。亦在其中。屬黑龍江者七萬口。屬吉林省二十五萬口。

現在已爲民國十五年。較右表所載時期。又逾四年。在此四年中。人民愈益增加。若合併計算。現時接近東省各區。常達九百三十萬與九百五十萬之間。其中業農者當達八百萬人。合吉黑全部計之。必居一千三百萬人之譜。而東三省全部。當達三千萬人矣。至依照時期推算。最近之北京農商部統計報告書。（黑龍江省係民國七年度者。吉林省係民國九年度者。）關於當地農戶數。所公佈者。有如下表。（以千爲單位。）

沿東省鐵路之農業區域內 六三二,二
 沿東省鐵路農業區域內之黑龍江省三十縣 三二八,七
 沿東省鐵路農業區域內之吉林省二十縣 三〇二,五
 黑龍江省其餘部份 七,八
 吉林省其餘部份 二七六,一
 吉林黑龍江兩省共數 九一五,一

上列數目。究其實際。有增無減。蓋現時接近東省鐵路之區域。核其戶數。連同純粹租佃者。當居一百萬戶左右也。每戶男女平均以八口爲率。就中自種自地者。多屬鉅戶。每戶有多至二三百口者。租佃者則反是。故地方人口增加。戶數即縮少。而平均每

戶容納之人口。遠在內地上焉。然以耕種方法不具。需用人力甚多。往往一家之丁口。不足以供春耕秋穫。故內地貧民。東來耕作。相望於道。無處無之。此項貧民。有由山東直隸來者。有由南滿即奉天暨吉林南部各縣來者。甚有北滿無地及地畝過少之農民。連袂而往。爲人傭作。以度生活者。每年自各地遷徙於此之數。平均約在十萬左右。實賴其力。以造成今日北滿欣欣向榮之經濟組織焉。

當地農民具有完全可充工作之丁口。(由十八歲至五十歲者)約計一百八十萬左右。無務農能力者。亦不在少數。(由十三歲至十七歲者。及在五十歲以上者)依此推算。北滿域內每耕地一百畝。應佔二十名以上之工人。換言之。即工人一名。可耕地五畝上下。而在北部各區。每一工人耕種之平均數目。因種法較爲粗放。其數較多。在南部則反是。故爲數較少。要亦自然之趨勢也。

農商部報告表關於農戶之租數。係依耕地數目分配而得。似欠翔實。已如上述。惟事關官府出版物。姑從之。其數目如下。(係民國七年度者)

耕種地畝數	區別		總數	七、東省鐵路東區域	六、東省鐵路南區域	五、伯都訥區域	四、松花江下游區域	三、哈爾濱區域	二、安達區域	一、齊齊哈爾區域
	者畝十滿不	上以畝十								
者畝十滿不	%三〇	%三〇	四九六	%四二〇	%二三五	%七五	%六六	%二〇	%二五	%三〇
上以畝十	%七	%七	〇〇三	%九四	%四三	%三三	%五五	%六六	%五五	%三〇
上以畝十三	%二	%二	二九	%一五	%三	%四	%五	%二	%三	%四
上以畝十五	%三	%三	四三	%一三	%二	%一	%三	%四	%五	%六
上以畝百	%六	%六	三六	%七	%二	%一	%二	%三	%四	%五
者上以畝百	%二	%二	二〇	%九	%三	%二	%三	%四	%五	%六
總數			一〇〇〇							

吉林省二十縣	二五七	六四〇	六五七	七〇五	七五五	七九七
黑龍江省總數	二五八	三三〇	三三〇	三六八	三五六	三五六
吉林省總數	四二二	九七七	六〇七	三三三	五二六	六五二
兩省共計	六九〇	一三〇七	一二〇四	六〇二	一〇八二	一四四七

上述吉黑沿東省鐵路五十縣。若就其一切情形加以概括之研究。則吾人可想像而知該區約一百萬農戶中。其自有地畝者。居七十萬戶。而租佃他人者。居三十萬戶之譜。自有地畝各農戶。其擁有地畝之多寡。分別種類如下表。

種類	農戶數目	對於總數之百分數	自有地畝响數之限度	自有地一百萬畝之平均响數	對於總數之百分數
壹	五〇〇〇	〇.七	一百五十响以上	三〇〇	三.五
貳	二〇〇〇〇	二.九	七十五响至一百响	一〇〇	一.六
參	七五〇〇〇	一〇.七	三十响至七十五响	四〇	〇.五
肆	三〇〇〇〇〇	四.六	十响至三十响	一五	〇.二
伍	五〇〇〇〇〇	五.七	一响至十响	四	〇.五

陸	五〇〇〇〇	七.二	不足一响	〇.五	〇.三
共計	七〇〇〇〇〇	一〇〇.〇		一五	二〇.三

表內所列前三類農戶。總計不足全數百分之十五。乃農戶中富足及中上之地主也。其所有地產。計佔當地農業地畝百分之五十以上。(即專院業園。正在種植之田地。及正在培養之田地等項)。有田在十响至三十响者。為中等之農戶。其數最多。佔全數百分之四十以上。其田地面積。亦約佔地畝面積總數百分之四十左右。至種地無多。由一响至十响之農戶。在百分之三十五以上。但其田地。只佔地畝面積總數百分之八又十分之三。最後一種。係脫離種地農戶範圍未久之小戶。僅置有小段地畝。且都場院。此外個人並無地畝。而純佃他人地畝者。約三十萬家。以數目論。與中等地主不相上下。以家境論。雖不能與同等自有地畝者相提並論。然亦有充裕者。而自有地畝者。反不及租佃農戶之富饒者。亦不在少數。

上列比較表。係就各家所有地畝面積之大小。而分配自地農戶之普通情形。至此種分配法。各區域尚不一致。迤北一帶。及離鐵路遼遠各地。尤為廣大。目下東省鐵路哈綏綏附近。即屬如

此而未墾之地，亦日由有力者請領以去。彼等請領後，多不自墾種，而租賃於人。就中不乏擁至數千陶者。至數百陶之地主，則所

在皆是矣。

西歐及美洲各國之農業，均恃良好農具以經營。如耕種機、割刈機、打穗機及載重汽車等項，無美不備。此種機械，用以耕耘收穫，既節時間，且省人力。故在西歐及美洲偉大之農場，所耕地畝，動以千萬陶計。此種新式農具，目下中國尚未流行，仍以舊式農具為適用。且值廉易於修理而安之。然律以歐式之節省時工，則弗可同日而語。是以中國農業需用人工之處甚大。人皆目中

地產權及租地

耶穌降生後之一六六四年，滿人入主中國後，以滿洲為其發祥地也。滿漢不許同化，垂為禁例者有年。已詳移民章程之中。然彼時滿洲土地，雖認為皇室之私產，而有數部份，在開國初年，曾賜與滿人（實係占有），其有功之漢軍旗人，亦曾裂土分封。自時厥後，賜地之事，益見其盛。迨清室保守滿洲獨立之意旨，完全放棄，乃更公然以土地為買賣。十七及十八世紀時，人民之移徙

國為勞力農業（朝鮮日本各國亦然）。歐美各國為資本農業者。蓋北滿耕種小麥一陶，需人工十八天，而北美合衆國，二日即可竣事也。因是平均北滿每一農工，只能耕種田地五陶。若種千陶，即需工人二百名之鉅。此外仍需畜力二百三十頭。糧儲與監視，在在皆費部累。故結果北滿及中國全國，比較偉大之地主，雖屬有之，然尚無偉大之農業家也。能自種一百五十陶至二百陶之農戶，已屬罕見。故北滿境內自地自種之農戶，每戶所種，平均不過十二陶至十五陶之間。而租賃他人地畝者，則僅十陶上下而已耳。

日衆。土地之私有愈增，且轉讓手續，異常簡單。十九世紀之末，為東省鐵路建築開幕之時，土地之私有，尚不甚多。其落於私人手者，大部為奉天省（舊界）及吉林省南部。若吉林省北部，僅伯都訥、阿城及寧古塔三姓各縣有之。黑龍江省則哈爾濱區域中之一部份（濱江、呼蘭及隣近各縣，與城市中心之數小部份）昂昂溪、嫩江等）而已。彼時北滿之大部份，俱為官有。設局放荒，任

人諸領。應否移民。非所顧及。除耕地及場院全部面積外。所有適於種植之地。悉可領墾。森林亦然。於是官家所餘者。僅可備移民之小部份。及廣大之山林岩地矣。迄今計之。東省鐵路沿線區域內。屬於私人所有者。計百分之三十五至四十之間。而此種比例。將來仍當繼續增高。可斷言也。

土地之私有。既隨時增加。則私有之性質。亦隨之而有變更。其以當殖民任何地域之初。多係資本性質。每置地畝若干。務期連駐接殖。嗣後移民蕃殖。佔地面積。亦隨之減縮。其較大者。乃漸移轉於貧賤農戶之手。北滿亦毋莫不然。計上述區域內土地之私有。可分為兩種。一屬於北部。二屬於南部。

就私有土地之權利論。滿洲與歐陸無別。承繼權亦似普通產業之屬男子。若無男承繼人。或承繼人年幼時。應由女子為監護財產人。亦得典押買賣。並無窒礙。茲為明瞭土地之使用起見。特將當地租地發達原因一述之。(租地耕種之事。幾為中國全國及朝鮮日本之通例)

考北滿境內租種地畝之所以發達者。全因中國殖民及務農性質之特殊而成。無他。當殖民任何區域之始。購領官荒。招戶

開墾。所費無多。得地甚廣。而買主多係不務農業之人。其購地本旨。一在待價而沽。一在坐收租利。況中國農業。又純恃人力。役工耗時。難觀近效。農戶之有餘地者。遂不得不出租於人。職是之故。北滿境內有數區域中。(尤以北部為甚)全部或一部耕種租地之農戶。較自有地畝者。其數為多。茲將農商統計表所載農戶之數目。摘錄如下。(表列數目。以千為單位)

區域別	專種自有地畝者	租種他人者	專種租地者
沿東省鐵路之農業區域	三〇,五	一三,三	一七,四
黑龍江三十縣(係七年度調查)	一五,〇	五,二	五,五
吉林二十縣(係九年度調查)	二〇,三	五,三	六,九
黑龍江其餘各縣(係七年度調查)	五,八	〇,四	一,六
吉林其餘各縣(係九年度調查)	二六,三	七,〇	七,八
兩省共計	四七,四	一五,九	二四,八

依右表以觀。沿東省鐵路區域內之農戶。專種自地者佔百分之五十五。種自地而兼種租地者佔百分之十八。而專種租地

者占百分之二十七。若連其他區域合併計算。且占百分之三十五焉。

地畝價值及租金額數

地畝價值之登記。自昔難之。蓋地畝之爲物。無異於品質雜亂之貨品。標準無定。而買入賣出。向無偉大之交易。即在市面穩固之歐美。其收買以銀行資本。而於規定中等地畝之價值。且難

與十五年間之殖民調查。(約二十縣。總核此項調查材料。可以斷定中等地畝每畝之大洋平均價格如下表。

得準確。况北滿之較歐美。相差不可以道里計。而此間又無何種機關。搜集並公佈關於地價之材料乎。且以幅圓廣大。行情動搖。價值不但因時季關係。變化不定。且因面積大小。動生軒輊。而審凡天時(地質氣候)人事(人民稠密。胡匪騷擾)交通(接近市場及交通路線)等等。均有關係也。其不易解決之最重原因。尤在當地地畝之價格。均用所謂官帖者規定。而官帖無一定之行市。故關於此項問題。現有之片段材料。實不能與最近之調查相比擬。而最近之調查。則又難以家喻戶曉。

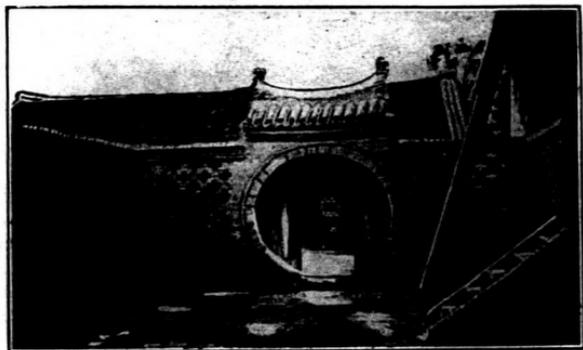
最近之材料。係從經濟調查局兩種調查中集得。一係民國十二年與十三年間之總數調查。(共二十四縣)一係十四年

區 域 別	已 經 墾 種 者	未 經 墾 種 者
齊齊哈爾區域	四五	二〇
安 達 區 域	一〇〇	二五
哈 爾 濱 區 域	一二五	三〇
松花江下游區域	七〇	二〇
伯 都 訥 區 域	八〇	二五
東省鐵路南線區域	一三五	—
東省鐵路東線區域	一〇〇	二五
平 均 約 計	一〇五	二五

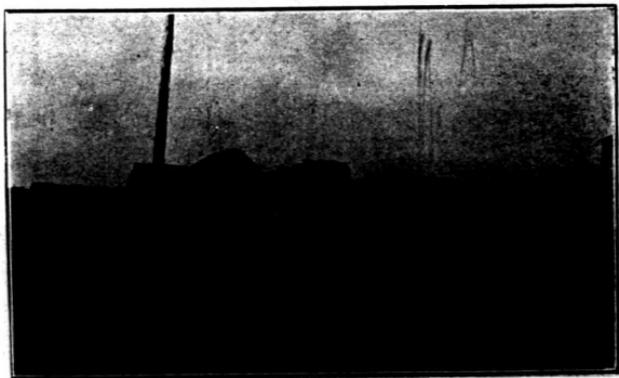
由此觀之。凡北滿全境每畝熟地。平均價格。已達羅洋百元。



播種之預備



中國富戶之磚房



運糧至車站倉庫



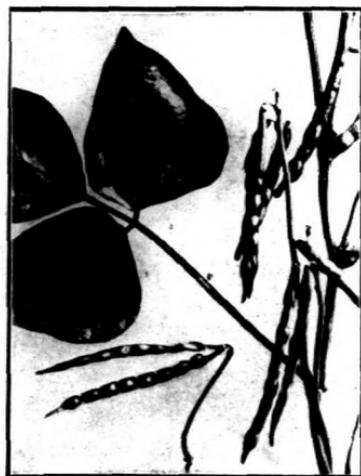
豆黃之熟嫩



豆黃之熟將



(者用條粉作)豆綠



豆小

而在人煙稠密之南線區域及哈爾濱區域。則又高出百分之二十五至三十五焉。然應有聲明者。此項平均價格。係一種抽象之推測。苟求各地確實價格。即一縣之內。亦大有懸殊。凡鄰近鐵路車站之每畝墨洋三四百元者。若距鐵路數十俄里以外。地質雖同。而其值懸過十倍以下。近年北滿殖民異常發達。故地款價值亦隨時俱漲。遇有胡匪充斥。地面廢殘。雖不無蒙其影響。(由民九至十三年)然居民較多地帶。其昂貴固如故也。

北滿租地。率皆以納租代租金。其交租金者。泰半屬於城市附郭之地。租地納糧之條件。類於事前約定。應交何種糧食。其數益若干。並不一定。全視地質之良窳。居民之稀密。收成之豐歉。及

建築物

北滿農業組織所需之資本。首推地款。次則為耕種上應用之建築物。以狹義言之。農業有關之建築物。不一而足。凡牲畜圍圈。五穀倉庫。皆屬之。大都自料自工。所費無幾。工料除而耗費鉅者。為住房之建築。蓋戶且踵事增華。修築院牆。門樓。砲壘。以資警備。而防匪患。惟估計建築物價格之記載。中國官府。向付缺如。研

租戶資本之多寡。以為轉移。其交糧者。普通每畝在十小斗至三十小斗之間。但有時或過之。按成數計。在收穫全額百分之二十至三十之間。納糧品目。泰半為元豆。高粱。及穀子。其數量係三種平均。如種植他類糧料較多之區域。(玉米。糜子。稷子)亦即隨地而異。向例地主之對於佃戶。除租與地款外。並供給住宅。牲畜。器具。及耕種上應用之建築物。此租地條件之複雜情形也。至佃戶間之經濟狀況。亦人各不同。家無長物。一貧如洗。而租地耕種以營生活者有之。自有田廬。牲畜。器具。而兼租他人地畝者亦有之。

究每之依據。茲就東省鐵路經濟調查局調查所得者。以七十家中產農戶之平均數目為例。每一農戶之建築所需。有如下表。

建築物名稱	價值墨洋數目	百分數
住宅	六九一	五九
圍牆大門敵樓	三四六	三〇

五穀倉房	六二二	五
牲畜圈圍	二二二	二
水井	四九	四
共計	一一七〇	一〇〇

試觀前表。各戶建築。用於住房及圍籬者。居百分之九十。然此就中虛言之也。其較為貧寒之戶。家無蓋藏。不為胡匪覬覦。工省料單。需款當然減少。至租地耕種之戶。大都由地主供給。自無借此費矣。故就北滿七十萬家自地農戶論。其於建築物所費之

牲畜

農商部統計表。雖載有各類牲畜之數目。然僅係各省總數。且根據各縣之報告而來。殊難置信。經調查局曾調查二十三縣。實地檢詢。雖各調查委員因無何種真實材料。調查所得。亦間參照各地機關之估計。但此種估計。業已詳加考慮。較之近今他種調查材料。必為核實。抑北滿牧畜事業。中國幾均如此。於農事有輔車之關係。所畜數目。但視種植地畝之面積以為衡。尤以作工之牲畜為甚。就前述二十三縣論。凡農業區域之數目。係按

款項。平均計算。每家當在四五百元左右也。

農人住房每間。其中等面積。長為一丈。寬為二丈。中等田舍。在五間至十間左右。最小者為二間。在森林地帶。向取材於木料。無森林之地。則以泥草高草佐之。前者每間約需七八十元。後者五十元。富厚之家。亦用磚瓦。且一院之內。正廂。鑄。體。欄。魁。然中等之戶。非所能辦。故牆壁大都泥質。連同院牆。其工料每丈約需大洋六七元。貧寒者則茅茨土墻。僅庇風雨。而倉房及馬廄。大率築以泥土。式至簡陋。所需甚少也。

每間平均頭數計算。故所得結果。當較農商部統計表所載者為切實。則屬可信。茲列表如下。

駒	騾	作馬	工馬	牲畜	
				現存數	計之現有數
二二四	三七	二二九	二九四	一八二	一五五
二四七	三三	二九四	四六		

二十三縣內。現存牲畜數。計之現有數。農商部統計表所載畜數。與現存數。相差約百分之五十。

家	猪及豚	綿羊及羔	山羊及羔	共	其中作工牲畜之數	禽	牛	牝牛	牡牛
九一九	三、五	五、六	二、六	六、四	二、九	九、九	一、一	三、三	二、七
九三二	三六〇	五、五	二、五	六、九	三、三	九三二	一、〇	三、〇	二、二
二九八	四三六	七、四	三、四	九、八	二、五	二九八	一、四	四、八	三、三
六九〇	一九七	四、〇	四、〇	四、〇	二、〇	六九〇	二、〇	六、〇	二、〇

農具

中國以農立國。其可稱為四千來農業進化之出產品。而又為移民之利器者。其惟全國與當地農業之用具乎。夷考其種類之繁雜。構造之簡單。使用之便利。非經四千年之遞嬗改過。難期臻此。而聞其價值之低廉。尤為歐美農具所無。故謂為移民之利

北滿牲畜。以家畜為最多。(占牲畜數百分之四十七) 凡屬農戶。無不家養馬次之。(遼縣計算占百分之二十九) 綿羊山羊又次之。(占百分之十二) 牛較羊略減。(占百分之十) 而驢則頗不多見。駱駝祇西部邊境有之。其為數甚少。

從知每地百頭。平均工作之牲畜。計二十一頭又十分之九。惟此項平均數目。似嫌稍小。若按當地耕種實況言之。平均總需工作牲畜二十三頭也。查照民國二十三年之行市。每地百頭所需牲畜。平均計算約值銀洋一千七百元。就中百分之七十至七十五。均屬工作牲畜。

器。亦無不當也。夫歐美各國農業上之技術。日見進步。發明耕耘之機器。不遺餘力。所製各具。誠屬節省人工。但構造複雜。價值昂昂。中國則既無雄厚資本。又無專攻意匠。故所有農具。均為普通材料所製造。特替代人力之功用。異常薄弱。則亦不容諱耳。蓋此

種農具之製造。不出普通工匠之手。或由農民自行做製。較諸歐美各國之訂自工場及製造廠者。自不免遜色也。惟構造既簡單。所需材料。不外木石兩種。生熟鐵質頗少。遇有損壞。修理匪難。農民胥能自任之。亦其優點耳。北滿之主要農具如下。

(甲) 耕地農具

- 一、帶鋸子犁杖。
- 二、墾地大犁杖。
- 三、帶橫把犁子之耨耙。
- 四、帶鐵齒之耙。此耙只於墾地時用之。
- 五、剔除穀莖之掠子。
- 六、鋤地鋤頭。
- 七、剔苗刀。菜園內多用之。
- 八、剔除玉米高粱莖之刨鏟。
- 九、小鋤頭。又名小板鏟。用以掘掘穀根及地土等工作。
- 十、大鋤頭。又名大鋤頭。其功用與小鋤頭不同。上下並用之。以破碎土塊。
- 十一、木把兩股鐵叉。及三股叉。破碎糞土用者。

(乙) 種地農具

- 十二、點壟蘆。
- 十三、耨。
- 十四、壓地木滾子。
- 十五、拉子。
- 十六、雙滾壓地木滾子。

(丙) 割地農具

- 十七、鐮刀。用以割刈各種糧籽。
- 十八、芟刀。用以芟草。
- 十九、木叉。
- 二十、接場耙及鐵條耙。

(丁) 打場農具

- 二一、打場石滾子。一名滾子。又名石滾子。
- 二二、連杖。又名連棒。
- 二三、推板。又名推把。及簸箕。
- 二四、木掀。又名揚場掀。
- 二五、掃帚。

二六、風車子。此項農具甚不多見。

(戊) 製穀農具

二七、磨。(向以驢引動之)。

二八、確臼。

二九、鋤。又名鋤刀。

三〇、各種筐籃鐵籠等。

查照東省鐵路經濟調查局所調查北滿七十家農戶之結果。每種地百畝。所用各種新農具之價值。按照市價計算。其數目有如下表。

農具別	種地百畝所用農具之大洋價值	百分數
一 耕種農具	九八	七、九
二 割刈農具	八	〇、六

農戶之資本

根據上述種種。而北滿農戶應需資本之平均數目。查得而

三 打場農具	一三二	一〇、六
四 製穀具及貯存器	三二七	二六、二
五 運輸工具	五七八	四七、九
六 地土及建築之工具	三九	三、一
七 其他器具	四七	三、七
共計	一四九元	一〇〇、〇

就中總係農工上應用之具。(即前四項)只佔價值總數百分之四十五又十分之三。而大部份(即百分之四十七又十分之九)價值皆被運輸工具所佔。其中既笨且貴而又不可少者。則大車是也。

前項調查之七十家農戶。以貧富論。係屬中上之產。置備此項工具。平均每種地百畝。價值約大洋一千一百元。

論列矣。列表如左。(以種地一畝計算)。

一 熟地一畝價值	墨洋一百零五元
二 場院等項價值	墨洋七元五角
三 建築物價值	墨洋二十七元五角
四 牲畜價值	墨洋十七元
五 不動器具	墨洋十一元
共計資本	墨洋一百六十八元

此外農民之傢具衣服等項。在在需款。每地一畝。平均需墨洋二十三元。故通盤計算。每畝共需資金一百九十元。即地價居

北滿農業之特點

歐美各國農業。重視副業。以爲之輔。悉凡種植。養畜。植草。花等等。無不屬於農業範圍。北滿則甚忽略視之。其利益之收入。農民殆若無足輕重。茲將東省鐵路經濟調查局調查七十家農戶所得之材料。與俄國遠東兩地農戶收入之成份。分別比較。即知所言之不謬矣。左表內所列各種收入。係民國十一年至十三年度之數。用百分數而不及款類。便比較也。列表如下。

收 入 別 北滿之中國農戶 遠東之俄國農戶

百分之六十。建築物工料居百分之十四。牲畜居百分之九。不動器具居百分之六。室內財產居百分之十一。是由斯觀之。凡農戶置地十五畝。應需資本約大洋三千元之譜。南部地價昂貴。猶不敷用。南部各處農戶之地。較少於北部者。亦由於此。此爲留心農業者不可不知也。查北滿農戶之租地耕種者。羣半赤手空拳。來自內省。所有廬舍。牲畜。及器具等項。多由地主供給。僅恃勞力。以資贖養。無須籌此巨款。是大有造於移民也。

耕種之收入	七四、四	四一、六
菜園之收入	六、三	五、〇
草地之收入	〇、二	一八、一
牲畜家禽之收入	六、七	二八、二
其他營業之收入	一一、四	七、一
共計	一〇〇、〇	一〇〇、〇

是北滿農民之收入總額。耕種與菜圃居百分之八十以上。牲畜家禽不滿百分之七。其他營業稍多。亦祇百分之十二有零。農產品之運輸一項。其他營業內之主要者也。遼東俄國農人則不然。耕種與菜圃。僅佔百分之四十六又十分之六。質言之。即不足收入全數之半。而草地收入。在中國農民幾無利益可言者。俄人則所獲頗豐。佔全數百分之十八。牲畜及家禽。其佔百分之二十八。兩兩相較。蓋大有出入矣。

真以北滿農務。以耕種地畝為唯一之職業。他非所重。穀草禾莖。已不甚愛惜。牧養牲畜。尤僅以供田地之工作。而對於貴重出產品如牛馬乳等。全不知利用也。蓋農民崇尚較樸。需要無多。終歲動動之所獲。俾贖足事畜。其願已償。故培養之用品。牲畜之草料。燃燒建築之材料。與售於市上之餘糧等。罕肯取之田地。不事他求。職是之故。耕地事業。在中國形成特殊之現象。而農產物在北滿愈為重要。若夫為民所自享者。食品則穀子玉蜀黍（即

玉米）等。飼牲畜則高粱穀殼穀草等。充建築之用者。高粱玉米等莖幹。備燃燒則高粱玉米及其他根莖外。并野草灌木。至元豆小麥及其他餘糧。大都運售於市焉。

北滿所種植物之種類。頗稱複雜。其有益農業者。首推元豆。因其根階生之特種微菌。含有製造培養各種植物所必需之氮素之功用。（培養植物除氮素外。尚須剝腐亞斯及燦然二者需要甚少）故元豆之於地方也。不但不之消耗。反能使之肥饒。而助長他種穀類之豐收。北滿田地種豆居三分之一。其利益可以想見矣。至收穫則元豆與高粱玉米。穀子。糜子等。俱在晚秋。與小麥。大麥。鈴鏢麥。不能同時並舉。又北滿氣候不定。一遇乾旱天氣。小麥遇示減收。而元豆則不然。歷年收成。均極良好。顯著之歉收。聞者甚罕。農業之所以穩固者在此。而鄉民之所以富庶者。亦莫不在此。此所謂北滿農業之特點也。

耕耘之方法

北滿耕種之法。全恃人力。利器善工。向不重視。然律以內地

農業。初未遜色者。蓋境內耕田易得。人稀少。及年中只能收穫

一次之故。耕法粗放。勤勞不若內地之甚也。惟全境各處。亦頗不一致。如人民較多之南部。耕耘日漸集約。勞力較北部為多。即其

肥料

北滿荒地。質至肥沃。初次墾種。五穀蕃殖。願久則地方漸耗。應加培養。則肥料尙矣。南部區域。近已非此不辦。迤北則漸減少。此種肥料。不盡純糞。凡泥、炭、荒草、人畜排泄物、灰土、青草等等。兼

田地工作

地當播種之時。僅耘耨地面。撒以籽種。即已畢事。其耗費人工之處。首推雜糧禾苗。種法之異於歐洲者。厥為分壟種植法。對地成壟。使成建瓴之勢。而種籽於其上。(田壟高度由半尺至七八寸)。彼此距離約二尺左右。不惟夏季大雨之浸溢。可以防範。即未苗亦易於茂盛。故田地起壟。半供排水。而利耘耨。半資休養。免地方之過耗。有裨農業。非等閒焉。

北滿耕種時期。與內地不同。秋令播種者。絕無僅有。僅小麥之地。收割後有二次種植者。向例地下尙未完全解凍之時。即種

一例。論其大體。則方法與農具。類皆私淑內省。因大半由奉天、山東直隸移來之民所輸入也。

收並蓄。播種成之。每間三四五年。培加一次。多少不等。每地一畝。多者為一千斤之百分之二十二。少者為一千斤之百分之八。又十分之五。而以小麥或元豆之需用為多。

小麥。次種大麥、鈴鏰麥。再次種元豆。最後始種高粱、稷類及玉米。向在五月下旬告竣。最晚者為蕎麥。遇有小麥受損。始用以補種之。耕法大都以馬鋤犁。數兩匹四匹或四匹以上不等。人工三四名隨其後。(引導人、使犁人、播種人、掩護人)。將壟壟整開。易去年之畦為新壟。亦有在春季將舊畦犁深。而起畦中之土。培於原壟之上者。其器具有用耨把為之。有用雙鐮犁杖為之。有用轆車為之者。籽種播後。率用木滾子。或石滾子。拉于壓平之。

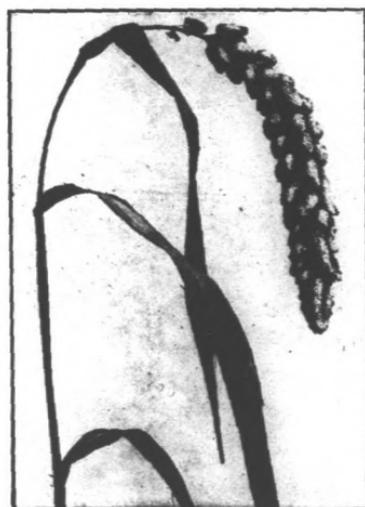
凡穀物在發育期內。必加灌溉。小麥向來一次。間需兩次。然



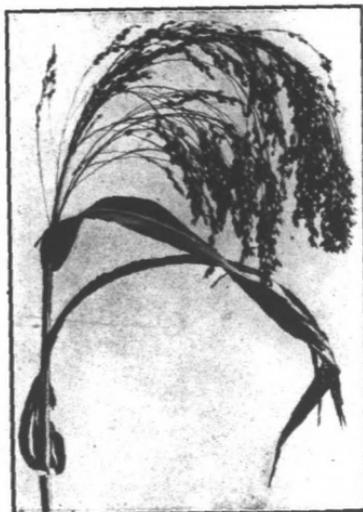
子 穀



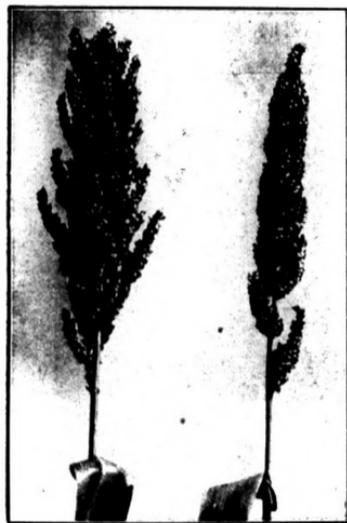
梁 高



穀 黏



子 糜



二之子稗



一之子稗



子黍

甚少。他種糧食用三次不等。

小麥黃熟。常在七月之末。迨九月間與十月初。所有糧食。均已收穫告竣。考收穫之用具。頗不一致。其刈割也以鐮刀。其打場也以石滾。用運杖者較少。其揚場也以撒。富庶之家。間有用風車者。形似厥製。然鐵網缺如。其去殼也。石確與磨並用。其製粉也以

地畝之更番種植及其分配情形

當地地畝之更番及其分配。全視天時（土地氣候）及地利（上年收穫之良否。價值之高低）為轉移。凡一地之上換種糧籽方法。以三年為期。第一年種元豆。第二年種高粱。第三年種穀子。添種小麥或玉米者亦有之。惟小麥有在一地連種數年。而玉米之種植。有與元豆同在一地者。其他雜糧。每年換種與否。並無多大關係。蓋附種於正種隙地故也。查其換種法之特點有二。一「甲」含有莖葉植物（元豆）與需用莖葉植物（其餘植物）之更番種植。乙「根深植物（元豆、高粱、玉米）與根淺植物之更番種植。沿東省鐵路五十縣各色糧食種植之分配情形。依照經濟調查局近年所採材料。分列如下。（係按一百畝為率）。

磨。

鋤為重要田器之一。價一元至一元五角之間。功用之宏。為任何改良農具所弗及。耕耘、翻土、悉利願之。故夏季農忙時。當地鄉人之於鋤。大有形影相隨之勢。

年度	大麥		黃豆與		其他糧		
	鎚麥	共數	雜豆	高粱、穀子、雜糧、玉米、物及菜蔬			
十一年	一七六	四六三	三	二六七	四六六	三九七	七七
十二年	一八三	四六四	九	二八〇	四三六	三九七	七〇
十三年	一〇七	四六七	七	三三三	五七八	三八一	七二
十四年	九三	四六二	五	三三五	五九七	四三八	六九

以上民國十二年（一九二三年）異常歉收。故十三年種小麥者少。而元豆則反增加。其他糧食亦莫不增減有差。至十四年時（一九二五年）耕種總積百分之十五為糧籽及蕎麥。百分之

三十三爲元豆。百分之四十六爲高粱。玉米。稷類。雜糧。及牛馬食料。百分之六爲其他植物及菜蔬。但其間因天時地利之異宜。各區之分配。互有不同。茲分別區域。列表如下。(係按一百畝分配)

區域別	大麥		黃豆		高粱	穀子	雜糧	玉米	其他植物
	小麥	及鈴鏢麥	黃豆	與雜豆之共數					
齊齊哈爾區域	九三	二〇	五五	二二	〇	六五	〇	九二	七三
安達區域	二二	七	七	三	〇	三三	七	六	七
哈爾濱區域	二	七	四	六	三	八	四	三	六
松花江下游區域	九	三	二	七	八	四	六	三	四

耕種面積

北滿境內(即接近東省鐵路之五十縣)耕種地畝之面積。依經濟調查局之計算。在民國十四年時。其數目如下表。(表內數目以千爲單位)

區域	伯都訥區	東省鐵路	南綫區域	東省鐵路	東綫區域
小麥	七〇	二二	三三八	五二	三九〇
元豆	二二	三三八	五二	三九〇	四六
高粱	四六	一三	三〇	三	四
穀子	三	四	四	三	三
雜糧	三	三	三	三	三
玉米	三	三	三	三	三
其他	三	三	三	三	三
合計	九四	九四	九四	九四	九四

表內各區域種植上之特殊點。齊齊哈爾區域高粱最少。大麥鈴鏢麥穀子等最多。安達及哈爾濱區域多大小麥。松花江下游區域多玉米。伯都訥區域高粱最多。穀子亦不少。而小麥元豆及玉米則減。東省鐵路南綫。最少者爲小麥。最多者爲黃豆及穀子。東綫玉米最多。查元豆一項。在各區域之內。皆佔多數。蓋得地質之宜也。

穀物別	齊齊哈爾區域	安達區域	哈爾濱區域	松花江下游區域	伯都訥區域	南綫區域	東省鐵路區域	東綫區域	合計
小麥	五〇	三	二	一	〇	〇	〇	〇	九四



子 蘇



麥小洲滿



麻 芝



麻洲滿

五 穀收穫之狀況

以整數計算。共計一千萬畝。就中百分之四十。位於滿綏線

大麥及 鈴鏢麥	壹	三五	壹	四〇	二五	四〇	二〇	四七〇
黃豆	一〇五	九三	四〇	三五	二〇	六五	二六〇	二九五
雜豆	三〇	六〇	六〇	五	六〇	七	二〇	三五
高粱	六〇	四五	一五	一六〇	二七五	三五	二五	二六五
穀子	全	五〇〇	二五	三〇〇	二五	四五	一五	二八五
雜糧	壹	二〇	壹	壹	壹	壹	四	四五
玉米	五〇	二〇	壹	一四〇	七〇	一〇	一五	八〇
其他植物	壹	一七〇	壹	八〇	七	一六	壹	七五
共計	五三	三六〇	三三	三三	二四〇	一〇五	九一〇	一四〇

以南。餘則在滿綏線以北。但滿綏線以北。日見增多。其進展率較南部為速。此部三分之一。(合百分之三十四)。沿東省鐵路西線富拉爾基對青山間一帶。(即齊齊哈爾及安達區域)。次則(合百分之三十一)。屬東省鐵路之南線。(即伯都訥及東省鐵路南線區域)。再次為附近哈爾濱左近地帶。(即哈爾濱及松花江下游區域)。最次為接近東省鐵路東線。居百分之九。(即東省鐵路東線區域)。雖東省鐵路南線伯都訥哈爾濱各區域。類皆成熱。面積已成穩固不變之形態。然其他各區域間。發達未可限量。蓋地質均適於農業也。尤以安達及東省鐵路東線區域為首。齊齊哈爾及松花江下游區域次之。邇者北滿境內新鐵路敷設計畫。先後成議。如洮昂路呼海路。尤不日告成。前途益覺有望。惟將來上述各區域之界限。當因之而有變換。齊齊哈爾區域及安達區域之西部。勢必入於洮昂路勢力範圍。而安達區域之東部。則必屬於呼海路矣。

北滿五穀收穫之研究。迄今未能詳盡者。良以目下刊佈之材料。率半出於個人之推測。並非多數人考核而成也。東省鐵路經濟調查局爲直接考查起見。自民國十一年起。製印調查表。分送各縣各站及大小城鎮之農會商會糧業商號。每年調查兩次。六月底調查年歲之豐歉。十月中旬調查秋收之結果。惟調查手續。用函委託。受委託者並非種地之農夫。多爲接近農業之機關及商人。考查之地帶。雖屬甚廣。而答覆者寥寥。頗爲憾事耳。茲就調查所得者。列表如下。

年 度	發出數目	得到答覆數目	得到答覆數與發出數目之百分比
民國十一年	二〇五	五七	二八
民國十二年	二八〇	七五	二七
民國十三年	三八六	一一九	三一
民國十四年	八〇〇	二七八	三五
民國十五年	八五〇	二五〇	二九

計每年發出之調查表。有始終不覆者數縣。大都爲地方遼遠之區。而沿路各區域內所予之答覆。亦爲數無多。是以調查之

材料。目下僅有四個年度。以如此短促期間。當不足以斷定收穫之平均數目。又不待言。不僅此也。該四年度之收穫。年成均居中上。並非普通。故此項材料。於考核上。稍有困難。然較諸前次刊佈之個人紀錄。較有根據與價值。當爲人所公認也。尤可斷言者。通信人所答覆情形。咸具有一種共同特點。即抽象總數之紀錄。不似各地單獨記載爲可信。但關於全境各類糧食之普通推定。則反較爲切實。若夫按照糧食分類製作報告之通信員。〔各區域者〕及按照區域報告之通信人。〔糧食不分種類〕。均不盡可靠。故其分區分類之報告。亦殊難盡信。而以種植未能普遍之糧食之材料爲尤。茲依前項普通材料。及經濟調查局所推算。合併研究。藉覘全境各種糧食之平均收穫數目。〔包括菜蔬及技術上應用之植物〕。有如下表。〔當地鄉民及糧商。向以石斗爲衡糧標準。然石斗大小。各縣不同。爲核算便利起見。不得不以較爲準確之度量計算。所以表內數目。乃用中國斤及俄國甫得。俄國一甫得。合中國斤二十七斤半。合併註明。〕

年 度	別	一陶收穫斤數	一陶收穫甫得數
民國十一年		一五一〇	五五

民國十二年	一四三〇	五二
民國十三年	一六五〇	五九
民國十四年	一七六〇	六四
平均數目	一五七〇	五七

民國十二年之收穫。為中上年成。而十四年為歷年中最豐稔者。以全境論。前表所列。與各年平均收穫數目比較上之差度。並不甚大。每畝只差三百三十斤。若以百分法計算。只為百分之二十三又十分之一。此種情形。乃隨時考察而得。大致北滿收穫之狀況。與俄國地畝相髣髴。即有多寡。其限度亦不大也。

近年以來。小麥種植。大形減少。紛紛改種他糧之易於收成者。若計算全境各種糧籽每畝之平均收穫。應折衷民國十二年之數目。而定為一千四百斤至一千四百五十斤。茲將上述區域數年來上市糧食之每畝平均收穫數目。列為下表。

年度別	小麥斤數	小麥甫得數	黃豆斤數	黃豆甫得數
民國十一年	二四〇	四	一六〇	六
民國十二年	四〇〇	七	一四〇	五
民國十三年	九〇	三	一四〇	三

民國十四年	一〇五〇	三	一五〇	三
平均數目	九〇	三	一五〇	三

查北滿全境。民國十二年。小麥收成甚好。越年多數生瘠。因是損傷過半。十三年亦不見佳。十四年稍可。平均每畝約收九百六十五斤。或小石二石半。元豆一宗。四年來屬於中上之年。北滿全境之收穫。每畝平均應在一千五百一十斤至一千五百二十斤之間。或小石三石半至四石之間。至其餘各種正宗糧食每畝收穫之數。則如下表。

年度別	高粱		穀子		玉米	
	斤數	得數	斤數	得數	斤數	得數
民國十一年	一七三〇	三	一六〇	六	一〇一〇	三
民國十二年	一〇一〇	五	一八〇	六	一〇一〇	三
民國十三年	一〇六〇	五	一五〇	七	一〇六〇	五
民國十四年	三三〇〇	八	二〇〇	五	三三〇〇	八
平均數目	一〇一〇	五	一六〇	六	一〇九〇	五

此項糧食每畝之平均收穫。高粱穀子及雜糧。應為一千八百斤。或小石四石半。玉米應為二千一百斤。或小石五石左右。各

該項糧食所占之田地面積。合總數百分之八十一。蓋皆北滿主要之種植也。此外其他雜糧。約占百分之十三左右。此項雜糧。近數年來收成之多寡。因經濟調查局無充分之材料。難予確定。無已。姑就估計所得。並參照調查之材料。斷定如下。(以一畝論。)

糧食別	斤	數	畝	得	數
大麥	一三八〇至一五一〇	五〇至五五			
鈴鏢麥	一五一〇至一六五〇	五五至六〇			
蕎麥	九六五至一〇〇〇	三五至四〇			
白米	二〇六〇至二二〇〇	七五至八〇			
小豆	一三八〇至一五一〇	五〇至五五			
綠豆	一二四〇至一三八〇	四五至五〇			
其他豆類	一二四〇至一五一〇	四五至五五			
芝麻	五五〇至六九〇	二〇至二五			
大麻子	九六五至一〇〇〇	三五至四〇			

此外烟麻之平均收穫數量。每畝約在六百九十斤至八百三十斤之間。此北滿全境收穫之折衷數量也。但全境天時地利

及居民等等。狀況本不一致。與五穀之收成。皆不無關係。故各區域亦未可一律相類。茲查照經濟調查局此四年中之材料。以一畝收穫數量。推算全境內各區域平均收穫。數量結果如下。

別 域 區	民 國 十 年				民 國 十 一 年				民 國 十 二 年				民 國 十 三 年				民 國 十 四 年				平 均 數 目
	斤	得	畝	斤	得	畝	斤	得	畝	斤	得	畝	斤	得	畝	斤	得	畝			
一、齊齊哈爾區域	三九〇	得	三六〇	三九〇	得	三六〇	三九〇	得	三六〇	三九〇	得	三六〇	三九〇	得	三六〇	三九〇	得	三六〇	三九〇	得	三六〇
二、安達區域	三五〇	得	三四〇	三五〇	得	三四〇	三五〇	得	三四〇	三五〇	得	三四〇	三五〇	得	三四〇	三五〇	得	三四〇	三五〇	得	三四〇
三、哈爾濱區域	五二〇	得	五〇〇	五二〇	得	五〇〇	五二〇	得	五〇〇	五二〇	得	五〇〇	五二〇	得	五〇〇	五二〇	得	五〇〇	五二〇	得	五〇〇
四、松花江下游區域	四二〇	得	四〇〇	四二〇	得	四〇〇	四二〇	得	四〇〇	四二〇	得	四〇〇	四二〇	得	四〇〇	四二〇	得	四〇〇	四二〇	得	四〇〇
五、伯都訥區域	三三〇	得	三二〇	三三〇	得	三二〇	三三〇	得	三二〇	三三〇	得	三二〇	三三〇	得	三二〇	三三〇	得	三二〇	三三〇	得	三二〇
六、東省鐵路南線區域	二六〇	得	二五〇	二六〇	得	二五〇	二六〇	得	二五〇	二六〇	得	二五〇	二六〇	得	二五〇	二六〇	得	二五〇	二六〇	得	二五〇
七、東省鐵路東線區域	二四〇	得	二三〇	二四〇	得	二三〇	二四〇	得	二三〇	二四〇	得	二三〇	二四〇	得	二三〇	二四〇	得	二三〇	二四〇	得	二三〇

上表所開數目。總不敢謂為十分確實。然於各區域地畝之出產額。尙覺大致可信。表中收成最豐稔者。當推南部。蓋土地氣候均屬合宜。而人烟又復稠密。耕耘勤而培糞厚也。次則安達。哈爾濱。松花江下游及東省鐵路東線四區域。相為等差。最次則為極西暨土質瘠瘠之伯都訥與齊齊哈爾兩區域。糧類內高粱一類。迤北之地。因受氣候之影響。收成額隨之減少。元豆之近西北

各種糧類之普通收成

者。因氣候及霜降之關係。不無稍歉。小麥在東省鐵路南線區域。因降霜遲晚。發育轉不甚暢。玉米在東省鐵路東線及松花江下游兩區域。因地近山林。收成甚好。所謂土宜異趣。不可人力爭者。而缺少肥料或全無肥料之各色糧食。其收成減縮。自不待言。雖種植元豆。可以助長地質中之窒素及銅質亞斯與磷質。而其力究甚弱也。

近數年來北滿各種糧類之普通收成。經經濟調查局判定如下表。

糧食別	種植面積(單位千畝)			
	十一年	十二年	十三年	十四年
小麥	1,775	1,000	1,190	940
黃豆	2,300	2,000	2,370	2,295
高粱	1,400	1,700	1,550	1,610
穀子	1,000	1,000	1,200	1,210

玉	雜豆	雜糧	大麥	鈴鏢麥	蕎麥	白米	共數
50	300	45	360	50	100	15	9,250
50	200	20	300	50	100	10	9,250
800	350	55	360	50	100	15	9,400
600	350	55	360	50	100	15	9,700

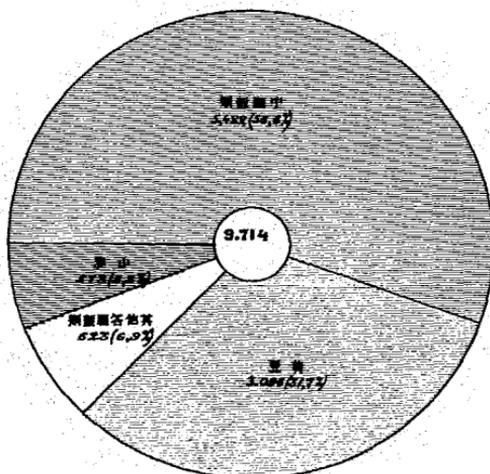
小麥	糧食收成總數(前行以百萬斤後行以千噸為單位)			
	一、二、三、五	五、六	五、三	五、六
平均	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇
白米	〇、〇〇〇	〇、〇〇〇	〇、〇〇〇	〇、〇〇〇
蕎麥	一、〇〇〇	一、〇〇〇	一、〇〇〇	一、〇〇〇
鈴鏢麥	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇
大麥	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇
雜糧	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇
雜豆	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇
玉米	〇、〇〇〇	〇、〇〇〇	〇、〇〇〇	〇、〇〇〇
穀子	〇、〇〇〇	〇、〇〇〇	〇、〇〇〇	〇、〇〇〇
高粱	〇、〇〇〇	〇、〇〇〇	〇、〇〇〇	〇、〇〇〇
黃豆	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇
小麥	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇	一、五、六〇

每畝平均收穫斤數

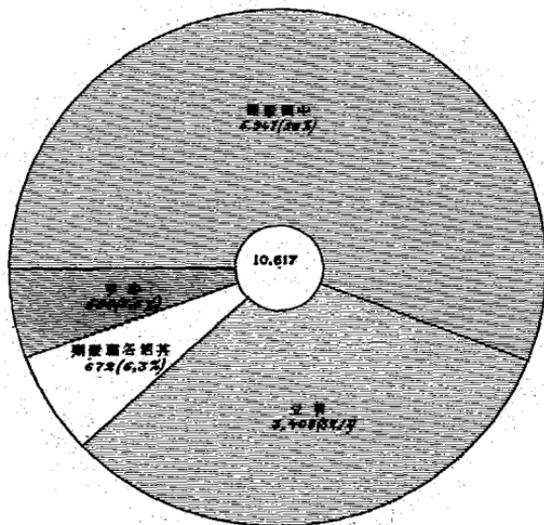
黃豆	高粱	穀子	玉米	雜豆	雜糧	大麥	鈴鏢麥	蕎麥	白米	共計
三、七、一〇										
三、七、一〇										
三、七、一〇										
三、七、一〇										
三、七、一〇										
三、七、一〇										
三、七、一〇										
三、七、一〇										
三、七、一〇										
三、七、一〇										

數總之獲收報五滿北

年三十國民



年四十國民



表內所列種類。以前五項爲最要。收成亦佔全境收穫總額百分之八十五。其餘僅係約計之數。若夫純粹油類植物之收成。如大麻子及蘇子等。則尙無相當考查。

四年內各糧之普通收成數量。計一千四百七十萬斤。一千四百萬斤。一千六百三十萬斤。及一千七百八十萬斤有差。(即八七六四八三五九七一四及一〇六一七噸)若換以百分數比較之。則一〇〇九五一一及一一二。是也。是民國十二年。祇及平年。餘則俱係中上。而以十四年爲最佳。茲將各糧在收成

糧產在當地之消納

北滿糧產之用於當地者。分種籽。飼畜。民食數項。其中種籽之需要。因田地分塊耕種。而塊間之畦。距離寬大。故數量無幾。茲將民國十四年全部耕種面積所需總量之估計。及每畝需用量。列表如左。

糧食別	十四年時之耕種面積總數(以千噸爲單位)	每噸平均需用籽種之斤數	共需若干	折成之噸數
小麥	九四〇	一五〇	一百萬斤	一四〇
大麥及谷類	四七〇	二〇五至二二五	六十萬斤	四〇

總數中所佔成分。分別列表比較如左。

年度別	小麥	黃豆	高粱	穀子	玉米	其他糧籽
民國十一年	二四三	二六三	一七三	一五二	一〇三	一三〇
民國十四年	二六	二九〇	二〇一	二二〇	一〇三	一四〇
四年平均	支	二五七	一九	二〇四	一〇四	一三

即近數年來小麥之普通收成。大形減縮。而黃豆高粱及穀子。日見增高。

各種豆	高粱	穀類雜糧	玉米	其他	共計
三三〇	二〇〇	二八〇	八二〇	六七〇	一〇一〇
六	三	二元	四		〇
二五	五	六	三	二七	六二〇
一六	三	六	二	一〇	三三〇

依上表論。凡種地一畝所需籽種。應定爲六十斤。

菜園	二五三	三〇	一四	一三	一八	三三
菓蔬	六	三	三	四	九	四
植物油	二	二	六	二	〇	〇
其他	九	一	一	六	二	〇
共斤數	九四	五七	九三	七五〇	九六	九二
共價值	二四、九三	三、三六	二六、九	二九、〇四	三、七五	三〇、二六
肉類						
肉油	二七	五〇	五	七	〇	七
乳及乳製品		一〇〇	三二	一七	三五	二二
蛋	三	四	二	四	八	九
魚		六〇	五	一五	五	五
共斤數	二〇	一七、六	四二	三三	三五	三四
共價值	三、九〇	一〇、五	三、六	七、〇五	七、〇	二六、九
兩項共值	二六、六二	四、八六	五、六	三六、〇九	一〇、七五	五七、二

試觀前表。可知遼東華俄鄉民主要食用品之價值。其差別實屬令人駭異。俄當國體鼎革之後。經濟困難。而其鄉民每人每年所食。仍需金魯布四十四元五角至五十九元二角七分之多。

北滿農人則在平常中上之年。每人僅費墨洋二十八元八角二分。此種現象。半因於俄國物價之奇昂。而主要原因。則在乎兩種民族食用品之成分。各不相同。大別之有二。一為俄國鄉人在歐戰以前。所用主要食品之價值總數。中肉類佔百分之五十三又十分之三。以至百分之五十四又十分之七之間。而目下仍佔百分之三十七至百分之四十七又十分之七。若中國鄉人。豈不知獸乳及乳製品為何物。且肉食極少。故其食用肉類之價值。只佔食用品總值百分之十三又十分之五。若以價值言之。俄國鄉民每人食用肉品金魯布十七元零五分至二十八元九角九分之間。而華人只費墨洋三元九角也。二為植物上之食用。亦大有區別。糧食中最貴者為小麥。中國鄉人（就曾經調查之各家論）用者甚少。平均每人每年只用麵粉三十斤。而俄國之各省移民。則需一百三十二斤至二百七十斤之間。北滿移民雜擇田地所產之最賤者（稷類雜糧及玉米）用作食品。而俄國則不然。珍羞異味。日食萬錢所不惜也。

中國鄉民食用菜蔬（及馬鈴薯）亦較俄國鄉民為少。蓋北滿之中國鄉民。每年每人約食三百三十斤。而後貝加爾省之俄

人。則需一百七十斤。阿穆爾省需四百三十二斤。沿海濱省者且需五百零九斤也。自上述比較情形觀之。可見中國鄉人需用糧食之平均數量。過於簡省。不無令人懷疑。就實際論。若將前舉俄國三省同時所用之平均數量與北滿相比較。則一年中所需正宗食品。當如下表。

鄉民別	糧	籽菜	蔬	牲畜出產品
遼東俄國鄉人	三四四斤	三七一斤		二七一斤
北滿中國鄉人	六一〇斤	三三〇斤		二〇斤

是中國鄉民每年每人多用米麵二百六十六斤。但對於牲畜出產品（即肉油乳等）則少用二百五十一斤。菜蔬及馬鈴薯少用四十一斤。由是可知俄國農民雖當經濟異常困難之際。而其食品亦較收穫順適時期之北滿鄉人為多也。大抵中國鄉人

農業以外之人民牲畜所需食品藥料數量

北滿農業以外之人民牲畜所需食品及藥料之數量。在各縣需九億六千五百萬斤。或三千五百萬甫得。（合五十七萬噸）。

食品缺乏。獸類脂肪。一方多用植物之油。（如植物油及元豆出）以示調劑。又嗜食刺激性物。故亦不能謂為絕對簡單而味薄。所足多者。凡事力求節儉。僅取價值低廉之自有出產品。以供食用。處此地廣人稀之下。而對於數千年相沿之農民習慣。行之若素。誠難能可貴也。是故北滿農民每日食用之價值。共不過大洋八分。而俄國農民雖當經濟凋敝之際。一日之需。在後貝加爾省需十二戈比。阿穆爾省需十三戈比。沿海濱省需十六戈比。為不能再減矣。

又上叙北滿農民食用米麵油品之數量。若改作粒糧。每人年需九百五十斤。就當地現有八百萬人口計算。所用總數。應在七十五億斤左右。核二億七千五百萬甫得。或四百五十一萬五千噸。

在東省鐵路界內。約需二億七千五百萬斤。或一千萬甫得。（合十六萬四千噸）。此外東省鐵路界內之製造業。尚需糧石約一

輸出境	由旱路運	六五	四〇〇	六九〇	七五五	六〇〇
		二二五	一六	一五	二七	三
前四項共數		三三〇	二二五	四一〇	四四〇	三三三
		四〇〇	二八〇	五五五	六二〇	五〇〇
共消耗量		一六七五	二八〇	一五	三三	一八
		二四〇	二七〇	三三	三六	二五
	一四〇	四〇〇	一六〇	一五	一五	一〇
	五五	五〇	五五	六八	五七	五
	八五	八五	九七	一〇六	七	六

計四年中北滿境內各種積石之平均數量。可認為一百五十七億一千萬斤。折成甫得。數為五億七千一百五十萬。此數中(一)運出境外者約三十七億斤。(二)億三千四百萬甫得。計佔全數百分之二十三強。內中由東省鐵路運出者約三十一億斤。計一億一千二百萬甫得。佔全數百分之十九強。(三)流入當地市面者十三億斤。計四千八百萬甫得。佔全數百分之八又十分之四。(四)廢去本身費用。在一百零七億斤以上。約合三億九千萬甫得。計佔全數百分之六十八強。(內中純作食品者約七十六億斤。合二億七千五百萬甫得。佔全數百分之四十八)在收穫豐稔之三十四各年。外運數目。曾增至百分之二十五。而

十二年中最中常。曾減至百分之十八。

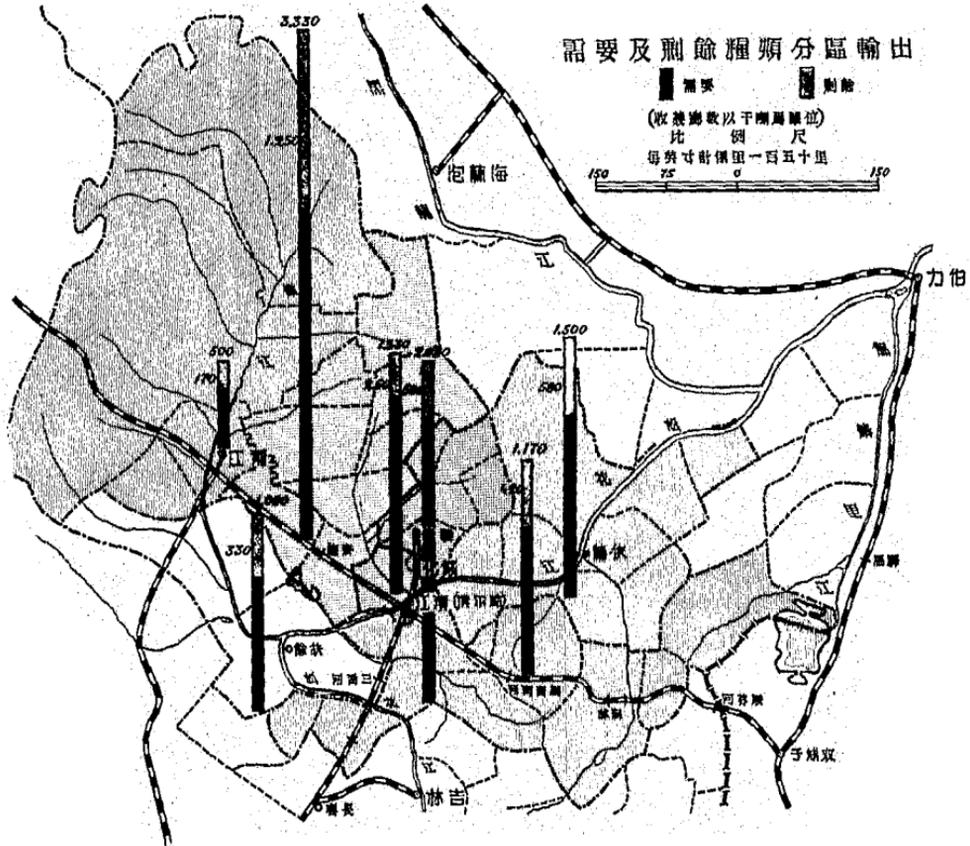
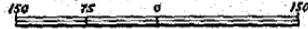
於此應行聲明者。糧石之流入當地城市者。實際上當較前表所引數目為多。蓋一部份食品及粉料。鄉間農民有時且須取給於市面。及收製農產品之製造業也。如農民將油類糧石及高粱售與他人。而後換得油酒及豆餅。又如小麥、麵粉、掛麵、醬油、及乾酪等。農民亦類皆不能自給。而必假手於城市是已。有此情形。於是流入市面數量。每較表面為多。為意料中事。以油質糧籽類(以黃豆為大宗)計五億五千萬斤之譜。其餘糧石亦常達四億一千萬斤。(民國十二年後因種植小麥減少。此數當亦縮小矣)依此推想。表列四年中之平均總數一百五十七億一千萬斤。其內北滿農民所出售者。當在六十億斤以上。或為總數百分之三十八以上。以價值論。則因出售者多係貴重之穀物。當較蘆藏食用者為高貴云。

惟上舉之比例數百分之三十八。慮猶未能切合糧石交易之總數。蓋農民除轉售而得價者外。應將其一部份重行分配於內部。若補助貧寒農戶。供給村內無地之人民。以及各區域間之交換是也。惜此類事實。為吾人所聞見者。頗屬有限。即欲求近似

需要及剩餘糧類分區輸出

■ 需要 □ 剩餘

(收獲總數以千噸為單位)
比例尺
每英寸代表里一百五十里



之解決。亦不易得。苟欲解決。非將關於當地農民狀況及地畝多寡之材料。搜集齊全不為功。故此項問題。惟有俟當地農戶全部查明之日。乃能解決也。總之。糧石之生產。所出俾總數。平均計算。當居百分之四十以上。

農業之總收入

四年來收穫之各種糧石。我人試按各該年度（由甲年十月至乙年九月）哈爾濱之平均價值估計。其總價之得數如下。

糧 別	收成總數（單位百萬甬得）					每甬得平均價（單位大洋分）					收 成 總 值（單位大洋百萬）				
	十一年	十二年	十三年	十四年	十五年	十一年	十二年	十三年	十四年	十五年	十一年	十二年	十三年	十四年	
一、小麥	七六	三一	三五	三六	一六	一六四	一九六	二〇三	八八	二	五〇	八	六八	六	七三
二、黃豆	一四〇	二三五	一七〇	一八八	九三	一一七	一三三	一三〇	一三〇	二	一五八	〇	二二六	一	二四四
三、高粱	九二	一〇二	一一六	一三〇	五四	八〇	六八	六六	四九	七	八一	六	七八	九	八五
四、穀子	一〇〇	一〇五	一二五	一三六	四六	七六	七七	六七	四六	〇	七九	八	九六	二	九一
五、玉米	五五	五五	六〇	六七	五五	八一	七九	六四	三〇	三	四四	五	四七	四	四二
六、雜豆	一五	一五	一九	二〇	一〇	二一	一三	一四	一五	三	一七	〇	二七	九	三〇
七、雜糧	二五	二八	三〇	三〇	四六	七六	七七	六七	一一	五	二一	三	二二	三	二〇
八、大麥	一九	二五	二四	二五	七三	一一四	一〇五	一一九	一三	九	二八	五	二五	二	二九
九、鈴鏢麥	四	四	四	四	八〇	七〇	一一四	一六六	三	二	二	八	四	六	六

十、蕎麥	八	八	八	九	六七	八三	九〇	七三	五、三	六、六	七、二	六、六	
十一、白米	一	二	二	三	一〇〇	一二〇	一五〇	一七三	一、〇	二、四	三、〇	五、二	
共計	五三五	五二〇	五九三	六四八	七四	九七	一〇二	九八	三九四	六四九	三、三	六〇八	二、六三五

附註：△係十四年十月至十五年七月之十個月數。

據上表以觀。北滿各種收穫種類之價值。按運至哈爾濱之市價計算。可以分別判斷如下。十一年為三億九千五百萬元。十二年為四億九千三百萬元。十三年為六億零八百萬元。十四年為六億三千五百萬元。若換以百分數比較之。則為一〇〇、一一五、一一四、一六一有差。苟將此項數目律以前述四年之普通收成百分比例數。(即一〇〇、九五、一一、一一二) 從知當地農民經濟之狀況。與餘糧運售於市面有關。換言之。即經濟狀況之隆替。視乎糧價之高低。而年穀豐歉。尚在其次也。

查近年各糧收成之總數。並未見有若何之增減。而減縮之量。尤屬不大。小麥雖減。亦當視同例外。然農產品之價值。則漲落無定。良以北滿糧價。恒視世界及中國全國商場之行市為轉移。而各該商場行市。又尚未歸入正軌故也。如民國十一年至十四年當秋季之時期。糧價日見增高。十一年時普通計算。每甬得平

均大昔七角四分。自時厥後。逐年增漲。竟達九角七分及一元零二分。此種現象。尤以十二年時為顯著。是年收成。較前一年減縮百分之五。而價值則反增高百分之二十五。其明證也。

哈爾濱之糧價。為公關之行市。換言之。即大宗交易之價格。所有經把關金及應納稅費。悉包括其中。關係北滿貿易。至為鉅大。蓋各區域之農戶。俱以哈埠為標準。特其他各處。始視其位置之如何。暨世界與中國全國各商場運輸交通之便利與否。而生漲落耳。考北滿出口糧價之運輸。南有大連。東有海參崴。均易得善價。是以大宗糧石。在歐戰時。日趨南運。(大連) 自民國十四年後。多趨東(海參崴) 運。其數目之增加。幾有不可遏止之勢。若道經西北兩地者。其價甚低。就此種核算言之。北滿全境存糧。在民國十三至十四之農務年內。當地之平均價值。較哈爾濱約廉百分之十一。又十分之四。前數年相差不若是其鉅也。根據經濟調查局對於七十家農戶所實行預算調查之材料。技術上應用種

粗品之收成價值。可以斷定等於根籽收穫價值之百分之十三。而穀草一項。等於千分之八十八。此外若農戶自行製造根籽時。(確米磨麵等) 則其現行收入。約可增加百分之七。近數年來。北滿收穫之根籽。運存生產人倉房者之總值。略計之可如下表。(以百萬墨洋為單位)

種類	十一年	十二年	十三年	十四年	平均數
根籽	五五	五二〇	五五	六四八	五三
糧籽數萬前得	五五	五二〇	五五	六四八	五三
糧籽之價值	三五五〇	四四三	五七七	五六六	四七五
其他種植	四六	五八	七〇	七四	六二
品之價值	四六	五八	七〇	七四	六二
穀草之價值	三二	三九〇	四三三	四九八	四一八
因自己製造價值之提高數	一七四	三四二	四〇四	四四六	三六七
共 價 值	四八三	五三三	六三四	六六九	五九〇

據種種調查。田地上之收入。平均佔百分之八。五。刈草百分之〇。二至〇。三。林地百分之〇。五。而牲畜按種地一畝算。應為墨洋五元。至於他種營業所得之純收入。則判定其目下之數。為百分之十五。而在前數年。其數較鉅。十一年時約百分

之二〇。十二年百分之一七。五云。茲查照此種比例數。而推定北滿農民所得收入之普通數目如下。(在表所開數目。以百萬元為單位)

收入別	十一年	十二年	十三年	十四年	平均數
田地上之收入	四八三	五三三	六三四	六六九	五九〇
業園上之收入	五五	四四	五八	五七	五〇
草地上之收入	一〇	一三	一六	一七	一四
牲畜上之收入	五〇〇	五〇〇	五〇〇	五〇〇	五〇〇
樹林上之收入	二二	二六	三一	三三	二八
其他營業上之收入	八〇	九〇	九〇	一〇〇	九二
共 計	五九〇	七二六	八六九	八六六	七五五
與十一年者比較	100	110	140	140	115

十三十四兩年竟增高至百分之四二及百分之四九者。非由於耕種面積之擴充。(蓋前此耕種面積亦偶有增加。特不多耳) 乃年成豐收。而價值亦較前昂貴也。故由上開之數目中。只有一部份可作北滿農業有形發達之表現。雖其純收入當有過

步決無疑義。若謂一往直前。猶有未當。蓋總收增加之際。同時遊生剝蝕之阻力。以隨其後。如胡匪騷擾之設法預防。及稅捐增大

等項皆是也。

北滿農業之金錢平準情形

北滿農業之金錢平準情形。與前述之糧穫。不無異趣。考當地農業收入之主要來源。厥惟農產物之賣價。而牲畜上之利益

更多。殊難深信矣。然此爲事實所難免。欲祛斯弊。只有俟諸他日耳。

與其他營業之收入次之。吾人於農民售出糧籽之總數。誠能藉鐵路早車等運糧情形之統計材料。加以核算。而得相當之詳盡。至若關於出售其他出產物及爲人僱工情形之計算。則只能利用極疏略之一般普通材料爲根據。顧此種材料。每不能使吾人將農產物之售出實數。及爲人僱工所得收入數。與鄉民間如何分配之普通情形。區別清楚。此最遺憾者。所幸北滿農民之出售品。幾全係糧籽。其他出產品。並無重要關係。因是對於鄉村之金融關係。有核計不詳之處。於普通結果上。亦不生若何之影響。即使完全不計入普通數目之內。而只將經濟調查局對於售賣牲畜進款所斷定每兩可得五元之盈餘。留作進款。亦屬毫無妨礙也。至依據一般普通材料所斷定者。（指全境農民言）則掛漏

依照上述情形。吾人茲可認定北滿農戶進款之源。厥有三類。即（一）糧籽之售賣。（二）買賣牲畜價值上之盈餘。（三）其他營業之純收入。是其中第一項必須加以解釋。茲述之如左。

農民餘糧之總數。前已詳列。多寡尙無若何疑問。但其間各種糧籽。各有若干之分配問題。欲解決之。勢必由理想推測。蓋吾人所應知者。如由東省鐵路運出北滿境外之糧。究爲何種。早車之運出者。各屬暨東省鐵路界內市民之所需者。以及用於鐵路界內製酒事業者。究爲何種。共需若干。只能參照各種大概情形。作約略之解決也。雖然。糧之種類多矣。擇其最主要者言之。於分配情形。亦可明瞭。且農民之售糧。以冬季爲期。（由十月至二月）故其餘糧之價值。必須依此時期之平均價格而定之。至出售

之油類糧料。小麥。暨其他糧食。與用以轉換油品。豆餅。燒酒。掛麵。醬油等項。則吾人似可毋庸計算。蓋農人對於改造農產品之製造業。雖恒有缺陷情形。但此種情形。應認為有調劑之法。即農民售於製造業之糧籽中。固可將所造之油酒麵粉。全量贖回。雖豆餅酒精麩子等精粗。未必儘數需用。然農民購買造品之支出。與售糧之進款。殆可相埒。可為推定也。參照此項說明。可見北滿農民近三年來售賣餘糧之數量及其價值。有如下表。

項 目	單 位	共 售 數		十 月 至 二 月 間		每 百 畝 得	哈 爾 濱 平 均 價	售 出 糧 包 運 至 哈 爾 濱 之 總 值	至 哈 爾 濱 之 總 值	大 洋	元
		百 萬 畝	萬 畝	十 年	十 年						
元豆	元	100,000	100,000	10,000	10,000	100	1.50	150,000	150,000	150,000	150,000
小麥	元	25,536,284	25,536,284	2,553,628	2,553,628	255	1.20	306,435,408	306,435,408	306,435,408	306,435,408
高粱	元	11,033,036	11,033,036	1,103,303	1,103,303	110	1.20	132,396,432	132,396,432	132,396,432	132,396,432
穀子	元	9,126,513	9,126,513	912,651	912,651	91	1.20	109,518,156	109,518,156	109,518,156	109,518,156
玉米	元	6,267,513	6,267,513	626,751	626,751	62	1.20	752,101,562	752,101,562	752,101,562	752,101,562
其他	元	2,675,000	2,675,000	267,500	267,500	26	1.20	321,000,000	321,000,000	321,000,000	321,000,000
共計	元	154,638,330	154,638,330	15,463,833	15,463,833	154	1.20	1,855,660,360	1,855,660,360	1,855,660,360	1,855,660,360

北滿與東省鐵路 第四章 農業

總值之平均數 二六六 二四、五、九、九、二、二、九 七、二、六、八

依前表觀之。凡糧石售出數目之增減。恒視年歲豐歉以為衡。假定民國十一年與十二年間之數目為百分。則其餘二年之售出數。即為百分之八三及百分之六一。所售之糧價。亦曾大有漲落。然糧價之一般漲落（小麥價除外）不繫於當地收穫之多寡。而繫於市面之上之需求如何。（彼時市面之需求尚無多大之漲落）每畝得假定民國十一年與十二年間平均為百分。則其餘二年之價值。即為百分之三三與百分之三一。民國十三年之年成。雖極形豐熟。然糧價並未因以低落。故北滿農業家售賣餘糧之得價。雖蒙上列兩種各不相撻之影響。然增加之勢。猶方與未艾也。如民國十一與十二年時為百分之百。其次各年度為百分之一〇九與百分之一五三。即其例已。由此觀之。糧石之售出數量。既有增減。而其售出種類。未嘗不隨之而有變化也。茲就其售出分量。而為百分數比較如下。

年 度	別	元	豆	小	麥	其他糧料
十一年	十二	六二	一六	二二	二二	二二
十二年	十三	六九	八	二二	二二	二二

三十四年 六七 六 二七

是小麥售出之數量。因歉收而縮減。其他各糧。則無不增加也。查售出糧籽之價值。已經按照哈爾濱行市。分別估定於前。又糧籽運存製漁人倉房之價值。在民國十三年度。應減落百分之
一、四。而在以前各年。則低減程度。應比十三年度稍強。(爲百分之二〇至百分之二一) 已如前述。若於此加以相當之修改。將其營業及牲畜之純收入合併計算。則當地農業之普通收入數目。(錢款之內部週轉情形。此處未曾計及) 有如下表。
(表內數目以百萬墨洋爲單位)

收入別	十一年	十二年	十三年	十四年	平均數
售賣糧籽之收入	二四、五	三四、五	二七、二	二四、七	
牲畜之純收入	一〇、〇	一〇、〇	一〇、〇	一〇、〇	
其他營業之純收入	八、〇	五、〇	九、四	八、八	
共 數	三六、五	三三、五	二九、六	二八、五	

上述三年中當地農業之每年進款。以整數計之。平均爲墨洋二億五千萬元。且有增加。其率甚速。如民國十一年至十二年

間爲百分。其餘二年度則爲百分之二〇八及百分之一三八是也。至當地大宗必需貨物之交換。亦覺日盛月熾。試將東省鐵路於各該年段車所運私人貨物之總數內。剔除糧食及煤炭。普通木料。建築材料等。所得日用必需品數量如下。

年度別	百萬畝得數	百分數比較
十一年	一七、九	一〇〇
十二年	一九、三	一〇八
十三年	二二、二	一二四

當地農業所有進款總數。若平均分配之。就中售糧之收入爲百分之六十。其他營業之收入爲百分之三十六。牲畜之收入爲百分之四。此項收入。就個體計之。計平均每家爲墨洋二百五十元。每農民一口爲三十三元。每地一畝爲二十五元。
北滿農業之收入預算。既如上述。吾人審核此項預算時。雖容有遺漏之點。然所得之數。確具有充分之可信。若夫支出預算。因泰半缺乏材料。不無出於臆斷。事亦無可如何也。且審核進款。皆有農民售糧每年價格之變遷情形。可資參考。而支出則農民

所購各種貨物之價值漲落。因苦無相當材料之可尋。故未充分計算。遂僅就經濟之折衷狀況。編為報告者。即以此也。至北滿農民資產及各種農民特點。就吾人調查所得之材料。摘擇比較。較為切實。茲列表如左。俾吾人於北滿農民平均用款情形。(由民國十一年至十三年)得一梗概之比較。

一、建築	墨洋一六、五〇〇、〇〇〇元
二、牲畜	墨洋六、〇〇〇、〇〇〇元
三、不動器具	墨洋一六、〇〇〇、〇〇〇元
四、僱傭外來人工	墨洋七、〇〇〇、〇〇〇元
五、交納稅捐	墨洋一〇、〇〇〇、〇〇〇元
六、官帖落價之損失	墨洋二〇、〇〇〇、〇〇〇元
七、車費	墨洋二、五〇〇、〇〇〇元
八、燈火	墨洋二、五〇〇、〇〇〇元
九、食品	墨洋一〇、〇〇〇、〇〇〇元
十、煙酒	墨洋一〇、〇〇〇、〇〇〇元
十一、衣服	墨洋五〇、〇〇〇、〇〇〇元
十二、其他用項	墨洋四〇、〇〇〇、〇〇〇元

以上共計 墨洋二〇〇、五〇〇、〇〇〇元
共支出二億五十萬元。核與上述之收入數目相符。計此三年中平均收入二億四千八百五十萬元。兩相比較。支出收入較尙餘四千八百萬元之鉅。此項盈餘。若分配於僱用本地無田工人及兵匪損失。有盈而無絀。

此種數目。堪稱完善。可不待言。即本章前後採輯之資料。亦至豐富。而北滿農業之概況。已能下一有價值之定評矣。所謂定評者何。即北滿農業之狀況。得天然之優勢。便於發達是也。倘境內無胡匪之蹂躪。稅捐之剝蝕。則當地農民。必能擴充各人需要之範圍。且增加其私蓄。可為斷言。抑更有進者。凡農業之盛衰。不獨攸關國民勞動事業之命運。即純以市面商情觀察點言之。農亦據生利事業之要津也。考其實際收入之最大限度。(除本人維持生活必需之花費外)當年收成較豐之時。平均每地一畝。約許墨洋四元五角。若將胡匪騷擾所受損失。及僱傭工人之工資合計之。則所得之餘利。不過三元至三元五角。至實在之補收入。(因各項器具隨時需款修置。充其量恐不及一元。依此計算。北滿農業之補收入數目。當在四百萬元至四百五十萬元之間。然

所需資本。每畝計一百九十元。故所得之純利。不過百分之二至百分之二、五。衡諸商業之普通收入。實不為多也。

此種情況。大都受歷代農業習慣之影響之所致。蓋資本之缺乏。農具之簡陋。住戶之遷移。在在為北滿農民支出預算之特點。而田地之耕作。又於此有關。即人工之傭賃。所費甚鉅是也。前此所述。只係花費之一小部份用於僱使由南滿及中國北部

北滿農業之將來

近十年來。北滿胡匪。無地無之。大為農業之患。迨民國十三年及十四年度。五穀豐登。糧價見漲。而胡匪廢絕。頓覺減少。農業漸形穩固。發達日趨正軌。足徵年成糧價與胡匪三者。實為消長之機。特以此安寧時期。能否久持。難以論斷耳。此外間接影響於發展。而其情事較為重大者。厥為近年賦稅之苛重。良以軍用浩繁。大都取諸鄉民。稅課日興。担負日重。計一年之中。每地一畝。不下墨洋三元五角或四元之多。其他商業有捐。牲畜有捐。及鄉民應用之貨物。亦莫不有捐。新稅既重。舊欠日催。故農民直接間接對於國家地方之担負。逐年有增而無減。凡此不良現象。影響於

前來之工人身上者。其用於牲畜、建築物、不動器具、燃費、衣食種種者。則異常節儉。所養牲畜。以足供耕地為限。建築物及器具。均尚卑陋。食品至為粗惡。其他零星支用。靡不力求撙節。甚至肥皂茶糖等。為人生所必需者。猶認為奢侈之品。其克勤克儉者。此足徵中國農民之支出預算。所含經濟上之意義。較諸俄民為多也。

北滿農業之發展為何如乎。而仍得有迅速之進步者。良以國內南滿暨北滿南部各處。人口繁多。野無曠土。視北滿若樂土。而紛紛移徙。自屬當然之趨勢。且移來者對於北滿耕種事業有若何之進益。姑勿具論。而安適之生活。即必能維持。萬不至若烟台濱農民。猶無房舍之可居也。惟能否充量可耕之地畝。則又一問題。查關於適於耕種而尚未開墾之地畝情形之惟一出版物。北京農商部統計表內分縣載有此項數目是也。惟此項材料殊不無疑誤之點。所列地畝數目。非溢出即過少。如黑龍江省林甸縣。載有八五七、八八八兩。實則面積不過七〇〇、〇〇〇

响。又吉林省同賓縣。載有此種地畝三、九五七响。而彼時該縣（民國九年。獲不下四〇〇、〇〇〇响。即其証明也。惟該統計既屬官府之出版物。而其他記載。又付缺如。姑從之。以作一消極之依據可也。

關於統計表以時考之。過覺陳舊。欲資依據。應加以詮釋者。凡二。一該統計之屬於黑龍江者。為民國七年之數。在此年度之未種地畝。現已開墾殆遍。二自他方面觀察。該統計表對於業經砍伐並可耕之森林之地。尙未計及。有此兩種情形。披閱時所當注意也。茲錄該統計表所載七區域中適於耕種而尙未開墾之地畝數目如下表。

區 域	別 千 响	數對於面積總數之百分數
一、齊齊哈爾區域	二二七〇	九.〇
二、安 達 區 域	四二五五	四〇.六
三、哈爾濱區域	五五〇	一三.四
四、松花江下游區域	四〇四〇	二四.二
五、伯都訥區域	三二〇	五.八
六、東省鐵路南線區域	一〇	〇.三

七、東省鐵路東線區域	四九〇	六.七
八、據近東省鐵路農墾區域內共計荒地數	一一〇三五	一七.四

查各該區域在民國十四年度時。曾耕種地畝一千零十五萬响。等於全面積百分之十四又十分之七。而上表所開適於耕種而尙未開墾地畝。較現在種植者。多百分之二十左右。再該統計表計算北部適於耕種地畝之數目。計黑龍江右岸各縣七百五十萬响。松花江烏蘇里江將角一帶二百五十萬响。不知若將此兩種地畝合併計算。北滿全境可以殖民之地畝總數。（海拉爾一帶因並無記載故未列）共為二千二百萬响。較該統計表當多百分之二一〇。而實際上猶不止此。蓋未經丈量之地域。為數甚夥。此間尙未算入也。

北滿境內可充移民之地畝數目。吾人並無充分之材料。然此種地畝中。有數部份因天時地質之關係。并不十分宜於殖民。所可想像者。北滿全境（即由接近東省鐵路各縣向北連同各區域在內。惟海拉爾一帶不計。耕種面積。就目前論。充量發展當不逾三倍。即約為三千萬响左右。將來或能更形擴大。然必視境內鐵路建築事業之發達。就現在之情勢觀之。近年以來。各方

面對於此事。正積極進行。(目下正在修築者有四。一龍島鐵路。二奉海鐵路。三吉敦鐵路。四呼海鐵路。)如無何種阻礙。則築成後當地移民之發展程度。似可預定為每年增加百分之三至百分之四。若每年增加百分之三。則耕種面積不滿二十五年。即將增至二倍。不滿四十年。即可增至三倍。倘能每年增加百分之四。則在二十年或三十年間。即可增至二倍或三倍矣。

由斯而下一結論。則北滿農業之將來。正大有蒸蒸日上之趨勢。起五十年後。戶口增加可達三千萬。種植面積可達三千萬畝。而每年之餘糧。常在五萬萬(即五億)甬得以上。彼時東三省內(奉吉黑三省)及附近蒙古各處之人民數目。亦當增至七千萬口之鉅。必然而無疑也。

第五章 牧畜

牧畜之區域

牧畜業稱北滿特產之富源。其繁殖區域。凡後貝加爾省沿邊及東省鐵路南線一帶之草原皆屬之。畜養方法。大別爲野牧家畜。與二者混合之三種。溯往昔北滿草原。皆爲遊牧之蒙古民族所居。以野牧爲唯一之職業。其時農事作業。尙付缺如。迨中國內省之流徙人犯。發遣其地。旋即家之。始有治農業者。加以內地連年荒亂。民不聊生。扶老携幼。移居開墾者。絡繹不絕。而北滿之業牧畜者。亦日見適化。向之野牧。一變而爲家畜矣。迨東省鐵路告成。殖民增加。人煙繁密。蒙古民族受移居農人之壓迫。先後遷徙。逐水草而居。相沿迄今。踞有黑龍江省西部之呼倫貝爾一帶。從事游牧。良以該處綠野茂草。舉目皆是。故其牧養之馬群及其他牲畜。爲數頗鉅。是又牧畜業因交通而起之變化也。茲綜合北

滿養畜事業。可分爲兩大區域。甲爲農村人之區域。乙爲遊牧人之區域。前者養畜。採用家畜及家畜與野牧混合之方法。後者純粹採用野牧方法。甲區包括接近興安嶺之全境。東鐵沿站。及呼倫貝爾北部。(自甘河起)乙區則呼倫貝爾高原之各處草地是也。(呼倫貝爾又名巴爾曼)茲將各區域大小牲畜之數目。列表於下。(以一千爲單位)

牲畜類別	農村人之產額		遊牧人之產額	
	共計	內東鐵沿站區域		畜類總額
牛	五元、九	二六、〇	一四〇、〇	六九、〇
馬	一、三六、六	四、五	一七、七	一、三六、六
豬	二、七、七	二、八	無	二、七、七

各項牲畜之成數分配	羊	馬	牛	豬	羊
	三七,一五	四,四	一五,一五	〇,〇〇	一八,七五
	八二	三〇,五	二,九	四九,四	一六,〇
		一六,二	七,七	無	五,〇
		九,三	七,七	一〇,一	二九,八
		二四,五	一〇,六	三,一	

由上表觀之。農村區域內。以猪佔多數。遊牧區域內。羊隻佔牲畜總額百分之八十三。至東鐵沿線則反是。以牛隻居第一位。馬次之。猪又次之。吾沿線俄僑甚衆。泰半均鐵路人員。彼等平日所需者。以有乳汁之牲畜爲最。東鐵沿線以外。華人居之。平日以

養馬事業與牛隻

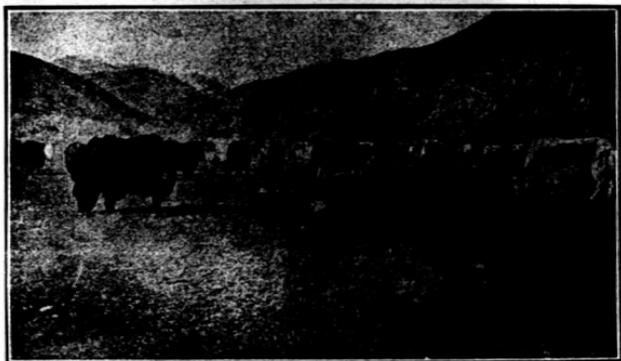
北滿馬匹。屬於蒙古種者居多。軀幹矮小。(在四俄尺以內)。鼻部隆凸。項長大。胸部豐滿。脊背平直。四腿強健。蹄尤堅固。牛隻之種類。可分爲雜毛牛。牝牛。牝牛三項。大多數係爲暗赤色。赤斑色。虎色。或斑黑色。牝牛頭大而瘦。額寬。角堅厚上揚。耳不甚大。項

猪爲主要食品。馬匹及牛頭。不過供人之驅駕而已。故牧養馬牛之數目。當視需要之多寡以爲衡。東鐵沿線一區。以俄人所養之牛羣爲最多。因此在最近三年內。西線油業。亦甚發展。油坊增加約十家。遂使一般農村人民所養之牛隻。亦日增月熾矣。其養驢騾者。亦復不少。茲就中國統計調查所得。其總額黑龍江省共四萬一千五百二十三匹。吉林省共十八萬四千零六十四。東鐵西線滿洲里札蘭諾爾各站區域內。更畜少數駱駝。(在一萬三千頭以內)。爲當地商人載運蒙古各地原料品之用。(庫倫。桑貝子。張家口等處)。而遊牧民族。並養鹿及駱駝二種。駱駝係有資產之蒙古人所養。總額在七千隻以內。鹿係大興安嶺北部山林地點之雅古特人所飼。總額近已達千頭之鉅矣。

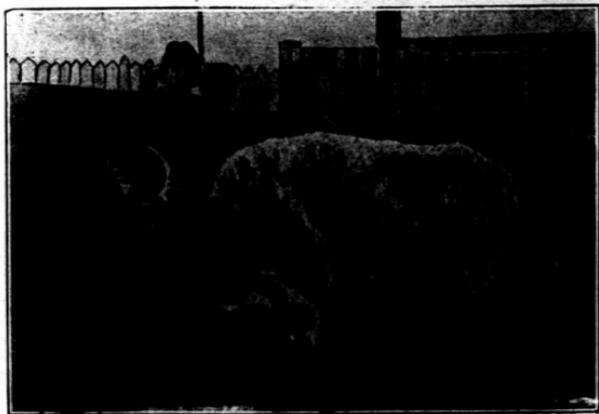
寬而短。胸肉微垂於前腿間。尾小。脊背平直。腹僅中材。四腿粗壯。掌多肉。皮厚。毛長。牝牛頭小而瘦。腹背之形狀與牝牛同。骨盤之發育薄弱。腿短。尾長可及地。其末端有毛甚密。皮甚薄。乳房不甚發達。乳小而尖。然此就大體而言。奇異者亦有之。尤以呼倫



蒙古賽馬



蒙古毛牛



蒙古牝牛



黑
牛



西
年
塔
種
牛



滿
洲
牡
牛

貝爾土著區域內之牛種最複雜。茲依獸醫之調查。將東鐵沿線即呼倫貝爾沿線區域內（自興安嶺至滿洲里）之牛隻。分為通化半通化等種。列表如下。

牛種	隻數	百分比
通化種	二百五十一隻	%二又八
半通化種	二千三百十三隻	%二五又六
本地種	六千四百四十三隻	%七一又六
共計	九千零七隻	%百分

所謂通化種者。即荷蘭種及西棉他力斯克種。半通化種者。各項通化種之牛隻與本地牛配合而產之改良種也。（即俄國後貝加爾省、蒙古三處者。）至蒙古與後貝加爾省未經改良者。屬於本地種。則居第三位矣。茲將各經濟區域馬匹與牛隻之總額。列表於左。以資參考。（以一千頭為單位）

區域	馬匹數目	牛隻數目
呼倫貝爾	一八二、八	一七〇、九
齊齊哈爾	五三、七	五五、六

區域	馬匹數目	牛隻數目
松花江下游	一〇七、四	七八、八
東線	六九、一	五一、六
扶餘	一八七、四	五四、五
安達	三五五、八	一一〇、三
哈爾濱	二二九、〇	七一、五
南線	三五一、四	五三、八
共計	一、五三六、六	六五六、〇

查呼倫貝爾及恩通呼倫貝爾之蒙古各旗所產牛馬。不惟足供北滿當地及中國之需求。且運售後貝加爾、阿穆爾、沿海州各省之沿邊區域。其銷路之廣。已不自今日始。特將東鐵各年度輸運馬匹數目。列表如下。

民國年度	東鐵本線內輸往烏蘇里輸往南滿路之運輸額	路之運輸額之運輸額	共計
十一年	二四六、二	二	七三
十二年	一七二、一〇	五	二五三七
十三年	二二〇、七	無	五五四
十四年	五〇八、八	無	一七七六九
十五年	五〇八、八	無	一二六二
十六年	五〇八、八	無	二二四六九
十七年	五〇八、八	無	八七七
十八年	五〇八、八	無	五九六五

茲再將最近各年度由滿洲里海拉爾兩站運出數目列表於下。(表內係匹數。)

十四年	二〇〇六	四	五三三	二五三三
民國年度	自滿洲里站出發者	自海拉爾站出發者	共	計
十年	二五八		二二四	
十一年	一九七		二二七	
十二年	二九五		二〇〇	
十三年	一三三		一三二	
十四年	一一四		一三二	

至最近各年度東鐵運輸牛隻數目則如下表。(以一千頭為單位)

民國年度	本線內所運往烏蘇里路之頭數	運往南滿路之頭數	共計
十年	八、九	三、五	一、二、四
十一年	一七、四	五、二	二二、七
十二年	一八、四	一、五	二〇、〇
十三年	一三、〇	〇、一	一三、一

十四年 缺

凡滿洲里、札蘭諾爾、海拉爾、拉魯木、台哈克、昂昂溪各站起運之牛隻為數最多。茲將上述各站各年度之運出頭數列表於下。(以一千頭為單位。)

民國年度	自滿洲里出發者	自札蘭諾爾出發者	自海拉爾出發者	自拉魯木出發者	自台哈克出發者	自昂昂溪出發者
十年	一、八	無	三、三	無	無	三、九
十一年	三、一	三、五	六、一	二、六	三、〇	
十二年	無	六、二	三、三	三、三	四、一	
十三年	無	二、九	四、一	一、三	三、二	
十四年	無	無	二、二	三、二	一、七	

呼倫貝爾區域於近數年內運出之馬牛總數有如下表。

民國年度	馬	匹	牛	隻
十年	一千零三匹		五千五百零四頭	
十一年	八千四百四十四匹		一萬六千零七十九頭	
十二年	三千二百六十一匹		一萬三千零八十八頭	

十三年	七百七十四匹	七千一百一十五頭
十四年	一千七百二十七匹	六千一百一十九頭

上表所列均屬概數。加以在呼倫貝爾及毘連東鐵之蒙古沿邊各旗所採購。尙不在此數。而尙間有大宗。經售於齊齊哈爾及北滿其他各處者。例如民國十一年間據俄人漢什差爾斯基調查。(見十二年東鐵經濟調查局所發行論北滿之刊物)由呼倫貝爾區域及沿邊各蒙旗循鐵路附近之大路。趕往上述地點者。先後計有二萬頭之鉅。銷售之廣。亦可見一斑矣。尤應敘述者。每屆秋季。距海拉爾西南一百六十俄里之甘珠廟。爲銷售馬牛最大場所。該地每年八月杪或九月中旬。爲廟會開幕之期。所有呼倫貝爾喇嘛。咸往參觀。爭先恐後。蒙人悉驅所有馬牛。糜柴廟之左右。叫價出賣。垂爲定例。當其盛時。參佛頂禮。祈禱福祉者。匪特呼倫貝爾之喇嘛。相望於途。即哈拉哈與錫林果勒各蒙旗之遊牧民族。亦繹絡不絕。洵稱一時之盛。乃近年以來。馬牛市場。日見蕭索。按其原因。邊界之梗塞。與牲畜過境及在廟會成交時。課稅繁重。有以致之耳。特將甘珠廟會期間馬牛之騰價。分別列表如下。

- (甲) 馬匹
 - 作苦工之馬 銀洋自六十元至一百元
 - 大走馬 銀洋自二百元至三百元
 - 善走馬 銀洋自四百元至五百元
 - (乙) 牛隻
 - 乳牛 (頭自四百四十磅至五百二十磅) 銀洋一百元整
 - 壯牛 (重自三百零二磅至三百三十磅) 銀洋自四十元至五十元
 - 牝牛 銀洋三十五元至四十元
- 馬似之低落。恒在冬令。以海拉爾而言。冬季作苦工之馬。每匹僅值銀洋五十元至六十元而已。惟馬匹牛隻。若由鐵路運往他處。則其值幾昂兩倍。實因繳納鐵路運費外。每一發載人。尙須交納下列各種稅費也。
- (甲) 國稅(即物品稅) 價格百分之五又五
 - (乙) 獸醫檢驗捐 每頭盧布一元整
 - (丙) 關於押送人購買車票。伺候飼喂。以及裝卸并火車之設置等各種用費。
- 各該稅費。平均計算。每頭運運費。抵哈爾濱需大洋二十五

元寬城子雷三十元。海參崴雷四十元。

馬匹及其他牲畜之附屬產品

凡養馬業之附屬產品。以成齡馬馬駒之皮張。與馬尾馬鬃為大宗。此項產品。有由呼倫貝爾裝置板車。運赴中國製革廠者。亦有於羊隻剪毛之時。成羣結隊。運赴張家口者。故行銷北滿市場之額數。幾無從稽攷。惟據東省鐵路獸醫科統計。滿洲里海拉爾各站之沿線區域。每年平均可出馬皮六十八萬七千五百觔。就中由哈爾濱輸出者。計重四十四萬觔。茲將滿洲里海拉爾近數年之馬皮馬尾馬鬃之價目。列表如下。(本表按交易所之統計規定。以大洋為單位。)

十一年	十年			逐年價格	未製熟馬皮	馬尾每甫得	馬鬃每甫得
	至	自	平均				
三	四元五角	三元	三元	十二元	七元	十二元	七元
元	二十元	二元五角	三元	二十元	十二元	十二元	七元
二十四元	十六元	二元五角	三元	二十元	十二元	十二元	七元
九元	九元	二元五角	三元	二十元	十二元	十二元	七元
	五元	二元五角	三元	二十元	十二元	十二元	七元
	五元	二元五角	三元	二十元	十二元	十二元	七元

十四年			十三年			十二年		
平均	至	自	平均	至	自	平均	至	自
三元	三元六角	二元六角	三元	三元一角	二元四角	三元	二元二角	二元五角
三十四元	三十八元	三十元	三十一元	三十二元	三十一元	三十元	二十四元	二十元
十二元	十四元	十元	十元	十一元	九元	十元	六元	七元

此項產品之運輸。除應繳鐵路運費外。並交納下列各項稅費。

(甲) 國稅。按照原料品之價格。繳納百分之十一。

(乙) 獸醫檢驗費。如下表所列。(以金盧布為單位)

貨物名稱	消毒	毒疫	檢驗	費
馬				〇、二〇
馬皮				〇、一〇
馬尾 (每甫得)				〇、四〇
馬尾 (每甫得)				〇、三二
毛髮 (每甫得)				〇、四〇
毛髮 (每甫得)				〇、二六

(丙) 市自治捐。(以金盧布為單位)

納捐地點	馬	皮	馬尾 (每甫得)	毛髮 (每甫得)
海拉爾及滿洲里	〇、一〇	〇、五〇	〇、二五	〇、二五

上述產品入口之時。每甫得在海參威徵稅六、七戈比。在大連徵二錢。

牛隻之附屬產品。當以牛肉牛乳為大宗。按照滿洲屠宰場之統計表所載。每一蒙古牝牛及其全體各部重量。有如下表。

名稱	稱	肋數	基羅格蘭	百分比
牛	生	重	量	
牛肉 (冷過四小時後)		四四〇	二六二	%五十六又一
所有之牛皮		四九	三〇	%六又三

所有污穢之油 一二二 %二又七
 乾淨牛油 一六 一〇 %二
 骨頭及摻棄物 二五六 一五二 %三十二又九

凡欲分析牛乳之分泌量及成分。須視進化。半進化。本地三項牛種而定。其因牛種之不同。其所出之乳及乳中油脂之成分亦異也。就東省鐵路地處動物技術解剖之統計而論。東鐵沿綫每一乳牛。因牛種不同。每年可出乳類及其分析如下表。

牛種	每年所出牛乳 (單位)		牛乳中所含油脂之百分計算	
	自	至	自	至
類別	自	至	自	至
牛種	四、七	五、八	三、五	四、五
進化種	三、二	四、四	四、五	四、六
半進化	一、七	一、七	四、五	四、五
蒙古種	〇、六	一、七	四、五	七、〇
各蒙旗之牝牛	〇、六	一、七	四、五	七、〇

乳牛一宗。以東鐵西綫各區域居多。近數年以來。該綫各牛油坊每年製油。在二十七萬五千劬 (即一六三、八噸) 以上。而實際上所出。尚不祇此數。每年平均約達四十一萬二千五百劬 (即二四五、七噸) 其供給當地之需求者。居百分之五十。而輸

往北滿及中國各巨埠者。亦居百分之五十。茲將當地牛隻之肉量列表於下。

牛種	由		至		平均
	筋數	基羅格蘭	筋數	基羅格蘭	
進化種	七〇七	五〇	一〇〇	六三	五三
半進化種	六六七	四〇	八〇	五四	七七
蒙古種	五三	三二	六〇	三五	六五
牛隻					三三〇

可見牛之種類不同。而重量亦異。究其重量相差過鉅者。大都由於管理之優劣。與飼養之厚薄。有以別列之。重量最鉅者。係哈爾濱區域及哈爾濱附近各地所產。最輕者係呼倫貝爾之各沙漠地點所產者。至經年牧放之蒙古牝牛。重量並無一定。約計三百三十筋至四百四十筋不等。茲將近五年內東鐵各站運輸牛肉總額列表於下。(以千筋為單位。並合噸數。)

民國年度	東鐵本棧		輸往烏鐵		輸往滿鐵		共運數目
	噸	斤	噸	斤	噸	斤	
十一年	二〇七五	二七五	無	無	無	無	三、四、五、六

民國年度	自滿洲里起運者	自海拉爾起運者	自昂昂溪起運者
十一年	一三四二〇	三〇五八〇	五八三〇
十二年	七九九四	一八二一五	三三七三
十三年	九三五〇	九八四五	五一一五
十四年	五五六〇	五八六四	三〇四七

牛肉運輸額最多者。當推滿洲里、昂昂溪、海拉爾三站。特將各年度之筋數列下。(以千筋為單位。並合噸數。)

民國年度	自滿洲里起運者	自海拉爾起運者	自昂昂溪起運者
十一年	一三四二〇	三〇五八〇	五八三〇
十二年	七九九四	一八二一五	三三七三
十三年	九三五〇	九八四五	五一一五
十四年	五五六〇	五八六四	三〇四七

銷售牛肉之重要市場。在東鐵線內。則為哈爾濱。在國外則為沿海州。茲將東鐵沿線所有屠宰場各年度之牛隻出口額。分列如下。(以一千頭為單位)

地點	十二年		十三年		十四年	
	噸	噸	噸	噸	噸	噸
哈爾濱前壘	七八一〇	一二八一五	三二七三			
哈爾濱出口	四六五二	七六三三	一九四九			
哈爾濱屠宰場	一一二〇	六八七五	二四四八			
哈爾濱公司	七二一	四〇九五	一四五八			
海拉爾	一一一九	七一七七	四八七五			
滿洲里	七二一	四〇九五	一四五八			
昂昂溪	二二〇	六八七五	二四四八			
寬城子	七二六	四二八七	一九〇四			

海拉爾滿洲里之屠宰稅費。向分三項。凡(一)當地市場需要時之屠宰。(二)在東鐵本綫內運轉之屠宰。(三)專為出口屠宰。各不相同。如所屠宰牛隻為供給當地之需者。應繳獸醫檢驗費及屠宰稅。其額如下表。(以金盧布為單位)

牛隻類別	付給海拉爾市自治會者		付給屠宰頭目者		共計
	頭目者	市自治會者	頭目者	市自治會者	
牛一隻	一、七〇	〇、五〇	〇、四〇	一、三〇	二、二五
牝牛一隻	一、三〇	〇、四〇	〇、四〇	一、三〇	一、七〇

為東鐵本綫內之運輸者。(除哈爾濱外)。除納上項費用外。每牛一隻。應繳保險費三十戈比。一經保險。遇有肉內發見病害。官沒收情事。則發貨人得向市自治會要求賠償。計沒收牛肉一甫得。賠償大洋二元五角。又裝入火車之時。每甫得計繳鐵路獸醫檢驗費金盧布十戈比。牛油二十戈比。至運赴哈爾濱時。除繳上述各種稅費外。每甫得於卸載時。尚須繳納哈爾濱市自治會獸醫檢驗之甫得稅三角。又專為出口屠宰牛隻。由牛場起入屠宰場時。每隻應納東鐵獸醫檢驗費金盧布一元三角。使用牛場費二角。凡經繳納各該費之牛肉。裝車時即予免驗。要之連

同地方捐。總共繳納下表之款項。(以大洋為單位)

牛隻類別	獸醫檢驗費及 使用牛場費	屠宰場各費	共計
	牛一隻	一、五〇	
牝牛一隻	一、五〇	二、二〇	三、七〇
牝牛一隻	一、五〇	一、七〇	三、二〇

凡牛在哈爾濱屠宰時。每隻應繳屠宰各費大洋四元。東鐵沿站各區之屠宰場。都二十一處。就中專為出口屠宰者六。為地方需要屠宰者十五。前者屬於滿洲里、海拉爾、昂昂溪、哈爾濱及寬城子各站。後者屬於香坊、阿什河、一面坡、橫道河子、巴河、穆稜、綏芬河、老少溝、奎門、安達、富拉爾基、札蘭屯、博克圖、免渡河、札蘭諾爾各站。而吉黑兩省亦設有多處。供當地華人之用。按照中國正式統計表(除東鐵路線外)。所載各該省屠宰場之數目及屠宰牛隻之頭數。有如下表。

省名	民國六年度		民國八年度	
	屠宰場數目	屠宰頭數	屠宰場數目	屠宰頭數
黑龍江省	四三	10,150	四二九	七,六六
吉林省	三三三	二五,三〇〇	未詳	二六,八三三

滿洲里海拉爾各站各年度之每甫得牛肉價如下表。(以分為單位)

民國年度	最低價	最高價	平均價
十年	五〇〇	五二〇	五一〇
十一年	三六〇	四五〇	四〇〇
十二年	三〇〇	四五〇	四〇〇
十三年	三二〇	四四〇	四〇〇
十四年	三四〇	四六〇	四〇〇

凡已宰牛隻之皮。為出口銷售大宗。但每批出口皮張。其弊整而無割斷破綻者。僅居百分之八十。餘則類有損傷。第以一二處為限。茲將東鐵各年度運輸皮革總額。列表如下。(以千斤為單位。並合噸數)

民國年度	東鐵本棧		運往烏鐵		運往滿鐵		共計
	內運	輸類	運輸類	運輸類	運輸類	運輸類	
十年	噸	八九四	噸	四七	噸	四七	一九五〇
十一年	噸	1,105	噸	六二	噸	六三	一,七三〇

按照東省鐵路獸醫科之統計表。載各年度皮革之運輸額如下表。

十四年	噸		噸	噸		噸	噸		噸
	自	至		自	至		自	至	
	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七
	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七
	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七
	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七
	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七
	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七
	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七
	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七
	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七	二六六	三五七

十四年	十三年	十二年	十一年	十年	民國年度
缺	五五三	五五三	五五三	五五三	東鐵本綫 輸往烏鐵 輸往滿鐵 輸往後貝 內運輸額 運輸額 運輸額 加爾路額 共計
	一〇〇元	七三〇	一〇〇元	五〇〇	七五九〇〇
	三二四	無	無	無	六九六三
	二六六	無	無	無	九六三三

由上表以觀。近數年來輸往烏鐵滿鐵之皮革。頗見增加。查此項運輸。發行人除按章繳納鐵路運費外。並須照交下列各項稅費。即(甲)國稅。(乙)物品稅。按照價值百分之十一核算繳納。(乙)獸醫及市自治捐。每張應納一角。或每甫得繳納二角。茲將滿洲里海拉爾各區域各年度之原料品每年平均價格。列表於下。(以分爲單位)

原皮類別	民國十一年		十二年	十三年	十四年
	自	至			
原皮類別	自	至	自	自	自
	至	至	至	至	至
乾牛皮	自	至	自	自	自
	至	至	至	至	至
濕牛皮	自	至	自	自	自
	至	至	至	至	至

又同期輸出牛腸甚夥。亦列表於下。(以千斤爲單位。並合噸數。)

民國年度	東鐵本綫	輸往烏鐵	輸往滿鐵	共計
十年	一〇	一〇七	二〇	三三
十一年	六	六	六	一八

十四年	十三年		十二年		十一年	
	噸	斤	噸	斤	噸	斤
三三六	委委	三	壹	一六	二二	二〇
一九二	三三	無	無	無	三	五
一六五	二七六	零	一五七	四七	三二	五三
三六〇	三六〇	六七	一三三	四七	四五	七九

是民國十年以來。牛腸之輸出滿鐵。多於烏鐵。查牛腸之重要起運站。首推海拉爾滿洲里兩處。茲將各年度由該兩站起運之數目。列表於下。(以千斤為單位。並合噸數)

民國年度	由滿洲里站發出者		由海拉爾站發出者	
	斤數	噸數	斤數	噸數

牧羊事業

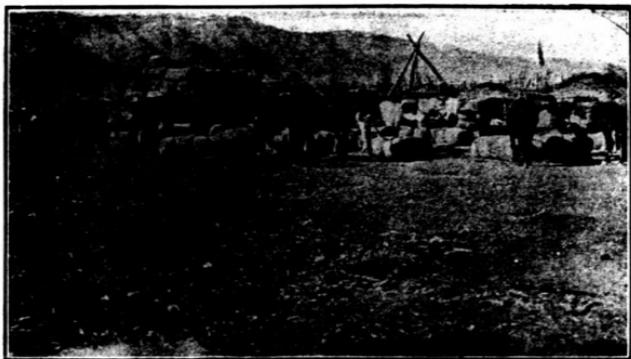
北滿境內。宜於牧羊。而產羊最富者。首推呼倫貝爾高原之

十四年	十三年	十二年	十一年	十年
一三、八	三、〇	九、九	二六、五	一六、五
八、一	三、一	五九、〇	五、四	九、八
四、五	三、〇	四、五	三、〇	七、五
二九、五	一四、七	二九、五	一九、七	一六、四

牛骨之由東鐵各站輸出者。為數亦復不少。特將近五年內牛骨之輸出額。列表於下。(以千觔為單位。并合噸數)

民國年度	觔數	折合噸數
十年	七七〇、〇	四五八、七
十一年	三〇二、五	一〇八、三
十二年	一七三二、五	一〇三三、〇
十三年	三一六二、五	一八八三、八
十四年	三〇五二、五	一八一八、二

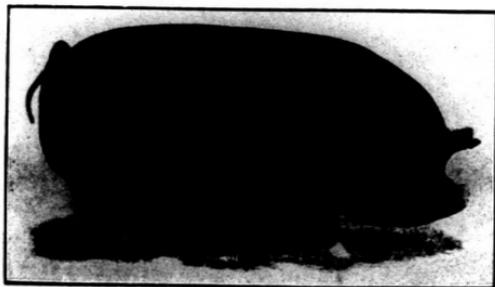
各草地。蓋綠野廣而茂草蕃廡。水雖鹹而碧澄可飲。洵牧畜最良



運洗淨羊毛於蒙古



中國產豬



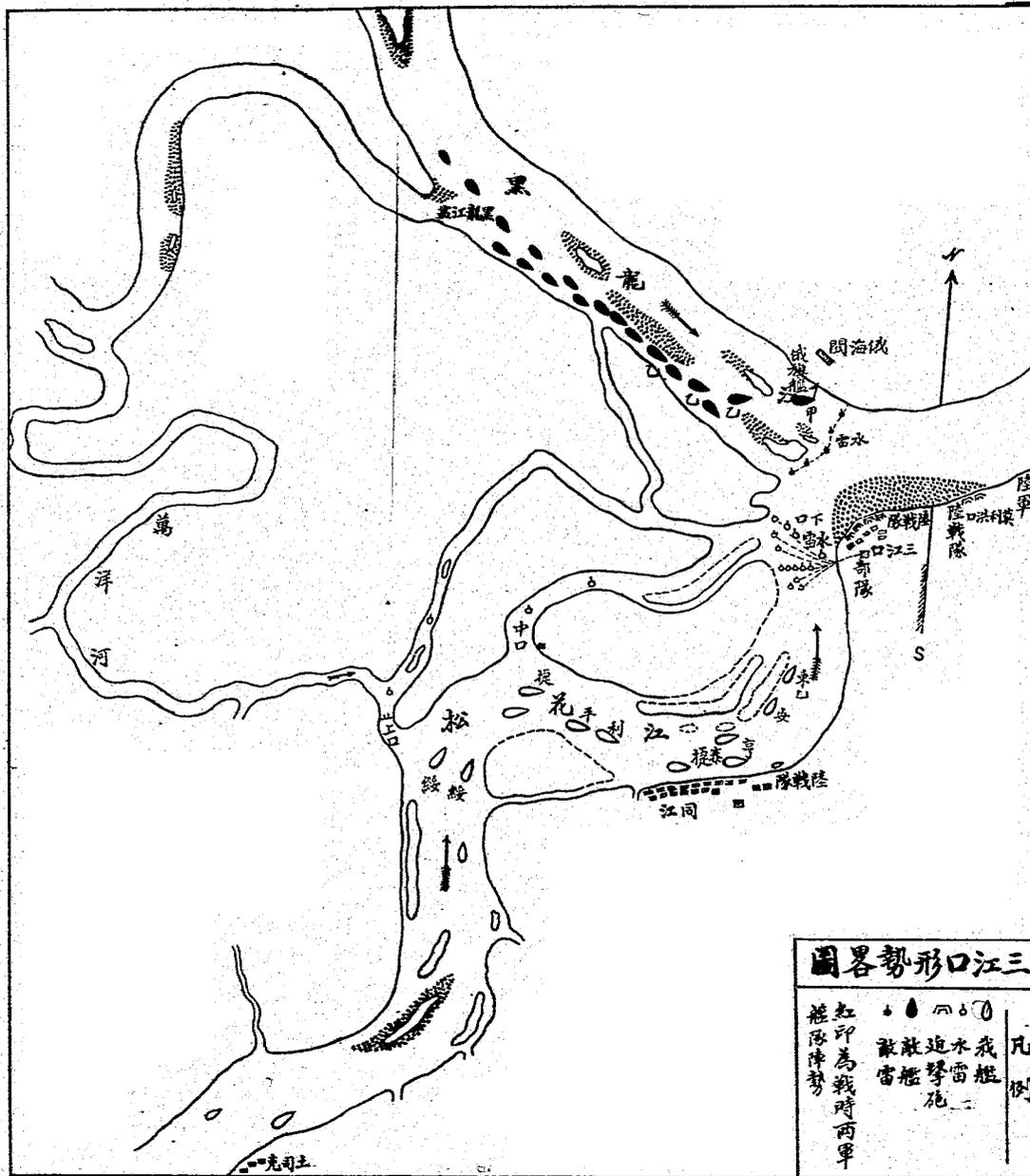
貝爾克石爾
斯基種豬



羊 綿 古 蒙



處 放 存 毛 洗 古 蒙



之區也。是以呼倫貝爾一帶所產之綿羊。約佔北滿羊羣總額百分之八十五。羊爲蒙古種。又近似哈薩克。重量頗不一致。公羊約計五十五斤至八十二斤。牝羊約由四十一斤至五十五斤。軀幹約二尺。絨毛粗亂。大都色白。腓項兩脇及尾之末端均帶有黑色雜毛。而鮮純白者。茲將北滿東鐵各區域之綿羊總額列表如下。
(以一千頭爲單位)

區域	羊隻總額
呼倫貝爾	一、五六四、四〇〇
齊齊哈爾	四〇〇、〇〇〇
松花江下游	八、二〇〇、〇〇〇
東鐵東線	一、九六六、〇〇〇
扶餘	六二二、〇〇〇
安達	九六〇、〇〇〇
哈爾濱	四七八、〇〇〇
東鐵南線	三四三、〇〇〇
共計	一、八七二、五〇〇

東鐵各年度綿羊運輸額如下表。(以千頭爲單位)

民國年度	東鐵本路 內運輸額	輸往烏鐵 運輸額	輸往滿鐵 運輸額	共
十年	七、五〇〇	一、七〇〇	無	九、二〇〇
十一年	四八、七〇〇	二、五〇〇	〇、一〇〇	五一、三〇〇
十二年	一四一、九〇〇	〇、三〇〇	無	一四二、二〇〇
十三年	一〇九、八〇〇	無	無	一〇九、八〇〇
十四年	五一、五〇〇	〇、七〇〇	無	五二、二〇〇

札蘭諾爾及海拉爾兩地。爲綿羊起運之重要站。茲將最近五年內各該站之輸出列表比較於下。(以千頭爲單位)

民國年度	由札蘭諾爾站起運者	由海拉爾站起運者
十年	〇、四〇〇	四、七〇〇
十一年	一二、八〇〇	三一、五〇〇
十二年	九一、二〇〇	四五、九〇〇
十三年	六六、九〇〇	四一、五〇〇
十四年	一二、七〇〇	三六、三〇〇

同期由呼倫貝爾區域（即自興安嶺站至滿洲里站）輸出者如下表。（以千頭為單位）

民國十年	六、六
十一年	四六、八
十二年	一三七、八
十三年	一一〇、〇
十四年	四九、〇

就上表言之。所運之羊隻。以輸往哈爾濱為鉅。查遊牧蒙人入款之大宗。厥惟綿羊。每隻每年可出羊毛三筋又四三。以之建築蒙古包及製作鋪墊。並易冬季家用必需之品。此項羊毛。除自留百分之三十至四十外。悉運售於他處。自呼倫貝爾區域輸往各商務地點（滿洲里站至海拉爾站）者。達二百七十五萬筋以上。（計合一六三八噸）

羊毛之來源。有產自當地者。有運自極遠蒙旗者。例如民國十四年間。由庫倫布列溫果特（譯音）區域及其他地點輸來者。至鐵路運輸羊毛。大部分係由滿洲里及海拉爾兩站起運。

特將近五年內鐵路運輸羊毛數目。列表比較如下。（以千頭為單位。並合噸數）

民國年度	東鐵本路內		輸往烏鐵		輸往滿鐵		三共
	運輸額	運輸額	運輸額	運輸額	運輸額	運輸額	
十年	二四〇、〇	無	二五七、一	二五七、一	二五七、一	二五七、一	一、〇〇五
十一年	三〇〇、〇	無	三三七、七	三三七、七	三三七、七	三三七、七	四〇五、〇
十二年	三九〇、〇	四〇、〇	三三三、一	三三三、一	三三三、一	三三三、一	三、五五〇
十三年	三〇〇、〇	二六、二	二九〇、一	二九〇、一	二九〇、一	二九〇、一	二、〇五五
十四年	三三三、一	三三三、一	三三三、一	三三三、一	三三三、一	三三三、一	三、六九六

同期由滿洲里海拉爾兩站輸出者。最多特別列表於下。（以千頭為單位。並合噸數）

營業類別		民國十二年度		十三年度		十四年度	
洗滌	噸	八五、〇	四五、〇	一〇〇、〇			
	劬	四二、四	二五、六	六五、二			
水力機壓榨	噸	二四、八	四九、二	二七、四			
	劬	四、三	二四、八	七六、八			
人力壓榨	噸	七九、二	六、二	三六、一			
	劬	四六、四	三六、四	一六、三			

海拉爾羊毛。一經洗毛廠壓榨及製理。其每甫得(即一六、四基羅格蘭)之運價如下表。

自海拉爾至海參崴	東鐵部份	六二、七五戈比
自海拉爾至大連	滿鐵部份	七九、四五戈比
自滿洲里至海參崴	東鐵部份	三一、五三戈比
自滿洲里至海參崴	滿鐵部份	六六、七〇戈比
自滿洲里至海拉爾		一〇、二〇戈比
自海拉爾至大連	東鐵部份	七九、四五戈比
自海拉爾至大連	滿鐵部份	三一、五三戈比
自海參崴船運至紐約		

過噸在六十二甫得者	四七戈比
過噸在四十甫得者	七二戈比
過噸在三十五甫得者	八五戈比

各大實業家除購羊毛外兼購羊皮等項。東省鐵路所運之羊皮。數約十萬張。其中百分之八十均由滿洲里海拉爾兩站輸出。而運售於美、俄、日、各國。此項原料品。有已經壓榨者。有未經壓榨者。凡在東鐵洗毛廠壓榨之羊皮。與羊毛同能迎合世界之需要。較諸天津洗毛廠壓榨者無遜色焉。(每捆計合二十六至二十七立方尺) 特將東鐵洗毛廠各年度製皮數目。分列如下。

製皮區別	民國十二年度	十三年度	十四年度
水力機壓榨張數	無	一七〇五	四五六二
人工壓榨張數	無	無	無
分別羊皮等類	二二四	六四一六	二七三四四
晾乾	無	無	一〇四〇七
保管噸數	一、五一、二、五	四四〇、〇	一、三三、五、〇
噸數	九〇〇、九	二六二、〇	八一、九、〇

養 豬 事 業

北滿之豬類不一。以滿洲種為最多。東省鐵路沿站。尙有英俄兩國白豬。邇來哈爾濱香坊東鐵試驗場。設有個養黑豬所一處。以資改良滿洲種豬。其色黑。四腿短。頭窄而長。雙耳寬。脊背如鞍狀。腹下垂。養之不易肥壯。此其缺憾也。究其肥者之重量。每隻不過一百九十五斤。若平均計算。以一百三十八斤者為多。茲將里連東鐵各區域之豬數。列表比較於下。(以千頭為單位)

呼倫貝爾區域	二、四
齊齊哈爾區域	六六、九
松花江下游區域	一二五、九
東鐵東綫區域	七、一
扶餘區域	一八五、六
安達區域	五〇九、二
哈爾濱區域	三七〇、一
東鐵南綫區域	八九九、四
共計	二、三〇、七

由上表觀之。安達、哈爾濱、及南綫各區。產豬甚夥。可知農業發達之區。即係養豬最多之區也。蓋豬為中國主要物產之一。猶遊牧蒙人之養羊。其肉及附屬品。向行銷於附近人類稠密之地。但經鐵路運輸者。為數無幾。特別表於下。(以千頭為單位)

民國年度	東鐵本路內運輸隻數	輸往烏鐵隻數	輸往滿鐵隻數	共
十年	九、五	七、三	無	一六、八
十一年	一七、四	九、五	無	二六、九
十二年	一七、一	二、七	無	一九、八
十三年	七、七	無	無	七、七
十四年	六、四	〇、一	無	六、五

上表所列之豬數。以由南綫各站起運者為最多。列表比較於下。(以千頭為單位)

民國年度	寬城子起運者	察門起運者	老少溝起運者	蔡家溝起運者
十年	四、〇	一、二	〇、九	一、四

十一年	五、三	二、一	〇、三	二、六
十二年	二、八	〇、九	〇、六	〇、六
十三年	〇、五	〇、三	〇、三	〇、八
十四年	一、一	一、二	〇、五	〇、一

東綏各站中。以一面坡起運者為最多。特將近五年內由該站運出者。分列於下。(以千頭為單位)

民國十年	一、七
十一年	四、九
十二年	三、二
十三年	一、一
十四年	〇、四

東鐵西線。以由下列各站運出者為最多。表列如下。

民國年度	昂昂溪站運出者	滿洲站運出者	哈爾濱站運出者
十一年	一、四	一、八	二、六
十二年	一、五	三、九	三、九
十三年	三、〇	一、四	一、四

十三年	一、二	〇、六	〇、一
十四年	一、二	無	無

猪隻運達各站。必為人煙稠密之地。特別表於下。

民國年度	哈爾濱區	綏芬河站	海拉爾站	滿洲里站
十一年	五、三	一、五	〇、六	〇、九
十二年	九、四	二、九	〇、四	一、一
十三年	五、二	〇、六	〇、五	〇、七
十四年	無	無	〇、四	〇、七

凡猪肉每百甬得。(即一六三八基羅格蘭)由哈爾濱運至海參崴。運價三十六盧布三十九戈比。並納港口捐六盧布七十八戈比。海關稅百分之三。又三分之一。若在猪之產地購買。價每隻自二十五元至三十五元。猪毛實價。亦為農人收入之大宗。滿洲里所產猪毛。其色純黑而柔軟。長自二個半生的米突至八生的米突。但其品質。遠遜於俄國所產。凡體壯之猪。每頭年出背毛〇、三五斤。(〇、二基羅格蘭) 脇毛〇、二八筋。按照東

鐵獸醫科之統計所載。豬毛收成之平均總額。背毛為三千三百斤。脇毛為一千七百斤。茲將由各站運赴哈爾濱每甫得（即一六、四基羅格蘭）豬毛之運價。分列如下。

起運站名	運價
寬城子	三五、三戈比
昂昂溪	三九、一戈比
海拉爾	九一、二戈比
滿洲里	一一二、四戈比

哈爾濱豬毛每甫得市價如下表。（按大洋計算）

背毛	自二十至四十五元
脇毛	自十至十五元

豬毛之優劣。可分為五等。等類既有不同。其值亦隨之而異。列表如次。

等類	毛之長度	每七劬（即四基羅格蘭）之價值
----	------	----------------

駱駝

第一等	七個半生的米突	十五、十六盧布
第二等	六生的米突	十一、十三盧布
第三等	五個半生的米突	九、十盧布
第四等	五生的米突	七、八盧布
第五等	四生的米突	三、四盧布

凡運輸出口之豬毛。或盛以篋篋。重量約計二四七、五劬。（即一四七、四基羅格蘭）或裝入箱篋。重量計一一〇斤。（即六五、五基羅格蘭）並應繳納各項出口稅費如下。

稅費種類	運抵大連	運抵海參崴
獸醫捐	四、八四	四、八四
由哈爾濱之運費	七九、九〇	九八、九〇
港口各費	二、〇〇	六、七八

此外並繳納輸出稅。計輸往大連。應納價值百分之五。輸往海參崴。應納價值百分之三又六。

駝一種。多產於呼倫貝爾區內。北滿其他各地。不敷數觀。其背有肉隆起。謂之駝峯。產於呼倫貝爾者兩峯。曰雙峯駝。攻其總額。不逾九千頭。屬於遊牧人者為百分之八十。屬於沿綫商界者百分之二十。北滿商業家大都以之負載貨物。運售於極遠蒙旗。即以之運回蒙古之原料品皮毛等類。每頭平均可載重四一、二、五斤。剪伐其毛。每頭可得一〇、五斤。茲將各年度由東鐵各站運出之駝毛總額列表於下。(以千斤為單位。並合噸數。)

民國年度	東鐵本路輸往烏鐵		輸往滿鐵		總計
	噸	斤	噸	斤	
十一年	噸	一一、〇	噸	二、七	三三、二
	斤	二八、六	一、六	一九〇、〇	一九八、二
十二年	噸	九、八	無	二、三	三三、一
	斤	一六、五	無	三五、七	五二、二
十三年	噸	一一、五	四、九	四四、二	六〇、六
	斤	一九、二	八、二	七四、三	一〇一、四

十四年	由滿洲里海拉爾兩站為最多。特將各年度起運數目列表於下。(以千斤為單位。並合噸數。)	
	噸	斤
十四年	噸	一六、六
	斤	二七、九
十四年	噸	一、一
	斤	一九、七
十四年	噸	二、九
	斤	四九、五

民國年度	由滿洲里站起運者		由海拉爾站起運者	
	噸	斤	噸	斤
十一年	噸	一七、八	噸	一、三
	斤	八、五	斤	七
十二年	噸	一三、七	噸	八、二
	斤	八、二	斤	二二、九
十三年	噸	一、〇	噸	八、五
	斤	六、六	斤	五〇、八
十四年	噸	三、七	噸	二二、五
	斤	六、三	斤	三七、八

依據海拉爾商會及滿洲里交易所之統計表所載。駝毛每甬得大洋價值。民國十一年十至十一元。十二年十三至十五元。十三年十六至十七元。十四年二十至二十三元。十五年二十四

至二十五元。蒙古所產鹿毛。在世界市場上極占價值。以其質柔軟而色光潤也。其等類凡毛柔軟而光潤者為一等。較粗而色暗

養鹿業

北滿之鹿。大都由俄遷居呼倫貝爾北部之雅古特人所畜。其畜養之利益。不僅可供乘遠。且食其肉飲其乳。而皮革又可製作衣履種種之用。攷其總額。不逾千頭。壽期十年至十二年。凡體質長成者。其力可騎行九十餘里之遠程。（合五三公里）及

東鐵獸疫檢查與哈爾濱防疫所

東省鐵路沿北滿草原而建。竣工之初。牛馬成羣。所在皆是。故東路管理局最初主張利用當地之牧畜事業。以圖運輸額之發展。為推行此項計畫起見。曾竭力經營。將北滿牲畜及原料品。輸往俄國。并從事完備之沿邊獸醫檢驗。而沿邊檢驗牲畜。尤尚嚴重。蓋北滿及蒙古區。素為各種傳染病之發源地。倘傳到俄國沿邊。異常危險。故不得不先事預防也。考東鐵沿線獸醫之事。初委託外阿穆爾軍區獸醫辦理。繼則附歸東鐵管理局處理。其後又改為獨立專科。足徵東鐵獸醫科迭經波折。始告厥成。此前

者為二等。駝濼為三等。其需要以英國為最。

負五十五斤之重量。年達半歲。即可供驅策。例如春季生產者。長至冬季。可負二十一斤之重載矣。鹿之食料。極為青苔及兩項。乳每晝夜可得〇、六至一、二公升。（立達）每〇、六立達鹿乳。可易一、八立達牛乳。

消宣統元年及民國二年事也。現哈爾濱又有防疫所之設。其進步回歷歷可見。現在東鐵獸醫科之職責。為（一）檢驗東省鐵路及船隻載運之牲畜活物。（二）凡東省鐵路載運。及鐵路沿線內外中國蒙古境內民間所養之牲畜。一律於事先施以防疫注射。（三）關於屠宰場之營業。及東鐵輸出或供當地需求之肉。概予查驗。（四）關於東鐵運輸之原料品。加以檢驗。於運往外國時。并加消毒。（五）對於家畜。施以醫藥之援助。是為進行前項職權起見。獸醫衛生科特將北滿境內醫務衛生事宜。劃為下列八大段。

段序	所轄區域	每段 英里數	段 之 駐 在	醫 生 助 手 駐 地
第一段	滿洲里	二五、七	滿洲里	滿洲里
第二段	烏固諾爾	二四、七	滿洲里	札蘭諾爾
第三段	烏固諾爾	二四、七	滿洲里	海拉爾
第四段	關特	二六、九	海拉爾	海拉爾
第五段	博克圖	三三、八	海拉爾	免渡河
第六段	薩爾圖	二六、九	昂昂溪	札蘭屯
第七段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第八段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第九段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第十段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第十一段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第十二段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第十三段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第十四段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第十五段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第十六段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第十七段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第十八段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第十九段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第二十段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第二十一段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第二十二段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第二十三段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第二十四段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第二十五段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第二十六段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第二十七段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第二十八段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第二十九段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第三十段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第三十一段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第三十二段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第三十三段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第三十四段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第三十五段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第三十六段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第三十七段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第三十八段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第三十九段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第四十段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第四十一段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第四十二段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第四十三段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第四十四段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第四十五段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第四十六段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第四十七段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第四十八段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第四十九段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基
第五十段	滿洲里	二五、七	昂昂溪	富拉爾基

附註一 哈爾濱、橫濱、沙曼屯、糧台站、莫斯科兵營、偏險子、正陽河、賓棧、及向南至雙城堡。

附註二 一面坡、石顯河子、橫道河子、也河、程棧、綏芬河。

各段獸醫室醫治時對於診驗及藥費之徵收。(一)每一體壯牲畜第一次就醫時應繳四十戈比。(二)第二次二十五戈比。(三)每一小牲畜第一次就醫時二十五戈比。(四)第二次十五戈比。(五)凡僅經醫室之診驗未予藥品時則每一體壯牲畜繳費二十五戈比。小牲畜十五戈比。(六)鳥類於第一次就醫時繳十戈比。(七)第二次五戈比。而按照民國十二年六月六日第一三二號東鐵局令遇有牲畜應傳染病時(例如西比利亞惡性疫、吊鼻子症、時疫、牛隻肺炎、豬類時疫等類是)獸醫前往診治免徵費用。茲將東鐵沿綫牲畜所患病症最多者列表於下。

病名	民國十年	十一年	十二年	十三年	十四年
牛之患時疫者	二三八	二四	三三	六三	古
豬之患時疫者	四	四	六	四	四
狗之患時疫者	未詳	未詳	五	一	一
牛隻肺炎傳染病	七	一四	六	四	一
牛馬狗貓豬等患癩狂症者	二四	二九	二五	三〇	九
西比利亞惡性疫(牲畜尚未詳)	三	三	五	三	三
馬患吊鼻子症者	無	三	二	二	四

東鐵獸醫於同期注射之牲畜數目如下表。

馬患呆迷症者	無	一	一	一	二
馬患下痢症者	八	無	無	無	四
舌裂症	未詳	未詳	二六三	六三	未詳
疥癬症(牛馬猪)	未詳	一	一〇	九	二七
馬患難疽症者	未詳	未詳	未詳	一	未詳
疹症	未詳	未詳	一八	未詳	未詳
牛痘症	二	無	無	無	一
牛患結核症	無	無	一	無	一
牛患喘症者	三	無	九	三	無
猪患喘症者	無	無	五	無	九
馬患傷寒症者	無	無	無	無	無
馬患霍亂症者	無	無	七	無	二〇
牛患肺症者	無	無	六	無	四
牛患疥濕症者	一	無	六	六	二
牛患下痢症者	無	三	無	無	無

注	射	種	類	民國十一年	十二年	十三年	十四年			
(甲)防疫注射				牛	隻	三〇三	四二四	六九六	六二五	六三〇
				駱	駝	無	無	無	無	五
				猪		五六	一〇四	六	二五	一九
				(乙)西比利亞惡性注射		二〇	二五	四四	七一	五五
				(丙)防疫注射之牛猪狗		二六	二五	五	三	二七
				(丁)其他注射		無	無	無	無	一〇

民國十四年間。各段醫生所治之患病牲畜總額為四千三百八十三頭。自獸醫衛生科成立以來。成績昭著。而防疫所為尤優。該所附設獸醫室。關於東鐵沿線之牲畜類患各症。除為牛隻清血。以防時疫外。並竭力經營(甲)西比利亞惡性疫之預防注射。(乙)抵抗西比利亞惡性疫之牛馬清血。(丙)抵抗豬類時疫之清血。(丁)牛隻肺炎傳染病之預防。是該所之組織。凡三。一為防疫部。一為取血部。一為檢查清血部。防疫部專司已染時疫之牲畜之放血事宜。并為清血之牛隻注射防疫之清血。茲將民國十年至十三年該部成立時之工作狀況。列表如下。

送入防疫所放血者	防疫血注射者	認為未受傳染及患他病而退回者	死亡者	得血之總額
1,100	1,000	85	17	1,018

該取血部對於血多之牲畜。針取其血。再分析其富於醫治能力之清血。所謂檢查清血者。係辦理受檢查牲畜之清血試驗事宜。

防疫所除以上一切工作外。並辦理(甲)診斷無須消毒之病症。(乙)調查各站所出之一切注射藥品。(丙)以當地牲畜質地試驗外國之注射藥料。

自民國十二年以來。東鐵獸醫衛生科設立獸醫衛生廠於哈爾濱。該廠之職責。保持公共衛生。剷除毒害。及接取已死牲畜之有用物品。並為預防牲畜瘋狂起見。每日開出四輪車多輛。分赴城內及城市附近各處。逮捕野狗。茲將該廠成立三年以內之工作。列表分述於下。

工作類別	民國十二年	十三年	十四年
捕獲之狗	一七八一	二二九九	四六二三
贖回之狗	四一〇	六四〇	一七八六

致死之狗	一三五四	一七〇四	二八〇五
所收牛馬屍體	一六二	三七一	一六三
所收其他牲畜屍體	一五八	三三四	四二四
所得之馬毛	一七	無	無
所得之油	二二七	四五二	二六一
所得之骨	一九四	四四八	一八三
所得之牛馬皮張	一二四	三一七	一五七
所得其他牲畜皮張	一三四二	一八九〇	三一四七
出發次數	三二〇	六七一	七八七

圖式。在滿洲里海拉爾及齊齊哈爾各處。俱照哈爾濱獸醫衛生廠之圖式。有分廠設焉。



羊 種 合



漁
業

捕
魚



放
魚
於
魚
槽

第六章 漁獵家禽

漁業

北滿漁業。在黑龍江省者有二。一為呼倫貝爾區。(在大齊湖、烏爾順河、克魯倫河、穆特那溪。)一為省之中部齊齊哈爾區。(嫩江及其附近各湖)齊齊哈爾區多漢戶。散居於訥河大齊間。綿亘約五百五十里。而東省鐵路之南。尤為漁戶雲集之所。所捕之魚。其最要者。列舉名稱分量(斤數)如下。

魚名	呼倫貝爾區		齊齊哈爾區	
	最小者	最大者	最小者	最大者
鯉	0.7	1.7	1.1	1.7
鮭	0.2	0.4	0.2	0.9
茶花魚	0.4	1.0	0.7	1.3
鱈魚	0.4	1.2	0.7	1.4

此外下列各魚。捕獲亦多。

鯨子魚	0.7	1.7	鯨子魚	0.7	1.0
鮭魚	1.0	1.5	鱒魚	0.3	0.5
馬頭魚	0.4	1.4	鱧魚	0.4	0.7
鰻虎魚	5.6寸	1.8公分	鱒魚	0.7	1.1
小鱒	3.4寸	1.0公分	鮭魚	1.4	1.4
赤板魚			大白鱒	5.6	11.0
假龍膽魚	1.9寸	6公分			
紫沉魚	3.4寸	3公分			
菱魚					

捕魚期間。分為冬夏二季。夏季呼倫貝爾區。以在烏爾順河。

克魯倫河、穆特那溪等處為最繁盛。至大賚湖則捕者只一家。冬季僅在大賚湖之西部、惟嫩江一帶。冬夏兩季均有之。凡屆捕魚時季。漁戶咸須領取捕魚許可証。及市董事會之營業執照。呼倫貝爾之捕魚許可証。由中國官署發給。其費夏季大洋三百元。冬季四百元。市董事會營業執照費。則多寡不一。視各該漁戶營業等級而定。約自大洋四十元至一百四十元。齊齊哈爾區之辦法則異是。所發許可証。有效期間甚長。約為五年或五年以上。証費共十五萬吊。(大洋六百元)。并年繳所捕之魚百分之二十。漁戶夏需工人約八人至十二人。冬則倍之。所用江河漁網之中等價值列左。

- 網線一百二十斤每甫得六十元 共大洋 二百四十元
- 網纜索一六五斤每甫得十六元 九十六元
- 浮標(木板)二百四十塊 十元
- 鉛八二、五斤每甫得八元 二十四元
- 單股線六、九斤每〇、七斤一元三角 十三元
- 蠟脂八二、五斤每甫得三元五角 十元五角
- 共計大洋 三百九十三元五角

魚網須時加修補。並塗樹脂一次。可用二季。凡魚網一架。附打魚船一隻。載魚舟或蓄魚器各一。以便捕取後運至養魚池。打魚船長二丈(六、四公尺)。寬六尺(一、八公尺)。船底吃水二尺一寸二分(〇、七公尺)。者。價值大洋五十元。載魚舟長二丈七尺(八、五公尺)。寬八尺(二、五公尺)。深二尺七寸七分(〇、九公尺)。者。價大洋七十五元。計每組連同捕魚用具。共需大洋五百二十元。然此說小規模者言之耳。至嫩江之大網。則常值需大洋一千五百元。而大賚湖所用尤昂。詳列如左。

- 網線四百一十一斤每甫得大洋六十元 九百元
 - 網索公豆、三斤每甫得大洋十四元五角五分 四百零三元五角
 - 裨皮塊上繫包裹之石一千三百塊 一百零七元五角
 - 繫裨皮塊及浮標用繩半甫得 五十元
 - 非力賓繩纜二千二百斤 一百十八元
 - 沉網線七斤 十三元
 - 共計 一千六百三十一元
- 此項湖網。起網時有賴於騾馬之力。故附屬器械。尚不一而足。就中大賚湖區所需者。價值詳數列下。

尖頭鐵鞋十六條每條四元	六十四元
鐵鍊十六個每個八角	十二元八角
鐵叉三個每個五元	十五元
絞車二個每個三十五元	七十元
帶鈎叉長竿二個每個五元	十元
叉頭竿六個每個一元	六元
囊網四個每個四元	十六元
絞車用鈎二個每個二元	四元
鐵鈎三個每個二元	六元
曲鐵二個每個一元五角	三元
運魚用箱五個每個五元	二十五元
馬十四每匹六十元	六百元
水床十四個每個十五元	二百一十元
共計	一千零四十二元八角

可知大齊湖冬日捕魚器具價值幾二千七百元。而查數年前(民六至民九)貝爾湖捕魚時期。更需約四千五百盧布。蓋湖水彌深。故必使用海網。網位高至五丈六尺(一七、八公尺)云。

查漁業之純用網罟者。因捕漁之地。河湖不同。故網之大小亦各異。冬季乘漁者。法以四冰床分裝漁網及捕魚器具。於夜間運至捕魚之地。然後置網水穴旁。穴長一丈三尺(四、三公尺)。寬約四尺四寸四分至五尺五分。(一、四公尺至二、一公尺)。網之首部。堆於將來投網之方。其餘部分及網囊。置之對方。然後取帶鈎叉長竿。(長六丈七尺約二、三公尺)。按照始鑿冰孔方向。由此角至彼角。斜揮水中。冰穴兩旁既各揮得叉鈎長竿。因鐵叉之助。即在冰下驅魚。至擊出網與長竿相連之繩而後已。其後即將網之首部投下。斯時應隨循次序。不可紊亂。次第再投二部。最後投網囊。既浸入冰穴。即行縫合。然後使用絞車。假驢馬之力。挽冰下之網。經過一定冰孔。即將絞車移置他處。依此推移。直至預備引網之三角冰穴。引網出水。堆之冰床上。至網囊將出時。即不再引。而用囊狀小網。取魚置箱中。若獲魚甚夥。即散置冰上。聽其凍斃。而後運回存魚倉中。當網引至冰穴口時。漁人即用叉頭竿抑制之。使魚不得出。然後引網使出焉。夏日手續較為簡單。置網船上。網之一端。用繩繫於絞車。船至捕魚所。投網湖中。急驅船至第二絞車。再將網之其他一端縛之車上。以馬

挽之。斯時絞車處遣二人工作。一人策馬。一人收集所放經綫。挽引既竟。漁人執網耳而閉其口。收網及網囊。落網之魚。置魚箱中。裝入車上。以馬挽之。運之魚池。魚箱附以活板。及運抵魚池。拔去活板。放魚入池。若江河捕魚。則以手引網。勿須假絞車之力。盡可投網十次。夜可五六次。而夜間尤以捕鮭魚為適宜。齊齊哈爾呼倫貝爾兩區捕魚總數如下。

年	呼倫貝爾區		齊齊哈爾區		總計	
	千觔	噸	千觔	噸	千觔	噸
十年	七五	四五、九	五五〇〇	二六、一〇	六二五五〇	二、〇
十一年	二七五〇	一六八、〇	二七五〇	二二八、〇	五五〇〇	三、六〇
十二年	五八〇〇	三三二、七	二七五〇	二二八、〇	八五五〇	三、〇七
十三年	八三三〇	四九七、七	六八五	四九、二	一、五三	五、〇七
十四年	六三三〇	三八〇、三	五五〇〇	三三、六	一、八〇	五、七、四

左。捕魚以冬日所獲者為多。茲照其區域及時季列表比較如左。

區域	總數	夏季	冬季
----	----	----	----

呼倫貝爾	齊齊哈爾
一〇〇	一〇〇
二〇	一〇
八〇	九〇

夏日所捕之魚。皆蓄之魚池。池分天然池及人造池兩種。人造池皆近江湖。中等池寬二十丈。六十四公尺。長二十七丈。八五、三公尺。深七尺。二一公尺。或用人工或用機器。放水入池。人工蓄水之法。以工人數組。輪流為之。二人為一組。每組所用器械。為繫長繩之桶。由立於河岸者注水於桶。傾之通池之渠。每組每小時最多可取水二百桶。機器抽水法。約分數種如下。

(甲) 輪機上縛繩桶六隻或八隻。以之取水。較工人便利甚多。且晝夜工作無間。每小時可放水四百桶。

(乙) 用汲水唧桶或馬力引水機。六小時可灌一萬五千桶。每小時可灌二千五百桶。

(丙) 用桔槔灌水。該機構造。外部為木桶。長一丈六尺至二丈三尺。中有圓木。木之周附以螺旋板。用馬力引螺旋機使動。水即隨之而上。

天然池係利用舊河道(已涸之河)或隔斷之舊河身。引水入之。

凍魚按其種類重量而分析之。每年所獲。(不分種類)其品質高下之百分比例如左。

區 域	捕獲總數	
	上 等	下 等
呼倫貝爾	一〇〇	%四九
齊齊哈爾	一〇〇	%五九
		%四一

北滿魚價。因時而異。市價高低。概以捕獲之多寡與收藏之難易為標準。大抵由一月至三月。為價低時期。由十一月至十二月。為價高時期。茲將民國十五年每甫得之中等價值列左。

滿洲里

鯉 魚	頭 等	
	二 等	三 等
	二元八角至三元五角	一元五角至二元五角
茶 花 魚	四 等	五 等
	一元至二元	七角至一元
鯰	頭 等	二 等
	一元至一元五角	七角至一元

北滿與東省鐵路 第六年滿蒙家畜

齊齊哈爾

墨松魚	三元至三元五角	鯉子魚	三元六角至四元二角
愛神魚	三元至三元五角	鱈	二元至二元二角
鯰	二元三角至二元六角	鯉	三元六角至四元五角
鯰	二元至二元三角	鯉	三元五角至四元
鯉	三元至三元五角	鯉	四元至五元

捕魚地之魚價。較之市價約低百分之二十至二十五。呼倫貝爾區所捕。一部分售之東省鐵路各站。一部分經寬城子運赴中國內地。齊齊哈爾所捕。十分之八用早車運至長春。然後轉運至奉天、北京、天津、營口、上海及其他各地。其餘十分之二。則運至安達哈爾濱。齊齊哈爾區所產。用早車運往各地。其價如下。

長春 每甫得七角五分至八角五分
 沈南 每甫得一角七分至二角
 齊齊哈爾 每甫得一角六分至二角二分
 呼倫貝爾區所捕。欲運輸出者。其運站為滿洲里扎蘭諾爾。此程早車運價。視路途之遠近而等差。約為二角至四角。所運之魚。皆盛以袋。每袋約四甫得至四甫得半。其裝者。運魚二

次。即不堪再用。鐵路近年運魚數目如下。

年份	滿洲里站		扎蘭諾爾站		昂昂溪站	
	噸	斤千	噸	斤千	噸	斤千
十年	三六八四	六五三	一四七四	二四七五	五九三	六七一八
十一年	二二九八	四三三	四三三	二九六	三六八五	
十二年	四三二四	五七五	二四六	三九六	二九六	
十三年	四三二五	五七五	二四六	三九六	二九六	
十四年	三〇六五	四八四	二五〇	四七六	二五〇	

參觀此表。可知巴爾嘎(滿洲里扎蘭諾爾一帶)所運之魚。較齊爾哈爾所運者為多。特別表比較如下。(前行千噸數。後行噸數)

區	齊爾哈爾		巴爾嘎	
	較多	較少	較多	較少
齊爾哈爾	五九五	三九五	三三二	四九六〇
巴爾嘎	三二八	三六八五	二五五〇	三〇三六
齊爾哈爾	三九五	三六八五	三〇〇八	四九六〇
巴爾嘎	二八四	三六八五	三〇〇八	四九六〇
齊爾哈爾	二〇七	二六九三	二五〇	三〇三六
巴爾嘎	一〇七	二六九三	二五〇	三〇三六

巴爾嘎產魚之富。在昔日著。當宋寧宗嘉定十三年時。金主保傳長春。嘗謂布餘湖(即今之呼倫湖)產魚最多。三四月之時。躍入大賚諾爾湖(布餘湖)銜尾而北。發達唯唯。河渠幾無隙地。航行為之不通。又論克魯倫河魚產。曰。二十二日至克魯倫河。匯水為湖。週數百里。大賚魚之大者。載刺而上。多至數尾。而巴爾嘎魚產之富。當時蒙古人嘗曰。魚類變化有聲。震撼湖岸。飲馬者若不加驅策。即馬畏不進云云。其產額之富。亦可想而知矣。蓋北滿地處荒僻。人煙稀少。加以宗教關係。禁止捕取故也。現就巴爾嘎一區論。所捕者僅小部份。尚非全部。將來貝爾湖辦理漁業。則鐵路運魚之數。必形倍增無疑也。

家 禽

家禽爲華人農業經濟上之一大出產。而以養鷄爲最。殺雞之法。築之以炕。炕之上置筒高粱蘆草。然後置鷄卵一層或二層于其上。再以帆布覆之。依此孵化。每百卵可獲雛八九十。始生之雛。養至一二月。即可售之於市。據官方統計。北滿家禽數目如左。
(以千隻爲單位)

省 別	鷄	鴨	鵝
黑 龍 江	一八一六	三二三	九四
吉 林	三七六六	八二八	六四

黑龍江所產禽卵數目。雞卵約九千四百八十萬枚。鴨卵約一千三百五十萬枚。鵝卵約四百七十萬枚。此項產品(連同已宰家禽)之出口。大都道經海參崴。運赴倫敦。北滿營此業者。首推物產出口公司。其中常年運出家禽。平均約十萬隻。至活禽則僅境內由甲地運至乙地。供給城市及哈爾濱英商物產出口公司之需用而已。運輸活禽之法。以籠養之。籠可容二十隻。有蓬火

車可裝八十五籠。重約八千五百觔。(五噸)。鐵路兩線鷄價。大宗購買。每隻不過四五角。由哈爾濱運赴各口岸。每二千八百觔之運費附帶雜費。(除購裝裝訖費皆除外)計大連五十九盧布十六戈比。海參崴四十六盧布二十六戈比。至禽卵則以英吉利及俄之沿海州爲銷售商場。據鐵路統計。最近數年輸出數目如下。

年 份	運 輸 總 數		東 鐵 本 線 運 輸	運 往 烏 蘇 里 路	運 往 滿 路
	噸	觔千			
十 年	3,561.1	35,312	2,619.9	1,110.4	317.7
	3,090.0	30,110.0	2,011.8	1,011.8	1,077.0
十 一 年	3,969.9	39,699	2,846.6	1,339.7	623.6
	3,940.0	39,400	2,815.5	1,307.6	617.0
十 二 年	3,337.5	33,375	2,590.0	1,259.6	577.9
	3,337.5	33,375	2,590.0	1,259.6	577.9

十四年	噸	五九七	五二二	四七	一六
	千	九八二	七七六	七九	二六
十三年	噸	三三〇	二六四	三〇七	〇〇
	千	三六六	三三三	三三	〇〇

鷄卵運輸。向以南線奎門站起運者為最多。近年東線移來農民甚夥。因之一面坡起運之數亦日增。村農售賣鷄卵。皆在附近市場。商家即赴各該市採購。購買之期。分春秋二季。春自三月下旬至五月。秋自七月至九月。春日市價最低。每百枚一元二角。秋日最高三元。鐵路所運禽卵。皆盛之箱中。每箱計容千枚。各大站起運之禽卵每二千八百觔（一、六噸）之運費列左。

狩 獵

皮貨為北滿土產之大宗。山脈長林。野獸叢集。而以興安嶺一帶尤多。其種類甚繁。如虎、熊、大野貓、狼、青子貂、貂、黃鼯、鼠、獾、野狸、黑貂、豹、獾、浣熊（又名樹狸）、水獺。莫不有之。有蹄獸則有大鹿、雄鹿、野羊、麝、野兔、駝齒動物則有灰鼠。而旱獺之出產尤為

費 別	由 齊 門 站 起 運			由 哈 爾 濱 站 起 運		
	運至海參崴	運至大連	運至海參崴	運至大連	運至海參崴	運至大連
鐵路運費	八二元	三、八	七、七	四、八	四、八	四、八
口岸費	六、七	二、〇〇	六、七	六、七	六、七	六、七
關 稅	三二元	三、三	三二元	三二元	三二元	三二元
共 計	一〇、三	六、〇	一六、六	一六、六	一六、六	一六、六

除運輸費用外。照黑龍江財政廳現行稅捐章程。託運人應照貨價百分之五納稅。並照每甬得大洋二分繳納軍務捐（民國十四年五月十八日黑龍江商會佈告）。

富庶。其產生之地。列舉於左。
 虎 在北滿南部。十數年前時。發現於巴爾魯克。黑龍江左近。
 熊 分褐黑二種。褐色熊多聚於小興安嶺。黑者則在大興安嶺。而黑者身軀之大。遠非褐者可比。

大野貓 各處皆有。

狼 亦散見各地。分普通狼及野狼兩種。普通狼在各林皆有。野

狼只產呼倫貝爾高原。

狐 亦為各地通有之獸。惟毛色有黑褐紅不等。而以黃者為

最多。

青千貂黃狸貂鼠 各處皆有。

野狸 大興安嶺北部各地。皆習見之。

黑貂 與灰鼠雜處。以小興安嶺產為最佳。

豹 產於小興安嶺之東部。

大鹿 居於大興安嶺北部及中部。形如牝牛。

雄鹿 群處大小興安嶺溪谷中。

野羊 各地山林中。

麝 棲於大興安嶺松林中。

野兔 各地皆產。

灰鼠 居興安嶺之幹部。色分明。灰暗灰二種。

旱獺 聚於呼倫貝爾高原曠野中。

自昔興安嶺茂林深谷中。禽獸繁殖。獵者往焉。弋獲易鳥。迄

今森林砍伐甚多。野獸幾無棲息之地。大都避於深達森林中。獵者勢多而獲少。其難得可知矣。尤以珍奇野獸為甚。其產額近十數年日少。致黑貂事業。大有一蹶不振之勢。據三姓獵者云。宣統三年。猶獲萬隻。近時不過二百隻而已。

皮貨之供給者。首推興安嶺土著之沃洛川人及雅古特人。沃洛川人為興安嶺山林地之主人。聚族而居者。已數百年。雅古特人。則由西比利亞而來。獵場為興安嶺全部。南至哈烏爾河。及黑龍江與貝司特拉牙河（牛河）之間。沃洛川人約一千戶。雅古特人約二百五十戶。凡山林途徑。靡不熟悉。不特成年人為然。即十三四齡童子。亦習知地勢。及標定方向之法。蓋兒童恒隨父出獵。以代獵犬。弧矛發處。即能奔赴。與送回家。每出必先隨獸跡。隨其所向。蓋習之久也。沃洛川人皆乘馬。雅古特人則乘鹿。其眷屬亦隨之而行。用具。有器械槍弓不等。就中以弓箭尤為靈用。凡獸類足跡所經。獵者見其跡。即知獸之種類。然後度其軀幹。安弓於地。其高下與獸胸相平。使獸踏觸動弓上所繫潛繩。其矢立發。射無不中者。此法獵狼狐者多用之。

各獸中以鹿為最貴重。沃洛川人及雅古特人獵鹿之法。

極爲巧妙。撒留草莽原野間。如鹽田然。誘獸使來。成羣者尤易誘致。獵者蒙雄鹿皮。蹣足屏息。潛行之獸前而擊殺之。雄鹿肢體中。以三叉鹿茸爲最貴重。然由獵場攜歸。極爲困難。獵者和雄鹿或白毫茶煎之。然煎熬及搬運。務須謹守成法。由以慎重。其未煎熬及搬運時毀壞者。皆不貴。價大遜。商人少過問者。

獵人所獲獸類皮張等等。并不直接售之於市。先經中懸地點。此項地點。在興安嶺之北爲伯里卓爾。(伯里卓爾爲預定之地。雅古特人以獸類皮張等易取日需貨品。)在中部南部。則爲中國及達烏爾之林野小箇。其在伯里卓爾交貨者。播數交付阿達克。阿達克者。即常年供給雅古特人必需物品之人也。其所需物品。以麵粉。羊油。白毫茶。鉛。火柴。燒酒等爲大宗。在大興安嶺中南兩部之阿達克。爲開林野小箇之華人及達烏爾人。是故皮貨商并不能直接向獵人購取。

大興安嶺各獵區。以北部奇乾縣爲皮貨商人集中之地。常年(十二月。三月。及夏日六月中旬。)有伯里卓爾店肆。每至冬季。常有出口商派員購買皮貨。然此輩并不親至伯里卓爾。僅留於阿達克居住之處。而候阿達克之歸來。相與交易。春日

華商亦有率趨伯里卓爾定購野獸肢體。如鹿茸。雄鹿尾。熊膽。鹿胎等者。皆藥用材料也。查民國十四年冬季之末。此項貨物價值如下。

乾鹿茸 每〇、七斤大洋四十元
 鹿胎 每〇、七斤大洋五元至十元
 雄鹿尾 每〇、七斤由大洋五元至十元
 熊膽 每〇、七斤由大洋三元至五元

出口商所運生熟皮貨。總數難以統計。蓋稅捐過重。商人嘗諱莫如深。不經鐵路運輸。或託郵局寄送。或用汽車轉運。或作包裹運輸。其近五年來東省鐵路所運者。計如下列。

年 份	以 千 觔 計	以 噸 計
十 年	一三二	七八六二
十 一 年	一〇七	六三八八
十 二 年	二〇三	一二二二
十 三 年	一七、七	一一三〇二
十 四 年	一三、二	七八六二

據本地皮貨商言。民國十四年大興安嶺運來皮貨數目。計水獺三百張。灰鼠二十五萬張。狐一萬張。狼八萬張。黃狸二萬五千張。近來皮貨價值與年俱增。試觀下表。即可見一斑。按此表僅舉習用之皮貨。以大洋為本位。

年份	名火狐(紅狐)	灰鼠	狼	暗灰鼠
十年	一二〇	八二〇	五五〇	一三〇
十一年	一四〇	一〇〇〇	二五〇	一八〇
十二年	一九〇	一三五〇	三〇〇	一六〇
十三年	二二〇	一六〇〇	三三〇	一六〇
十四年	二二〇	一七〇〇	三三〇	一七〇
十五年	三〇〇	一七〇〇	三三〇	二二〇

是近年皮貨價值之昂貴。不啻日增月熾。探厥原因。則以匪人群在疆區拋撒木炭精。(毒性有機鹽)使野獸中毒而逃逸倒斃。藉防滋擾。加以傳染他獸。傷亡過多。而真正獵人所獲者。不過十之二三。凡中毒獸皮之毛。不久即脫。難得善價。獵取者遂扶搖直上矣。





第七章 林業

北滿森林區域

北滿全境。自昔號稱林海。通古斯族所謂窩集者。譯義即森林是也。夷狄當時此種地帶。居民稀少。遂養成繁茂之森林。然自移民屯墾以來。採伐無度。需要稍增。斧伐火焚。無日度有。然長林亦漸成爲蕪澤矣。現時滿洲林區。狀若弧形。自石勒肯河及瓊瑯河會流之處起。向東南蜿蜒至松花江鴨綠江上源之處。

與南滿及高麗之森林銜接。由此弧形西北端起。順大興安嶺山麓南行。成一極寬廣之帶形林區。叢林密樹。鱗次櫛比。洵國家無價之寶藏也。時至今日。他處砍伐殆盡。自應竭力設法培養。儲爲將來棟樑之用。且亦大有關於地方氣候。蓋耕種之地帶。欲求調和氣候。雨水充分。合培養森林。其道無自。中國北方氣候之乾燥。河水之淺涸。影響於農業者甚大。即由森林之靈靈。東省大部亦

毋莫不然。故保護森林。實當務之急也。若今日者。各處林區之縮小。幾與年俱長。凡鐵路附近。及河邊之可以順流運送林木。蘇俄。曩年繁盛林區。今則多成曠野。昔爲千餘方里者。不越十餘年。僅爲百餘里矣。其可惜爲何如乎。

松花江流域之林區。可分爲二。(一)黑龍江及呼倫貝爾森林。(二)吉林省森林。呼倫貝爾境內森林地帶。凡大興安嶺斜坡及支脈。皆延綿屬之。自鐵路南方起。順哈拉河洮愛河流域森林。造蔽楚拉河。伊民河。吉姓河。雅魯河。及烏諾爾河上流一帶。此處森林性質。係山流水流之深林。因山嶺之支脈之遙遠。森林亦隨之而稀少。便於行人。復進於北方斜坡。則類馬章山矣。西方斜坡之森林。大部分爲落葉松。山麓間有白樺木。高處及深坡。則更

間以柞木。至東方斜坡。多產落葉種之白樺木及柞木。而以樺木山脈處爲著。此間鐵路附近之森林。幾於砍伐殆盡。惟距三四十里之地。尚有小樺木及柞木。再轉而北。至海拉爾河。庫里都拉河。諾民河。畢拉河之上流一帶。始復有之。一帶寬林。延至黑龍江。順大興安嶺及其支脈。至伊里胡里。安寧山麓。所有之樹木種類。仍爲落葉松。約佔其他樹木百分之七十五。其間徑均可爲建築材料之用。此外白樺。黑樺。小柞木。與楊木。亦均有之。循是而林帶轉入東南方。漫布於伊里胡里。安寧。小興安嶺及其支脈。與黑龍江邊。寬約五六十里。頗爲蔭鬱。在此一帶之北方。產針葉樹。尤以落葉松蔓延之區域爲廣。其南則爲混合樹。至山嶺斜坡。轉入松花江。木質甚佳。直入吉林省林區。各種樹木。均極繁茂。

在二十五年以前。三姓一帶地方之林區。均位於松花江右岸。由南直達沿海州。高麗。及松花江上流一帶。並延亘而入奉天及中韓邊界。最密之區域。爲天寶山一帶。由山谷間分出支脈甚多。密樹叢林。所在皆是。而以彈春及寧古塔一帶之山谷爲尤。但自建築鐵路後。移民屯墾者。絡繹不絕。故沿鐵路一帶。近年極爲稀少。自牡丹江流及拉林河以迄松花江支流一帶。已不多觀。蓋

移民驟增。盜伐者衆。益以野火焚燒。遂成童禿之象也。倘長此因循。不加保護。則將來吉林全省。亦必與腹部北方之無森林省分同焉。

由此寬漠之林區。延亘於東北部。青特阿林山嶺之間者。真相何若。迄無相當調查。惟知此項森林。與烏蘇里江左岸之森林相銜接。

吉林之森林種類甚多。其質較大興安嶺一帶所產者尤佳。樹木之尺度。長而且寬。可充棟梁之選。所產種類不一。以針葉樹爲多。針葉樹之中。尤以白果松爲最。網葉常綠樹。種尤復雜。惟此種樹木。皆於小山林見之。山嶺一帶。仍多針葉松。

吉林省森林之性質。不宜於夏季。因地方卑濕。氣候潮潤。井多亂石。所有樹木。大半生殖於山石之中。被大風吹倒者。時有所聞。而小樹之叢生。無地無之。故凡欲入山林者。必先將矮樹砍伐。凡黑龍江與吉林之森林。類堪作建築材料。總計面積。共有三十八九萬方基羅米突之多。黑龍江省約佔百分之四十。能產木料二億方米突。(約一九〇〇億斤)

林業普通狀況

北滿產林各縣之林業。向惟燃料及建築材料是製。大都供東省鐵路及各大城市之用。運售北滿界外者亦絕。供中國人民用者。僅爲小木。因本地人民之樸實。及建築房屋之卑陋。無取乎巨材。而用爲燃料者。更多屬木片樹葉之類。浪用大材者。殊不多觀。故其大者。概由森林企業家砍伐。由大車或河流。運外出售。價值頗廉。砍伐之地。隨即變爲田圃。於是田地之面積日增。而森林之面積日減矣。

林業之發達。恒視砍伐地方運輸便利與否以爲斷。北滿森林。均供東省鐵路及各大商埠之用。與運輸出口。凡運出可飽之地方。均有中俄木商經營。近來日人亦不少。惟森林材料之運輸。長途旱運。殊不相宜。現時木料。小建築材料。及木炭。運送哈爾濱。安達。齊齊哈爾各地。雖有利用旱運者。然僅限於距離伊運之地。鮮逾二百里者。

運送木料用費最廉之方法。莫過於利用河流。惟北滿流域。河筏殊非易事。蓋凡大河沿岸山嶺。多無森林。叢茂森林。類產於

交叉斜坡及小山附近地方。然河流類皆淺窄。如遇平常順水。亦可放木料。耗費亦賤。所可慮者。水漲則木材沖流於各地。水落則從事極艱難。甚或枯涸停滯。在中途年久腐爛者。故北滿林區之範圍雖廣。而利用水運之區域無多。所有哈爾濱及松花江沿岸。缺少森林。縣分所需木材。多運自距離哈爾濱四百里至五百五十里間之松花江下游地方。如通河等處。年凡數十萬噸。此外利用松花江運出森林材料地方。爲松花江各支流兩岸。於林業極有關係。占北滿運一大宗。然多不屬北滿範圍。此區總宜於吉林。由吉林分運各地。

除松花江外。北滿河流之便於遠運者。莫如海拉爾河及伊敏與洛河極西地方。其嫩江。拉林河。及牡丹江亦然。惟嫩江等水淺。而江道曲折過甚。僅能放小筏。黑龍江自是將來極利運之江道。今則沿江富有森林各縣。林商因遙遠故。經營者僅限於極少數耳。附近東省鐵路之林區。現有兩處。一爲西線。成名與安嶺林區。在大興安嶺中部及其斜坡。一爲東線。由東省鐵路小

嶺站起至細鱗河止。

東省鐵路與林業

東省鐵路之希望北滿林業發達。其主要原因有二。一因東省鐵路爲林業及木料之重要願主。一因有運輸業之關係。鐵路既爲林業之需要者。故北滿之林業。不獨因運輸便利而發達。而鐵路購用建築材料。亦足爲林業發達之主因。茲將近十三年來鐵路所需要。及由鐵路轉運供地方與外國市場之用者。分別列表如下。

年	運供私人市場及東滿總額		內私人用數目		內東鐵路數目	
	單位千噸	位百萬斤	同上	同上	同上	同上
二 年	八〇〇	一三四	六	一四	七三	二六
三 年	七四〇	一八二	六	二三	六七	一〇六
四 年	五九〇	九〇	五	二二	五〇	八四
五 年	六〇〇	一〇七	六	一四	五三	八四
六 年	五四〇	九七	六	一七	四四	七六
七 年	五二〇	八五	六	一四	四〇	七二

八 年	六〇〇	一〇八	六	一五	五三	八七
九 年	五五〇	一〇三	六	一五	五二	八〇
十 年	一五〇	一四〇	六	一五	四九	八五
十一年	四〇	七七	六	一四	四三	八〇
十二年	九〇	一五三	六	一五	四四	八〇
十三年	七六	一三三	六	一四	四四	八〇
十四年	九四	一三六	六	一五	四五	八〇

可見北滿林業。歷來仰仗東省鐵路之定購。沿線一帶之林商。亦完全賴此以促營業之進步。但近年來。此種情形。業已完全變更。東省鐵路對於向之定購。今已減至最小程度。而供私人市場之用者。則增漲不已。

東省鐵路對於林業之發達。向極重視。爲助長運輸營業起見。多方維護。使之低減成本。俾哈埠及中國市場之運輸增多。而

益鐵路之收入。惟最近認北滿森林有保護之必要。有放棄維護林業之提議。議決將全路燃料。向用木柞者。均改用煤炭。車輛業已實行室內燃料。亦將更易。以故自民國十一年起。定購之木柞。突見減少。林業家亦不得不另覓銷售之市場。以維現狀。已。

民國十年夏季。東省鐵路爲顧全林業主人之利益起見。曾將木柞及建築材料運費。核減百分之三十七。并將材料之名目。

東省鐵路東線林區

東線森林。占北滿林業最重要之位置。在十年以前。所謂北滿林業者。易言之。即東綫林業也。砍伐之林料。供給東鐵需用。及由各站運出者。較諸與安嶺所採伐。不啻二十倍之多。近來情形稍變。後者崛起追隨。然東綫仍數倍之。其大要原因。基於東綫一帶所產。各類俱備。而尺度亦較長大。克興安嶺所產者。多落葉松。不便鋸斷。用途甚少。加以距中央地方太遠。運輸不易。如西綫中部。距哈達一千餘里。而東綫中部。僅有三百里至三百五十里。其不能完全發達。而銷售於哈埠阿穆爾及南滿者。異常減色。亦地勢便然也。

由博約值。復定後。具加爾林料輸出之特別運費。而在寬城子站。專設林料轉運站。自此法施行後。森林材料之轉運。爲之驟增。在民國十三年。共運約四十萬噸。此種數目。居運輸第二位。共占商運百分之十三強。至民國十四年。所運雖不甚鉅。然爲時甚短。不能謂爲確定之數目也。

東綫林場。約長七百里之遙。經營者。中俄日人。靡不有之。額有面積約一萬五千方基羅米突。(約合四萬五千餘方里)。就中林木茂密。可稱林場者。約占半數。凡領取林場。均與官府訂有合同。按照木價。分別征收稅費。所伐林木。係私人用者。征木稅百分之十八。山分百分之十三。又五。山份一項。東鐵沿綫林場。曠昔向不徵收。有之則自民國十二年杪始。其額視木價之高低。而隨之增減。該費由哈爾濱木石稅總局征收。其數額於民國十二年十二月八日規定。每一方沙繩木柞。無論其成色如何。一律收費一元五角。如爲鐵路應用者。則較微。計每寸圓木收四釐。每方沙

繩木梓收一元。每根稅木收三分五釐。此外按照一九〇七年（光緒三十三年）所訂合同。鐵路有權每年砍伐及向木商購買大宗木料。即木梓二十萬方沙繩。枕木八十萬根。圓木二十萬根。是在將東綫最著名之林商及林場位置面積列表於次。

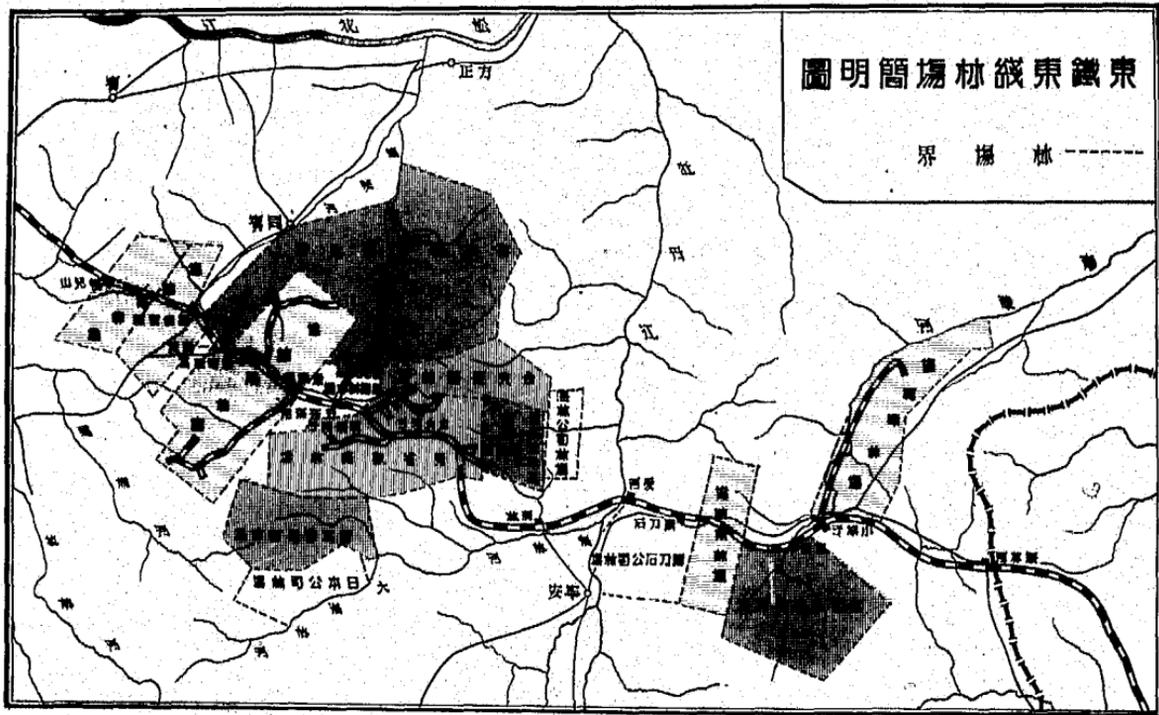
業主姓名	林場名稱及所在地	總面積	方基羅米突	方華里
協結斯繼承人	(一) 由帽兒山站至一面坡	六,000	一八,一八〇	
	(二) 克司由魯際舍瓦站起			
	(三) 克尤由蓋沙河站起			
	(四) 磨刀石站			
	(五) 克司由纏鱗河站起			
	(六) 克司由馬橋河站起 <small>（前稱哈夫兒格橋）</small>			
萬瓦里斯基	(一) 第一林場牙不力林	二,七五〇	八,三四〇	一,七五〇
	(二) 一面坡林場	五,一〇〇	一,四〇〇	二,五〇〇
	(三) 海林林場	五,四〇〇	二,二五〇	三,一五〇
	(四) 橫道河子站林場	四,〇〇〇	一,八〇〇	二,二〇〇
	(五) 穆稜林場	一,七〇〇	五,一五〇	一,〇〇〇

東省鐵路林場	馬姓林場	謝夫謙克林場	海林公司林場	磨刀石公司林場	巴拉諾維赤林場	瓦薩爾得林場	共計
(一) 東林場在石頭河子站 (二) 前司里基那林場	前畢秋闊夫林場	石頭河子站附近	克司海林站	磨刀石站			一八,一八〇
五,〇〇〇	六〇〇	四,五〇〇	二,五〇〇	五,〇〇〇	二,〇〇〇	一〇,五〇〇	五二,六〇〇

此外尚有多數小林場。並中日小規模木商。茲能略述。運來東綫林段。砍伐無度。故運出之材料難盛。而向之所稱森林者。今已童山之不若矣。復以距站遠運。大車長途運載之不便。致材料原價。增漲彌高。故各站附近林業發達之區。無不敷設鐵路支綫。以為運抵車站之用。查支綫之長度。在民國二年。不過四百一十三里。至民國十五年。已增至六百五十五里。且有森林伐盡後。復將岔道移設他站者。不然而常猶不厭。此也。

東鐵界林場簡明圖

林場界 -----



查東棧各站附近所產木料。各種俱備。已如上述。所產針葉樹。一如西棧。惟西棧與安嶺一帶所產者。多落葉樹。東棧則殊不多觀耳。茲按東嶺東林場所產樹木。可以代表其他林場產額者。舉其所占面積列下。

占林區面積%三十一

白葉松 占%二十六

杉松(即魚鱗松) 占%三

銀針松 占%二

落葉樹 占%七

檫木 占%五

白樺木 占%三

柞木及椴木 占%三

至其餘面積百分之二十三。雜樹叢生。并無顯然之區別。考東嶺最著特產。首推白葉松。間有高達一百二十五尺。(四十米突)。周圍四十寸。(一米突四分之一)。厚至十四寸者。(半米突)。次則杉松。其餘屬針葉樹。即落葉松及銀針松。惟比較數目不多耳。

落葉樹內比較最多者。為白樺木、黑樺木、椴木、柞木及椴木。

尤以核桃樹、黃菠蘿、水曲柳、黑色木、白色楊木、白楊椴木及其他短樹多種。為東棧最貴重之產。按照地畝所調查。各種重要樹木對於建築上成分列表如下。

木類	種乾時	每方三七米丁基羅米突硬皮	堅	成分總數
	之分量			
軟針葉樹				
白葉松	0.04元	380	六七	1.05元
杉松	0.02元	330	七五	0.11元
銀針松	0.03元	255	五八	1.15元
硬針葉樹				
落葉松	0.07元	225	一三四	1.65元
軟性落葉樹				
檫木	0.04元	300	五七	1.65元
椴木	0.03元	330	八六	1.25元
白楊木	0.04元	330	七〇	
楊柳	0.05元	330	五三	
硬性落葉樹				

木之類別	乾木		乾木料		燃燒能力		各種木類	
	每方當特 四倍性之 加倫基	每一立方 當特	每一立方 當特	每一立方 當特	與乾木 燃燒能力	與乾木 燃燒能力	與乾木 燃燒能力	與乾木 燃燒能力
柞木	四三	二二五	二二五	四四二	六二	一〇〇〇	一〇〇〇	〇.六六
水曲柳	同右	一八〇	二二〇	四〇六	七二	四〇〇	四〇〇	〇.六六
核桃	同右	一三九	二二八	四〇七	五五	四〇〇	四〇〇	〇.六六
黃波羅	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫
核桃樹	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫
樺木	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫
色木	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫
黑木	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫
白木	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫
榆木	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫
水曲柳	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫
柞木	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫	〇.理夫

按照東省鐵路此種調查及實驗。再將北滿各種木類之燃燒性列表如次。

軟性落葉樹		樺木		白楊木		山楡	
黃波羅	同右	四三	二二五	四三	二二五	四三	二二五
楊木	同右	四三	二二五	四三	二二五	四三	二二五
樺木	同右	四三	二二五	四三	二二五	四三	二二五
針葉樹	同右	四三	二二五	四三	二二五	四三	二二五
落葉松	同右	四三	二二五	四三	二二五	四三	二二五
白葉松	同右	四三	二二五	四三	二二五	四三	二二五
杉松	同右	四三	二二五	四三	二二五	四三	二二五
銀針松	同右	四三	二二五	四三	二二五	四三	二二五
白楊木	同右	四三	二二五	四三	二二五	四三	二二五
山楡	同右	四三	二二五	四三	二二五	四三	二二五

按本表均以一立方當特(英尺)計算。因北滿習慣。均適用此種算法也。至純乾木之燃燒力。係以飛舍爾計算。由柞木、樺木、松木、推而至於水曲柳、核桃、黃波羅、楊木、杉松、落葉松、及銀針松。均是以法計算。白葉松油脂甚多。故計算時減少百分之五。樺木

白楊木及山樅。則均按彭格民之考查。熱力比較樺木爲少。

東魏各種樹木。用途最廣者。首推白菓松。其質甚爲高貴。而產量復極豐富。建築一途。所用甚廣。實建築材料之上選也。此外杉松。亦具同樣之用途。查杉松爲常綠喬木。質既堅密。性亦持久。較之白菓松更勝一籌。尤佳者。則落葉松是也。可供枕木。及地中柱子。鐵場梁柱之用。若經潤濕。愈堅如鑽石。東省鐵路所用之未浸漬者。可用至七年不朽。置於道岔。則可用十年至二十年之久。核桃木黃波羅及黑白木。形態美觀。可供木器細工之用。楊木爲落葉喬木。可鑄作薄板。爲製火柴之用。柞木可以作火車材料。木器榫。以之作嵌木者尤多。

東鐵之砍伐森林事業。多半出於盜伐。即滿洲全境。亦幾無不皆然。凡經營林業之區。大都砍伐無度。因鐵路及市場之需要。燃料甚鉅。故有多數建築材料及貴重樹木。均伐作燃料之木料。查林業家砍伐一林。普通均以百分之三十三作建築材料及枕木。百分之六十七作木料。惟北滿因習於盜伐之故。僅以百分之十四作建築材料及枕木。大多數可貴之材料。均斷之而作木料。殊可惜也。

且砍伐不以其時。培植又非所顧。已伐之林段。遂成曠野。無新樹滋長之希望。此爲操林政者所當注意者。吾人試由哈爾濱至綏芬河站沿途調查。二十五年以前之所謂林海者。今則極目遠望。偶見三五雜樹而已。森林茂木。杳不可尋。雖山嶺之上。間有叢生幼樹。然此種景象。亦僅距鐵路二三十里之地見之。蓋昔日林業家於每一地段內。將良材砍伐後。即移轉於他處。而道岔亦隨之。向日砍伐處。即不復過問。近年來東省鐵路與北滿林業鉅商葛瓦里斯基氏。有鑒於此。着手遵照正當方法。停止濫伐。循是以往。於林政前途。或稍有進步。

東線林場。投資甚鉅。設備極全。各大林場均設有寬軌道岔。以資運送。其規模鉅大之葛瓦里斯基。協結斯。及東省鐵路林場。在各站更設有火鋸廠。用機器鑄製方木圓木。無火鋸者。大部分木料。均爲未加工之整木。所製方木。係用斧劈。東線所產木材。供給鐵路及私人應用。而數量最多者。當爲章沙河（協結斯）牙不力（葛瓦里斯基）魯喀舍瓦站（協結斯）一面坡石頭河子（東鐵及謝夫諾克林場）站。就中建築材料之產額。尤以牙不力站葛瓦里斯基林場規模爲最。而一面坡以西各站。如帽兒

山密蜂小九站烏吉密河及牙古尼等。發運哈爾濱等各大小站之木料。薄板。梁柱。圓木。並其他小材料頗多。并有木炭亦不少。惟現時中俄小林商前領之林區。均砍伐殆盡。回憶曠昔對於貴重林木。不加愛惜。愈知護林之不可緩矣。

由魯喀舍瓦站起。至橫道河子站止。迄今仍有最佳之建築材料甚富。各站中如魯喀舍瓦。葦沙河。牙不力。石頭河子。橫道河子。多半係鐵路採辦建築材料之所。設有火鋸廠。產大宗圓方木。運送於私人市場。遼東之產大建築材料者。僅海林。牡丹江。也河。穆稜。馬橋河等處。自民國十一年起。事業極盛。不久必大加擴張採伐。如能著有成效。當必由海參崴出口。

此線東省鐵路所屬東林場。近時工作。亦極興盛。場址均在鐵路兩旁。介於石頭河子站與三道河子站之間。所占面積。約二千八百方里。(約九百三十方基羅米突)。民國三年。約占產木總額百分之九十二。近年來林區面積。亦已縮小。因石頭河子站別墅。所砍伐者極多。現時該處大木。僅能於遠處得之。林源漸減。採取日難矣。查該林場共分三區。一為石頭河子區。在螞蟻河流域南部地方。一為高嶺子區。在米加河及三道窩樂河上流。張廣才

嶺南方。一為七果洛瓦牙區。在牙不力站南。賀密黑爾河畔。茲將該林場內容。按照民國二三年調查列下。

區名	估定之沙		面積	
	網若干	有林地帶	無林地帶	總
石頭河子	八〇〇,〇〇〇	格克	陶	陶
高嶺子	六六六,〇〇〇	陶	陶	陶
七果洛瓦牙	二七三,〇〇〇	陶	陶	陶
總共	一,七四九,〇〇〇	陶	陶	陶

上列各區所占木料數目。分配列表如次。

區名	木料種類		
	方木根數	道木根數	木料立方沙渾
石頭河子	七〇八,〇〇〇	一,〇六八,〇〇〇	四三三,〇〇〇
高嶺子	六三三,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇	四三三,〇〇〇
七果洛瓦牙	一,五五〇,〇〇〇	三,六二七,〇〇〇	六九四,〇〇〇

東林場各種樹木之產額種類列表於下。

最普通之種類	石頭河子區	高嶺子區	七果浴	瓦牙區	總	共
格克	响	响	响	响	响	响
白菓松	1000	1500	2000	2500	3000	3500
杉	1000	1500	2000	2500	3000	3500
銀針松	1000	1500	2000	2500	3000	3500
落葉松	1000	1500	2000	2500	3000	3500
榆	1000	1500	2000	2500	3000	3500
樺	1000	1500	2000	2500	3000	3500
柞木	1000	1500	2000	2500	3000	3500
椴木	1000	1500	2000	2500	3000	3500
無從調查者	1000	1500	2000	2500	3000	3500

查林場所有之建築木料、枕木、木料之適當比例。為二十、三十、六十七之比。東林場砍伐樹木。比較私人林場為合法。平均所出之木料。由全部材料計之。不過三分之二而已。全場包藏。極為豐富。可伐作木料之樹木甚多。場內敷有寬軌岔道。由石頭河子站起。直達深林。並在密林之內。有軌道。共長一百一十餘里。

自有林場。對於鐵路。有極大關係。能獨立經營。自由規定木價。不若採辦之任人。故抬高價。且可自由選擇各種現時需用貨色。不受外界木商之居奇。惟東鐵現有之林場。尚未完全足用。其原因有二。(一)東鐵共有林場三處。(東林場、楚里斯路、牙林場、密林河林場)而現時經營者。僅有東林場一處。(二)東鐵需用燃料木料甚多。故其供給之木料樹木。為數亦甚夥。僅一東林場。實不足以應鐵路之需要。所便益者。凡貴重之木料。勿供燃料之用。木價之支出。得資調劑耳。

現在哈爾濱地方與東線林區。為改造原質木料。與利用堆積過剩之木料。免其發生火患。而可稱為北滿林工新事業者。蓋有東省鐵路。其組織之事業。列舉如左。

- (一)哈爾濱火鋸廠。配有帶推之機器五架。並有補充附件甚多。如木板之削薄機。去皮機。模板機。及斷樹尾機是。
- (二)工廠內附設之製木房。安有機器。為製造火車木板之用。並有用汽烘乾木料處。
- (三)石頭河子站製木工廠。特為製木之用。每年能出板木一萬五千至二萬方米矣。

(四) 蒸溜木料工廠。按照最新方法。適用蒸汽。每年能製各種松脂油二百五十噸。(四十一萬二千斤) 并土瀝青油五十噸。(八萬二千斤)。

并於深林內設有蒸溜松脂油機。為燒炭起見。造有大爐四座。每年所燒之木柴約六千噸。(合一千萬斤)。尙擬添設同樣之大爐六座。此外有磚窑五座。每年出磚一百五十萬至二百萬塊。

東線林業鉅商。對於製造木料。亦有相當之設備。如葛瓦里斯基。在牙不力站設有火鋸廠。安有帶框之機器七架。并有製木機多架。每年能製八萬五千方米突。(約八千萬斤)。協結斯在魯略舍瓦站。設有火鋸廠。內附蒸溜乾木廠。馬橋河站林場。亦有火鋸廠一所。置有機器四架。每年能製木料二萬八千方米突。(約二千七百萬斤)。廠內并有製造日本細薄材料之設備。哈爾濱香坊。有葛瓦里斯基板工廠。每年能製板三三百萬方米突之鉅。各該處皆北滿製材業之先河也。

葛瓦里斯基近年經營林場。極為得法。每年運售於外國市場之材料。為數至夥。并擬不久組設下列各類工廠。

(一) 由楊木製造火柴木料工廠。每年能出一萬四千方米突。(約一千四百萬斤)。

(二) 燒料工廠。每年由杉松、銀針松、及楊木造出之燒料約四萬九千噸。(約八千萬斤)。

(三) 造紙工廠。由自出之燒料及木類。製造紙類及厚紙。每年能出一萬六千噸。(約二千七百萬斤)。

(四) 塞子、床墊與木器之刨木工廠。用白菓松及其他硬木。燃燒用木料製造之。每年能出八千噸。(約一千四百萬斤)。

(五) 木桶工廠。由樺木及山毛櫸製造。每年能出桶五萬隻。

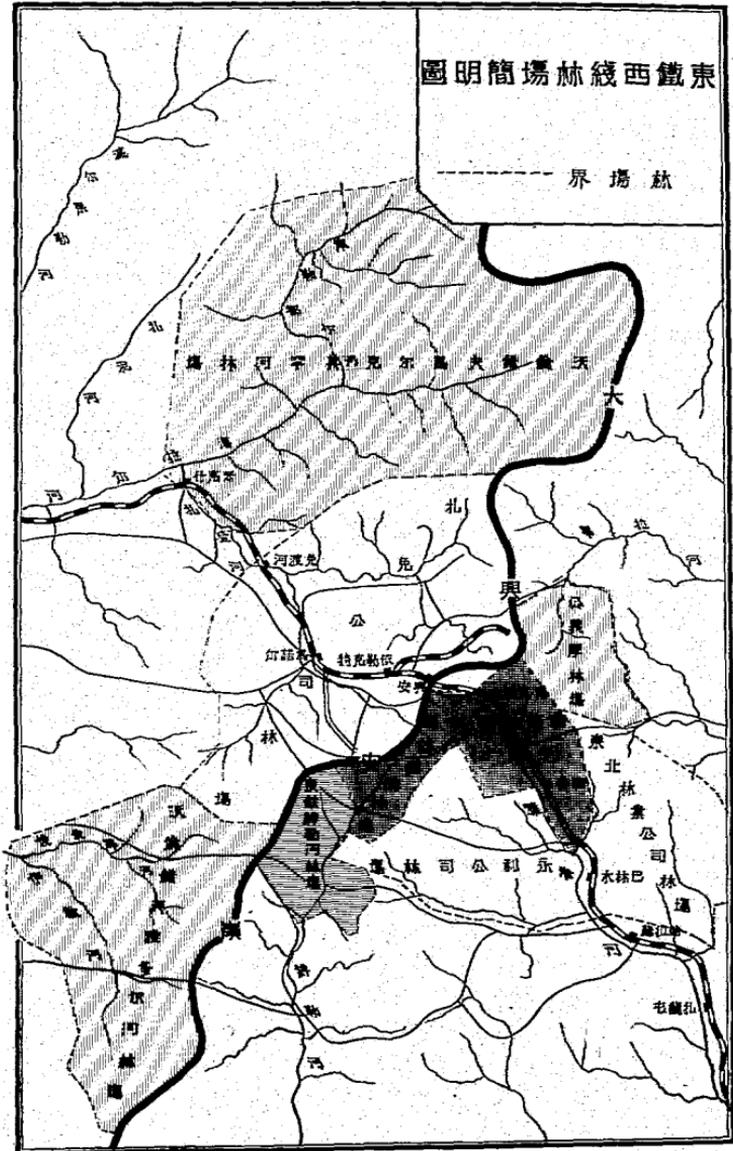
(六) 由樹皮及樹枝製造樹汁工廠。每年能出一千三百噸。(約二百二十萬斤)。

(七) 蒸溜樹油工廠。由白菓松之樹皮製造。每年能出八百噸。(約合一百四十萬斤)。

上述大小工廠。約需資本三五百萬元。

東鐵西綫林場簡圖

林場界



興安嶺區

吾人乘車漫遊興安嶺一帶。所現於眼簾者。大都與東線同。附近山林。亦寥若晨星。即有之。亦僅爲彎曲小柞木。與極矮小柞木。叢生於沿鐵路之山坡而已。考此種林木之所以不繁盛者。蓋二十餘年前。修築鐵路時。砍伐以供建築之用耳。及距大道五十里至八十里之地。叢林蔭鬱。未施斧斤者。所在都是。其狀況幾與東線林區無異。所謂北方林區。皆可作如是觀也。針葉樹爲常綠喬木。較東線所產者爲繁齊。落葉樹及其他灌木甚少。發生植物異常稀罕。不若東線山林之不便行人。落葉松幾占林區全部四分之三。所有已經砍伐之地。現已長有樺樹。及不高之柞木。其餘他種樹木甚少。且多不適於用。

樺木與柞木。均爲木料之用。落葉松可作極佳之枕木及建築材料。而以興安嶺所產爲最多而尤適用。在上好林場。常有圓徑三十五至五十種者。(合十一寸至十七寸)。至建築用之五寸至九十寸者。則富於東線。此區乃不可見。楊木所產無多。但與林業無極大之關係。此間所產落葉松。在鋸板上及建築上。雖屬

第二類材料。但與東線所產。同爲鐵路及鑛山最重要材料。因凡枕木。柱木。電桿。鑽洞柱子之材料。須擇性質歷久不壞。或經潮濕而不朽者。此則適合其選也。故此木爲珍貴林木之一。且極繁茂。將來林業之發達。未可量也。近十二年來。產額日見興旺。在民國二三年內。每年運輸於私人市場之木料及木料。約達四千噸至七千噸之譜。(約合五百萬至一千萬斤)。民國十三年。驟增至五萬五千噸。十四年減至四萬五千噸。在是年以前。東錢之木料輸出。比較西線。超過二十倍。現在僅多五六倍而已。此種情形。將來之變更必速。而必有利於西錢林場。因此木最爲市場所重視而需要也。雖距銷售市場甚遠。並不發生若何影響。蓋東錢或松花江一帶與吉林之林場。所產之落葉松。爲數固多。而無法與之競爭也。

西錢產林各站。自轅子山小站起。至牙克什站止。森林茂盛。垂直五百五十里之長。尤以西北部各站爲多。爲烏魯爾站。免渡河站。及牙克什站是。距鐵道百里之遠。即產茂林。採伐後編成木筏。

順河流出。在興安嶺者。分爲東西兩坡。西坡有中日俄合資設立之札克公司。倭倫錯夫兄弟林場。東坡則有中園林場多家。其山頂距離鐵道遼遠之地。有東省鐵路之楚里斯喀牙林場。其西線較大之林場及面積。約略計之。列表如下。

林場領主姓名	林場名稱及位置	總面積概數		有樹林之面積概數	
		方米	方里	方米	方里
中日俄公司	札克公司在伊列克都及哈爾葛河	五,700,700	三,400,000	三,400,000	三,000,000
倭倫錯夫兄弟	(一) 牙克什林場 (二) 牙多爾斯喀牙	九,000,000	四,000,000	四,000,000	三,000,000
東省鐵路	楚里斯喀牙(西坡)	八,000,000	四,000,000	四,000,000	一,800,000
劉大才	由興安站起至雅魯站止	二,000,000	一,000,000	一,000,000	一,000,000
張德明	興安嶺附近楚里斯喀牙與劉大才林場之間	三,000,000	一,500,000	一,500,000	一,000,000
黃植和	楚里斯喀牙興安嶺東方	三,000,000	一,500,000	一,500,000	一,000,000
大司同	由黃植和至東鐵路線止	三,000,000	一,500,000	一,500,000	一,000,000
顧尼和	劉大有林場東北	三,000,000	一,500,000	一,500,000	一,000,000
劉大有公司	巴里木站東邊	六,000,000	三,000,000	三,000,000	一,500,000
永利公司	雅魯站至巴里木站間	二,000,000	一,000,000	一,000,000	一,000,000

共計 八,200,700,000

興安嶺東斜面之建築材料。以在高嶺之上者爲最佳。但距鐵路甚遠。其餘地方。上選材料業已砍盡。現時僅有矮樹。可採爲二號木料。此種矮樹。前在樺子山及巴里木站之間。砍伐甚多。但自民國十年起。輸出之木料。每年僅數十車而已。

自雅魯至博克圖一帶大小站。林業頗盛。近年輸出之建築材料日多。民國十四年計三萬噸。(約合五千五百萬斤)。惟沿鐵路附近建築材料。均已伐盡。即枕木一項。亦僅能於離車站五六十里之地方得之。林場既未敷設道岔。亦無大河可資放筏。以故經營林場者。皆將大道兩旁樹木砍盡。供給鐵路木料及一部分枕木之用。

札克公司。(即前謝夫謙克者)。倭倫錯夫兄弟公司。及東鐵尚未經營之楚里斯喀牙林場。爲此線之規模最巨。而包藏最富者。茲分述如左。

札克林場。位於興安嶺之西坡。蔓延於鐵路兩旁。在興安。伊列克都。霍爾果烏魯爾。及免渡河站一帶。共計占有面積五千七百万米突。(約一萬七千方里)。運輸之可用木筏者。僅限於少



興安嶺
東山洞



興安嶺口必集良小站



興安嶺石頭鑿道

數木杵。又因鐵路附近均已砍盡。遠處用馬車轉運。所費不貲。是以林場內於民國十一年。經前主人謝夫薩克。由霍爾果小站起。向南敷設寬軌道。約四十八里。以達楚里斯喀牙林場方面。嗣因該處業已砍伐約四十里。復新由伊列克都站向東北。附近石林果勒河溪谷間。敷設長七十六里之新道。該地方森林。全未砍伐者。亦有三十里之面積。該公司由謝夫薩克兄弟。南滿鐵路公司。及黑龍江省政府合資組織。而實權操諸日人。林場所產木料甚富。落葉松居全額三分之二。白樺木及可作木杵之小柞木次之。堅固光澤之黑樺木。為數亦不少。可作車殼及細工之用。有時運至日本。製作鎗銃。落葉松為建築材料。枕木。鑛山柱子。及木杵之用。平常方木上截尺寸。恒寬四寸至八寸。且有十一寸者。所感缺憾者。與東線同。所產之木料。作木杵之用者。亦達百分之八十五。故將可作建築及枕木之貴重材料。改作木杵。良以鐵路所需之燃料甚鉅也。

倭倫鐵夫兄弟公司。即牙克什林場。於民國三年與眾人締結。其經營方法與挑選材料種類。俱有注意價值。林場之租用令同。其餘件與他林場同。亦繳納木稅。該合同業經政府批准。林場

位於海拉爾河及其支流兩岸。與鐵路線之北。以靠近河川流域。故欲詳細說明其面積。殊為困難。林場主人自稱有九千五百方英羅米突。(在一萬八千方里以上)。其實尚不及一半也。此林場最優之點。即距鐵路一百六十里至二百二十里之處。從未砍伐。所有砍伐之材料。先由小河流入海拉爾河。迨春夏水漲時。再流於距牙克什站十三里地方之河岸。此間設有鐵軌道岔。銜接水陸。而便運載焉。該公司放筏河流。寬闊淵深。波平似鏡。故木筏流行。異常便利。惟從事於茲。已不知幾幾許心力。晝放排之法。須先熟悉水路。清除河面之積渣。并將河邊之樹木伐盡。以免大木之阻滯。因大木素不編排。而單獨施放也。每年施放既竣。仍應於秋季清掃一次。斯得暢流無阻。初非不勞而獲者也。該林場所產之樹木。性質種別均優。幾全為落葉松。其建築用方木。有厚六寸至十四寸者。可充電桿。枕木及鑛山用柱之選。附近凡無所取材之木料及樺木。每屆夏令。准許賦開工頭自由砍伐。以資生活。

東省鐵路楚里斯喀牙林場。居札斃林場南部。與安徽東南。在楚洛河上游。面積八百方英羅米突。(合二千四百方里)。共有森林百分之七十七。三分之一強為木杵材料。其餘多屬落葉松。

為最佳之建築材料。至作木柱之材料。除矮小之落葉松外。兼用樺木。楊木。柞木。全場供給鐵路主要木料之能力。略計之共有方木三百二十六萬四千根。枕木三百六十五萬八千根。木柱五十萬零六千方沙粗。有此富厚之包藏。故每年在該林場動用方木六萬五千根。枕木八萬五千根。木柱一萬一千方沙粗。原有之材料。尚不減色。該林場工作。始於民國十年。營業之擴充。純恃鐵路所設道岔之聯絡。該道岔之敷設。一由霍里果洛小站起。計一百

松花江下游區

此區與附近松花江各縣之經濟狀況。極有關係。距哈由四百里至五百五十里。屬小興安嶺支脈。產林極佳且富者。為湯原縣。通河縣。木蘭縣境一帶。皆在松花江右岸。距河甚近。木筏由小河流出。極為便利。故久為中國林業家所注意。惟林區附近。人烟稠密。以致砍伐無度。試觀松花江右岸及木蘭縣。在五年以前。長林茂樹。無地無之。現在已無可取材。惟通河縣尚稱富庶。其最多之地方。為岔林河岸。距哈四百一十三里。并得在河口放筏。所產均建築材料。木商羣集。就中通原公司。規模較大。惟近亦採伐額

三十里。一由前霍爾果夫斯喀牙小站起。計七十五里。運輸時擇何往之宜而赴焉。

興安嶺之西。倭倫鍾夫兄弟公司第二林場在焉。(名牙多爾斯喀牙林場)所產之材料。順伊敏果勒河至海拉爾河。在海拉爾河設有港灣。接收順流而至之木筏。自光緒三十一年起。東省鐵路加入該林場營業。注重產製枕木。所投資本頗鉅。雙方為各年事業。

盡。森林事業。漸移於德墨里。小勒勒密。及大勒勒密一帶。該處均附近三姓。距哈四百六十里至五百里。

本區林木之性質。與東線相彷彿。所產各種建築材料甚富。其最著者。為白果松。杉松。銀針松。柞木。水曲柳。次為色木。樺樹。楊木。白楊。尚有其他次色種甚多。至森林材料之預備。通常以冬季為主。凡小興安嶺山澗上游流域及松花江放下之木筏。或以手鋸伐斷。或送通原公司製料。

岔林河岸林區。凡松花江兩岸至黑龍江一帶不產森林之

各縣所需巨額建築材料及木料。皆由其供給。但運出數量。殊無正確之計算。依東省鐵路輪船所運考查。計民國七年三萬二千噸。(五千三百萬斤)。八年三萬八千噸。(六千四百萬斤)。九年三萬七千噸。(六千二百萬斤)。十年二萬三千噸。(三千八百萬斤)。十一年二萬三千噸。(三千八百萬斤)。十二年三萬四千噸。(五千六百萬斤)。但據曾在該處工作之俄國農人云。據中國商會調查。用輪船裝運之木。爲數甚少。而自民國十三年一月禁止東鐵輪船行駛松花江後。愈不知劑。準是觀之。近年所有松花江一帶之木。備停滯未運者。當不在少數也。

查松花江下游一帶之林區。於東省鐵路之關係甚淺。蓋供給鐵路之建築材料及木料。爲數無多。即沿線市場所用者。尤屬無幾。民國十三年運到哈爾濱者。計八萬噸以上。(約一萬四千萬斤)。民國十四年。減至四萬四千噸。(約七千五百萬斤)。其大

吉林林區

此區位於松花江上游。雖不屬於東鐵範圍。然對於東鐵。極有關係。因其所產之材料。足與東鐵其他林區相競爭也。產林最

部份係供給市董事會之用。絕少他運。所認爲對於東鐵之相當關係。乃以供給多數材料於支配北滿市場之哈爾濱。而價尚相宜。藉與興安及東線近處林場相競爭。致由鐵路運哈之木料。爲之銳減是也。現時此種競爭。稍爲減殺。蓋一因鐵路減興興安及東線木料木料運費。二因松花江下游。植符遍地。林業家及砍木者。咸裹足不前。加以松花江岸林料堆積處。近五年內。兩次被焚。故木料之輸出。非常減少。

距岔林河岸一百二十里處。東省鐵路之岔林河林場在焉。其面積計三百四十方基羅米突。(在一千方里以上。有極佳之木料二百二十五方基羅米突。六百八十六方里。現時曠已着手採伐。然最近恐無經營之希望。其因胡匪猖獗。妨礙進行。而所需鐵路或輕便鐵路。又須當時敷設。蓋中國木商木筏。在岔林河流放者甚多。若再放東鐵林場之木料。爲事實上所不能也。

富之地。屬於高麗奉天吉林邊界。所占面積甚大。惟寬帶伸延。爲松花江及其支流所隔斷。所砍伐之木料。得由松花江下放。直達

吉林。顯是造成該區莫大之森林事業。據日人調查。謂此區所產有一千四百萬方米突。(約一十四億萬斤)。此種數目。當然不能認為適合。而經營面積。最短期間。尙有砍伐盡絕之虞。就目前論。所產木料。數量頗鉅。且均可運出。爲有用之材。而以白葉松爲最多。占全面積百分之七十。大半供給吉林建築材料之需。此外杉松占全面積百分之二十。其餘爲落葉松。與他種樹類。此區森林業之經營。在東鐵未敷設以前。即已着手。均係流放於吉林。吉林需之數目。占百分之二十五。其餘於冬季以大車運一部分於奉天。一部份於陶顯昭。扶餘。哈爾濱等處。而運售於不產森林之各縣。即沿松花江中部一帶者。推想數量。亦不在小時至今日。不無變更。即運至吉林省。僅占百分之十。流放至扶餘。與以大車運至南方者。幾全絕跡。而由吉長鐵路運至長春者。居百分之八十焉。

該林區距吉林省城約四百六十里。爲中日兩國林業家所經營。中國單獨營業。僅有一處。凡伐木工作。均由把頭包辦。把頭(即工頭)共有一百二十餘人。砍伐及流放木料之工人。達三三

北滿各林場砍伐慣例

萬人之多。其砍伐也。通常均在秋季。冬季降雪時。將所有元木。以牛馬載運。屯集於附近山嶺之河邊。一俟春令解凍。順松花江放流。所謂木筏是也。自四月至九月。江中木筏。絡繹不絕。均爲運往吉林之森林材料及木柁木炭等。方是時也。吉林省垣松花江江面。木筏擁擠。舉目皆是。大都供給改製方木。木板。枕木之用。故吉林設有中國火鋸廠。係官商合辦。並有日本火鋸廠三家。

此區森林。中日人之砍伐者。亦甚無度。並不遵照森林砍伐章程。私砍盜伐。時有所聞。林區銳減。非無故也。况距放木筏之河。率遠三四十里。故流於吉林之木筏。因之減少。而市場木價。坐是增高。據向吉林木商調查。民國九年。運到吉林之方木。僅有二十萬根。若光緒三十四年時。曾有六十八萬根之鉅云。

吉林一區。居北滿林業競爭之地。而尤以長春市場爲最。將來吉敦和龍鐵路相繼築成。則此區之林木。可由該處運至清津。林業之興盛。可斷言也。

東鐵西線楚斯里喀牙林場



東鐵林場圓木存放處



樹林內鋸截木梓





東鐵東線附
近森林地帶



冬季出東線
林場運圓木



東鐵東線林場
跨螞蜒河橋梁

東線林區及興安林區之工作。多半爲中俄兩國工人。按照定章。俄工不得超過百分之十。惟近五年來。漸見增加。蓋俄國難民避居於北滿者。踵相接也。

林場主人。類皆通曉外國語言。辦事與包工手續。異常複雜。每一林場主人。通常均有把頭十餘人。與之訂立合同。在林場採伐一定數目之木料或木梓。而中途廢約者。亦常有所聞。該合同大率訂明某把頭須在林場砍伐一定數目之材料若干。某把頭應將砍伐之材料。運至車站堆放。其工費係按其預備之材料及木梓若干沙繩。或圓木枕木若干根。核算給付。把頭再以自己的名義。招僱工人。按照其砍伐之多寡。給以酬金。俄國把頭。通常請中國工頭從中周旋工作。及管理工頭。僱用工人等手續焉。

砍伐樹木。多在叢林密樹。人跡罕到之處。故把頭所需糧食。馬匹草料。均由林場主人供給。惟工人飲食問題。爲林場困難之一。而以興安嶺林場爲尤。蓋該處一片荒蕪。毫無糧產。以衣食素缺。而又來自遠方之工人。羣居於此。動以數千計。週有供給稍遲。或缺乏。致發生鼠禍。與相率潛逃者。時時有之。倭僑婦夫林場有鑒於此。在車站及道岔終點處。設有糧棧。如在牙克什站及海拉

爾站一百六十里至二百里深林地方。均有設備。以防不虞焉。供給食品於把頭。其款即由工錢扣價。把頭有担任供給工人糧食之責。發給之價。即由工資內扣出。但似此兩重包工。殊足使木料價值增長。又因給付款項爲兩層。故些微之工資。每不足使工人滿意。

林場所伐樹木。或用大車。或用岔道。運至車站。均於秋冬二季爲之。夏季所以不能砍伐者。良以蔓草滋長。矮樹叢生。路運荆棘。出入艱難。且各處樹林。雖在高坡之處。而經過地方。多卑濕泥濘。所僱勞工。又多爲附近耕作之農人。必俟穀物秋收。方能應招工作也。

興安嶺林區之森林事業。與他錢不相罕者。廣漠無垠。商賈絕少。所有工人。以砍伐森林爲唯一生活。別無他業可圖。當夏令時。林業家不得不爲工人另謀生計。豈是也。所幸此區較之東線。不乏優點。矮樹不密。氣候雖寒冷而乾燥。故砍伐森林及運往岔道河邊之工作。全年不停。特夏季消閒。不如他季之忙碌而已。因夏季發生馬瘟。虫時。馬匹不願涉深林。蓋被嚼傷者。不逾月即斃也。當工作減少之時。林業家每願爲工人另謀生計。或令敷設

道岔。或令割取羊草。至倭倫錯夫林場。往往令工人放木筏。或由河中收取木料。堆置成柴。或鋸解元木。以資闢口。

凡木料及木料之價值。應將運至道岔或車站前後所耗費用。一併算入。列舉之。有下列數項。

(一) 在林場砍伐樹木。

(二) 由林場以大車運至道岔車站。

(三) 蕪除地段。以便將木料堆放成柴。或裝至車上。

(四) 資本之消耗。敷設道岔之費用。養道岔及由道岔運送木料之費用。

(五) 木稅。

(六) 供給護林軍隊之費用。

林場主人及把頭對於工資。均按零工計算。其間略有一定之數目。工人亦須有一定工作。計東綫每人每日五六角。飲食自備。與安嶺較多。每日六角五分或七角。但亦以工作之條件為標準。東綫日工變套馬車。每日運五百基羅格闊。約八百斤。合大洋二元五角。與安嶺之早運。較為昂貴。因此處每車係套三馬。每馬合一元七角五分至三元。此項大車。如遇低窪之地。每日僅能

運二百五十基羅格闊。約四百斤。砍伐木料。東綫每方沙繩。林場主人平均給資大洋四元至四元五角。其間多寡。純視砍伐之條件為斷。如在已經砍伐之林場。尋找材料。往返費時。有增至五元者。與安林區。則每方沙繩約合四元五角至五元。應付把頭之酬勞。一併在內。把頭之應付酬勞者。蓋工人使用之器具。及其他零用花銷。均由其供給也。

砍伐枕木。東綫林場每根給資自二角五分至三角。與安林區。皆百分之十。至砍伐大木。如將大木砍下。削盡枝葉。剝去皮層。並運至大道。則每方寸(合○、○二八方米)為五、六分。

查木料及木料砍伐之價值。尚不甚昂。費之巨者。莫如運到車站或大道。其額之增減。繫於距離之遠近。如木料距站在二十五里至四十里。建築材料在三十里至四十五里。或更遠之。則大車運送之費。比在林砍伐之價。每費數倍。故無道岔地方。即密運車站。亦無大林商。查中俄小木商所經營者。每方沙繩木料。達三十里者。運費需十七元至二十元。枕木遠四十里者。每根需七角。每方寸大木遠四十里者。需二元。以是各大林場。為減輕費用起見。如不能流放木筏。即應敷設道岔。道岔敷設之費。由林場主人

負担。運輸車軌。向鐵路租用。鐵路派有技術專人。經營其事。據東鐵經營林場之計畫。及私人林場經營道岔之實態。每年所運之木料。在數千噸以上。經營道岔。在五十至七十里之長者。其一切費用。均不超過早運之所費。平均每方沙繩木料僅八元。每根枕木僅二角五分。每方寸大木僅六分。以故由大車運送者。逐年減少。東線東鐵林場現行陳規。凡大車運送木料。不得在十里以上。大木及枕木。不得在十五里至二十里以上。若以單價計。每方沙繩

木材之成本

凡東省鐵路所需木料。繳納木稅之率。按照合同。每木料一方沙繩一元。枕木每根三分五釐。大木每方寸九釐至一分六釐。其售於私人市場者。按值納稅。以百分之十八計算。并課山分百分之十三又五。有時且過之。

木料裝車。及租用車站地皮。堆放木料。與掃除清潔之費用。每方沙繩約三元。枕木每根八分。大木每方寸四分四厘。而近年林場主人負擔之最鉅者。尤為護林軍隊費用。總計東省鐵路東林場砍伐木料。為本路用者。其成本有如下表。

費額別	木料每方沙繩	枕木每根	大木每方寸
(一) 入林砍伐費用	四元	二角七分	五分六厘
(二) 二十里內大車運費	五元五角五分	三角	七分四厘
(三) 租用地皮打掃費。堆放成裝及裝車費	三元二角五分	八分	四分五厘
(四) 整道岔及運送費	四元	二角五分	五分五厘
(五) 木稅	一元	三分五厘	一分四厘
(六) 軍隊保護費	二元五角	一角四分	三分六厘
共計	二十元	二元零七分五	二角八分

木料。不得過六元。枕木每根不得過三角。大木每方寸不得過八分。私人林場之有道岔者。稱是。故道岔之敷設。足以減輕木料及木料運站之費用。惟新道岔之敷設。林場主人之計畫。是否足以担保銷售其材料於數年之久。各方兼顧。是在經營者得法與否。尤須有一定之資本。林業家如缺乏流動資本。則須借入低利資金。欲北滿經營林業之擴充。舍此莫辦。但尚未得其人也。

至運送市場販賣。則因稅款之增加。比較本表為鉅。如木料每方沙繩加稅五角。大木每方寸加二分。枕木每根加二分八釐是也。同時私人林場。按木料運至車站大道時。尙須加入價還林場價值費及資本利息等項。究需若干。雖無精確核算。大概計

阻碍林業振興之原因

北滿林業之振興。不能達到圓滿之程度者。原因甚多。且均為北滿所特有。最大障礙。厥為胡匪。而以東林區及松花江下游

一帶為尤。興安嶺則尙不多見。有之亦僅鄂倫春及索倫等族盜馬之事。於林業不甚蹂躪。近年林業主人僱用各族頭目。從事砍伐。工作頗稱勤勞。生計既裕。益相安無事。東線林場則異是。曠聚為患。每股二三百人不等。細鱗河一帶與沿海州接壤地方。更有大股在一千五百至二千人之間者。猖獗以夏季為最。深林密樹。在在為其藏身之所。所有給養。不惟林場主人接濟。且向種煙與收煙葉者索取錢款煙土。間有因林場主人接濟之數。一時不滿所欲。發生阻礙。動輒為難者。現時不受匪患影響者。東省鐵路東林場而已。及屆冬令。氣候嚴寒。匪等無法藏匿。自行道散。就食於

之。木料每方沙繩須六元。枕木每根須三角。木料每方寸須一角。此項龐大數字。如在較近林場。表面上似不至若是之鉅。但有意外用費。如供給胡匪之食糧等加入。即為不足怪矣。又興安林區。約高百分之十。

遠方者有之。移往東鐵沿線一帶為良民者有之。砍伐森林以資餬口者亦有之。

是胡匪之行動。足以妨害東線之林業。且因是而增加木料之價值。松花江下游一帶。情形亦同。實為林業之大患。而森林失火。亦其一端也。興安嶺林區。失火事件尙少。因該處森林整齊。絕少矮樹。故不易焚燒。僅於有人地方。砍伐樹木時失慎。方致焚如。而延及已砍之乾樹與大木而已。若東線則矮樹繁密。吹倒之樹枝尤多。是以火警一起。勢若燎原。雖欲防止。亦每束手。蓋起火之源。常在深林內之種有種苗地方也。

此外之最妨林業發達者。即為資本之不足。夫興辦林業。誠如前述。事先須投以一宗巨款。數年之後。方能獲利。故林業家不

擁有巨資。則興辦殊為棘手。必須出低利以貸款。但北滿借款。尚無低利者。尤以俄林商為最。常有急需一定之款。額迫不得已。而由年利百分之三十至三十五者。日本企業家則不然。由其本國銀行供給巨額資本。故營業尚佳。從知北滿興辦大森林事業。必

哈埠木業商况與東省鐵路

在最近十三年以來。東省鐵路沿線一帶林場所出之木料及木柁。每年在四十九萬噸至一百五十七萬噸之間。(八萬萬斤至二十六萬萬斤)。其中泰半。在昔多供東省鐵路之需。彼轉運於私人市場販賣者。每年不過六萬噸至十六萬噸。(一萬一千萬斤至二萬七千五百萬斤)。民國十一年起。方見增加。十三年更為可驚。達四十萬零一千噸。(合六萬七千四百萬斤)。民國十四年。為三十一萬九千噸。(五萬三千六百萬斤)。而由松花江下游運來供給者。猶不在五十萬噸以下。惟松花江下游者。殊少用於東省鐵路耳。求其逐年增長高之故。皆用途日增之所致也。至經由東鐵運至私人市場之木柁及建築木料。在民國十一年以前。每年數目。無甚差別。而木柁及木料兩者數目。亦幾

須先將資本預備裕如。方有發達之希望。而業是者大都缺乏。因是成願外資之投入。以圖進展。俾合資開設新銀行。及擴充舊銀行之業務。林業家於以享受其優待條件。設置機器等。並為之居間介紹。與外國市場聯絡焉。

相等。近年則情形稍有歧異。所運之木柁數目。仍與前同。而建築材料之運輸。非常激增。茲將運輸數目列表如下。

民國年度	木		柁		建築材料		共	
	單位千噸	單位百斤	單位千噸	單位百斤	噸	百斤	千噸	百斤
二年	四	四	六	六	一〇	七	一四	一〇
三年	三	三	五	五	八	六	一三	一〇
四年	四	四	六	六	一〇	七	一四	一〇
五年	三	三	五	五	八	六	一三	一〇
六年	四	四	六	六	一〇	七	一四	一〇
七年	四	四	六	六	一〇	七	一四	一〇
八年	五	五	七	七	一〇	八	一八	一五

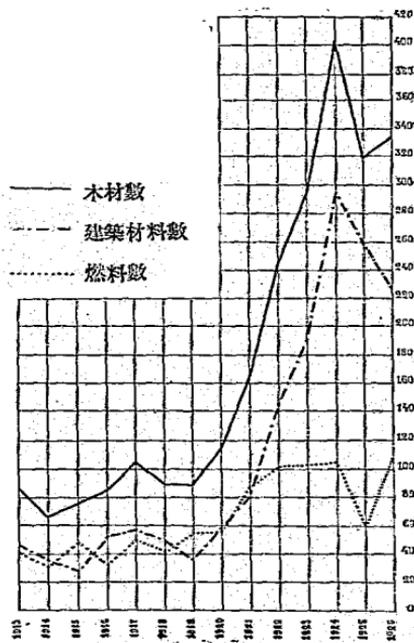
九	年	美	壹	五	九	二	五
十	年	八	四	六	二	四	二
十	一	年	一	四	一	四	四
十	二	年	一	三	三	二	五
十	三	年	一	零	四	零	六
十	四	年	六	一	四	三	五

就上表觀之。共為一百五十七萬噸。尚不及北滿砍伐之年數。惟鐵路附近大路運出之木料。及松花江下游一帶大車運輸者。砍伐時所用者。及製木炭者。又在嫩江牡丹江鄰近無森林各縣所砍之數目。均未一併列入。可見本表所列。絀漏尚多。

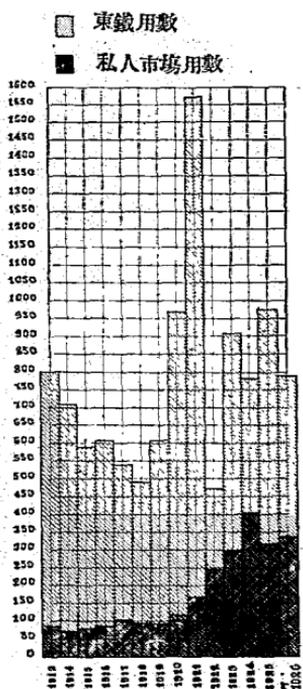
木料之需要。可分為三。(一)鐵路。(二)私人市場。(三)外國市場。其中鐵路所用。昔年為百分之八十。已如前述。今則為百分之五十。外國市場之輸出。在民國十一年以前。每年不過三五萬噸。自十一年後。每年增加至十萬噸。而十三年。驟增至二十六萬噸。其私人市場所需。可計之數。有材料及木料五十七萬噸。至於不能計算之數。尚超過數倍之多焉。至哈埠道裏燃料所用之木料。每年不過五萬噸至八萬噸。道外較多。約十六萬噸至二十萬噸。

建築材料每年道裏至道外購用者。據調查所得。不下十六萬噸。至二十萬噸。故哈埠道裡道外每年所需之木料及建築材料。在三十萬噸至四十萬噸左右。而由鐵路運輸者。不過百分之二十至二十五。多數俱由松花江運送。據海關調查。民國九年輸入之大木圓木。在十八萬噸以上。(在七萬噸以上)。至由松花江輸入之木料及小建築材料。尙達一倍有半。此外道外所有次等木料及小建築材料。多由東線林區之極西部。以火車運來。惟近年因哈埠建築之減少。及冬季燃料之恐慌。運哈數目。忽形銳減。凡木料及建築材料之價值。在昔均以松花江森林木料為標準。因其由水路運輸。運費甚賤。故售價亦匪昂。如由松花江碼頭之岔林河運哈。(四百一十三里)。每方沙繩木料。由輪船運。合二十三元。由民船合十六元。若由東線東線中部之莽沙河站運哈。(二百三十里)。在民國十年以前。每方沙繩合三十三元。似此情勢。當然無法與松花江之木料競爭矣。民國十一年夏。鐵路將運費大加核減。每方沙繩由莽沙河站運哈。僅合二十四元。又因東線林區木料品質之優良。自民國十一年後。已能與松花江所產相競爭。如再能注意東線林區設備之完全。如道岔等之敷設。

止年五十至起年二國民自路鐵省東
 目數料材築建林森之用應人私輸運
 (位單爲噸千以) 者費收則運運商照按



東省鐵路自國民二年起至十五年
 止運輸沿線林場森林材料供給
 及私人市場目數(以千噸為單位)



則木料價值之減輕。初不難也。計自民國十年八月起。在距哈三百七十里之地。由鐵路運來木料。自五萬六千噸增至十萬噸以上。實為從前所未有。近年來幾不相上下。惟自民國十四年起。減至六萬噸已。

鐵路運送建築材料。實無法與松花江一帶相頡頏。因現時每車材料。由蒙沙河運至哈爾濱。運費在百元左右。較之松花江轉運者。大相懸殊也。惟自民國十三年初。禁止東鐵輪船航行松花江後。由松花江運送之木料及建築材料。為之減少甚鉅。至十三年底。沿岸一帶各處所堆集者。不可勝計。茲將十四年開江時運費尚未大壞之際。所需費額。列表如下。

俄	別	由西北河沿岸運哈	由岔林河岸運哈
(一) 木料	每寸	二角	一角五分
(二) 木料	每根	一角五分	一角至一角二分
(三) 木料	每方沙繩	十六元	十六元

查同一路程。松花江大木長二丈二尺五分者。每寸平均之量。小兩甫得。木料之量。每根為一甫得四分之一。而每甫得木

料來自岔林河岸。運費約八九分。由西北河則須一角至一角二分。

松花江航業。自民國十四年九月組織航業公會。運費增加百分之二十五以上。是年江運哈埠木料木料等。共計為四萬四千噸。據調查沿岸未能載運者。尚有三萬三千噸之譜。運費之增加及材料之堆積。足以証明船隻之不敷應用。雖利用駁船。而載運之力。異常薄弱。

現時航行之輪船。以裝運糧食。或船主自運糧石為主。蓋輪船運糧。不若運木料之常有損壞。且運糧裝載。較省時間也。故木料及木料。僅有中流之帆船。偶應前赴各口岸買木商人之備。代為裝運。而此項木料。木商每不出高價。賣方出售時。恒有不敷成本者。因運出甚難。而運費甚昂也。如在岔林河沿岸市價。每方沙繩為十四元者。可以十二元購得之。有時林業家因砍伐木料。所貸銀行商號之款。急於償付。而木價低落。亦願賠本出售。或竟清理歇業者。可見運載困難之影響為何如矣。故松花江一帶之森林事業。日趨衰敗。本年運入哈埠之木料及木料。為數無幾。將奈木料價值繼續增高。哈埠燃料恐慌。皆意料中事云。

至與安嶺一帶之木料。不克與東嶺及松花江一帶之所產。競爭於哈爾濱市場者。良以伊列克都站。距哈一千里之遙。現時運費。每沙須大洋三十六元。加以原來成本。在哈出賣。每方沙須六十元。此種情勢。殊足致東嶺林業家在哈維持其價值於穩固。至建築材料。東嶺林區亦較優越。如每方寸大木。至車站裝車爲三角。由章沙河運哈之運費。爲一角零五厘。故運哈時運同一切費用在內。每方寸成本不過四角一分。而哈埠木價。在十五年前半年。每方寸大木爲五角五分至五角六分。方木爲七角五分。木板爲八角至八角五分。每方寸實有一角五分至兩角之盈利。按照現時運費數率及前項價值。與安嶺林區之木料。原亦可運哈銷售。然運哈者。卒鮮。故其原因。哈埠之推銷不廣。無插足之餘地。距離甚遠。與哈埠附近所出者競爭。未免相形見绌。加以與安嶺之木料。多爲落葉松類。不運哈埠之需用。蓋哈埠所用者。以薪木及建築材料爲重也。

安達站計距哈二百三十五里。其所需要之木料。幾與哈埠同。大部分係用東嶺林區所產。由鐵路運送。但在鐵路運費未減以前。棒子及木料。均由東嶺附近哈爾濱各站如小嶺帽兒山等。

以大車運送。由與安嶺附近各站運往者。僅間有之。自鐵路減費以來。大車運送。幾于絕跡。而純由東嶺運輸。一時數量。增至一萬八千噸至二萬噸。

木料及森林材料在西部城市中需要最巨者。莫如齊齊哈爾（即龍江）。每年木料。在五萬噸之譜。建築材料如梁桁棒。及木板亦多。但鐵路運輸。並無若何起色。蓋其所處之地位。利於水運及車運。且距東嶺車站。僅二十里。舟車載運。便利異常。故少數由碾子山站及札蘭屯站等處所採木料。用大車較鐵路爲有利。因鐵路運輸。裝卸有費。過境有捐。由站轉運又有費也。此外一部分木料及建築材料。係由嫩江上游放排而來。亦有一部分係由扶餘用帆船裝運。此種材料。多爲吉林及松花江下游所產。

次於前者。爲海拉爾。札蘭諾爾。煤礦及滿洲里市。海拉爾及滿洲里。每年各需木料及建築材料計六萬噸至八萬噸。札蘭諾爾所需要者。以嶺山所用落葉松建築材料爲多。其數目視嶺山工作之隆替爲準。各該市場之弱點。不在容納量之薄弱。而在後貝加爾與南與安嶺所產競爭之劇烈。就滿洲里車站論。所有木料。均係後貝加爾所產。由鐵路及大車運入。惟此種木料。實多下

乘。所值甚低。每方抄組合二十五元至三十元而已。

現時由倭僱夫林境。順伊敏果勒河流放於海拉爾之木料。數量甚巨。該河爲木筏放流起見。在海拉爾設有港灣。以資屯積。

據上所述各節觀之。北滿林區。均自有其天然銷售市場。與安林區。供給西線一帶人烟稠密之地。東線大部供給哈爾濱。井及於西線之滿洲與安達。自民國十年東鐵實行低減木料及建築材料運費。益于各該線之木商。在各該市場與水路及旱路由他處運來之木料。得有競爭之可能。其松花江下游

北滿林區之輸出

北滿木料。除行銷於本地外。由鐵路輸出境外之建築材。爲數甚巨。自宣統三年起。每年運往南滿烏蘇里路。及後貝加爾之數量。平均在二萬五千噸至三萬噸之間。惟民國四年及民國八年。減至兩萬噸。此蓋當時歐戰方酣。車輛缺乏。及西比利亞鐵路交通梗阻故也。迨民國九年。復又增至三萬噸。嗣後逐年繼續增長。降至民國十三年。一躍而爲二十六萬噸。尙有南滿路與後

所產。大半供給附近松花江沿岸無林縣分。並運售哈爾濱是也。鐵路運輸木料及建築材料之多寡。每月殊不一致。夏季自四月起至九月止。所運木料。爲數極微。自十月起。係砍伐最盛。而夏天時最盛。人皆賴以取暖。故迄一月止。運輸極旺。在一月中。較諸夏季超過三五倍之巨。至四月後。復又減少。建築木料則完全相反。自二三月至五六七八月。數目極多。至九月內。因冬季所備者。漸次運盡。故運輸數亦隨之而減少。自十一月起。至次年一月止。值砍伐森林正盛之時。更形減縮。

貝加爾之交換。最多時爲民國元年。至四年。約爲一萬二千噸至一萬五千噸。後乃遞減。至民國六年。忽然絕跡。至經由烏蘇里鐵路運輸阿穆爾。爲事實上之不可能。蓋阿穆爾富產森林。且財力極細。現今沿海州當局百端設法。利用自產之富厚森林。一方應本境之需要。一方輸出於境外。故北滿輸出海參崴之林木。必須運出沿海州境。然沿海州當局猶視爲競爭焉。東省鐵路爲減輕

林商負担起見。曾減木料等運費百分之三十七。其最優異者。爲輸出之貴重木料。期以出口運輸。日臻發達。民國十年由海參崴

西南嶺子例車裝船運費。每甫得由二角四分減至九分。將來添設倒裝機器。則當益低廉也。

南滿市場

由吉長路經南滿路運輸之木料。爲數甚巨。均係北滿林場所產。而行銷於私人市場者。先是光緒三十二年時。運輸於滿鐵之林料。實行禁止。運輸之稅則。復加變更。故自光緒三十三年後。運寬城子站者。不過五百車。至宣統三年。輸入滿鐵者。爲二萬五千噸。民三民四兩年較少。旋又增至三萬噸。民八復減。而民九又增至三萬噸。自是以降。年見增加。十三年竟達二十五萬噸之多。

成本。蓋華人所用者。尺寸較小。一經鋸斷。則剩餘之部分。不啻廢材。以計價值。林場主人亦不注意行銷。所行銷者。多爲由吉長鐵路運輸。而產自吉林者。

運經長春者。以大方木爲大宗。由大連出口運日本者。以楊木爲多。其餘各種木料。概行運入南滿市場。供給滿鐵及撫順嶺山之用。凡吉林及東鐵沿線各林場所產。支配於南滿市場時。均由長春分運。不僅供無林縣屬之用。各大城鎮。亦無不仰給之。是以滿鐵與撫順所需者。亦係運長交備。再經鐵路發運。對於中國各地之市場。則銷路遲滯。其重要原因。爲俄國林場所伐者。尺度不合中國人民之用。充所製之木料。按照中國人估計。尙不及原來之

長春森林事業。均操諸中日兩國木商之手。中國木商。計有二十家。其最大者。爲豐材、廣川、孫江陵、及德昌棧。日本木商。計有八家。其最巨者。爲三菱及高橋。東鐵林區俄國林商。在長春設有堆棧者。爲葛瓦里斯基、協結斯、謝夫薩克是。

民國十三年。東鐵在寬城子站擴充木料堆棧地。建築站台。俾易倒裝木料於滿鐵火車。轉運之設備既全。早車之拉運亦減。蓋早車運輸。足以增加木料之價值也。現時凡運南滿及日本之木料。均係集中於此。然後分配運至各地。

長春現有中日火鋸廠數家。均設於鐵路線旁。其所製材料之尺度。一遵中國市場之需要。但產額匪巨。

中國人民之用。充所製之木料。按照中國人估計。尙不及原來之

長春現有中日火鋸廠數家。均設於鐵路線旁。其所製材料之尺度。一遵中國市場之需要。但產額匪巨。

在民國十一年前。由東鐵運長之最賤材料。計開木方木百分之三十八。楊木百分之三十八。鑛山用木百分之二十一。其貴重之木料無多。計枕木百分之二。木板百分之二。若鋸木（即粗木）則純由吉林運出。現時北滿大林商爲瓦里斯非。對於出口之木料。極注意於鋸木一宗。當民國十二年至十四年時。由長春出口之濕木料及建築材料。情形大變。而細木遂成出色之選。獲利亦厚。其他林商。亦亟應設法發運。以廣木料之推銷。

東鐵沿線林場所產木料。自東鐵核減運費後。與吉林林區

中國市場

中國內地各省富饒之森林。久已砍伐垂盡。故近年政府對於森林之保護。植樹之獎勵。視爲要圖。蓋全國木料之需要。與年俱增。每年輸入。值數千百萬元也。計各埠需用方木之尺寸。平常均在七米突至十二米突之間。二丈三寸至三丈八尺。由海道運送於沿海各地。然後分運。其用途以鑛山建築材料。鐵道枕木。及各種矮小之木料爲大宗。北滿所產。其供給能力之最少限度。足敷北方附近滿洲各省之用。

所產。已有競爭之可能。且得增加輸出於長春。蓋興安林區所產之落葉松。木質堅細。可充特別之用途。爲吉林林區之所無。而東線所產。亦較吉林之順江流後放者。其質爲佳也。惟由吉林運長運費。每噸較東線林區廉三元有半。是其一打緊耳。若夫吉林木料原來價值。比東線所出者。原尤昂貴。其最貴者。爲冬季大車運抵放後地方。及編成木筏。放達吉林。復由河岸運交鐵路車站。轉工作。所費不貲焉。

現時北滿木料。僅運售於奉天遼陽。而京奉路所用之枕木。係購自加拿大。其他材料。亦由高麗日本運來。現因東鐵運費減少之故。北滿所產。已有達到各該市場之可能。凡運往青島上海之木料。向來道經海參崴或大連。而以經由海參崴尤爲便利。蓋華沙河站居東線林業之中心。所有木料。取道海參崴。較諸經由大連之程。短縮七百五十里。運費及雜費。計方木每方呎運費。與車站用費。過磅費一角四分。由海參崴火車倒載於輪船費八

分。由海參崴運抵上海。每噸(計合二十八呎)水腳合大洋五元。即每方呎不過一角八分至二角。共計不逾四角左右。加以原木之價值每方呎三角。一併計算。不過七角而已。若以上海每方呎買價九角或一元計算。所獲純利。不為不豐。倘海運減價。或於西南嶺子添設倒運木料之機器。則將來用費。當益低廉也。

東線林區運入內地之木料。以白葉松為上選。如運鑄山材料。楊木及其他木類。則遠東俄國。與之競爭之點甚多。查沿海州。

海外市場

海外林木市場。需要甚鉅。如日本、澳大利亞、英國、印度、南非洲、及歐洲。均為將來有望之行銷大市場。而今之主要採辦者。則為美國、日本、及亞洲大陸東南沿海一帶地方。尤以日本對於本國所產森林。幾已用盡。雖中國大宗供給。然其國內土木大興。常有求過於供之勢。自民國十二年起。地震發生後。計畫復興。需要之數量益盛。本國林場所產者。砍伐殆盡。而同時鑿於高麗、滿洲、及遠東俄國林場之甚多也。不僅希望取得遠東俄國及滿洲林業之利權。俾自己應需者。足以自給。抑且圖執海外林業市場之

及阿穆爾。勘察加。薩哈連之官有林場。達百萬方基羅米突之鉅。現時常期租人砍伐者。所在皆是。以日本資本為最。均在龍輶海峽附近。此外海參崴附近。自昔禁止砍伐之森林。今已開採。此項木料。運輸於中國口岸。其費甚微。長以運輸船隻。來往便利。若以運煤於日本各岸之輪船載送。尤較專運者約減一倍。誠是之故。東線林場之木料。遂無法與之競爭矣。

牛耳焉。以視日本現時需用滿洲木料。增長增高。在民國十三年。輸入幾達二十六萬噸之鉅。即其明証也。

倘日本不能以北滿林產。在海外及中國市場作林業之競爭。亦必利用高麗之森林。相與從事。而沿海州及勘察加。亦其目標之所及。蓋方今遠東俄國之森林。砍伐甫始。尚未耗盡。將來輸出木料於上述各地。既屬意料中事。加以森林距離海運甚近。輸出於境外市場。較之滿洲木料。費用低廉。滿洲林商。雖欲與之競爭。亦屬困難。同時高麗之森林雖多。而盜伐亦甚。近來每年所出

者約四五十萬噸。因遠東俄國之森林。經營便利。遂愈促日本取得俄國領土內森林砍伐權之念。且就現時論。在太平洋岸木料供給之最鉅者。爲北美合衆國。非利濱。加拿大。民國十年。美國運至遠東市場之木料。爲數甚鉅。其價尤廉。東京復興所需。泰半購自該國。但歷年砍伐。亦將有耗盡之虞。將來輸出最便而最賤者。莫沿海州一帶之林產若。歐戰以前。美國鉅大木商。即認有與沿海州聯絡之必要。近年美國對於木料之競爭程度。日已減少。此種情勢。足以使北滿林業在海外市場之地位。爲之鞏固。惟將來遠東俄國之林場。如果發達擴充。則欲與之競爭於沿海一帶市場。必大感困難。因北滿現時之海外市場。僅一日本爲最巨也。日本需要之木料。以作火柴之楊木爲大宗。其出產地。在哈爾濱附近東線林區。如帽兒山小站。小九站。烏吉密。烏吉密河。與一面坡等處。次則建築材料與普通木料。亦均不少。

此外較大之行銷市場。爲澳大利亞。北滿產木之行銷於澳大利亞者。以白葉松。樺木。落葉松。楊木。核桃木爲大宗。平常出口適宜之木料。元木長度總在兩丈以上。即適合於鐵路運輸之尺度。夷攷元木之需要獨鉅者。因過熱帶時。不若木板之因潮濕而

起變化。故製成之木板。反不能運往。由海峽運至澳大利亞之運費。每噸約九元至十元。運往該處。頗有餘利可圖。北滿木料之輸入澳大利亞。始自民國十一年。時帕帕夫兄弟林場。(林場在馬橋河附近)。與澳大利亞林木鉅商交涉妥協。運往發售。惟海峽倒櫛之費用過昂。迭經交涉。未能解決。因之未能發運。

西歐市場。歷經試辦。以英國所需爲多。故沿該各大林商。無不與之聯絡。需量既鉅。出價亦高。惟要求之條件。過於苛刻。彼國所謂三等木料者。比較哈埠之頭等尤高。此種三等木料。銷於中國市場。若以之出口於西歐。殊不適用。以故出口木材之成本。比較平常爲昂。林商預備出口之方木。接受出口商條件之前。須將方木鋸爲半段之木料。故所費較大。其他細木。僅有百分之五十五。可充出口之選。如果尾端發見裂縫。或樹節太多。不合原訂之條件者。足以減低其價值。故常將尾端裂縫割去。以免挑剔。其損失又百分之十五至二十。而裝載亦比平常木料爲貴。必須加意防護。用物掩蓋。及置諸裝木之船艙。成本比之平常者。每逾數倍之多。故木商對於出口木料。必視有厚利。方能預製。尤感困難之問題。在於規範之無定。從無一定畫面。載明成色。可資遵守。如某

出口銀商在發貨站按照樣本所選定者。迨交貨時。往往有一部分與選定之成色不合。因將所別者。賤價出售。致木商蒙重大之損失者。時有所聞。故現時出口木商。均主張在輪船碼頭交貨。以期減除損害云。

北滿林木輸出之改革

北滿林木。實地堅固。實有行銷於外國市場之可能。東線林區所產。能推銷於滿鐵、中國、日本、澳大利亞及歐洲市場。至興安嶺之落葉松。尤在長春及中國市場暢銷無阻。但為輸出暢旺起見。林商關於市場之需要及條件。應加意研究。自昔林商之比較有利者。係因發運木料。經由鐵路。無請求之煩瑣。其價值平常均在砍伐地方先付之。價比遠地市場為廉。除鐵路運送外。最有利益地方。為需求木料最急之處。其所獲之價值。較之中外市場者。相差無幾。現時鐵路定購減少。而本地市場。容納有限。木商不能不注意北滿以外之行銷市場此也。

為與外國貿易起見。凡木料之等級。應從嚴規定。以期以適合購買者之需求。而免交貨挑剔。賤價求售之損失。若夫東省鐵路

近來試運出口木料於奉天、上海及歐洲市場者。有東鐵石頭河子站。依木工廠所出之木。應奉天上海之需求。亦甚適用。葛瓦里斯基膠合板工廠出貨。歐洲亦有定購者。其貨樣前已付郵。

對於木料運費之核減。已達最少限度。若再減少。則鐵路必受損失。所能減縮者。惟轉運費一項。但須在海參崴口岸西南。擇子地方。改善保存及倒載出口貨物辦法。尤必須減少倒載木料用費。最要者設備機器。以便由火車倒運重載木料於輪船。利用機器是也。而同時林商借貸與鐵抵抵押。亦宜從速解決。查出口貿易之木料。係建築材料之一小部分。惟大木於改造時。有百分之五十五。為不貴重材料。或為廢棄之物。以之出口。已成習慣。並應與遠東市場出口商聯合。并嚴格按照等級發貨。則利益必大。此外則於東省鐵路沿線內。設立大小工廠。以便銷納各種出口上廢棄之木料。改造別用。其尤不堪用者。則改造紙類。或其他物件。現北滿林商。對於此點。已着手進行。甚望其能貫徹也。

第八章 礦產

石炭與北滿經濟

鑛產一宗。於北滿經濟上有重要關係。而尤以石炭為最。蓋石炭不僅為助長其他鑛務之後援。而實業之發展。亦必恃有足量之產額。始能發達也。舉凡一國之經濟實業商務轉運各事。莫不與廉價燃料有密切之關係。現時北滿並無足量廉價之燃料。實為阻碍經濟進步之一大原因。雖藏有優良石炭甚富。而經營之企業家。尙付缺如。長此不為之所。其何以應實業之需求乎。

北滿最大營業。首推東省鐵路。自修築之始。以迄宣三民二年間。全路工作所需燃料。均用木柴。(即柞子)。此數年中所用石炭。按所費溫素同勢計算。僅佔全路所用燃料總額百分之十三至十六。自民三年歐戰發難。用額銳增。民八以後。幾佔所用燃料全額之半。而木柞則僅於房屋及車輛之內。其在機車上位置。

已被石炭攫去三分之二。迄於今日。已趨于改用鑛質燃料之一途。即北滿之一切實業亦然。

北滿所用石炭之數量。可由東省鐵路所運及該路需用之數考之。蓋未經東省鐵路運輸者。僅為札蘭諾爾所產之一小部分。係用旱車運出。或供當地之需用。若夫其他鑛區之用人工掘探者。充其量不越五萬噸至六萬噸之數。(八千萬斤至一萬一千萬斤)。查最近十三年間東省鐵路所運及該路需用之數量如下。

年	份		總數
	為私人運售者	東省鐵路所用者	
二	101	125	226
年	千噸	千噸	千噸
	百萬斤	百萬斤	百萬斤

三	年	六	二	二	一	二	四	七
四	年	一	一	一	一	一	一	一
五	年	一	一	一	一	一	一	一
六	年	一	一	一	一	一	一	一
七	年	一	一	一	一	一	一	一
八	年	一	一	一	一	一	一	一
九	年	一	一	一	一	一	一	一
十	年	一	一	一	一	一	一	一
十一	年	一	一	一	一	一	一	一
十二	年	一	一	一	一	一	一	一
十三	年	一	一	一	一	一	一	一
十四	年	一	一	一	一	一	一	一

在二十年前滿洲用石炭者甚鮮。鐵路工作上所用。幾盡爲木柴。所有入口者。僅爲私家之用。光緒三十三四兩年間。僅運輸

北滿需要石炭之品質

千噸。宣三民元間。亦不過七八萬噸。自歐戰之始。北滿燃料之需要增加。而東省鐵路界內林場之砍運木柴。均形困難。遂有燃用入口石炭之趨勢。於是鑛質燃料之地位。極佔優勢。自此以降。入口情況。終未退減。民國三年。輸入以供鐵路及私家使用之僅爲六萬噸者。十四年竟達二十八萬九千噸之多。足徵其需要之趨勢。在最近之將來。當更有加無已。其以北滿森林。砍伐過度。距離鐵路幹線過遠。經營日見艱難。以致鐵路採購之木柴。價目增漲。在民二民三爲大洋十四元十五元者。現已漲至二十五元至三十元之鉅。故鐵路之所需燃料。不得不漸易木質爲鑛質矣。至于私家所用之運輸。亦異常發達。自宣三至民四之五年間。每年折衷數目爲十一萬七千九百噸。(一萬九千八百萬斤)及民五至民九之五年間。每年折衷數目爲十三萬三千四百噸。(二萬二千四百萬斤)而十年至十四之五年間。每年折衷數目爲二十萬八千四百噸。(三萬五千三百萬斤)其增加無已之勢。固歷歷可見。而亦方興未艾也。

北滿較著之石炭區域。應推下列各鐵區。即札蘭諾爾。距滿洲里站五十里。甘河區。距嫩江一百一十里。西北達墨爾根。穆稜鐵。距馬橋河站八十里。鐵苗南至綏芬河站。(在東寧縣境內)。綽爾。與佳木斯碼頭相近。在松花江之下游。距哈爾濱五百五十里。南線烏海站。鐵區鄰近該站。西列夫鐵。與烏吉密河站相近。此外北滿輸入之煤。為南滿撫順鐵。俄沿海省蘇昌鐵及資朋鐵。西比利亞哈拉爾鐵。車爾諾夫鐵。及車列木索礦。其北滿需要各石炭品質之比較。及鐵區與北滿實業中心之哈爾濱距離。詳於下表。

石炭名稱	中等同勢 即與一立方呎 之比數之數以 前得單位	中等蒸發力	溫度力 (以酒精 計)	距離哈爾 濱之里數
札蘭諾爾褐炭	二五五	二.七	四八.九	一七.七〇
撫順炭	一五〇	五.〇〇	六二.〇〇	一.五〇
蘇昌炭	二三	六.五	六五.七〇	一四.八〇
穆稜炭	一一〇	七.八	七二.四	八.九〇
烏格洛炭	一八七	四.〇〇	四三.〇〇	一七.〇〇
資朋礦炭	一九	三.五	四二.七	一.〇〇

車爾諾夫礦炭	二三八	三.七	六〇.八〇	二.七〇
哈拉諾爾礦炭	二七二	二.八	六二.五九	一.七〇
車列木索礦炭	一三九	五.六	六.九〇	四.六〇

但上列數目。因年而異。即各炭間亦然。且因用途不同。如機車用以蒸氣。房舍則用以取暖。而其同勢亦異。機務處燃料科曾搜羅東省鐵路所用石炭品質之證據。期以調查燃料。設法改良。北滿鐵區中產額最鉅者。厥為札蘭諾爾。其他各鐵。皆用人工常法掘探。於國家實業上。幾無關係之可言。僅近二年來開始經營之穆稜鐵。規模頗巨。於實業需求上。能任大部分之供給。

札蘭諾爾石炭。為一種劣質褐炭。不特溫度低微。即保守力亦極薄弱。在空氣中保存時。飛散甚速。用以燃燒機車時。即化為塵土。飛入煙筒中而去。

向來供給東省鐵路及一般實業之燃料。以日人經營之撫順炭為最佔勢力。其品質之優。尚不可與札蘭諾爾炭同日而語。惟最近數年沿海省海參崴附近所產蘇昌炭。頗能與之競爭。在北滿漸佔重要地位。此項石炭。品質甚佳。然前此輸入北滿之數量有限。近年應東省鐵路及哈爾濱實業家之需要。遂見銳增。東

省鐵路在民九輸入共五千噸。(八百三十萬斤)其後遂見增高。十四年已達九萬噸之距。(一萬六千六百萬斤)哈爾濱私家所用。照商務運則運輸者。其增漲之速亦如之。計民九至民十經綏芬河輸入者。為九千噸至一萬噸。(一千五百萬斤至一千七百萬斤)而十四年竟至三萬噸。(五千六百萬斤)現時哈爾濱市價。頭等撫順炭。每公噸售大洋二十一元。上等蘇昌炭。價格稍廉。每噸大洋二十元。故蘇昌炭之銷暢。不啻已得保障。查該炭在蘇昌之實價。為大洋十一元。一途運價。補加費。及中國關稅共七元。煤商所得利益。每噸約二元。

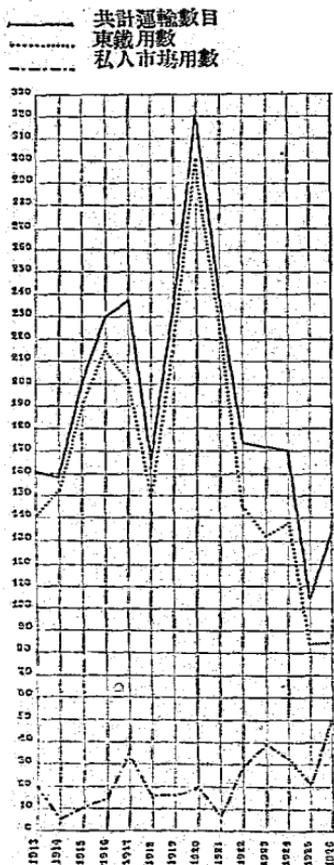
東省鐵路對於蘇昌炭。原有低價運輸之可能。因由海參崴西行之車。多空未裝貨故也。惜該鐵未能盡量採挖。致在北滿市場銷路。不克發展。殊有愛莫能助之憾。倘長此因循。礦坑不加改良。當道不加修理。無擴充出產之希望。欲銷路出人頭地亦難。

撫順炭現雖在北滿佔有穩固之地位。然煙燻光緒三十四年時。尚無過問者。是年日人始試行銷售。未幾失敗。緣是時哈爾濱木柴價廉。且人皆習用也。日人乃極力設法。廣開銷路。招引俄商。居間紹介。宣統元年。卒銷售一萬五千噸。(二千四百七十萬

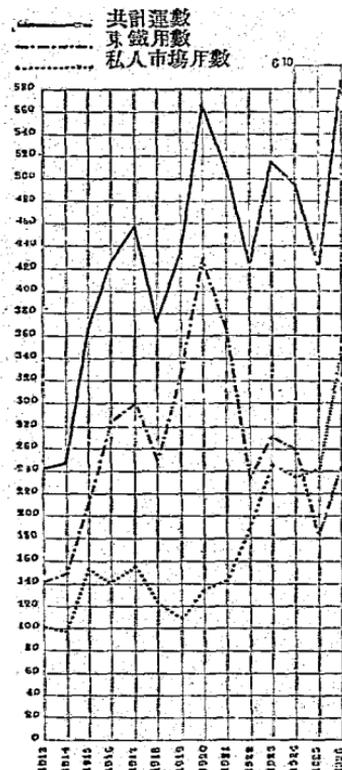
斤)其後陡增。民國元年哈爾濱及四週各地。運入約八萬噸。(一萬三千七百萬斤)其他實業場所。皆易木柴為石炭。而松花江航行之輪船。亦間有購用者。唯東省鐵路在歐戰以前。純用木柴。及札蘭諾爾沿海省炭。民國四年。因運輸增多。燃料之需要亦增。第一次購用撫順炭三百三十噸。(五十五萬斤)五年增購至六萬五千噸。(一萬一千萬斤)此後逐年累進。迨民九竟達十六萬噸。(二萬七千萬斤)繼乃漸形減少。十三年幾與蘇昌炭相等。計是年採購撫順炭六萬五千噸。(一萬一千萬噸)蘇昌炭五萬七千噸。至十四年。情形乃大變。購用撫順炭。尚不足九千噸。(一千五百萬斤)而蘇昌炭則為九萬噸。(一萬五千二百萬斤)矣。近十三年來輸入北滿撫順石炭總數如左表。

年 份	私 人 用		東 省 鐵 路 用		共 計
	千 噸	百 萬 斤	同 上	同 上	
一 年	六	一三六	無	無	六 一三六
二 年	六	一四四	無	無	六 一四四
三 年	三	三三九	三	一九六	六 五三五
四 年	三	三三九	三	一九六	六 五三五
五 年	三	三三四	七	二二六	六 五六〇

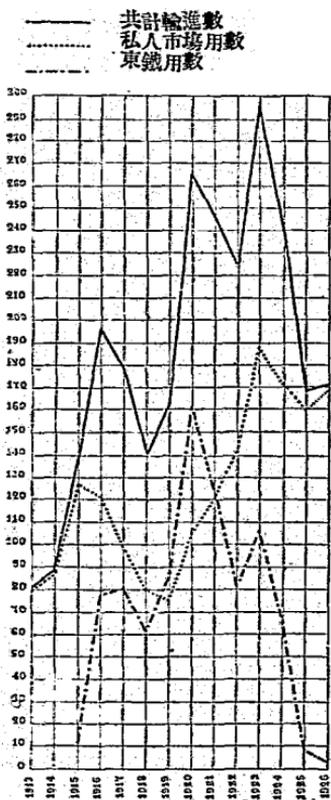
自國民二年起至十
 五年止 蘭諾爾煤
 東鐵 運 輸 目
 數



自國民二年起至十
 五年止 日本
 東鐵 運 輸 目
 數 及 私人市場
 炭煤 運 輸 目
 數 (以千噸為單
 位) 者用



自國民二年至十五年 順煤炭輸進北滿數目



十四年	一五 二六、三	九	四、七	一六、〇	二六、〇
十三年	一四 二六、八	壹	一〇、六	二五、九	四〇、四
十二年	一六 三五、三	一〇、七	一七、五	二五、五	四四、八
十一年	一四 二六、四	八、三	二二、二	二四	三六、六
十年	一三 二〇、六	二五	二〇、五	二四、六	四四、一
九年	一四 二四、九	一六、二	二五、七	二五、五	四四、六
八年	七 二七、八	八、六	一四、八	一六	二七、六
七年	七 二三、三	六、三	一五、五	一四、二	二七、八
六年	六 二四、九	八、二	一七、一	一七	三〇、〇

札蘭諾爾石炭礦區

昔東省鐵路札蘭諾爾石炭礦。爲北滿唯一富厚鑛區。鑛坑在東省鐵路之西。與札蘭諾爾車站鄰近。距滿洲里站五十里。坑共三處。即卜郎尼果沃。(昔名第一鑛坑)那霍得喀。及第二坑。皆單獨開採。當光緒二十七年工程師卜郎尼果沃勸採鑛苗時。距札蘭諾爾車站西八里之地。發現大宗褐炭。厚約二丈。於光

近年撫順炭供給鐵路較民九減少之原因。約有數端。即年來鐵路存有大宗常備燃料。燃料之耗用。甚爲經濟。及鐵路用蘆昌石炭等是。

輸入北滿之其他石炭。爲數極微。由後貝加爾入口者。益無起色。蓋哈拉諾爾及車爾諾夫炭。屬褐炭類。其質較札蘭諾爾炭尤低。車列木樁炭。雖不遜於撫順炭。但距離過遠。不能與之爭勝也。

緒三十年從事掘採。該坑遂以下郎尼果沃爲名。此坑位於東省鐵路幹綫之南。有淺鑛穴甚多。

當日俄戰爭之時。需用石炭甚夥。乃於光緒三十一年重行勘察新鑛苗。結果在第一坑之南十一里。復開第二坑。該坑含炭甚富。而潛藏地下。深受濁川河之障礙。此河聯貫大興湖及額爾

古納河。嗣將障礙排除。始得開採。光緒三十四年。卜郎尼果沃坑地下失火。不得已停止。改在第五第六兩號鑛穴探掘。時第九號鑛穴。尚在預備工作之際。東省鐵路西棧之燃料。深感缺乏。乃復赴鐵路北部勘察鑛苗。結果發現大宗炭層。是為那登得喀坑。迄今仍開採不絕。據著名地質學家阿爾爾特之評斷。以上所勘諸鑛區。所蓄褐炭。計有二千三百萬噸（四百萬萬斤）。就中除已掘四五百萬噸（七八十萬萬斤）外。是所含尚多。

當宣統元年。至民國十一年之間。札蘭諾爾鑛。由商人協精斯開採。其時那登得喀坑之已開工程及地下工程鑛穴。第十號深六丈五尺。卜郎尼果沃坑之第九號鑛穴深二十丈。及卜郎尼果沃坑之南查濁川河區域之已開工程皆屬之。自民國十一年起。東省鐵路收回自辦。該鑛在民國三年前。出炭年約十萬噸。至十六萬噸之數。（二萬六千五百萬斤至二萬七千五百萬斤）。自民四後漸行增長。九年曾至三十萬噸。（五萬萬斤）。惟最近又漸減退。年約十七萬噸。（三萬萬斤）。查十三年來該鑛所產探鐵路照公用運則運輸及為私人運輸者。其數列左。藉觀該礦營業之一斑。

年 份	私人用	東省鐵路用	共 計
年	千噸	同上	同上
二 年	二〇	一四	三〇
三 年	五	一〇	一五
四 年	二	一〇	一二
五 年	一五	二五	四〇
六 年	壹	二〇	二一
七 年	一七	一五	三二
八 年	一七	二九	四六
九 年	二〇	三〇	五〇
十 年	七	三三	四〇
十 一 年	二五	三三	五八
十 二 年	元	三三	三三
十 三 年	壹	三九	四〇
十 四 年	二	四〇	四二

由上表以觀。所運為私人用者。為數極少。推廣其故。良以在



札蘭諾爾
煤礦運煤



黑河三道溝金礦
(距黑河九十里)



黑河七道溝金礦



黑河西南朱
東河金鑛



雞拉林金沙



瓊羅河金鑛其地
竊採金沙者甚夥

哈爾濱市場與撫順蘇昌炭相競爭所致。因照溫素能力方面計算。每噸撫順炭。等于札炭一、七噸。且札炭其他缺點甚多。故欲與撫順蘇昌炭競爭。非照撫順石炭價減半以下賤售不可。照哈爾濱市價。撫順程稜蘇昌炭每噸價大洋二十元至二十一元之數。札炭即照每噸大洋十一元售賣。亦不能爭勝。是故札炭出

北滿其他石炭礦區

札蘭諾爾炭既屬劣質燃料。抑且運途遙遠。蘇昌炭又復價值高貴。產額不豐。故在北滿得推廣銷路者。惟撫順炭耳。然專用外炭。實非地方經濟之福。該炭又為京奉南滿。東省三鐵路之所共用。殊非正當辦法。況礦穴距需要中心點之哈爾濱過遙。是以北滿之急務。應自覓價廉豐富之良好炭礦。期以供給東省鐵路及滿洲一般實業。此事正未可等閒視之也。

東省鐵路當局于日俄戰後。曾盡力勸察礦苗。擬在鐵路界內覓一頁美炭礦。惜光緒三十三年至民國二年間。在烏吉密河附近勸察前西列夫炭坑。及二層甸子兩大雅滿附近區域。皆徒勞無功。無礦層之可尋。民三遂告停止。同時勸察東錢也河小站

產數量之多寡。全視乎東省鐵路之需要以爲衡。雖溫素力量太薄。且其他品質亦弱。即東省鐵路用之。亦不經濟。惟鐵路西錢與安嶺一帶。然用尙屬適宜。其法與他種石炭混雜燃燒。尤以與撫順炭混雜爲最佳。機務處燃料科正試行此法。

附近及西錢土爾泡哈站一帶。亦皆無結果而罷。迨民國四年。又在綏芬河一帶尋覓。據東省鐵路礦產科之調查。有大石炭礦二處。一在車站之南。直至三岔口附近。一在馬橋河站之北。品質極優。少含灰硫。熱性高強。宜于冶金工業。其缺點爲距鐵路幹綫七十五里至一百三十里之遙。路局擬引入路界之內。然核與中俄所訂東省鐵路有權在路界內三十里經營煤礦之規定未符。故開採之議。因以中止。逮五年前。始有私人資本家。注意及此。第產炭雖富。而資本無多。民國十三年。乃歸程稜煤礦公司開採。礦區在東線馬橋河北八十里。中間與吉林當局屢經計議。始告成立。由吉林省政府與協結斯出資各半。共同經營。雙方訂有合同。

茲因該合同爲華俄合辦營業之一重要文件。特全錄之。(合同
中吉林省政府代表簡稱代表。協結斯簡稱股東。)

第一條 代表與股東合辦穆稜縣境之梨樹溝小城場溝石炭
礦。定名稱稜煤礦公司。在哈爾濱設總公司。在吉林省垣設分公
司。並設事務所於礦坑所在地。

第二條 公司礦務。以開採礦區內石炭爲限。不得兼營他業。唯
爲運輸石炭起見。應建築寬軌鐵路。自礦坑起至東省鐵路最近
之車站爲止。

第三條 石炭礦區面積計二十八方里四百十五畝三十一方
丈。礦區境界。另圖載之。

第四條 合辦石炭礦區年限。自簽立本合同之日起算。定爲三
十年。逾期如雙方同意。得續訂合同。否則有一方不同意。即行解
除。公司一切財產物件變價後。雙方平分。礦業權及其他之權利。
同時消滅。變賣公司購置之不動產時。唯中國人有繼承受。

第五條 公司資本。定爲中國大洋六百萬元。代表與股東各出
一半。計三百萬元。

代表應出之資本一半三百萬元。即礦產估價大洋三百萬元。股

東應出之資本半額。應于簽立合同後先繳一百萬元。存儲吉林
永衡官銀錢號。其餘二百萬元。視營業之必要。分期繳足。

第六條 公司因營業之發展。增添資本時。按照本合同第五條
第二項之規定。代表礦產之估價。與股東現有之資本。爲同數額
之增加。

第七條 公司每年決算一次。由收入總數中除去一切經費。並
提出百分之十五。作爲公積金外。所得權利。代表與股東均分。其
公積金以積至資本總額百分之二十五爲止。

第八條 公司遇有損失。每五年間。其損失之總數。應全歸股東
負擔並彌補之。代表概不負責。

第九條 公司設職員如下。
督辦一人。由吉林省長委任。管理公司全部營業。公司與各官署
接洽事件。皆由督辦行之。
會辦一人。由股東充之。會同經營公司全部事務。
理事長二人。監事二人。由代表與股東平均委派。

第十條 公司一切事務。理由事長辦理。凡職員免職。須經督辦
批准行之。

第十一條 關於公司營業、技術、會計、重要事項，須兩理事長商定後，經督會辦簽字蓋印，始能施行。

第十二條 遇有重大問題，由兩理事長商承督會辦，並提交董事會會議，以得董事大多數同意議決之，遇可否同數時，由督會辦協商決定。

第十三條 督會辦理事長各董事，皆為董事會會員。凡公司各項工程，以及支付款項，任用技師並其他職員，非經董事會議決，不得執行。

第十四條 對於鑛業管理上之一切程序及其他行為，須遵照鑛業條例及鑛業條例施行細則並有關係現行法令辦理之。

第十五條 本鑛鑛工，概用中國人民。

第十六條 公司一切記帳，用銀本位。

第十七條 公司職員薪俸及一切經費，由董事會會議規定之。

第十八條 為維持鑛區秩序安全，並保護鑛業上之利益起見，公司設置鑛業警察時，須遵照鑛業警察組織條例辦理。

第十九條 鑛區應納之鑛產稅，悉照吉林省通行章程完納。

第二十條 公司應照本合同另訂辦事章程，以資遵守。

第二十一條 本合同以中俄文各繕四份，一份呈之吉林省長，一份呈農商部，一份存吉林實業廳，一份交股東收存。遇有誤解時，以中文為憑。

第二十二條 本合同由吉林實業廳呈准吉林省長轉咨農商部並雙方簽字後，始發生効力。

第二十三條 如協精斯身故，本合同所有之權利，應由其法定承繼人承受。

該鑛坑在吉林穆稜河右岸，穆稜縣縣境與密山縣接壤之處。其發現之石炭層不等，有厚一丈者。當民國十三年，該公司在穆稜馬橋河境，從事地質之考查，凡鑛坑區域及其四周各地，視察殆遍，卒獲此鑛。若鑛層直淺深僅三十丈，則藏若之炭，約為一千六百萬噸。（二百七十萬萬斤）。該公司現時所開採者，僅為勘察較熟之一部，厚有半丈，餘則正在勘察中。

該公司為聯貫鑛坑與東省鐵路起見，已築有支線，起下線子小站，迄鑛坑盡端，長一百一十華里。於十四年三月三日，正式開車。界邊斜面為〇、〇〇九半徑八十丈，所經各地，建木橋凡四，共長約一百八十丈，一為三十一丈，一為三十八丈，一為十一

丈。自該礦創辦後。東省鐵路爲利用山海參滋開回裝運出口貨之空車。直接運輸石炭。而發展此良好石炭。見對於該公司無不加以援助。當修築支線及礦坑工程着手時。規定特別減價運則。以利運送鐵路材料工人等等。使支線早觀厥成。及該礦經營之始。復將由下城子小站至哈爾濱區各站及西南兩線運煤之運則減低。使蘇昌撫順程稜等炭。在同等條件之下。在哈爾濱市塲相競爭。該礦開辦之始。雖不無諸多困難之處。然在北滿市塲終不失其競爭之可能。將來必能佔優勝之地位。供給東省鐵路及哈爾濱實業以價廉物美之燃料。外炭勢必受其影響。可斷言也。

距東省鐵路南棧島海站六十五里吉林省境內之火石嶺子坑。亦有發達之希望。其品質雖較撫順炭低百分之二十。然溫

北滿之其他礦產

北滿礦物除石炭外。建築用石及石灰。皆甚豐富。採取建築用石及石子（即小石塊）石灰之重要地方。在東省鐵路東棧阿什河槽兒山一帶。東省鐵路及私人所用石頭、石子、砂礫、砂礫、鐵

素能力與保守力。皆高出札蘭諾爾炭之上。南棧所用燃料。可以此代撫順炭。即哈爾濱實業。亦大可改用之。雖其品質及礦區情形。遜于程稜。然鐵路及地方。均得蒙其利焉。

鶴崗即鶴立岡。所產將來亦能在北滿樹一幟。礦坑位於松花江下游。佳木斯碼頭附近。距松花江岸九十里。欲經營此礦。必須修築鐵路。刻下正在從事中。據調查其石炭品質。較撫順炭爲優。

此外北滿所發現者。爲數尙多。但皆無足輕重。或距鐵路江河過遠。或礦層不厚。品質甚低。就中一部由華人以手工常法開採。出產亦微。較富者厥爲墨爾根所產之中下褐炭。坑在甘河右岸。距河口一百一十里地方。與嫩江間貫以架軌鐵路。年產約千萬勛云。

路鋪道砂之在鐵路運輸者。以十萬噸計。又阿什河、二層甸子、二道河子、槽兒山鐵路運輸之石灰。亦以萬噸計。石灰製熟塲大多在二層甸子、二道河子站。距哈爾濱一百一十里至一百六十里

有差。此項礦物。以建築業繁昌之哈爾濱需用為最多。但不盡經鐵路運輸。大部多由附近各站用旱車或江船運送。

松花江下游。亦產各種石類。如距哈八十里至一百二十里地方。有建築用石製造場。一百九十里地方有磨石。(即磨刀用石)。二百八十五里。四百八十里。六百一十三里地方。有花崗石。六百七十二里地方有斑石。

西線土爾池哈站。產火磚黏土。哈爾濱民國十一年所開之黏土工廠。製造火瓶所用之原料。咸取于此。而札魯林場近亦發現上等黏土。同時曾擬製造火瓶花瓶瓦器陶土筒管等等。林場內並有石灰石礦。此地燃料低廉。最宜開設洋灰(即水泥。又名西門土)製造場。

在經濟界佔極大勢力之曹達。巴爾曼。及松花江平原。西部海拉爾。齊齊哈爾。伯都訥(扶餘)。皆產之。其中最著者。為呼倫貝爾之茶蘇湖。湖在海拉爾南二百八十里。為鹽性曹達湖之一。寬約三里。深一尺半。係華商公信公司租諸蒙人者。同時該華商並採取附近湖鹽。齊齊哈爾一隅。曹達湖羅布于喇嘛甸子。小蒿子。薩爾圖等站一帶。離鐵路極近。伯都訥區域。為是業者。皆當地土

人。以供當地之用。茶蘇湖所採。年約二千五百噸。四百萬噸。齊齊哈爾區有製造場四十。平均每場年製一百六十噸至三百三十噸。(二十七萬至五十四萬噸)。共產八千噸之數。(一千四百萬噸)。至伯都訥則不足八百噸。(一百四十萬噸)。各區採取之法。概用手工。冬自冰下採取。夏則煎煮湖中淤泥。及直向湖底採取。茶蘇湖產于十一月至次年二月間。可以採取。天寒湖凍時。鑿冰成穴。湖底即有塊形曹達。採之者皆為蒙人。每冰床二百七十噸。價大洋二角。採得之曹達塊。稍加以水。煮之使沸。復磨已沸之混合物。傾於鐵箱。冷而取出。已成塊狀。無論煮曹達或自瀉曹達。皆含多量芒硝。(即硫酸鈉。約百分之六至百分之十二)。此物能減低曹達品質。不可以入食物。惟就所含之碳酸鈉(百分之三八、九)而言。不特不適于洋曹達。且屬英吉利精晶曹達(百分之二十)及喀利發爾尼曹達(百分之三十二)而上之。齊齊哈爾曹達分二種。夏令採者。雜土色。黑。冬令採者。色白。皆由水涸或凍冰之湖內淤泥中採取。製造之法。亦用煎煮。由企業家招僱工頭。約二十人至四十人。組織工團。經我器械等。由企業家供給。所得純利。工人與企業家各分其半。工人所得者。照人

數均分。企業家所得之一半。除扣除所有經費外。並分其餘額於工頭。鐵路沿綫曹達市價。每百觔大洋一元四角至一元八角。其出口稅約為價值百分之六、七至七、四。由企業家擔負之。

北滿曹達產額。雖年有二千萬觔。而經鐵路運輸者。僅為百分之十。齊齊哈爾區所產。大都用旱車運之哈埠及其他城鎮。自民十之夏。運則減輕。而鐵路之運輸始增加焉。

曹達為北滿實業之一。如大加改良。將來之發達。毫無疑義。齊齊哈爾曹達。倘以適當方法製造。不特供黑龍江省之需。即吉林奉天。亦能用之。可擠洋曹達無容身之地。海拉爾曹達。以地勢之關係。可與鎔鑄於興安嶺以西。即昔日使用烏拉嶺曹達之後。貝加爾及西比利亞是也。

曹達改良之法。可分為二部。一為改良採取之法。一為改造生貨。據化驗分析。海拉爾南部與茶蘇湖附近之鹽湖水。水中所含曹達。百分之一、五。遠過茶蘇湖之水。(百分之四、九)。如採取得法。不但產額增加。價值低廉。並可取得水中其他貴重化學物品。如玻璃場中所需之硫酸性亞綠化鈉是。改造生貨之法。勿需貴重物品。法亦簡便易行。只用煨燒法除去芒硝。

雜質及水分。即可使其品質陡增。經煨燒之曹達。內含曹達百分之九十七。芒硝不足百分之一。水百分之〇、七。能得此種曹達。則洋曹達可無輸入之必要矣。

海拉爾高原大寶湖。布餘湖一帶。及其他各地所製之鹽。由苦鹽湖中取得。品質低劣。要亦手工製造法不良所致。就中一部供當地之需求。一部運售後貝加爾一帶。若夫北滿普通所用之鹽。皆為牛莊(營口)製造運來者。

北滿號稱黃金世界。產金區域甚多。如巴爾嘎、吉林、黑龍江皆是也。最富之區。為黑龍江左側各河南岸。第一為呼瑪縣。次則漠河、瑯璁、湯原、嫩江等縣。各縣採金。皆組織金礦局為之。其範圍大小不等。或屬之私人。或歸政府。並有匪人盜探者。採取之法。極盡皆用人工淘洗沙土而求。

外人之在北滿採金者。前有著名之熱勒通根金礦。曾設獨立會社。不受地方官署管轄。從事採取。創於光緒九年。在漠河縣境。距俄境不遠。產金異常富饒。有採金人及金業商達二萬人。嗣於光緒十二年被中國軍隊禁止。

黑龍江沿岸中國境內各金礦。服役工人極衆。皆在萬人以

上。惟所採金額。向無統計。吉林產金之地。多在東部各縣。如撫安。穆稜。依蘭。樺川。琿春等是。其採金方法。與黑龍江同。

巴爾嘎之金礦。曾由俄實業家試行開採。照民國二年與官署所訂合同。由大寶湖至額爾古納河一帶之右方。凡該河一切支流。直至貝可特喇雅河（牛河）為止。區域極大。概許上阿穆爾金業公司開採。其他有利益之礦產亦如之。但結果未得發展。現時巴爾嘎西北部流入額爾古納河之山溪間。頗有匪人盜採。其中最興旺者。為哈拉爾河北五百五十里地方。及其東哈烏勒河。特勒布爾河。旱河（根河）等之上游。

北滿探金。為華人特權。當光緒三十四年。俄實業家曾在哈拉爾河地方從事採取。迨民國十年。轉讓華商廣信公司。該公司現仍在舊托託由工團開採。採取後交付公司。已淘之金。照定價付值。但現款甚少。類以貨物折算。因工人皆在公司除取食品衣物。賃價較高。而恒實食卵糧也。金礦事務所設於距室韋縣二十八里地方。礦苗散佈哈拉爾河深谷間。與事務所相離不遠。近者六里。遠者不過二十里。開採俱用人工常法。法在舊礦場之底。鑿數礦穴。計深十丈至十二丈。採取金沙。冬日用融淨法。燒灼礦穴。

俟細散砂融。汲砂出井。此項工作。止於三月。時井中已有水及毒質瓦斯。不可復入也。及四月。安置洗礦槽。將冬日所採砂土。在槽內從事淘洗。而金得矣。哈拉爾礦之金。粒極微小。成分亦低。（百分之七十五）多數純金。為半棗泥克。哈拉爾山溪金沙。雖實業家開採多年。但所得甚少。因類為匪人把持及探採也。

江省廣信公司在軍臣堪。亦有採金事業。該礦於民國十三年發現。其淘金之地。為距室韋縣一百九里之阿穆爾河。查北滿金礦。如用較善方法採取。必能增加產額無疑。緣現時所用土法。僅能拔取其大粒者。細者皆隨水洩去。大部含藥。可惜何如。歐美礦業專家謂以技術方法重淘藥沙。尚能得金多量。是土法之亟宜改茲易轍也。

吉黑兩省各山嶺。號稱各種礦產。無美不具。但如銀銅鉛鐵等等。不惟現時無開採者。並勘察之事。亦無所聞。據云鉛礦最多。銀銅等亦不少。以言開採。尚曾有待。殆須脫離現時之礦業幼稚時代。各項企業發達之後乎。

刻下北滿最有意義之大問題。厥為開採東省鐵路一帶之鐵礦。創辦製鐵事業。此於遠東有莫大之關係。蓋日本及東俄之

鋼鐵。異常缺乏。現就東省鐵路沿綫之調查所得。計有二處。一在禮兒山車站之南。一在小綏芬車站附近。各企業家若能請准

政府。取得開採權。集合充足資本經營之。有裨於北滿及東省鐵路。良匪淺鮮焉。



第九章 製造業

沿革

北滿地方當東省鐵路未建築前。非無製造業之可言也。惟至爲幼稚。大部乃以農產五穀。賂施人力。使成食品而已。如多數之舊式油房。小磨坊。燒鍋。掛麵及醬油作坊等。均屬此類。連同紡織粗布及製造家庭日用必需品。完全皆手工業製成。各品亦僅供地方需要。絕無運輸出境者。迨東省鐵路着手興築。俄人汲汲於新式火磨酒廠等之開設。謀以農業出產。改製地方市場需要之各種物品。而此項工廠之建築製造。均採用最新方法。此北滿有歐羅巴式之實業之始也。且東省鐵路之建築。鳩工庀材。財源甚富。故維時鐵路界內之實力。非常充實。企業類以盡量擴充。要皆東省鐵路有以助長之也。哈爾濱爲東省鐵路之中心。又擅水陸之勝。輪軌縱橫。交通便利。其位置之得宜。不僅鐵路成建設之

勢。全境工商。亦如百川之匯海。加以俄人之作爲。公者。爲最。至。乘。故商務實業。蔚爲大觀。當光緒二十九年時。已有製粉業之發軔。其出品除供給本地市場外。且推銷遼遠。南滿大連。製酒業亦肇興於是時。原哈爾濱實業之振興。得力於日俄戰役者最多。當時滿洲境內。軍隊甚夥。其軍需給養亦至繁。金錢之奉。勢如泉湧。中俄兩國商工界人。視爲利藪而來業者。道路相繼。此又有稱北滿之移民也。哈爾濱爲軍隊後方之大本營。舉凡採辦一切軍需服裝。悉集於是。求者既衆。價格亦昂。東省鐵路各站之實業。乃如風起雲湧。而以哈爾濱爲尤著。光緒三十三年。哈埠新興之各類工廠。如火磨。啤酒廠。酒廠。造呢廠。製革廠。玻璃工廠。麵條糖菓工廠。木器製粉廠。鐵工廠。縫衣廠。靴工廠等。連同舊有各工廠。

其產額無不較前增加數倍。工作忙碌。夜以繼日。獲利之豐。一時無兩。類皆於極短之期間。急切興辦。如在常時。則欲臻此境。有非數十年無功者。故哈埠成立之第八年。即光緒三十一年年底。連同附郭。住民已達十萬。歡迎之傳家旬商業。亦勃然興起。詎勝之多數工人。復創辦零星實業及手工業。亦靡不成績斐然。不數年間。住民增至十五萬焉。日俄戰事終了。境內商業實業。遂陷入恐慌之域。良以各項實業。由軍興而膨脹。一旦軍事中止。軍隊撤退。需要上失此最大之主顧。雖有俄國僑民。然不特新製者無消納之能。即軍隊去後所遺之儲備品。亦用之彌覺其富。結果各項實業。一致減少生產之年。而如玻璃工廠。製糖工廠。麵粉工廠。火磨等。更不得不停止營業矣。其後各方搜求出品之銷路。經過多年。始得稍復原狀。世界大戰既起。乃又獲發展之機會。此時實業家

實業之概況

北滿實業。現殊不能謂為已臻完全發達之境。蓋地方尚在吸收移民之際。製造業僅居次位而已也。惟製造業在地方之生活。上。究具重大之意義。而東省鐵路運輸之出於製造業者。亦不

深信製成物品。不思無銷路。鼓勇備存。以應採購。因歐洲及俄國對於食品服裝及軍隊之給養。需要甚巨也。惟此役期間甚促。當西方酣戰之時。俄國起革命之變。國境市場。俱受封鎖。地方實業所受影響。正不減於日俄停戰之時。及大戰告終。生產物價。始恢復平時狀態。從前之工業國家。亦照舊工作。運輸事務。復還舊時軌道。紛紛挾其製品。來滿行銷。北滿地方於是又覺現有實業之生產力。遠過市場之需要。而百業坐是疑衰矣。其中受害最大者。厥為俄人實業。緣紙幣盧布之跌價。在華商猶不過一般之痛苦。而於俄人。竟足以致其死命。加以普通政治狀態。多不良好。多數俄人營業。或迫而停業。或改易他國旗幟。現在與歐式之俄人營業並行者。大多數為華商。日商亦間有之。在實業家雖有漸上昭蘇之感。而多數則覺市場之不敷用焉。

為少。從知其不可忽矣。原實業界之最要地點。首推哈爾濱及其附郭與傅家甸。西式工廠佔全境百分之七十五。尤以油坊。酒廠。製糖廠。火磨等為多。鐵路沿線各地。雖間亦有之。然與哈爾濱數。

渺乎其不可及矣。查哈爾濱除洗毛廠外。各類工廠。無不具備也。至西線各地之最重要者。爲海拉爾。牲畜及其副產之製造。悉萃於是。爲蒙古皮貨貿易之中心。有洗毛廠六所。其中屬於私人者五。屬於東省鐵路者一。他類工廠。有沃庫羅夫之火磨。及製胰廠三。製革廠二。製油廠一。毡廠三。油坊二。酒廠一。亦蔚然可觀。滿洲里次之。只有製胰廠二。及一製革廠而已。自海拉爾至富拉爾基間。實業方在初創時期。計牙克石站有油坊一。博克圖之火磨。猶在建築中。並擬有火柴木桿工廠之設。此段以富拉爾基之徐廟志油坊火磨爲規模最巨。齊齊哈爾區域。比較尙稍發達。城內及車站。有油房三。火磨二。及麵粉。火柴。膠捲工廠等。設備均取歐式。頗屬完備。此外則類皆舊式。有磨坊。油坊。榨蜜。及他類製造廠。爲數達二百餘。距哈較近之地。可資注意者。爲安達滿溝兩站。安達

站近年設有油坊六。火磨二。滿溝站有油坊一。南線之實業地點。以雙城堡寬城子二站爲最著。各有工廠業數所。東線則尙未發達。其最鉅者。爲阿什河站。北滿最大之糖廠在焉。此外有油房一所。次爲一面坡站。有啤酒廠。玻璃工廠。火磨。油坊。及酒廠數家。近有榨油廠名莫斯科公司者。設備已完。不久開業。其東之海林站。

則有火磨及精米工廠。綏芬河處中俄邊界之交。爲東省鐵廠之巨站。而實業則最爲幼稚。總計實業以產木著稱。故產木各站。各設製木工廠。（已詳第七卷）爲實業之中堅耳。以沿線實業之不振。哈爾濱乃成巨孽。爲全路之癩瘡矣。

燃料問題。爲地方製造業所最苦心焦慮。林業及礦業兩事。曾經述及。查北滿雖林海密茂。煤礦繁夥。而地方實業。仍購用自外運來之撫順煤而不顧。不知撫順煤價格高昂。又加長途之轉運。故北滿實業在燃料一層。較諸南滿者。自相形見絀。而出口貿易所受煤價之影響尤大。進口物品與哈埠自製爲同一種類者。有高額運費爲之保障。而燃料則以屬必需品故。迄仍其舊。其影響以業主所受者爲尤重。售主則否。以其易於轉讓也。人工對於地方實業。有重大之關係。人皆知之。然沿線實業。因此頗陷於不瓦狀況。如安達需用人工。須雇自南滿及魯口大連等處。往返車費。均由雇主担任。生產如不確定。其爲重累。自不待言。哈埠情形較好。工人尙足敷用。業主得不受長久合同之束縛。惟大部工人均來自山東。工資較南滿爲高耳。工人之泰半。均係華人。華人營業之職員亦然。惟組織新事業。或與鐵路及隊人辦理者。始用俄

人。但此係例外。而數亦甚少也。反之合辦及俄人單獨辦理之營業。普通重要位置。均係俄人。哈埠前當企業方興之時。雇用良好職工。頗屬困難。專門工人。既少且昂。現以華人適於新式勞動者增多。人民之來此者亦衆。此項困難。已漸解決。市上各類專門職工。予取予求矣。工人工資。因職業及生產之不同而異。不需專門勞力者。每月大約自大洋八元至十六元。房飯由雇主供給。華人且有供給洗沐及理髮者。其不供食宿者。約增至二十元以迄三十元。而歐人之三五營業。對於工人之醫療保險等項。有由業主負責者。至工人與業主之相互關係。官廳從不干涉。除公共衛生由市自治會管理外。其他工人居處。悉任自由。並無律例之約束。所謂保護工人利益之組織。尙未屆計及時也。向來中國商業。職具有分配紅利之權利。哈埠亦毋莫不然。其例於經過三年之後。視盈餘之多寡。酌量分配。故職員工資雖微薄。賴此得以彌補而維繫之。而職員與營業。遂生切膚關係。益爲親切焉。華人營業時間。無間晝夜。亦無星期之休息。季節歷數。類依月歷。除因修繕清潔汽鍋及節日外。全年工作之日約三百日。且有超過之者。各廠工人。皆分作兩部。廠中工作。由兩部工人輪流。每八小時換班一

次。故一人工作之時間。甲日八小時。乙日十六小時。平均每人每日須十二小時。惟各項營業。因近年之經濟狀況不長。工作每有間斷或停止。凡停工之時期過久。所有工人。除解除一部份外。每留用一部。以充管理守望之需。是以業主既担負不經濟之支出。工人工資。亦難確定。哈埠大部工人。多非土著。均遠來國內各省。而以山東爲尤多。已如上述。彼等子身而來。工作若干年月。積有餘資。即行回籍。近年以來。亦有携同家眷者。但類皆力能自給者也。東省特別區域內之實業。製出成品甚夥。除銷之當地外。其運輸出口者。不僅由鐵路代運。而尙有大車或水路。故東省鐵路之運輸統計。僅能視哈埠製造業之一部。且各大工廠。由自設之鐵路岔道所運者。以運輸時從不詳列品名。曠舉其數。亦不確實。然就可以計算者言之。其數類已足表示實業界與鐵路之重要關係。故鐵路對於地方實業界有關之貨物。尤宜維護。彰彰甚明。如工廠所必需之生貨。若糧石、煤斤、木柴、麻袋等項。及工廠之製出品。如麵粉、麩皮、豆餅、豆油、酒精、白酒糖類、罐頭等項。數量至鉅。其運費之出入。與各業有重大之關係。而不容等閒視之者也。查哈爾濱及傅家甸最重要之實業。爲油坊、火磨、酒廠。及英國出口物

品公司、電燈公司等。在最近之一年中。所運貨物。共五十七萬噸（九萬六千萬斤）之鉅。約合東省鐵路貨運全部百分之二十。其中運出者。佔百分之六十八。運入佔百分之三十一。既有此龐大之數。故鐵路對於實業界之請求。自宜予以注意。以實業界輸出製成品一噸。同時需運入生貨數噸。而此項大宗生貨。非必經由鐵路。亦可由大車或水路承運也。

哈爾濱全埠工業。可分四區。最著者為八站。軌路縱橫。地隣江岸。運輸便利。面積寬宏。實一天然之工廠用地也。全區計有油坊二十六。火磨六。啤酒廠一。及其他零星營業多家。次為傅家甸。計有油坊十三。火磨七。酒廠二。製革廠織布廠各一。及其他小規模營業。如織布、製襪、地毯、製革、醬油、製材、小鐵工廠等。其間雖略有等差。然要皆未脫手工業之窠臼。次為香坊及南線四俄里之糧台小站。香坊有油坊十三。火磨三。及酒廠、板片廠、玻璃廠、製麵廠等。糧台小站有油坊六。火磨二。而北滿最著名之伯羅金高田酒廠即在焉。以上各營業。除設於傅家甸者外。均舖有鐵路岔道。如各該地點新設工廠欲敷設岔道者。即可由已成者就近伸引。非常簡捷焉。哈埠道裏為全市商業地帶。不適於工業。現有油坊

一。火磨四。及其他重要工廠多家。類皆設於八站交界之區。此哈埠工業之位置情形也。至四區以外。其餘如秦家崗馬家溝等。殊不多觀。雖邊際地點。亦偶然有之。第規模皆窄隘者耳。因工廠位置之不同。鐵路收運貨物。各區亦有多寡之互異。八站及傅家甸多集於第八段。其數量約佔哈埠實業用品運輸總額百分之四十五。其中多數為油坊火磨製品之出口。佔百分之八十五。而運到貨物。僅佔百分之十五。求其運出口運輸數量不同之故。有基於該處工業。含有特殊情形者。蓋油坊火磨所需生貨與製出之品。重量不甚懸殊也。有基於八站及傅家甸之地理形勢者。蓋所需生貨如豆麥等。大部悉由松花江運來。故鐵路運輸。多出口而少進口也。香坊各油坊。佔百分之三十一。惟運入運出雙方之數量。不似前者之懸殊。計運入佔百分之四十。運出佔百分之六十。則以所需生貨。亦多來自鐵路也。其道理方面。如將秦家崗下坎所設之英國出口物品公司及呼蘭製糖廠一併列入。則其實業居全埠之第三位。運輸佔百分之十六。所獨異者。運輸貨物。以運入為多。佔全額百分之五十四。此所以目為商業地帶也。其次為糧台小站。各工廠工業用品之運輸。佔全埠總額百分之八。而其

中運入佔百分之四十三。哈爾濱各工廠依其業主之國籍區別之。則首爲華人。佔各主要工廠貨運全部百分之七十四。哈埠最盛之油坊。幾全在華人掌握之中。次爲歐人。佔貨運總額百分之二十一。其中以俄人爲最多。所營多火磨酒廠及製皮業。若油坊不過三家已耳。日本人所營之滿洲製粉公司。佔哈埠貨運總額

製油業

鐵路界內之西式製造工廠。現在首屈一指者。厥爲製油業。嘗三四年前。製油業猶在製粉業之下。自民國十二年。製粉業驟受恐慌。大部停止工作。由是製油業一躍直上。執製造業之牛耳。但就固定資本之數額言。猶遜製粉業一籌。其業之大部。羣集於哈埠。計特區四十四家。連同傳家甸。全埠共五十六家。較諸火磨之二十三家。多及一倍有半。每年製造能力。需大豆生貨四十九萬噸。(八萬二千五百萬斤)價值大洋三千五百萬元以上。而火磨則近年來製造生貨。每年不逾十六萬噸。(二萬七千五百萬斤)價值不及大洋二千萬元。製油業對於北滿經濟關係之重要。概可想見。且豆油爲國人之普通食品。故其他小製油廠。猶

百分之五。其在特區方面各大工廠。不問其業主之國籍如何。隨地歸綜分佈。獨傳家甸則全爲華人營業。歐人工廠。可視同例外。查哈爾濱製造業中。最重要而鐵路所運貨物最多者。首爲製油。次爲製粉。再次爲英國田口物品公司。製酒業之最鉅者。推俄日合辦之伯羅金高田酒廠。製糖業則有呼蘭糖廠。

無慮千數。年需大豆達三十二萬五千噸。(四萬五千萬斤)用途寬廣。此境內近來種豆者。所以日夥也。其每年剩餘而運諸境外者。在二百萬噸以上。(三十四萬萬斤)可見製油業之前途。尙大有發展之餘地焉。製油業分蒸汽工廠與舊式工廠之二。其區別首在機件之設備。舊式工廠之壓榨機僅二三具。同時最小之蒸汽工廠。即有二十具。多者且達一百二十具。次則使用蒸汽之工廠。其壓榨形式。多屬洪大。製出豆餅。亦厚而且巨。壓榨機之排殼及使用法。有手搖機及水力機之分。手搖之新壓榨機。乃將舊式工廠之簡單者。易爲金屬製之螺旋。由工人以手搖動之。水力壓榨機則使用蒸汽。故壓力增大。較手搖者製造力。約大三倍有半。

蒸汽工廠對於壓榨大豆之設備較之舊式工廠為精密。壓榨之前先將其塵土雜質而壓榨時則用磨器。其實質上仍係中國土法。僅使用新式機械。以汽力運轉螺旋及水壓器磨器而已。北滿油房之建設。發創於民國元年。而擴充則肇端於大戰。蓋戰事既起。歐洲各國食品。驟感不足。對於數種食品。改以他物代用。又因輪船缺乏。工廠多製造軍需品。故成含生豆而直接採購豆油。同時日本在大戰期內。國運隆盛。對於豆餅之採購。較前增加。豆餅之銷路。亦不患滯塞。故開設油房者。一時接踵而起。刻下總計哈爾濱生產力。每日需豆三千二百七十六噸。五百五十萬斤。沿線有十三家。每日需豆四百九十一噸。八十二萬五千斤。共計三千七百六十七噸。六十二萬五千斤。然猶未盡其生產之力也。如全體工作。每年以三百日計。則每年所製。當達一百一十萬噸以上。十九萬二千五百萬斤。近年以來僅製生豆四十九萬噸強。八萬二千五百萬斤。尚不逮製造力之半。查銷路不振。其最大原因也。茲將哈爾濱各油房之位置。開辦時期。壓榨機數。生產力最大限度。及是否加入工業公會各點。列表於後。當知其業之發達為何如矣。

名	稱	開辦時期	壓榨機數	一晝夜生產力最大限度	入油量	公會否	道		八	站
							水力	手推		
同	和	宣統三年	四	三九、三	六、〇	入				
同	發	民國五年	六	五〇、〇	九、〇	入				
豐	盛	四年	六	七、一	〇、〇	入				
恒	隆	五年	六	六、八	一、三	入				
通	記	二年	三	六、六	一、六	入				
永	和	元年	五	四、七	三、四	入				
久	大	九年	三	無	報	告				
同	聚	五年	六	六、六	三、三	入				
公	來	五年	三	六、八	一、五	入				
義	昌	四年	六	六、六	一、三、〇	入				
裕	大	三年	六	七、四	三、五	入				
恒	順	五年	二	六、六	一、六	入				

元 孚	東濟(濰源)	豐泰億	天成	聚盛泰	德興	恒泰	泰義成	東興昌	索斯金洋行	源福	東記	香坊			天合盛	匯源	廣信
七年	六年	五年	二年	三年	十四年	十三年	四年	十三年	十一年	六年	十二年	九年	九年	七年	七年	九年	
	三〇	一〇〇	五	三	四	四	六	七	八	五	三	三	三	三	三	三	
六,五	八,九	九,三	七,六	九,五	三,四	三,一	三,一	五,三	三,八	四,七	一〇,二	一〇,二	一〇,二	六,二	三,七	三,六	
二五,〇	三三,五	一五,〇	一三,〇	二六,六	五,二	三,〇	三,〇	老,九	五,九	二五,四	一五,七	一五,七	一五,七	一四,五	二二,〇	二二,〇	
			入	入	入	入	入	入		入	入	入	入	入	入	入	

東亞	中英公司	永和豐	聚昇泰	東華	裕興益	雙合盛	源興義	和聚公	恒群公	糧台小站			長盛東	德順福	源聚祥	豐順	協昌仁
三年	三年	十年	六年	九年	六年	十年	十年	十年	十二年	九年	九年	十年	十年	十一年	七年	八年	
	五		六	八	三	四	三	三	六	三	三	三	三	三	三	三	
無報告	八,五	九,三	六,三	八,九	一〇,三	三,六	六,八	六,四	五,〇	六,八	六,八	一〇,二	八,四	六,四	三,八	六,八	
	一四,五	一五,〇	一〇,四	二七,五	一五,三	三,〇	二五,五	一五,二	九,〇	二五,五	二五,五	二五,七	二〇,二	二〇,二	五,〇	二五,五	
			入	入	入	入	入	入	入	入	入	入	入	入	入	入	

哈爾濱特區總計	五年	一六〇二	三三三	二五〇	二
傅家甸	八年	二〇	一八〇		
雙興	無報告				
義泰	八年	三	二〇	六	三
東聚	無報告				
廣源德	八年				入
教昌	無報告				
福盛永	無報告				
香蘭	無報告				
瑞和裕	無報告		一六四	二七	四
大來興	無報告				入
雙信	四年	四	三元三	六	〇
永來號	無報告		一六四	二七	五
哈爾濱全埠總計	五年	一六〇二	三三三	二五〇	二

製油業手續簡單。無需高大房舍昂貴機器。故油坊數目雖多。而所投資本總額。共計不過大洋一百五十萬至二百萬之間。

其流動資本。則各有不同。平均每廠不達大洋五萬元。僅有數廠超過此數。總計在大洋三百五十萬至四百萬元之間。是製油全部價值。不過五百萬元。其各廠流動金額。極難計算。蓋有時用為生產。而營業務不振。停止工作之時。往往提出改營他業也。製油業之特點。多數悉屬數人合辦。而經營之者。類皆華商。故此業已成華商所獨佔。推其原因。良以該業之發軔。首因境內對於油餅有相當之需要。與豆油為國人必要之食品耳。加以豆類之辨別。與營業所關甚重。各等豆類含油成分。極不一律。由百分之十四至十九有差。選擇之事。非善此者不為。華商對於豆品。鑒別精嚴。非歐人所能逮。故此輩各油房極為重視。待遇頗優。常暫停工作。解除工人之時。而此輩經驗宏富之員工。則留用如故也。

油房對於大豆之囤存。與製造並重。不乏業此以牟利者。以豆價較麥價尤為不定。購豆成本。佔油房支出之大部。製造費比較的猶為小焉者也。故預行採購大宗大豆。以備全期或一期製造之需。實為事實所不許。於是此等業務。就製油業現狀言之。不啻一種價格差額之博採而已。然亦必如是。而油房對於豆價。始有把握。譬如與人補結一宗期貨豆餅之交易。按大豆市價計之。

所訂餅價價格，尙屬有利。立即訂購相當數量之期豆。於是生貨之成本，不思無所保障。工廠尙未履行合同，即可從事工作。然後再俟豆油售出，將所得之款，彌補製造費，取得盈利。此後工廠即行停止工作，以待另訂新約。其預事存積者，僅有少數。

工廠所製之豆油豆餅，其運出之數量，每非當日豆之原來數量。不過實際上此種場合，殊不能謂豆油之運出，即較少於豆餅。蓋以所製之油，有銷諸本地市場者，逐漸取舊式油房所製之油而代之也。此非謂使用蒸汽工廠所出之油，成分較優也。蓋以蒸汽工廠對於油質之榨取，多盡其量。豆餅所得，較爲有利耳。曠是之故。蒸汽工廠所出之油，價格亦較廉矣。

製油業連同其他製造農業出品之各項製造業，均非長年工作。一年中不過從事數季而已。其製造期之開始，類以農產之流動時間爲標準。大率於新收大豆最初運到之時着手。北滿每年十月間，大豆收穫。此時農人，因道路燥通易行，漸向沿棧運輸。油房之製造，由是開始。迨陽歷一二月間，時屆舊歷新年，工作中止。及入春季，存豆漸盡，道路亦漸融化，田間工作開始。製造業乃逐漸弛緩。此後須俟松江解凍，航運開始，沿江大宗生豆陸續運

來市場。工作乃能復振。惟七月至九月間，工作亦例多停滯。各油坊均從事修繕整理，以待來歲焉。大豆之製造，緣手續簡單，故未製之品與製成之品，價格所差無幾。獲利亦微。因利益菲薄，故值流動資本不足，或油房當價格不合之際，遂失抵抗力。而工作立即停止者，屢見不鮮。惟有少數歐人所辦，則反是。對於事業，幾終年不輟。蓋此項工廠，技術上之設備較完。燃料蒸汽之使用較省。而預備之流動資金，又與所投之主要資本相適應。是以不問豆餅有無購主，均可工作如常。一旦銷路滯塞，則製成存儲。直接向消費市場謀銷路。此與中國油房不同之點也。夫此項工廠，優點昭然。營業獨振，華商雖守舊，亦未嘗不思及時倣效。改弦更張也。所困難者，爲發創之初，既需巨額經費，復應機械之購取。且宜抱毅然改革之心。殊力有所未逮耳。今各該工廠之猶能存在者，惟類各方面之維持。尤以東省鐵路對於豆油豆餅之運輸，在運費上與以相當優益爲最。不過此項優益，亦須有相當之條件。即聯合大多數油房所設立之油業公會。設法整頓廠內之設備是也。查大豆內所含之豆油，其數量自百分之十四至十九。平均爲百分之十七。前已言之矣。惟壓榨所得，不過百分之十。欲盡得其

所含。必用英美式之完善壓榨機而後可。而此種機械在北滿只中英公司一家有此設置。故該公司可獲油百分之十一至十二。其餘各廠仍留餅內。不特為工廠之直接損失。且餅內含有油質。不適於肥料及食品之用。又間接輕減豆餅之價值。可見設備良好之油坊。出油達百分之十一至十二者。其收入上所佔之優劣何如矣。但與華商相較。用費亦較多。是其不利。即如壓榨時用以代草之布巾。消費頗夥。又因完善之壓榨機。壓力高強。布巾使用不久。即行損壞。而壓榨之預備手續。亦較為繁重是也。又該廠壓榨之豆。非如華廠之僅僅壓扁者。須磨成細麵。而後用之。在未磨之前。又須清潔其塵土雜質碎豆。故製出之餅。極為清潔。形式亦與華廠所製不同。係長圓之薄扁形。重約六基羅（十一斤半）因質地乾燥。運輸可以經熱帶而不壞。至其他各廠所出者。則為圓形。內含豆皮。且有黑色之雜質。其標準重量為採自南滿鐵路。第七十封特。（二十八零十分之六基羅即四十八斤）北滿中國油坊皆同然焉。至中英工廠所製之油。亦至清潔。製成後。先加澄清。然後置諸鐵筒中保存之。豆油之為物。係半乾性質。一遇水分。光線空氣及其他原因。即起化學上之作用而消滅。留剩脂酸。其

味苦。其氣惡。故含有酸質。為月且豆油者所最不取焉。凡未煉之豆油。為淺黃色。不其者則色重而現紅灰色。已煉之油則殆無色。歐洲市場對於豆油之採購。如所含酸質之最大限度。及其顏色。皆有一定標準。然北滿製油業現在對之尙少注意也。不知此道之亟待改善。實不容緩。而以澄濾為尤。因澄濾後比較可以久貯之故。但現在哈爾濱惟中英公司有之。餘皆不足以語此也。總之北滿華廠所製油餅。與大連油坊成分相同。大連油坊之餅出者。亦陸南滿鐵路所設。以後轉讓於私人經營。其取油之法。不用壓榨。而用提取。豆餅及豆油。其用途甚廣。中國工廠所出之豆餅。用於當地。僅作牲畜飼料及燃料。而在美國則當大戰時磨成細麵。混於麥粉之中。德亦磨麵以供軍隊食用。其他各國效之。相沿成習。現仍用為食品。充肥料之需要最多者。為日本。其團油坊二十餘家所出豆餅。供不敷求。每年運入之數。約五十萬塊焉。豆油則用途益雜。中國直接充食品及燃燈之用。歐美則凡已煉之油。用以製造罐頭。或與他種植物油相混合。哈爾濱自民國十二年伊始。精煉之法。大有進步。中英公司尤有特別之設備。所煉中。有名阿來特闊（Aller）者。供給本地罐頭工廠外。且運銷後貝加

爾。該地近漸充作食品。以代價昂之他種植物及動物油焉。至技術化學上。雖可用以製造肥皂。格立來林油。沃列因油。沃立登油。漆。斯帖阿林等類。惟不過充間接之成分。雖加精煉。而以製油漆肥皂。質嫌稀薄。及製沃立登油。塗於器物。歷久不乾。油價之不能提高。正坐此種缺點故也。惟其間亦因世界需要之其他植物油之盈缺。而起漲落。如生菜油。麻油。棉油。核桃油等供給不足時。豆油始有開津者。然在油類已佔相當地位。則無可疑也。

製油業之出品。除豆油外。即為豆餅。其重量約得生豆百分之九十。價格之高下。一以日本需求之多寡為準。此餅價之所以不能高昂也。今日北滿製油業之最要問題。在如何設法使油餅功用之增大。迭經歐洲及此間之試驗。此問題似可得良好之解決。此間之試驗。以俄商伯羅金之經過。最有意義之價值。先是彼在一面坡組織之小型工廠莫斯科實業公司中試驗後。曾擬吸收多數資本。在哈爾濱另設大工廠。用抽取法以酒精化取之。伯氏所用之化法。不若他法足便製成之品。發生氣味。於食料飼料均不適用之弊。現在此項試驗。雖僅具雛形。對於實業。尙無何等影響。然化製之油。純潔適用。方之生菜油。始無多讓。異壓榨所得

之油較。其優點在無需充分精煉。當抽取之時。有多種原質。在用壓榨法須經過精煉始能清除者。即已掃除。而化製之出品。既無氣味之遺存。則豆餅亦為良好之食品。因大豆之主要成分為蛋白質。所含達百分之四十五。油既取出。油餅內遺留之蛋白質。儘可增多。當得百分之五十五至六十。此項豆餅。各油坊附設特別磨粉機。製成粉麵。即可如麥粉之分等出售矣。

考豆粉為最佳之營養品。可製軍用餅乾。餛飩。如與麥粉等分混合。仍為製普通麵包最優良之麪粉。惟豆粉本身。因無黏性。故不宜於烤製。然在歐洲現已取得相當之地位。其缺點厥為施以壓力時。內含百分之六至八之油量。用途坐是限制。僅能以製點心等物。今日抽取法。則油量可盡。有之。當不過與麥粉所含者相埒。故用新法製成之粉。可獲極廣之銷路。蓋豆粉之能作普通食品。係基於其化學之成分。磨製之粉。麪與結屑。較麥粉尤為潔淨。所含蛋白質甚夥。約百分之四十五。若麥粉所含者。不過百分之十二。惟豆粉因無黏合性。不能直接用以烤製麵包。而麥粉則反之。黏性甚大。如雜以百分之二十五而三十之豆粉。仍無妨礙。且滋養料為之增多。故美德兩國此項聯合辦法。行之者甚衆。如

製造者多而製法適宜。則較諸麥粉當價廉三倍。其銷路必廣無疑也。又此事除伯羅金外。其他企業家。對之亦頗注意。北滿製酒股份公司擬就司普立天略。酒廠設備創製。但資本缺乏。是其難點耳。

查北滿之製油工廠。幾全為輸出而工作。所出豆油。已漸取土廠而代之。土廠數目。逐日漸減少。惟此種現象。頗不顯明。凡專業油坊之特點。端在物質之經濟。使毫無廢棄。其所製豆餅與豆油之重量合計之。適得原來大豆之重量。故本地各油坊。之以運輸出口而從事製造者。其能否製造之數。由豆餅運輸之比較條件。及其市價之合否。與生豆之漲落而定。惟關於運輸。則運輸大豆。似較妥善。以豆皮為豆內所含油餅之天然包皮。裝於袋內。佔地較少。故鐵路可盡火車之載重力。在輪船亦照徑益之重量計費。除口袋外。運輸時不更需任何之裝置。經過熱帶。毫無意外之虞。及製成豆油則不然。民國十一年以前。東省鐵路所運大宗油類。盛於中國舊式木箱之內。需費竟達油價十分之一。且貨主尚須納木箱運費。結果重量運費。俱增百分之十四。而木箱又有漏油之虞。所失常在百分之十以上。自十一年以降。東省鐵路實行

裝入筒子車運輸後。始撤去包皮。運費大省。並在海參崴西南嶺子碼頭添築油池。厥是之故。豆油從前幾全都運赴大連者。現已改為東運至海參崴矣。十二年。此項裝運辦法。更推行之於南運之貨。但在長春須移注於甯滿鐵路。做製之筒子車。雖運之法。盡力改良。而自然之缺點。終所不免。第視使用木箱時代。固已大有進步矣。惟此事以鐵路利益為主眼。而論。運輸時需特製之筒子車。於運抵碼頭後。均須空車放回。冬季途中。油質水凍。既抵碼頭。於裝入油池或輪船之前。須預先融化。故東省鐵路之筒子車。均設有特製之放氣管。同時出口商人使用灌運辦法。非集有大宗。適合輪船噸位不可。故零星發運者。殆無適用此法之機會。輪船裝載流質物品。因有困難。水脚恒較帶皮之貨為貴。而出口後油之銷售地點。以置有特種收油設備之碼頭為限。種種困難。似不一而足。惟比較曠昔。則已大形簡單矣。

至運輸豆餅。困難亦然。華廠所出豆餅。形圓而質韌。裝入火車輪船。無需任何包裝。較諸質脆之餅。需裝入袋內運輸者。其優點已足多矣。惟圓形豆餅。亦易毀壞。而以改運時為尤甚。最大缺點。為其原質上之損壞。因現在製法。內含水分過多也。在此種狀

態之下。而哈爾濱工價及燃料比較又甚昂貴。各油坊之長週。自不得謂爲不艱。且大連油坊。在歐戰期內。由二十增至六十。與哈爾濱油坊競爭頗烈。哈爾濱油坊爲顧全利益計。自不得不與諸東省鐵路之補助。而東省鐵路歷年所予之助力。亦不一而足。如當光緒三十三年締訂主要運則時。對於大豆製品之運輸。曾制定減輕費額。以謀吸收土廠豆油之運輸之類。頗難枚舉。乃實際亦未克盡副所期。在大戰以前。豆油豆餅之運輸。數目無幾。大戰既興。新式製油業。風起雲湧。運額遂驟生變動。如製造之大豆。在戰前所運者。僅抵生豆百分之四至六。自民四至十四年。則油坊所運。由六萬五千噸增至四十二萬五千噸。（一萬一千萬至七萬一千五百萬斤）。約抵生豆運輸額百分之四十至六十。而在近五年來。更有長足之進步。其故全得力於東省鐵路之運費較策也。

至近來油業之消長。亦有可得而言者。當民九時。每年中僅前數月從事工作。其他大部光陰均屬閒散。迨最後數月。始又恢復工作。以是時豆價甚低也。及至民十。前數月之工作。亦間有停滯。連四月間。又發生戰後之恐慌。各油坊皆被迫而完全停止工

作。無復有輸出大豆。及與大連油業爭衡之力。東省鐵路乃採最果決之手段。予以救助。十年十一月間。實行改訂出口運則。運至海參崴之油餅。較諸生豆廉百分之二十二。同時施行運送辦法。在海參崴設備油池。予豆油之輸出以堅久之根據。直至十年之恐慌既去。油業在最近數年。始重獲昭蘇。無如近來境遇。又復表下。德國對於運入之豆製品。課以重稅。於是豆油對歐洲之輸出。極感困難。東省鐵路既不肯繼續減輕運費。此後如何始克脫離此種現象。是在製油業者本身之好自爲之矣。黎要言之。第一步宜與消費市場設法爲切實之聯絡。益以東省鐵路之豆油液運出口。足以使重要出口商行發生興味。將售油事項。列入正式營業之內。故哈埠油坊當務之急。在獨立直接出售。此事對於各廠關係。至爲重要。是以油坊公會業已着手進行。直接售於倫敦。雖之今日之局。製油業須爲堅強有力之組織。使油餅可以直接售於消費市場。乃製油業對於本身所負之最要任務也。誠能熟悉消費市場之需要。則對於生產方面。自能喚起技術上相當之改良。否則東省鐵路亦必起而促成之。蓋一經改良。更足以減輕生產之成本。使出品之運輸。可以輕送。生產亦自擴充也。

哈爾濱油坊工作者大體在三十家以上。均加入油業公會。油業公會實爲聯合之機關。其代表之性質。近年以來。漸能發展業務。雖有聯合公司意味。如會員之售賣豆餅者。均受會內之監督。且負交易上正當之責任。帶同會員向銀行貸取款項。會員可

麵粉製造業

北滿之麵粉製造業。位在製油業之次。惟四年以前。則是業亦曾一度執製造業之牛耳。即現在實業界所投資本。亦以製粉業佔大多數。較諸其他各種生產。具有穩固之經濟。及優良之技術的組織。四年以前。依出品之價值言之。佔東省鐵路地帶實業界總額之半數以上。第以十二年小麥之歉收。及連帶而生之小麥耕地減少。他方面則製油業發達甚盛。形勢遂爲之一變。多數火磨。或停或減。製油業則組織多數新事業。生產驟加數倍。現在火磨所出麵粉。華人用者最夥。大部份皆銷售北滿一帶。查南滿全境麵粉需要。民國十一年間。由北滿運入者。達北滿所製總額之半。此項成績。全賴歐式工廠之營業。若夫舊式製粉業所謂磨坊者。室不足道。即在中國土式製粉業中。亦未位也。先

不受銀行之拘束。若普通商號則必須覓其股實商號二家之担保也。其南滿鐵路對於哈爾濱豆餅施行之混合保管制。該會亦與有力焉。

是當歐人未來之前。小麥及麵粉。華人用之者甚少。雖有舊式磨坊。而產量無幾。嗣設歐洲式火磨以後。舊式磨坊之數目。受其打擊。益形減少。然此時火磨所製麵粉。尙未能暢銷於華人間。良以華人富於守舊性。或以距離火磨遙遠。粉價高昂之故也。其發源則淵源於東省鐵路之建築。鐵路開始營業以前。在光緒二十六年。已具雛形。當時有「滿洲第一麵粉製造公司」者。爲張波濛之業。資本約大洋四十萬元。該公司迄尙存在。而波濛業已物化。第二火磨。係由鐵路出資創辦。設在這裏。但尙未開張。而於光緒二十八年。由私人之「松花江麵粉製造公司」購去。葛瓦列夫斯達火磨。亦於此時築成。翌年即光緒二十九年。有一俄國麵粉製造公司。「伯羅金」東方公司。及「切末關夫」等。先後設立。加以

長春則有實城子火磨。一面坡有一面坡公司。第皆聊以支持。其發展則基於日俄之戰。是時麵粉除銷售於大部俄人外。陸軍之採購者。為數尤多。蓋當時軍隊所恃與歐俄呼應者。僅一西伯利亞鐵路。而該路又忙於運兵轉械。故糧食方面不得不取給于當地。商人因供給軍隊。獲利甚鉅。故多數營業。得以充分擴張其生產力。光緒三十年哈爾濱之衣薩耶夫。三十一年雙城堡之雙城堡公司。及傅家甸之騰防。三十二年之海林站火磨。阿什河之衣木蘇涅次基。及雙城堡之南方公司等。先後創立。故日俄戰爭。謂為各火磨之促進者。亦無不可焉。戰事既竟。軍隊撤退。製粉業遂驟陷於不可收拾之悲境。生產力遽成超過地方之需要。此亦戰後所必有之經過也。此種恐慌。尤以俄商所經營者為特甚。蓋先是彼等為急於謀利起見。對於營業。草率興辦。未暇求其精良。所建工廠。大都合新式之要件。驟遭此劫。愈覺不支。於是倒閉者倒閉。而轉讓者轉讓矣。所存祇規模宏大。資本充足。與設備週全者耳。事後調查。僅一十有四。其中五家。即松花江麵粉製粉公司。及屬於俄道勝銀行下之雜祖林斯其火磨。萬克列夫斯其火磨。又雙城堡站及海林站棉棉閣夫之二火磨。聯合組織之滿洲

製麵粉聯合股份公司。即今之松花江火磨股份公司是也。惟存立者中。亦亟亟另謀出品之推銷。注意界外市場。如遠售於南滿等地。以期支持。故當光緒三十四年時。北滿麵粉已開始運出界外矣。嗣後歐戰既起。製粉業又大盛。在民國六年至十二年間。運出之數最夥。茲將民國二年至十四年東省鐵路麵粉運輸之發達及變遷情形。列表以明之。

年度	運輸總額		其中本國		輸出	輸入	運過
	千噸	百斤	千噸	百斤			
二年	二七三	五八,八二一	三五四	五,四九〇	〇七	一,〇一〇	〇一
三年	一八五	六四,七三六	〇五四	二五八	〇五	〇,〇一〇	〇〇
四年	四三	六七,九四三	六〇	三三〇	〇三	〇,〇〇〇	〇一
五年	五二	七二,七六四	〇七	三〇	〇三	〇,〇〇〇	〇一
六年	八二	九三,二五二	三三	六	〇〇	〇,〇〇〇	〇〇
七年	五三	三三,四八八	四	五	〇	〇,〇〇〇	〇〇
八年	〇四	八二,六〇〇	五	六	〇	〇,〇〇〇	〇〇
九年	三六	二四,三〇八	六	六	〇	〇,〇〇〇	〇一

十年	二九,九〇二,三三〇,五二八,八七九,四七五
十年	二八,三三九,七三九,二五七,四三三
十年	二六,八四七,五五〇,四六九,五〇九,一五〇
十年	二五,五五五,五四二,八二四,五七七,三二二,五〇〇
十年	二四,九六六,七四八,三九九,二六四,〇〇二,〇〇三

此項數字對於地方製粉業之狀態已表白無遺。其不經織

北滿製粉業現狀

製粉業一如製油業。泰平均萃於哈爾濱。以工廠數目言。佔全數百分之六十六。依生產力言。則達百分之八十五。計現在哈埠共有二十三家。沿棧十二家。每晝夜出產總額為二百五十噸。(四十萬斤)。其在沿棧者。為海拉爾、博克圖、富拉爾基、昂昂溪、安達、阿什河、一面坡、寬城子各一家。海林及雙城堡各二家。哈爾濱之二十三家。計道裡四、八站六、香坊三、樞台小站二、傅家甸七。茲列舉各火磨之名稱、開辦年份、每晝夜最大製造力、及業主國籍於後。

次序	地點及名稱	開辦時期	最大製造力	
			噸	斤
一	松花江火磨股份有限公司(永勝公司)	光緒二十八年	三六	五〇
二	滿洲火磨(廣波球)	光緒二十七年	四	五
三	黑河火磨公司	民國八年	四	五
四	雙合盛	宣統三年	四	五

路運輸者。僅哈爾濱一團。消費之量。亦年約六萬噸。(一萬萬斤)。運糧如此發達。而伴是以增進者。為家數之加多。查逐年增加之率。光緒三十四年全境僅有十四家者。民二增至十九家。十二年三十八家。其中在哈爾濱者二十六家。沿棧者十二家。第至十二年年底。又感恐慌。哈爾濱亦有數家因而歇業。計截至十五年。全境共為三十五家。惟現在從事工作者。祇有數家。餘均停業。

五	萬福廣	民國五年	欠	二支華俄
六	義昌泰	七年	五	壹華
七	東興	二年	欠	二壹華
八	廣信	五年	三	四華
九	索斯金洋行	二年	欠	二〇英
十	滿洲製粉會社	八年	二〇	二支日
香坊				
十一	滿洲製粉會社(分廠)	二年	欠	二〇日
十二	天興福	九年	一〇	二壹華
十三	厚康	十年	二五	二六華
糧台小站				
十四	馬克斯製粉公司	宣統三年	欠	二〇日俄
十五	福興恒	民國十年	欠	二〇華
傅家甸				
十六	裕源東			華
十七	同昇	二年	欠	二華

十八	成泰義	二年	欠	二華
十九	廣信火磨	八年	四	六華
二十	成發祥	光緒三十四年	欠	二華
二十一	永興		三	三華
二十二	安裕	民國六年	欠	二華
松花江左岸				
二十三	作托夫(震大)		三	四俄
哈爾濱區域共計				
			二六八	二五三

就上表以觀。則哈爾濱各火磨之生產力。不可謂不鉅。設每晝夜銷耗小麥一千五百六十八噸。即可出麵粉約一千一百五十噸。(二百九十萬斤)。如每年限工作三百日計算。全埠每年可出麵粉三十五萬噸。(五萬八千萬斤)。連同沿線並計之。當在四十萬噸以上。(六萬八千萬斤)。就前述之鐵路運輸數類言之。不經鐵路運輸者。當不過八萬噸。(一萬三千七百萬斤)。願在民八民十兩年製粉業全盛時代。所出之粉。亦僅產生產力半額稍強。至若十三十四兩年。猶不達三分之一也。現在哈爾濱所

有火磨。其工作者僅有七家。即松花江火磨股份公司、東興、天興、福、雙合、盛、索斯金、義昌、泰、廣信而已。且亦不甚順旺。其餘各家。半數完全歇業。半數暫時中止。夫製粉業所投之固定資本。約大洋一千二百萬至一千五百萬元之譜。與其他各業資本相較。數目不為不鉅。以其應需房屋。動輒高達數層。設備物價。亦甚昂貴也。

火磨工作之情形

不幸資本之大部。現均投閒置散。僅一松花江火磨股份公司。供給本地市場。營業尙屬不惡。此外華商數家。如東興專供奉天之用外。餘則自餽而下矣。又北滿製粉業雖係俄人首創。而現在三分之一。則均屬之華人。俄人幾無業之者矣。

北滿之火磨。自其外表觀之。純屬高大建築。已如上述。惟其設備之來源。及技術之方法。則各廠大有不同。俄國機器外。有英機有德機。而民九以後製粉業發生恐慌之前。尙有增加生產之新設置焉。製粉業之境况。近五年中。極稱困難。麥價亦其一。種。戰前自光緒三十三年至宣統三年。每市得僅值六角五分至七角。即開戰之前。亦仍在大洋一元以下。自民九漲至一元一角四分。

此後糧長增高。有加無已。十年一元二角七分。十一年一元四角二分。十二年一元三角。十三年約二元。十四年更增至二元五角至二元七角之間。因此種價格而影響於其他方面者。姑不置論。即舊設火磨之流動資本。已不敷用。况大戰期內之盈利雖多。但

因俄國紙幣跌價。已不成其為資本。故哈爾濱之多數火磨。多感資本不足之苦。雖借貸利息甚輕。亦無從補救。製粉業之慣例。購買生貨及燃料。既需現款。而售出麵粉。反多記賬。於是大多數火磨。乃迫而停歇。十二年北滿小麥歉收之後。所受恐慌尤重。其難安全渡過者。僅營業順利時儲有預備資本之各商而已。因事前購存大宗也。

火磨採購小麥之價值。一以北滿糧業情形而定。沿線火磨距小麥產地較近。故購價較廉。哈埠則因人而異。從前俄人火磨多購自產地。在裝貨車站及碼頭。配置人員。專辦其事。現以營業不利。棄此法不用。多購諸中國糧商。大宗交易。遂奉趨傳家句。此

項小麥。多數來自安遠滿溝兩站附近各縣。或沿松花江哈爾濱下游及呼蘭河沿岸等處。其運輸也。或經鐵路。或用船隻。而呼蘭河及其支流左右各縣。則冬季以火車運之。購麥通例。概須現款。或為大洋。或為官帖。則因地不同。其資本較大者。則用專人調查小麥耕地。藉知何區最為有利而購之。惟近年以來。小麥有大宗運赴境外。故糧市上購麥者。除製粉業外。尚有出口商人。凡轉售牟利者。哈爾濱糧市有詳細之記載。

凡火磨類皆兼營糧業。火磨營業有所折閱。往往類糧業以彌補之。故實業家對於小麥價格。最為注意。銷路及生產之漲落。皆以小麥價格為轉移。最近糧市。期糧暴漲。加以歷年收穫不佳。小麥耕地減少。致哈爾濱之麪粉。在南滿市場。大受他種麪粉之壓迫排擠。蓋北滿小麥當地之最高價格。須低減於運入者。商務上始有立足之地。即運出界外。無論係屬生麥或製成之麪粉。亦須價格低廉。始克與他處所產者相爭競。第實際情形。有時絕不與理論一致。西雅圖商會一九二〇年報告。載近二十年滿洲小麥第一次發見於美洲太平洋沿岸。認為運到後。除去水脚。每担較當地所產廉美金一角。遂喚起商業界特別之注意。乃一方當

民國二十三年糧季期內。哈爾濱各報紙對於東省鐵路吸引美國入口小麥之計劃。表示滿意。謂運入外麥。可以制止麥價因歉收而高漲。實際言之。小麥及大豆輸出於世界市場。實足以底定北滿與世界市場之永久關係。其影響足以增高北滿小麥之價格。而妨害火磨業之生產。此種情形。對於麪粉運出國外市場。暨在國外市場與外國麪粉相爭衡之事。既可明其正確。其對內地市場。亦自可信也。東省居民現在尙未以麪粉為最重要品。故需用之多寡。與其價格之高下。恒為反比例。此異於歐洲者也。

本地製粉業之困難。即華商火磨亦未嘗不深知之。民國十二年火磨公會曾舉其癥結之所在。議決呈請吉林省長設法維持。滋結維何。即十一年七月伊始。俄國政府通告。凡經由滿洲里站運入俄境之麪粉。每市得徵稅七角。獨小麥則完全豁免。即從前每市得所課三角三分。亦復撤廢。其經東線而由綏芬河運入者。雖小麥亦均不免。而麪粉則所課尤高。此種關稅政策。明係維持小麥之輸入。而妨阻麪粉。換言之。即制止中國實業界製造品之運入也。自此章實行。麪粉在俄境內之銷場。完全杜絕。而蘇俄

遠東製粉業。乃大事在北滿境內採購小麥。哈爾濱各火磨所需。反無從購買。致麥價騰昂。不獨影響哈爾濱民食。即所出麪粉。因其價格提高。在兩滿各埠。如營口安東大連。亦有不能推銷之勢。故請禁止小麥之輸出。或課以重稅。以防北滿製粉業之破產。商人受重大之損失去後。惟吉垣官廳認爲此舉有妨農業。未予實行。查此案製粉業之所慮。亦有相當之理由。蓋確因此案困難也。至現在之困難。則可舉生貨及麪粉價格之比例關係以明之。蓋小麥價格提漲之速。遠在麪粉之上。光緒三十三年至宣統元年之期間。當時麪粉之價格。恒較小麥高出一倍有餘。即在大戰以前。亦在百分之一百八十五至一百八十八之間。較諸近年。不可同日而語者。姑不置論矣。乃十二年跌至百分之一百六十八。十四年更跌至百分之一百六十五。步步遞落。宜乎各火磨之不可終日也。至最近火磨工作進行之滯鈍。則一年來糧價漲落過鉅。實爲厲階。蓋戰前漲落最大限度。與每年平均價格相較。不過百分之二十至三十五之間。近來則增至百分之六十至七十七焉。營業駭異。其又何惑。又麪粉價格與小麥價格關係。尚有其他原因甚多。難爲複雜。而大可規知麵粉市場之情況。蓋小麥爲麪粉

價格之主要成分。約合成本百分之四十至五十。在此種狀態之下。小火磨遂不能存放大批小麥。而至麵粉售價不能適合時。惟有向購者多收一種預防將來糧價增高之費。始克運行工作。換言之。即糧價漲落愈鉅。則小火磨之粉價愈高也。而除此種種原因外。其足以妨害製粉業之營業者。北滿流通之貨幣。亦其一焉。因哈埠西商。極占勢力。其國習用金幣。而貨物來源。頗皆金價。近來銀價跌落。工商界遂以大洋市價過不穩定爲言。大多數對於資本及流動資金。均照金幣日幣或金磅計算。惟過壽時。均須使用本地大洋。其間因行情不穩。時遭損失。要亦金銀幣價。彼此處於消長地位。此種現象。爲必不能免也。惟大實業家擁有鉅額之流動資本。於有利時預儲大宗糧糧。始克免受此種影響耳。至於出品之成本。各火磨所據以規定價值者。各業之間。大有不同。此種現象。與經濟上競爭原則。殊多不合。蓋市場上同一種類之麵粉。各廠價格。原不容有顯著之分歧。若工作成本過重者。遲早必自然被排於市場之外。故其他要件。彼此必力求一致。爲實業家所不可忽也。而北滿製粉業。則不盡相同。且此項要件與營業關係之重大。殊不遜於生產之本身。如採購生貨順手。則可彌補

生產工作較高之支出之類。故同一地域之工作。除極端經濟之火磨外。尙有支出超過他人一倍以上者。可以同時存在。緊觀之似覺奇異。實則類有其他要件以彌補之耳。不過事實上佈置適宜之營業。在同一支出數額之下。可以製出成分較高之麵粉。一與他廠出品相較。不難明瞭。今將工作費總額定爲一百。而區分各項平均支出如下。

工資	%三三、四
燃料費	%一六、一
各種材料費	%二、七
機械房舍修繕費	%三、五
稅捐及保險費	%一四、二
口袋	%一八、九
營業費	%一、二

是工作用款之主要支出。厥爲工資及燃料。約佔總額之半。次爲口袋及捐稅保險費。查哈爾濱火磨所担負之各該項支出。較南滿火磨超過甚鉅。其工資及燃料口袋。均較北滿價廉。捐稅更不若北滿之繁重。故南滿火磨。實勁敵也。又將此項支出與戰

前相較。則所增者達百分之七十五。中以燃料費工資捐稅營業費等所增最鉅。考此項成本之增高。始於戰爭期內。現在戰事既停。百業復還正軌。則其提高之數。亟應設法平抑。自不待言。此實北滿製粉業之唯一重要任務。欲與他人競爭。舍此無他道焉。至於與支出費增高有重要關係者。火磨生產力之不能完全利用。亦其一端。即全年營業。泰半在敷衍狀態之下。而用人經費。固不稍減是也。工人人工價高昂之故。由於工人均係外來。給資自不得不較取材本地者稍高。且現在因講習製粉業之技術工人。本不甚衆。全部工作。自小麥入磨。直至製出麵粉。悉由機器直接完成之。其中監視工作之進行。依照小麥之性質。磨成各等麵粉。並整理機器。皆須嫺熟之工人也。工作之監視。有技師司其責。技師並得置副手。如工作之條件。各廠一律。而所出麵粉之成分各等數量及麩子有多寡者。全恃技師之能力爲左右。故技師得人。則事業起色。月薪有大洋二三百元之鉅。正爲此也。製粉工作既有此種特別情形。故工人之多少。不因工作增減而轉移。磨粉部及機械部技術嫺熟之工人。其數目雖工作增加。亦不變動。所增者惟苦工而已。彼輩雇用之數。視各火磨規模而異。華商火磨每晝夜

製麥二十五噸者。平均五十人。五十噸者八十人。一百噸者一百人。職是之故。營業愈大。工作之成本愈輕。至工資則磨粉部及機械部之技術優良者。每月大洋二十元至六十元。若苦工特十元至十五元耳。

哈爾濱各火磨。類以煤炭為燃料。佳者其價頗昂。故燃料於製粉業之成本。所關頗巨。南滿可就近購取撫順煤。價值低廉。非哈爾濱所能企及。益覺哈爾濱各火磨另購價廉質良之燃料。殊為切要之圖矣。而現在可查期望者。莫如蘇昌煤礦及稷稜煤礦所產。蘇昌煤近年以來。工作較前暢盛。採煤成本。每甬得由三十戈比竟減至十四戈比。近更竭力設法。謀鐵路枝線之輸送力增大。及設立售煤處等項。銷路日見推廣。稷稜煤現在亦已開始發售。不過於煤價之減輕。猶未有著明之成效耳。哈埠麵粉成分。質甚優良。故推銷頗不艱難。良以小麥品質及磨製技術。無一不合標準要件。而各火磨間對於職工技術之選擇。亦力爭上流也。茲就哈爾濱優良麵粉試驗分析所得。分等列表如左。

等級	水分	蛋白質	脂肪	糖質	炭素	澱粉質	灰分
第一等	13.2	10.1	0.2	2.0	2.1	2.3	0.5

第二等	3.4	10.8	1.1	2.5	3.7	4.8	0.8
第三等	3.5	9.6	1.0	2.8	3.5	4.5	0.8
第四等	3.6	8.6	1.1	2.8	3.3	4.3	0.8
第五等	3.8	10.5	1.1	1.9	1.9	4.7	0.8

此項數量。不過係平均之數。各磨間尚互有增減。至於小麥百成平均所出各等麵粉數量如下。

- 第一等粉 % 四、〇二
- 第二等粉 % 三、五二
- 第三等粉 % 三、四、七八
- 第四等粉 % 九、二一
- 第五等粉 % 二、〇一
- 共計 % 二〇、〇〇

滿洲小麥與俄國小麥相較。所含水分為夥。故磨製時無需預先潮濕。烘燥麵包。其發力極大。美國小麥無此特點。故磨製時依一定之比例。與滿洲小麥混合行之。所借滿洲小麥所出各

等麵粉。一二兩級之善價者特少。欲改善之。非多置磨器及細磨不為功。各火磨價例。運售南滿之麵。另製他等。與售諸當地者不同。要亦相沿成習。各火磨不得不遷就之也。其不同之點。如本地麵粉所製之袋重十封特。(六又百分之八十七斤)半甫得。(十三又百分之七十五斤)一甫得。(二十七斤半)五甫得。(一百三十七斤半)等數種。而售諸南滿者則另行包裝。如松花江火磨股份公司有重二甫得三十封特。(七十五又十分之六斤)及一甫得十五封特。(三十七又十分之八斤)兩種是。

民國十二年東省鐵路紀念展覽會。對於出品展覽之七火磨。因麵粉成分優異而膾炙者。為松花江火磨股份公司及雙合盛火磨管經等。各獎金牌。東興火磨並現已歇業之烏拉嶺西伯利亞公司。各得銀牌。哈爾濱火磨除麵粉外。兼製芒那粉及蕎麥粉。所製蕎麥及麥子。從前均運銷俄境。現在則專供本地俄人之用。茲照哈爾濱積市所定小麥及三等麵粉每甫得按年平均價格。以金戈比計算如下。

年	度	小	麥	麵	粉
光緒三十三年			六六		一四五

三十四年	六七	一四三
宣統元年	七〇	一四二
二年	六一	一三二
三年	六九	一四五
民國元年	一〇四	一九三
二年	九三	一七五
九年	一一四	二五八
十年	一二七	二三四
十一年	一四二	二五九
十二年	一四五	二三九
十五年	一八二	

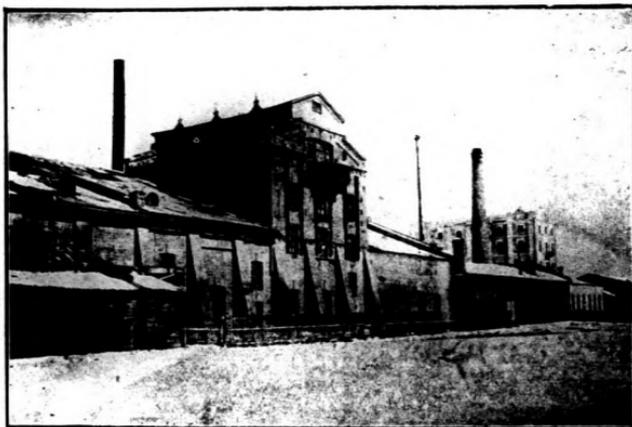
哈爾濱麵粉每甫得大洋時價如下。

一等四元。二等三元八角。

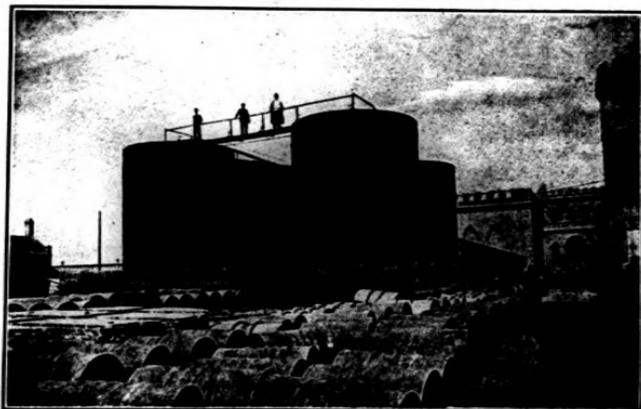
三等三元六角。

四等三元三角。送子六角。

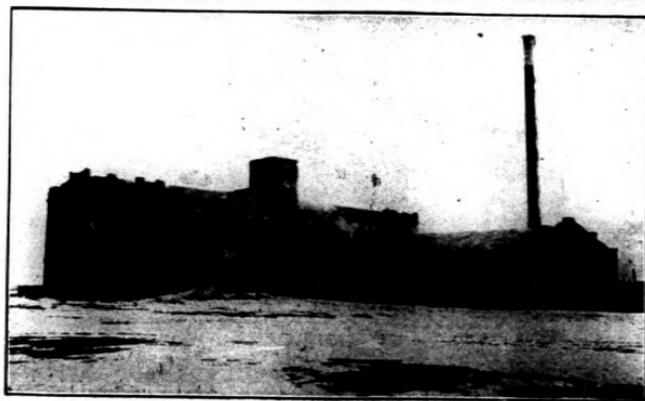
其中一部銷諸當地。一部運出境外。前已言之。關於銷售一



滿洲火磨公司火磨



伯羅金高田酒廠
存放酒精油槽



老巴奪製煙工廠

專製粉業較製油業組織爲完備。火磨有自設之貨棧及商店。而大宗銷售地點。更設有辦事處或經理人。計民六至十二之七年中。每年所製麵粉。在十六萬至二十萬噸之間。(二萬七千五百萬至三萬三千萬斤)。其中六萬五千至八萬噸。(一萬一千萬至一萬四千萬斤)。供各火磨所在地之消費。及大車或水路所運出。餘悉由東省鐵路運赴各處。

製 酒 業

製酒業居製油製粉兩業之次。在實業界佔第三位。其業一切生產。亦如製油製粉然。全築於農產基礎之上。尤以純製造業式之酒廠一種。自無原料。全恃購買。各廠間自由營業。任意競爭。且與隣地之競爭亦甚烈。查該業之發展區域。不僅限於北滿。即南滿鐵路沿線。及俄國沿海州。亦頗有推銷餘地。但非設施完備。實力雄厚。及出品低廉之大廠。不足以當此。亦惟此種大廠。始有維持他種營業之力。惜不免徒耗有用之資本。增重地方負擔之譏耳。當俄國酒廠未發現前。舊式燒鍋。極稱發達。允推爲舊製造業之冠。其業在昔。以及現在。有一部屬於複營業。既營釀造。復自

東省鐵路所定運則。對於製粉業。向採獎勵扶掖之方針。光緒三十四年所訂者。麵粉運費。即較小麥爲有利。及民十改訂。仍採保護政策。如定小麥運費爲一百。則麵粉僅在六十六至八十八之間。此後再予核減。不特情有所未合。抑且力有所不能。欲謀昭蘇。是在一般狀況之改善。而其事全繫於業製粉者自身之努力矣。

販賣。兼營錢業。磨麥。榨油。雜貨。糧食。貸借。並有發行私帖者。距離較遠之各燒鍋。向爲商質業之領袖。對於鄉民之經濟。有極大勢力。雙方歷史關係。極悠久而鞏固。其建築在遙遠新闢之區。多圍以垣牆。設有砲臺。置備槍械。以資自衛。殆無殊於封建時代之寨堡。鄉民遇有匪警。率趨以求庇。計現在北滿全境。此類燒鍋。數額盈百。所有製酒之糧食。年需十萬至十二萬噸。(一萬六千萬至一萬九千萬斤)。大都爲高粱。玉蜀黍。黍子及大麥等。所釀燒酒。爲一種未淨之火酒。烈度約百分之六十。雖有多數特別氣味之物質。故少飲輒醉。因設備簡單。不諳釀酒之利用。出品恒及

西式酒廠之年。

西式酒精製造業之發創。始於東省鐵路建築之時。由俄人首創。自光緒二十六年寧古塔石立尼闊夫及庫查達錯夫公司首先開設。同年工程師樂闊夫斯基。又着手建築香坊酒廠。未久富拉爾基亦設立。以後繼續建築者。代不乏人。及民國十一年。而最大之伯羅金高田酒廠。復開始營業矣。

西式製酒業之發展。頗稱困難。製成之品。中國農民普通並不飲用。與當年油麵之銷路鐵路沿線各區或運赴境外。如出一轍。惟麵粉及近來之豆餅豆油。已受東省鐵路運費之維持。不思不取得正式市場。而酒業之外運。如向後貝加爾及阿穆爾。多屬非法私運。且私運間亦競爭甚烈。如運入之德國及俄國酒精。因原料取之當地及關稅政策等關係。其價甚廉。且當大戰以前。滿洲酒精由哈爾濱運至海參崴。距離祇一千三百四十華里。需費一元五角二分。而自明司克運至滿洲里。距離達一萬八千五百里。反僅一元四角七分。鐵路通則之編訂如此。欲求北滿酒業之發達。自非易事。宣平宣統元年有二千二百噸（三百七十萬斤）。運入北滿。民國四年增至六千一百噸（一千零二十萬斤）也。次

則捐稅一項。亦為妨礙發達之要點。東省鐵路營業初年。鐵路界外未徵酒精稅。於是酒廠羣設於鐵路界外。如上述之寧古塔香坊及富拉爾基皆是。為鐵路界內徵收酒稅勢力所不及。僅運入界內或經由鐵路發運時。乃予課稅。故酒業之存在。雖已二十有二年。鐵路界內之酒廠。不過哈爾濱之司普立天略一廠而已。迄民國十一年。始有第二之伯羅金高田酒廠。十四年則一面坡之莫斯科實業公司。及哈爾濱之艾爾木立及耐立瓦諾夫。先後有三四處。要皆業主因鐵路界內有適於建築之地基故耳。惟設於界外而距離鐵路遙遠者。於出品成本。影響頗大。因界外例無鐵路支線岔道。各該廠運輸生貨及燃料空度。均不免多費。及整火車運輸酒精。虛耗尤大。蓋先須盛之桶中。運往裝車地點。再行裝入筒子車也。因是此項酒廠。銷售時均不經鐵路運輸。不知此舉殊足以限制製造之發展。其以僅銷當地之小酒廠。始可超脫鐵路運輸。第小酒廠亦無力設備新式機器。其成本之加重。未必有利於此焉。

北滿境內現有酒廠。為數十六。一半在哈。一半則在沿線。茲將各廠地點及每晝夜生產力。列表於下。

廠名	地	點	一晝夜生產桶數
伯羅金高田	哈爾濱糧台小站		一五〇〇
徐鵬志(司普立天喀)	哈爾濱馬家溝		一一〇〇
謝立瓦諾夫公司	哈爾濱道裏		二〇〇
艾爾木立	哈爾濱道裏		一二二五
多羅公來瓦阿昆	哈爾濱香坊		三五〇
東昇魁	傅家甸		一〇〇
亞細亞公司	傅家甸		三〇〇
趙姓	傅家甸		一〇〇
徐鵬志	富拉爾基		三五〇
莫斯科實業公司	一面坡		二二五
沃倫鎊夫公司	海拉爾		一五〇
魯金公司	馬橋河		一二五
石立尼闊夫與庫維夫	三岔溝		二〇〇
信吉喀特	三岔溝		二〇〇
徐鵬志	黑河		五〇〇

阿什河糖廠	阿什河	1
共計		七五二五

各廠之總生產力。一晝夜為七千五百餘桶。其中最大者有二。即伯羅金高田及徐鵬志司普立天喀。所製超過半數。其業主之國籍。前者為俄日。後者為中俄。合資開設。所投資本。約大洋三百萬至二百五十萬元。上述十六廠工作技術。均具工廠之規模。惟內容各各不同。所產蜜質霄壤。伯羅金高田及黑河徐鵬志司普立天喀。均極完備。傅家甸東昇魁及趙姓。則簡陋多矣。小廠之工作。視市况定進止。如當戰時。生產費仍舊。而酒精價格騰貴。倍從。營業始獲利。故各該廠如能獲利而存在。始標北滿及哈爾濱製酒業脫離常軌之現象也。所有各廠每年之生產力。在一百六十萬桶以上。惟實際產額。不過四分之一。其以酒精既不克運輸出境。而本地市場之銷費。不過四十萬桶。自民國十一年起。已屬供過於求。乃十三年仍有新廠六。十四年有新廠二。先後開設。其大部設備。頗不完全。絕不能得有廉價之出品。加以各廠所處之境。至非常態。即如各種稅捐。鐵路界內界外各廠所負擔者。至不一律。在界內者每桶須納桶捐一元。從前為俄國徵收。以後

改歸中國官廳。界外則可免納。故傳家甸之酒廠。營業無稅。然可來界內銷售。致界外酒精。甚為充斥。界內欲與之競爭極難焉。

因酒精之供過於求。而納稅事項。各廠復不一律。乃有組織聯合公司之舉。名為滿洲製酒股份公司。成立於十二年年底。期限三年。加入者為伯羅金高田。司普立天略。東昇魁。趙姓。亞細亞公司。富拉爾基及黑河之徐勵志酒廠。並建築中之三岔溝司普立天略等大酒廠。而界外受現行稅制維持之小酒廠。亦多加入。但加入各廠。現尚工作者。惟設備最完全之伯羅金高田一廠而已。至黑河之徐勵志。則為運銷俄境而設也。凡設備最完全之廠。雖能減輕成本。而須扶持多數簡單酒廠。否則難免競爭。而營業受害。第競爭之法。多不由正軌。與生產原則無關。是之故。聯合公司之設立。殊非實業之所宜。以其不克助長發達。減輕成本也。故自聯合公司成立後。價格遂漲。現每桶需大洋兩元五角。且聯合公司現擬具呈官廳。獲得製酒之專利。減輕稅捐之徵收。以奪其他同業之競爭。果屬實行。於地方業務。不無影響。故聯合公司之成立。在或種狀態之下。固可以多購生貨。聯合款項。使各廠平均支配市場。而於實業之發展上。則不無妨害。且足以增高物價。

故十四年時。未加入各廠。曾表示不滿。酒精之製造費。大要如下。
(以百分計)

棧石 %五十八
煤炭 %二十二
職工 %十
其他 %十

購買棧石費。佔五分之三。燃料費佔五分之一強。其餘職工薪費。擦油修繕及零費。共不過五分之一。惟資本使用費稅捐保險費。并未計算在內。就各數字觀之。製酒之為業。一如製油製粉。燃料之貴賤。實有甚大之關係。顯現在哈爾濱使用之燃料。純用撫順煤。其價頗貴。影響於生產之發展者甚大。北滿亟宜勸探優質煤礦。供給價廉燃料。於製酒業關係亦重也。

境內酒廠所製之品。為酒精及白酒。白酒之製造費如下。
(以百分計)

酒精 %三十七
裝皮 %三十三
外面包皮 %十一
工資 %十二
煤炭 %二
其他 %五

是白酒之製造。以裝皮及外面包皮之担負為重。依伯羅金高田酒廠之計算。欲製酒精百成。約需運來棧石四百五十成。包

皮三百成。煤一百五十成。共計九倍於原重。惟依東省鐵路所接製酒業之運輸計算。則積石之大宗。均由大車運輸。不經鐵路。且酒精如以筒子車運輸。亦自無包皮之可言也。

銷售方面。東省鐵路各站發運之酒精。及他項製酒業出品。戰前及近六年狀況。列表如下。

酒 精	民國二年		三年		九年		十年		十一年		十二年		十三年		十四年	
	噸	斤	噸	斤	噸	斤	噸	斤	噸	斤	噸	斤	噸	斤	噸	斤
白 酒	1,235	4,500	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260
蜜 酒	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260
及他項烈性飲料	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260	1,020	3,260

酒精一類。戰前悉由哈爾濱區內各站發運。近則歷年運減。不過百分之五十五至六十。他項烈性飲料。則哈爾濱發運者約百分之五十。其中鐵路所運酒精數量之微。足以証明製酒業出品之大宗。僅供本地市場之用。不獨前此幾無運輸出境。即現在亦絕少有之。不過十一萬至十六萬五千斤之間。同時由外輸入者。數亦寥寥。民二至民三。猶有二百二十萬至二百七十五萬斤。

全由俄國西南境及現在之波蘭。經由滿洲里運來者。哈爾濱製酒者。謂此種運入之酒精。一經運入北滿境內。立即隱私貨方法。又復運回俄國。殊與事實不符。以全部均運至哈爾濱區內也。至北滿酒精私運至後貝加爾者。數亦無幾。每年僅五十五萬至八十萬斤之間。此可就運至東省鐵路極西各站之數目之。如大宗私運。每年在二十萬至三十萬桶者。僅能前往阿穆爾省境內。以可自哈爾濱各廠經由松花江黑龍江運至交界地方之華境。然後再潛行運往也。

現在北滿及俄之後貝加爾遠東各市場。酒廠均乏發達之望。東省鐵路所經區域。及俄境之阿穆爾島蘇里。對於酒精。白酒。甜酒。蜜酒等。由各酒廠附設之白酒製造廠製造者。及經購酒精製造者。一年之總消費量。為四十萬桶。此項不製酒精各廠。及設備單純之啤酒製造廠。幾專恃本地歐人之需要。維持營業。而歐人需要。亦殊無擴充之希望。故欲滿洲製酒業之擴充。非多數華人起而需要。或得運銷歐洲時。未見其有明效也。查華人需要品中。有所謂新燒酒者。為伯羅金高田酒廠之新出品。原料亦係酒精。僅將烈度減至六十度。並加他項混合品。期適於華人之飲用。

而已中國之燒酒較歐式工廠所出之酒精。僅及其半。故謀新燒酒之普通。頗非難事。特鐵路運費。當予以維持耳。如新燒酒若有成績。則不特現有各酒廠之生產力。不患不能盡量。且可增加焉。至於中國南部及歐洲市場。則此問題之解決。全繫於能否廉價。為斷。現在歐洲及以上海為中心之南方市場。對於滿洲酒精之需要。頗無限量。惟欲以廉價酒精運赴各該地。必先解決稅捐問題。及境內建設設備良好之酒廠。並制定酒商方能担負之出口運則耳。

酒精可供技術上需要。亦與生產有甚大之關係。如生產增多。則其售價必較汽油為廉。西歐各國。現多利用酒精。以供技術之需要。故哈爾濱酒精低廉。亦可單用酒精。或與輕油相混合。而供技術上之需要也。

一 般 實 業

製油製酒製粉三業。為製造地方農產之主要事業。可稱實業界之三大學。既略陳其梗概如上矣。而農產之製造。尚有其他次要事業。如製糖業。烟草業。紡織業等。亦悉從事於斯。請更分述

製酒業及俄人創設之其他各業。無不感資本之不足。故常有轉讓讓渡之事。殊屬擴充之隙。近來因普通狀況不良。各營業不乏改與各國人混合管理。或竟讓與外商者。

東省鐵路運輸酒精。或用筒子車。或用鐵桶裝盛。鐵桶重一百六十五斤及二百二十斤。能盛酒八百二十五斤及一千二百三十七斤。其白酒。蜜酒。甜酒。及其他以酒精製造雜酒之製造廠。幾遍於沿線及哈爾濱各地。然大都為小規模營業。設備簡單。資本薄弱。於是為推銷起見。不得不傍人門戶。如傅家甸各廠。每做製大工廠洋酒商標。在外售賣。故購買之酒。縱屬商標輝皇。而多為偽品。此項商標。由當地石印局做印。因無人稽查監督。市面充斥。營業所受之打擊極重焉。

於後。

製糖業。製糖業之經營者。迄今不過二家。即阿什河及松花江右岸之呼蘭糖廠而已。其中以阿什河糖廠為較大。而設立

亦較久。觀於光緒三十三四年間。坐落阿什河左近。組織爲股份公司。先由波蘭人創辦。旋於民國十二年。改辦法。現歸哈爾濱著名商人關干所有。該廠在鐵路界內。植有蘿蔔。以供原料之需用。雙城堡左近。有地七百五十畝。由華人種植。而該廠監督之。查蘿蔔之栽種。初不過在工廠左近。其後逐漸推廣。今滿洲附近及南線西線各站。莫不有之矣。

北滿蘿蔔所含糖質。較諸俄國所產爲少。不過百分之十四。而實際出糖不過百分之十。該廠開辦之初。原擬製造價廉之黃沙糖。而今之所製者。則爲塊糖。當歐戰時期內。因市場糖類缺乏。價格甚高。故業務振奮。製出甚多。近年以來。仍有加未已。十三年該廠曾自阿什河站發運塊糖沙糖共二千七百五十噸。(四百六十二萬斤)。惟北滿全境。連同呼蘭糖廠所出。遠不敷需要。俄國革命以前。運入之塊糖沙糖。多經水路至海參崴。其自緩芬河運來。由滿洲里經鐵路運來者。不過少數。來自舊滿鐵路者。爲數亦微。每年不過一百六十萬至二百萬斤之譜。自七年俄糖來源既斷。南來之糖。遂一躍直上。取而代之。每年竟達一千二百一十萬至一千二百六十萬斤。現在行銷市場者。有爪哇糖日本糖等。

天糖及香港糖數種。故製糖業在將來。尙大有發展之希望。今之生產無幾。供不應求者。殆由於本地製糖原料之不足。雖自行栽種。而糖種以前。須供給農民種籽及貸款。必資本充實故也。阿什河糖廠近來生產。頗形發達。同時復經營補助營業。如利用製糖所剩之蜜汁。以製酒等是。阿什河糖廠之次。爲呼蘭糖廠。廠建於歐戰前。由德人主其事。爲中國官營事業。然歷經改良。業務終不甚振。年來頗有虧折。亦資本不敷之故也。十二年新任廠長。曾從事改組。以謀擴充。並擬募集債款。以籌資金。經此整頓。業務較前起色。惟出糖仍未大增耳。

東省鐵路對於製糖業。頗予維持。舉凡蘿蔔及糖類。皆有減價規定。以助運銷。而冀發展。如資本充裕。而地畝問題確定。製糖業在鐵路界內之發達。可逆睹也。

製煙業 製煙業現在多製滿洲土產煙草。先是民國三年以前。北滿煙廠所用者。純屬俄國煙草。自五六年俄煙停運以來。儲料之絕。乃改用中國所產。惟九年以後。復有希臘及土耳其煙草之發見。用以替代俄煙焉。

民國七八兩年間。西伯利亞需要煙草及煙捲甚多。哈爾濱

亦發見多數手工煙廠之出品。專制烟葉。製造烟絲烟捲。九年與後貝加爾之交通中斷。各該烟廠亦隨之消滅。大廠則代之而興。如老巴奪父子烟草公司。除奉天原有工廠外。更藉英資之力。在哈爾濱設立大規模工廠。於十年年底。開始工作。現在地方所用烟捲。多屬該工廠所造。又如秋林洋行製烟廠。出品亦不在少。在市場上頗佔勢力。以中俄人民吸烟者之夥。境內製煙業之成績。將來定能斐然可觀。惟其中關於捲煙之樣色。不無向題。以俄人所吸者。純為長嘴紙煙。而國人則多吸英國及歐洲式之直切者。其泡製不純。而含煙葉原味者。頗佔多數。蓋以價格較廉也。廠是之故。英美煙公司及老巴奪之奉天南滿工廠所製煙捲。式皆直切及煙管用之煙絲。哈爾濱廠則製長嘴紙煙。本地市場對於此二種烟捲之競爭。其結果現尚無斷定。憶從前北滿俄烟暢銷之時。成分優良。長嘴紙煙。流行甚盛。現則所用原料。類為本地所產。或與埃及巴爾幹及土耳其等烟葉並用。則長嘴紙煙是否能終居優勢。正未易言也。總之現在烟草及烟捲。運入頗多。十二年為五千六百噸。(九百四十萬斤)。十三年四千三百噸。(七百二十萬斤)。較哈爾濱各煙廠之生產力。超出甚鉅。是本地各廠不患

工作之不發達。有斷然者。又境內各製煙廠之大部分。均設於哈爾濱。沿線僅齊齊哈爾有「衣立司」一廠。專製下等烟葉。現在停工。哈爾濱各工廠均有自設之倉庫及售烟店。傅家甸更有分銷處約五十。其中存貨在二萬七千斤以上者五家。一萬三千斤至二萬七千斤者十五家。一萬三千斤以下者三十家。

製造農產之工業。除上述各類外。尚有啤酒、製蜜、製醬油、織布、織襪等類。茲分述之。啤酒業之最著者。在沿線則有一面坡之啤酒製造廠。哈爾濱有艾爾木立之「東巴瓦利亞」。其聯合啤酒製造公司「東巴瓦利亞」。現已歇業。各該大廠外。道裡及傅家甸。更有多數之華商所辦者。然設備多不完全。

「切秋圖夫公司」製蜜廠。設於哈爾濱馬家溝。設備完全。惟因資本不足。久已停止工作。僅自民國十五年下半年始。由土豆及高粱製造糖菓廠所儲之蜜與粉漿。

多數醬油工廠。均設於哈爾濱。而以傅家甸為尤盛。其中業經註冊者有二十家。幾全屬華商。專製醬油、香油及大醬等。又製麵粉、掛麵等業。亦均集中傅家甸。

製造農產各業之最幼稚者。莫如織布、織襪等工廠。各廠均

由華人經營。多設於傳家甸。要亦北滿紡織業之先河也。原料大都爲已成線紗。故從事易而業甚發達。其中織布廠。傳家甸共有五家。資本各在大洋一萬元至二萬元之間。惟原料爲本地所無。胥取給於大阪、上海及山東。不免爲發達之障。又有粗織廠二。亦

畜 產 業

鐵路界內之農產製造業。雖漸臻繁榮。而畜產之製造業。則方在萌芽。尚有待於發展。此其故蓋由於國人自東省鐵路建築以還。遷居斯土者。羣趨於農耕之一途。而牧畜業。因國人食肉無多。畜乳更不甚嗜。故業者甚少。發達亦遲。所有製造。專藉俄人爲主顧。自難於光大矣。至俄人雖有經營之者。第限於極狹之鐵路線內。而近年亦屢遭甚大之妨害。如匪擾。如地畝權利關係。迄今並無發達。仍屬零星營業。專供本地大部俄人需要。然如油、皮、蠟、桂、鹽、蠟等項。俄人且多喜俄境及西伯利亞運來之較優出品。後因先之以戰事。繼之以革命。來源之絕。不得不降格以求。始有畜產製造業之發生。各工廠之大半。均設於鐵路極西之海拉爾滿洲里兩處。此與農產製造業之苜蓿於哈爾濱者不同者也。海拉

設於傳家甸。資本僅數千元。所製之襪。質料遠遜於津滬日本。不適於歐人需要。故惟華人購之。然日棧在市場上。坐是完全絕跡。日人頗引爲恐慌。以爲出品如不減低售價。提高質料。以與本地工廠相競爭。則滿洲襪業市場。非復日本之所有矣。

爾最要之營業爲洗毛廠。所有生皮。均交廠清潔。按顏色分類。而後壓榨。各廠均設於伊明鄂勒河。距鐵路車站二至四華里。所謂廠者。即在水流湍急之處。特設木排。控槽一二。中設線網。俾水流之沖刷。洗滌用手。由工人彼此互相傳遞。洗淨之毛。掛於架上。或特置之柱上。有時或竟放諸草上晒乾之。工廠中設備最完者。爲十二年東省鐵路所設。有特製水壓機。與海拉爾站更有鐵路枝線相連。洗法與他廠一律。同用手工。以海拉爾人工頗廉。如特置機器。頗不利益也。惟毛皮分類。有專家爲之監督。又有水壓機之設。使歐美工廠製造所帶之皮質。即可經由該廠自海拉爾得之。抑該廠自發創以後。私人營業家。亦多願將污毛交其洗製。計每年所出之淨毛逾一千噸。(一百六十五萬至二百萬斤) 其他

各廠則在二十七萬五千至八十萬斤。所洗汚毛。每百斤可出淨毛約五十五至六十二斤。多寡之數。視採購之區域。工作之精粗。及所負之任務為轉移。在鐵路洗毛廠設置以前。汚毛及淨毛之包裹。全用手搖壓榨器。置入包內。重約一百六十至一百八十公斤。(二百七十五至三百斤)包用線縫。凡載重十六又百分之三十八噸之火車。(二萬七千五百斤)可裝四十五包。即重七八噸之間。(一萬二千至一萬四千斤)惟此項壓榨。全不適於海運。以輪船每估四十立方尺(一三三立方米突)面積。即按一噸收費。此幅圓內貨物重量若干。所不問也。

向者北滿運毛出口。因最近之海口如海參崴大連。均無水壓機故。必需將毛運至天津或上海神戶改包。自十二年海拉爾鐵路洗毛廠設置水壓機。此種困難。始稍解除。顧猶未完全免除也。以船位四十立方尺之一噸。在海拉爾洗毛廠重五百四十公斤(九百斤)同時天津水壓機。力量較大。裝包減小。而重量反加。在海運上減輕水脚不鮮。十四年十一月。海拉爾洗毛廠因設置與津廠同量之機器。每噸可裝九百八十公斤(一千六百五十斤)其於海拉爾之吸引皮貨上。必不少良好影響也。

東省鐵路西線極端之專有營業。尙有製腸工廠及化油工廠。海拉爾之最大製腸工廠。係德商路易維立木經營。(經理人布勞恩)悉依輸出要件。製造貨物。又有小廠四。其中滿洲里一。畜產製造業之其他各類。則大多設於哈爾濱。如製革業。海滿兩地各祇一廠。哈爾濱則有三廠。其中四廠。多係戰時開辦。規模頗小。最大之雙合盛。則戰後始經成立。以製俄國式及戰時曾博好譽之美國式皮為目的。滿洲里之喀他耶夫公司製皮廠。能製皮及羊皮各三四千。兼製皮袄及皮靴。海拉爾之沃庫羅夫廠。則較發達。年製羊皮一萬五千張。及畜皮約一萬張。兼製馬用品。及靴鞋薄皮。靴毡子。毡靴。皮袄等。哈爾濱之各廠。其設於棧台小站左近者。屬於日商。係購自沃典斯基者。購後初尙工作。近已停止。次為東省鐵路獸醫衛生科之製革廠。工作雖勤。範圍不大。再為製合盛製革廠。係於民十成立。是年年底即開始工作。其技術設備。在北滿境內。首屈一指。此外傳家尙更有華商組織者多家。惟設備皆甚簡陋。

製造羊皮皮筒毡子等項營業。海拉爾滿洲里哈爾濱等處。所在均有。除上述之沃庫羅夫工廠外。海拉爾尙有較小之三廠。

滿洲里則有六廠。哈爾濱有鄂羅瓦諾夫兄弟商行。威諾庫羅夫公司。各在傅家甸設有小工廠。近來市立屠宰場附近之東省鐵路獸醫衛生科。工作亦頗著成績。此外傅家甸尚有手工製毡工廠數處。

畜產製造業之發達。其需求某種貨品之臨時狀態。有重要之關係。故此種營業。有時極為發達。有時竟至衰敗。因國外無永久之需求。而勢至關閉。茲舉顯著之一例。如製胰業在民七因西伯利亞之需要甚亟。在光緒三十三年成立比較稍大之結節理夫工廠。雖努力工作。每月出胰不克逾七十四噸。(十二萬四千斤)。供既不能應求。於是哈爾濱及傅家甸並沿綏展廠之成立。殆如風起雲湧。製成立即出售。惟因運輸上之關係。運至西伯利亞。頗有困難。一時哈爾濱存貨甚多。迨民九西伯利亞之需求停止。各廠竟至停業。現在所有之西式製胰工廠。滿洲里一海拉爾四。免波河一。哈爾濱五。並傅家甸華商小廠數處而已。其西式製胰工廠。則哈爾濱共有四處。傅家甸有手工式之小廠八處。

奶油及奶豆腐製造業。亦為畜產製造業之一。查奶畜業起源於東省鐵路之興築。當民國十二年時。鐵路界內之奶畜。總額

達二萬一千頭。年出奶約一萬九千噸。(三千一百萬斤)。中國境內營此業者。絕無僅有。故北滿成為供給國內需要之要地。如奶油在奉天、大連、天津、北京、上海等處。價值頗高。原不患無廣大銷路也。惟所產之奶。迄猶未克悉數利用。組織不善。實其主因。故其營業限於本地市場。本地市場之容量。則依哈爾濱之消費額為定。每年約為奶油一百六十四噸。(二十七萬五千斤)。奶豆腐六十五噸。(十一萬斤)。其奶豆腐全由哈爾濱之製奶業者供給外。奶油則約一百二十噸。(約二十萬斤)。係來自沿綏。哈爾濱所製者。僅四十噸而已。(約六萬五千斤)。查哈爾濱出產不宏之故。以哈爾濱雖保有全境奶畜之半數。但多數均以鮮奶出售。供給十五萬市民也。沿綏供給奶油最多之地為西線。尤以興安嶺以外為最。如海拉爾、哈克札羅木德、牙克石。均有製油廠。不過悉以缺乏流動資本。不克擴充工作。最繁之地為牙克石及三河地方。倭倫諾夫兄弟商行所設之五廠。哈爾濱奶油及奶豆腐製造廠。約有十處。東省鐵路亦自設一廠。近年頗著成效。且運輸至南滿焉。

畜產製造業之亞於前述。而工作較繁者。為製呢、毛布、氈地

毯及罐頭等。在哈爾濱漸具萌芽。歐戰以前。俄國製呢廠之最近者。爲烏拉嶺廠。距哈一萬一千里。莫斯科一萬五千里。波蘭一萬七千里。路程雖遙。而因鐵路運則及陸海稅則。皆具有保護性質。所製毛布及別羅斯托克之氈毯。在北滿及蒙古市場。銷路均極其好。蓋以品質優美。華蒙人士。無不樂用。歐戰既興。來源阻斷。華人需用氈毯。遂覺不足。哈爾濱始有創設呢廠之議。而裕慶德呢廠。遂於十一年開始設備。由華商發起。集資大洋七十五萬元。其預擬之製呢生產力。每年爲二十二萬五千碼。因紡線部份之擴充。得增至四十五萬碼。原料用徑海拉爾運來之蒙古毛。及山東等處運來之中國毛。依現在市場狀態觀察。毛貨價值如能相當低廉。不思無銷路。而成本之低廉。因境內勞工之賤。哈埠距原料產地之近。自在意料之中。不寧維是。工廠設於傅家甸。可以避免

若干出入口稅。蓋運入之毛貨。及織成之出品。出入口稅係重要負擔也。最初步擬製絨毯。粗呢。毛布。呢等品。十二年下半年。已開始工作。發創有人。當不患無繼起者。北滿毛製品工作之發達。殆可望也。

牲畜品製造最廣之營業。首推哈爾濱之英國出口物品公司及威格節廠。前者經營輸出之肉品及雞卵。並兼製本地用者。惟現在該公司在哈之業務。大形縮減。移於張家口及天津兩處。重要原因。蓋以地方出品運至海拉爾滿洲里境內之東省鐵路者。稅捐過重也。威格節廠。專製蔬菜及食肉罐頭。設備頗完。置有良好機器。可以自製罐頭鐵筒。傅家甸尙有製肉類及禽肉小商行數家。

飲料等製造業

製礦泉水及果水之工廠。蓋半均設於哈爾濱及二層甸子。自十三年起。始有工廠專製二層甸子牌之礦泉水。數頗不少。哈爾濱之最著者。爲艾爾木立之東巴瓦利亞工廠。及聯合工廠。

公司二家。惟東巴瓦利亞已於十四年歇業。其東省鐵路哈爾濱地包附設之廠。現亦頗著成效。苦屬發達。而道裡傅家甸及沿線地方。更有多數華人所設之曹達水果子水等工廠。不過設備簡

。營業限於夏季。所製之品。信用尚不著。

五金周之製造。僅哈爾濱一隅有之。其工作最盛者。厥為東省鐵路之總工廠。煉鑄及技術等股。但專供鐵路需要。私人工廠。則推巴爾斯吉之製機煉鐵工廠。與「阿薩米阿吉羅」、「保林」、「群泰」、「茂通」等鐵工廠。而傅家甸更有多數華商所設之小工廠焉。

玻璃工廠。在沿線有一面坡玻璃製造廠。及哈爾濱之買賣工廠。買賣工廠現在停止工作。傅家甸有華商所設之小廠五六家。專製華人所利用之粗玻璃製品。其上等玻璃及鏡。均運自外國。十三年由鐵路運入之貨。重一千五百七十噸。(二百六十四萬斤)。

磚廠沿線各地。所在均有。而以哈爾濱附郭為最多。建築盛旺之期。業務亦繁。所製均普通磚。惟十二年創於哈爾濱之沃格。連立納公司。擬用西線十爾池哈站運來之土。製抗火磚及方磚。無如抗火磚之製。迄今仍未獲良好成績。殆十爾池哈之土。成分不佳耳。

化學工廠之最著者。為八站及道裡之克羅勒公司。及化學

工廠公司。惟出品均不多。

供給市用電力之營業。約在十家以上。哈爾濱市面發達。實業振興。故供給廉價之電力。關係極為重要。但現在哈爾濱及傅家甸電廠。只能供給電力五千基羅瓦特。最大者為北滿電氣公司。可供給二千五百。東省鐵路總工廠附設之電燈廠。可供給一千二百。其傅家甸機電燈廠。稱是。至普通各廠。設備大抵不完。機器失之陳老。電網佈置。亦不適於傳播電流之用。且因電力成本之重。售價亦昂。每基羅瓦特。價在大洋三角三分至三角八分之間。結果實業界均不獲利用電氣之機會。茲者哈爾濱電車。開始興辦。規模遠大。廉價電力一事。此後甚不難解決。倘設備良好。則供給電車電力之外。可以每基羅瓦特大洋八分至一角一分之價。供給工廠之用乎。

哈爾濱之印刷業。最為昌盛。特區共有二十六家。傅家甸之華商印刷所。其數尤多。全埠當不下百家。

製木業。在境內亦有極重要之關係。實業界其他各業。重心均在哈爾濱。獨製木工廠。則強半均在沿線。現有工廠及擬設之新廠。已詳第七章。茲不贅述。



第十章對外商務

參考之資料

北滿對外商務之內容與全國對外商務同。欲研究之。應以海關每年公布之中國對外商務報告書爲參考。最近刊發之民國十三年對外商務集要。即其一也。該報告書係參照中國對外商務之組織。凡條約所載開放口岸。及設關地點之商務情況。靡不備載。查全國設置海關之地。都四十六處。屬於滿洲者七。曰瑛理。曰哈爾濱。曰拉哈蘇蘇。(在松花江口)。曰綏芬河站。曰琿春。曰龍井村。曰安東。曰大連。曰牛莊是也。對外商務集要所載。分三百五十二項。凡商務之數量。估定商務價格。折合海關銀。按照三十七地點。分門別類。尤爲顯著。而海關統計欄內。對於各該海關區域輸往外國及中國內地市場之貨物出口總額。運往外國之土產出口額。輸過各該區域之洋貨入口額。逐項載明。可稱詳盡。

就中入口額一項。又就其貨物性質。區而爲二。即專爲重行製造之入口額。(又謂複出口)。及純入口額是也。所有各區域之輸入輸出。臚列無遺。不惟各該區域與外國及中國他省之商務數量。可按圖而索。即商務上之出入口貨值。亦朗若列眉。然北滿之對外商務。欲得其詳。斷非海關搜輯所能竟事。尤應參考東鐵商務處統計科所刊發之慢運快運客運貨備統計報告書。(糧備除外)。及經濟調查局所編著之運輸統計年刊。各該刊物。其已出版者。報告書爲民國十三年。年刊爲民國十四年。報告書所載東省鐵路運輸目錄。分爲一百八十三類。而年刊所載。有由報告書摘錄者。有將數類運輸混而爲一者。故其運輸種類。僅分爲六十九則。今將東鐵之報告書與海關報告書相互對照。其中以編

法不同。必須折算者。均詳爲折算。所載各項運輸。均儘列其數目。並爲比較北滿對外商務之出入口貨值起見。凡東鐵所運貨物。悉依數量而計其所值。估價之法。以哈爾濱交易所所定之每年平均貨價爲衡。按哈爾濱市價。折合哈大洋。註明於總計欄內焉。然此種材料。不能認爲盡美盡善。就海關報告書關於中國及滿洲商務而言。凡外貨貿易。固均搜羅列載。遺漏毫無。若夫滿洲之全部商務。對於中國土貨一宗。則漏未列入。故該項報告書。未免有所缺點。即北滿之對外商務。亦有一部份不在計算之列。

北滿商務發達之概略

光緒二十六年拳亂發難前。北滿商務。尙屬萌芽。自中國內地移民北上以來。需要多而供給少。勢不得不梯山航海。以有易無。而商務尙焉。初僅綢緞絲綢及遼河以達上流。繼則展至松花江一帶。終則直達黑龍江。移民更將北滿物產。易以中國中南各部之製造品。頗爲便利。此沿途商務發創之始基也。而彼時安東營口。遂蔚成鴨綠江遼河兩流域一帶之極大商業地點。先是前清咸豐八年。營口開爲商埠。滿洲物產。遂運售於外國市場。同時

例如沿松花江阿穆爾及瓊理河岸之交換貨物。殆超過統計中之北滿對外貨物交換總額百分之三。而該書所列。爲數無多。其尤著者。即南北滿間大車運輸之交換貨物。雖難稽其確數。但據普通揣測。約佔北滿之對外貨物流通總額百分之十六至十七之間。次則哈拉哈邊界之貨物交易。在吾人意爲不可勝計者。乃爲數有限。皆其罕罕大端也。查哈拉哈之交易。近來已有一部轉向南路輸運之趨勢。爲滿洲全部商務或中國一部商務有關。即經由烏珠穆沁或張家口。之段站吸收矣。

(即一八五八、一八六零年) 阿穆爾及烏蘇里一帶之沿邊商務。相繼勃興。道光緒二十年甲午中日戰後。南滿市場。日人輻湊。從事於黃豆豆餅之輸出。然北滿仍如故也。庚子伊始。北滿移民。勢如泉湧。地方之生產力日厚。漸有特產物出口。光緒二十九年。糧穡居然開始南運。道經大連。惟數量極微。而同時哈爾濱亦變爲城市矣。初哈爾濱在三十年前。爲莽合寥落。舉目荒涼之地。自此以降。北滿商務遂漸發達。新地日見增進。製造業伴是亦彌以

暢旺。故光緒三十一年。即設立後之第八年。人口已達十有五萬。遂一變而為商務繁盛之區。然自時厥後。北滿忽生極大恐慌。不得不另闢新市場。以為消納黃豆糧食牲畜林木場所。所謂新市場者。莫如南滿。日本與海外各國。光緒三十二年始銷黃豆於日本。英國繼之。三十四年時。林木肉食。毛皮。羊腸。牲畜。及其他大宗物品。復輸往他國。而以運赴英國之黃豆為尤鉅。計超過一萬二千二百噸。(二千零五十萬斤)。宣統元年。竟達四十四萬六千六百噸。(六億八千三百萬斤)。且小麥在德意志荷蘭兩市場上。亦漸佔優勢。可見北滿發達之最有力者。數典當推農業。而北滿商業生活中之第一位。則糧商是也。因北滿農業發達。農戶安全。是以輸來之布疋及其他華貨。大有權長增高之勢。而哈爾濱一埠。實為起運出口貨載。及分配北滿蒙古入口貨物之樞紐。因哈爾濱之商務貿易。幾佔北滿貿易額之泰半。故欲研究北滿商務發達之程度。當先考查哈爾濱之商務數量。茲將哈爾濱各年之貿易金額。列舉如下。

年別	共合金額	百分比	屬於糧商一項之金額	對於總金額之百分比
(單位百萬元)	(假設光緒三十一年為一〇〇)	(單位%)	(單位百萬元)	(單位%)
盧布	盧布	盧布	盧布	盧布

光緒三十一年	二八、〇	一〇〇	一一、〇	四三
宣統二年	三四、四	一二三	一一、四	三三
民國元年	五三、四	一九一	二二、六	四二
民國三年	五四、〇	一九三	二二、八	四二

就上表觀之。自光緒三十四年至民國三年。哈爾濱之商務交易額。與北滿之全部商務額相加。其數幾為二倍。北滿商務發達如是之速者。實農產之增加。暨東運出口之貨載。絡繹於途。有以致之耳。

北滿自洋貨進口數額驟增。俄人為抵制計。曾利用運則政策。期俄國貨物在北滿及蒙古市場得佔優勢。惟終未完全達到目的。良以當時俄國之製造業。不能投北滿士著人士之所好。尤以布疋為甚。揆厥原因。一則俄國製造業之成本過高。難與中日人工低廉之工業品相競爭。再則北滿市場與日本及中國內地有密切之聯絡。故在民三以前。由南滿輸入之布疋。僅佔輸入北滿全額約百分之四十。至十二年。竟佔百分之七十。經南滿鐵路達長春。再改用大車運哈爾濱。復由大車分道運馳各地。其他貨物。則以糖、煤油、酒精、五金製品、鐵路材料、製成衣服、香燭、雜貨、樹

膠製品、烟草、及鞋襪等爲大宗。彼時估入口商中之第一位者。爲德國。其輸入有鐵器、銅鐵製品、機器工具、電氣零件、鋸、斧、鐵線、紙張、文具、藥材、化學藥品、傢具、雜貨、毛布製品、繡頭、呂宋煙、及皮製品等類。次則日本。在北滿設有商務機關。其輸進之棉織品、紙張、文具甚夥。銷售於北滿市場。頗稱暢旺。迨民國三年。歐戰伊始。北滿之商務。忽生重大變化。即遠東之德奧商務。完全停頓。日美兩國取而代之。各自發展在太平洋及北滿市場之勢力。斯時也。北滿糧食。出口激增。蓋黃豆一宗。一躍而爲食品及技術用途之原料。成世界最大之需要也。惟迄民六貨物停滯。商業凋敝時止。數年內貨物出口之路。亦因之變更。曩昔出口貨。大部均由東運。其南運出口者。僅佔出口總額三分之一。至此則均南運放洋矣。當時日人觀此情狀。以爲千載一時之會。遂竭力經營大連口岸及南滿鐵路。投巨額之資金。歐收北滿之出入口貨。且擴充大車運輸。以利交通。即齊齊哈爾區域之黃豆小麥。亦多用大車運至長春。再甲南滿鐵路達大連。至輸進北滿之入口貨。則既抵長春後。仍用大車載運而北。足見利益所在。不盡入於日人之手。不已也。民九以後。哈爾濱之貨物。存積如山。祇能銷售於北滿本市場。

因之北滿各貨市價。大有一落千丈之勢。甚或許多貨物。無論零售批發。幾無市價之可言。即以哈爾濱論。有因債務而售出之製造品。其值反低於製造地之原價者。可見商務之蕭條。及金融之搖動矣。卒致利率增漲。羣受影響。而銀行放款等事。尙取年利百分之三十。其他私人借貸。益劇更重。迨民十以還。各國投資。異常踴躍。而以日本尤鉅。經濟恐慌。頗漸平靜。顧日本之投資。期在竭力擴充各種會社。握持北滿之市場。同時能與競爭者。厥惟歐美之資本家。何以言之。初自巴拿馬運河開通之後。若德若美。其商務勢力。業已侵入太平洋沿岸。故與日本爲敵者。間接爲歐美之資本。直接爲德美之商務。在此期間。北滿輸出黃豆小麥極夥。在九十兩年。有大宗小麥。運售於倫敦市場。要亦銀價跌落促成之也。加以十年春初。北滿官商對於出口貨物之發展。入口貨物之便利。竭力經營。頗著成效。雖十三年中國內訌忽起。市場不無影響。商務進行。未免停滯。乃是年及十四年。農產連年豐收。商務政策。日起有功。北滿商務。從此卓然自立。蓋基礎業經鞏固。莫得而撼動之矣。

北滿出入口貨之總值

北滿出入口貨總值與中國全國及東三省之出入口貨總值。分別列表如後。(以百萬哈大洋為單位。北滿所列之數目。係按哈爾濱交俄之價值估定。至全滿洲所列之數目。係根據海關材料造成。均按大連交俄之價值為標準。)

類別	出口貨物金額	入口貨物金額
十三年全國	二,〇七六	一,一八〇,八
十三年全滿	三六三	三〇五
十三年北滿	一四九	一六七
十四年北滿	二六〇	一五五

自上表以觀。無論滿洲全部及北滿。其出口總值。均超過入口總值。若夫中國全部計之。則入口固常超於出口也。茲將出入口值之差別。以百萬哈大洋為單位。列表如下。

地	帶	差	額	百分比	例
---	---	---	---	-----	---

中國		外埠		對	
入	出	入	出	入	出
四〇九〇	減	二五六			
全滿	入	出	九三五	加	三三七
北滿	入	出	二六二	加	二四二

全滿洲出超既有此數者。蓋以移民屯墾之利。工商各業之發達。為時尙暫。洋貨之輸入尚多。今後自當日見增加。可無疑義。至北滿之出超。按比例計算。本應較全滿為多。今僅此數者。良以吾人估價。有所缺點。未能將其金額充分表現之所致。蓋關於北滿出入口值之統計。僅按哈爾濱交俄估價。若按大連交俄核算。則出口貨值。應加入由哈爾濱至長春一段之運費。進口貨值。應減去由大連至哈爾濱一段之運費。加以用大車由北滿運出之貨物總數。吾人不得其詳。故出超之額。估定甚微。按吾人揣測。北滿出口額之漏列者。約計百分之十。出超較東三省全境有增無減。總之滿洲之對外商務狀況。若與中國全國對外商務比較。則滿洲之出口額。應佔莫大部分。即運往中國各邊界以外之出口

額。計佔中國出口額百分之二十七。若專以北滿出口額論。則佔中國全部出口額百分之十一又六。佔全滿洲出口額百分之三十五又九。至入口額則亦有應注意之點。即全滿洲佔中國總入口額百分之十七又三。專輸進北滿者。計佔百分之六又二。若將東三省與北滿兩相比較。則北滿之出口額。計佔東三省輸入總額百分之三十九又四。全滿或北滿之貨物流通額。若與中國貨物流通總額相較。則滿洲之流通額。不惟數量頗鉅。即貨物之性質。亦與中國內地不同。茲將中國各地來往貨物數量。列表於下。

地帶	海關計算之來往數量 屬於對外商務項下		
	絕對值	百分計算	絕對值
全國	四,四六,一	100.0	二,七〇,六
全滿	六,三三,一	143.5	五七,二
北滿	二,四三,六	55.0	未定

今再將各地之人口土地而一比較之。北滿人民約佔中國人口總額百分之二又五。土地佔全國領土百分之十四又九。對界外售貨商務。(包括運往外國及中國內地兩種) 計佔中國商務總量百分之九。而就全滿洲計。則人口佔全國百分之四又

九。土地佔全國百分之十八又六。對外商務則佔全國百分之十九。北滿之出入口貨總值。因其出入口貨之種類。與內地不同。亦與內地懸殊。內地完全為輸進農產物及各項原料品之地帶。北滿則反是以原料品為出口之大宗。若將北滿之出入口額與內地及東三省比較。北滿原料品之重量。輸出多而輸進少。其最顯者也。

北滿輸出。以農產所關最鉅。核其價值。計佔出口總值百分之八十又〇。八。若東三省全境。則佔東三省全境出口總值百分之六十九又〇。一。中國全國。(輸往外國。以及經由各港埠輸往內地者) 則佔全國出口總值百分之二十六又七。及百分之二十四又五。二。就精密調查所得。北滿農產輸出額。居全滿洲輸出額百分之四十一又二。若將由大車運出之數量一併算入。則殆佔東三省所有輸出額之半。即與全國輸出額較。(與輸往外國者而比較之) 亦幾超過三分之一。蓋依海關冊所載。已明示超過五分之一。而該冊則國內各港埠間之數。亦包括在內也。夫則為豆油。然輸出重量。比東三省全部。稍有遜色。蓋甯滿之大連。油業甚發達也。計輸出額之價值。比東三省全額少三分之一。再次

爲牲畜物品食物及林木之輸出。就其重量以計。各佔百分之三。有奇。就中林木一項。以運往中國內地者爲多。茲將民國十三年之各項貨物輸出價額。列表於下。(以哈大洋一千元爲單位)

貨物名稱	中國		全部		東三省		全境		北滿	
	價值	百分比	價值	百分比	價值	百分比	價值	百分比	價值	百分比
農產物	5,666.66	14.29	3,571.43	21.43	1,142.86	10.71	1,142.86	10.71	1,142.86	10.71
牲畜物品	1,500.00	7.14	1,500.00	9.29	750.00	7.14	750.00	7.14	750.00	7.14
原棉	1,500.00	7.14	1,500.00	9.29	750.00	7.14	750.00	7.14	750.00	7.14
布疋	2,000.00	11.43	3,000.00	18.57	1,000.00	9.52	1,000.00	9.52	1,000.00	9.52
五金	5,000.00	21.43	5,000.00	30.86	5,000.00	47.62	5,000.00	47.62	5,000.00	47.62
生絲	3,000.00	12.86	3,000.00	18.57	1,500.00	14.29	1,500.00	14.29	1,500.00	14.29
茶葉	1,000.00	4.29	1,000.00	6.29	無	無	無	無	無	無
化學物品	5,000.00	21.43	5,000.00	30.86	5,000.00	47.62	5,000.00	47.62	5,000.00	47.62
食物	3,000.00	12.86	4,000.00	25.14	1,000.00	9.52	1,000.00	9.52	1,000.00	9.52
植物油	4,000.00	17.14	4,000.00	25.14	2,000.00	19.05	2,000.00	19.05	2,000.00	19.05
林木	10,000.00	42.86	20,000.00	125.71	7,000.00	66.43	7,000.00	66.43	7,000.00	66.43
煤	10,000.00	42.86	10,000.00	62.86	10,000.00	95.24	10,000.00	95.24	10,000.00	95.24

製造品	三六、〇〇〇	三三、七	二八、一三六	八、九	五六、三	一、〇	一、七〇六	一、〇
其他貨物	四、六三三	二、五	二四、八七	二、〇	六、二五三	一、六	三〇〇	〇、一
共計	二〇六、七六六	一〇〇、〇	一、一〇、六五	一〇〇、〇	三六、九	一〇〇、〇	一、四、三	一〇〇、〇

上表所列之布疋、木棉、五金製造品等項。北滿產額寥寥。其列為北滿之出口類者。則沿邊地帶之附屬交易。與取道北滿運往蒙古之貿易也。

北滿一隅輸進之各種貨物。其數量價值。與輸出者同估巨大之數字。較之全國及東三省全部。其重量質居最高額。此純為自然現象。毋庸詳加解釋者。所不明瞭者。輸入食物耳。查北滿輸入之食物價值。計佔入口總值百分之十五又五八。而東三省全部。僅佔百分之八又六九。中國全國。亦不過佔總值百分之九又三二。由是觀之。北滿一隅輸入者。幾與東三省全部輸入之數量相等。即以中國全部而論。由本國各地及外國輸進總值所佔之

成數。亦在北滿所佔成數之下。與考其故。北滿輸進之食物。大半為外人所需要。蓋旅居北滿之外僑人數。按北滿之地位而言。似比南滿為衆。况所謂外人者。日人亦在其中。此項外人之生活程度。與駐在中國之其他外人不同。尤以運來之歐美食物。為彼等需要之品也。其他如化學物品及礦水油。亦為北滿入口之大宗。(一佔總值百分之五又九一。一佔百分之五又〇八)再次則為農產物。其他貨物及煤三項。計農產物佔北滿入口總值百分之三又六六。其他貨物佔百分之三又〇九。煤佔百分之三又〇四。茲將十三年之入口貨物總值。按照哈大洋一千元為單位。列表於下。

貨物種類	中國				東省				北滿			
	輸入值	總類百分比	由外國輸入者	輸入者百分比	輸入值	總類百分比	由外國輸入者	輸入者百分比	輸入值	總類百分比	由外國輸入者	輸入者百分比
農產物	四、〇〇〇	一九、九	三、八六〇	四七、二	三、八六〇	一三、八	二、七	一〇、四	三、九〇	三、六		

由上表以觀。可見北滿純爲農業之區。而工商各業。不甚發達。其入口額自以各種製作物爲多矣。

牲畜物品	二萬九千三	一〇,一三〇	三七六六	一,五〇〇	五,四〇〇	二〇,〇〇〇	四,〇〇〇	四,〇〇〇	二,一八〇	二,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇
木棉	一五九,〇〇五	六,六六一	七,九九九	七,四四〇	二,三三〇	〇,〇〇〇	五,五三三	五,五三三	〇,〇〇〇	五,五三三	〇,〇〇〇	〇,〇〇〇	〇,〇〇〇	〇,〇〇〇
布疋	五,四四四	二四,一九	三,七四九	三,三三〇	八,二九九	二,九六〇	五,四四四	五,四四四	二,九六〇	五,四四四	二,九六〇	二,九六〇	二,九六〇	二,九六〇
五金	一〇,五三三	四,五五	一〇,四三三	六,五五	一七,八八	六,四四	一七,八八	六,四四	八,四四	一七,八八	六,四四	一七,八八	六,四四	一七,八八
機器	四,五〇〇	二,〇五	四,五〇〇	三,一一	二,三三	四,五〇〇	二,三三	四,五〇〇	二,三三	四,五〇〇	二,三三	四,五〇〇	二,三三	四,五〇〇
鴉片	五二	三〇,〇〇〇	一一	三〇,〇〇〇	一一	三〇,〇〇〇	一一	三〇,〇〇〇	一一	三〇,〇〇〇	一一	三〇,〇〇〇	一一	三〇,〇〇〇
化學物品	二五,四四	五,三三	一〇,四三三	六,〇〇	一〇,〇〇〇	四,〇〇	一〇,〇〇〇	四,〇〇	四,〇〇	一〇,〇〇〇	四,〇〇	一〇,〇〇〇	四,〇〇	一〇,〇〇〇
食物	二六,七八	二,〇二	二〇,二七	二,二六	二,五二〇	九,三三	二,七二五	一,七二五	八,三三	二,七二五	一,七二五	二,七二五	一,七二五	二,七二五
礦水油	一五,五五	四,三三	一五,五五	六,三三	二,四二七	四,一七	一,四二七	一,四二七	五,〇〇	二,四二七	一,四二七	二,四二七	一,四二七	二,四二七
林木	四,四七	一,六六	三,三三	二,三三	三,〇〇	一,三三	三,三三	一,三三	一,三三	三,三三	一,三三	三,三三	一,三三	三,三三
煤	四,四七	一,八二	一,五五	一,五五	一,五五	一,五五	一,五五	一,五五	一,五五	一,五五	一,五五	一,五五	一,五五	一,五五
製作物	三,三三	二,四四	三,三三	一,四二	五,〇〇	二,八二	四,二五	一,九二	二,三三	四,二五	一,九二	二,三三	一,九二	二,三三
其他貨物	六,六六	二,八四	四,四九	二,八〇	一,〇〇	四,〇〇	九,五五	四,四四	四,四四	九,五五	四,四四	四,四四	四,四四	四,四四
共計	二四,八五	一〇〇	一五,九六	一〇〇	二七,〇〇	一〇〇	二七,〇〇	一〇〇	一〇〇	二七,〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇

北滿之對外商務

茲為研究北滿對外商務之發達狀況起見，特將最近十二年內東鐵運輸數量，根據統計列表如下。

年別	輸出類	輸入類	總額
二年	一,000,八	五九八,四	一,五九九,二
三年	九三三,三	五五七,七	一,四九一,〇
四年	一,二六,二	八二,五	一,一〇八,七
五年	一,二〇,五	六九,九	一,九〇,四
六年	一,五七,五	一〇,五九,二	一,二〇六,七
七年	一,三三,三	七五,三	一,一〇八,六
八年	一,三五,五	七四,六	一,一〇〇,一
九年	一,七六,〇	一〇,三三,九	一,一五九,九
十年	二,三三,三	一三,六二,〇	一,五九五,三
十一年	二,六六,五	一五,五七,七	一,八二四,二
十二年	三,〇七,八	一八,〇四,九	二,一〇二,七

十三年	三,九七,三	一,九五,六	五,九二九,〇
十四年	三,九四,五	二,四四,三	六,三八九,八

最後之十三十四兩年，其所增之實在數量，與所增之出入口值，稍有不同。例如十四年輸出之數量，較十三年多百分之二十又二。輸入之數量，則多百分之四又五。若將十三年及十四年出入口額估定價值，則如下表。（以哈大洋千元為單位）

年別	出口值	入口值	總值
十三年	三,〇〇〇	一,〇六,七	四,〇六,七
十四年	一,六,〇〇〇	一,五〇,七	三,一〇〇,七

是實在數量增加之率，低於價值增加之率。足証輸入之貨物，多為貴重物品矣。又十四年所估之出口值，較十三年增加百分之二十九又二。入口值增加百分之三十八又九者。蓋出口時若遇哈大洋行市跌落，物價飛騰，則估定之出口值，亦因以增加。而入口值之增加，除上述原因外，實由於輸入之貴重貨物，運境。

有以致之耳。至北滿輸出之貨物。其中以農產物增值最鉅。他種貨物。殊無顯著之增加。茲將十三十四兩年北滿輸出貨物之價值。以哈大洋千元為單位。分列於下。

貨物種類	民國十三年		民國十四年	
	價值	百分比	價值	百分比
農產物	106,045	80.8	151,620	85.3
牲畜物品	4,313	3.1	4,274	2.3
木棉	15	0.0	14	0.0
布疋	3元	0.1	3元	0.3
五金物品	14	0.0	12	0.0
化學物品	1公	0.1	1元	0.0
食物	5,333	3.9	4,344	3.0
植物油	9,755	7.4	10,353	5.7
林木	5,321	3.9	3,871	2.1
煤	無	無	無	無
製作物	1,325	1.0	1,555	0.8

其他物品	300	284	0.1
共計	1,245	1,745	100.0

據上表所列各項出口貨物價值及其數量而觀。即知佔北滿出口之重要位置者。首推農產物。其價格十四年與十三年相差甚鉅。計十四年增百分之二十六又三。糧物油次之。其所增有限。再次則為牲畜物品食物及林木三項。計各佔原額百分之三左右。為數無多。兩年間亦無甚變更。

北滿入口之貨物。與出口不同。其價值增加最鉅者。首推輸入之布疋。就重量言。十三十四兩年比較。由入口總額百分之三十一又四五。增至百分之三十七又〇七。就價值言。十四年比十三年超過百分之六十一又一。而其他貨物。如各項工商業之物品。雖不能列舉增加之重量。然其價值所增。至為明顯。即製作物達百分之四十一又九。食物達百分之三十三又八是也。惟兩年內輸入之廉賤及粗笨物品。如農產物煤炭等。均大有江河日下之勢。茲再將十三十四兩年北滿之輸入貨物價值。以哈大洋一千元為單位。列表於下。

貨物種類	民國十三年		民國十四年	
	價值	百分比	價值	百分比
農產物	三,九〇〇	三,六六	二,三六六	一,五九
牲畜物品	一,六三六	一,五	一,八四三	一,三三
木棉	三,三二六	二,五	五,三三六	三,五
布疋	三,三〇〇	三,四	五,八〇九	三,〇七
五金物品	三,五九六	三,三	四,六〇〇	三,〇六
化學物品	六,四三三	五,九	八,七六六	五,八〇
食物	二七,〇三六	一五,五八	三二,七五〇	一五,〇三
礦水油	五,五三三	五,〇八	五,一四四	三,四一
林木	空	〇,〇六	空	〇,〇七
煤	三,三〇〇	三,〇四	三,〇〇八	一,九
製作物	三,六三六	二,四二五	三,六四三	二,四二
其他貨物	三,三六六	三,〇九	四,三七〇	二,九〇

北滿對外商務之運輸途徑

共計	二八,六三〇	一〇〇,〇〇	一四〇,三三	一〇〇,〇〇
----	--------	--------	--------	--------

上表所估之價值。若就各該年東省鐵路運入各項貨物數量而考查之。亦復適合。茲將該兩年內東鐵之輸入各項貨物數量列表如下。

貨物種類	民國十三年		民國十四年		十四年所增數量之百分比
	百萬斤	千噸	百萬斤	千噸	
各種麻袋	三,三八	一三六	三,四九	二〇,八	一五,〇
布疋	二七,八	一〇,六	二七,八	一六,五	一七,七
藥材	六,四	三,八	一〇,九	六,五	一七,二
瓦器	七,三	四,三	二,七	六,九	一六,九

足証輸入之輕便貨物數量。所增甚鉅。而粗重之貨物。如糧食一項。十三年因北滿小麥歉收。輸入尙有相當數量。及十四年。遂由二十萬五千七百四十噸（三億四千五百萬斤）減至一百一十噸（三十五萬七千五百斤）矣。

北滿之對外商務。殊不克分別各地(即供給需要兩方)而為數量之統計。且因運送各地。對於北滿貨物之數量。海關冊從無單獨計算。皆混列中國內省及滿洲各埠而為一也。惟東鐵運輸貨物。尙有可得而言者。北滿出入口貨往返運輸而又與北滿

商務有關之樞端地點凡二。南為大連。東為海參崴。其經滿洲里而往來俄國者。當民三以前。及民三至民六之歐戰時代。在北滿商務上曾佔重要位置。但最近十年內。蕭索無生氣矣。特將歷年往返西路之貨物數量。分別比較於下。

年 別	輸			出 輸			入
	各年平均總額	輸往西路者	西運貨物之百分計算	各年平均總額	由西路輸來者	由西路輸進貨物之百分計算	
自民二至民三年	百萬斤 千噸 壹五.六	百萬斤 千噸 七.〇	八.一	百萬斤 千噸 壹三.〇	百萬斤 千噸 壹五.五	二九.六	一〇.四
自民四至民八年	百萬斤 千噸 一三〇.三	百萬斤 千噸 一四.三	一〇.四	百萬斤 千噸 五三.三	百萬斤 千噸 三六.五	三〇.三	五.八
自民九至十五年	百萬斤 千噸 二八七.〇	百萬斤 千噸 七.〇	二.七	百萬斤 千噸 六三.八	百萬斤 千噸 四〇.六	一六.五	二.四

西路出入貨物之年見衰微者。實因南部經由大連之貨物交換數量。有增無已。查歷年南運之貨物。當歐戰之前。僅佔北滿輸出貨物總數百分之十四。而最近六年內。由此輸進者。已達入口總額百分之六十三又三。即已由他路輸來之貨物。亦多轉向南運。且戰前南路輸進之貨物。已輸進北滿者。為數頗鉅。而近數年以來。較前增加不曾倍蓰矣。例如歐戰之最初二年。由南路透

達北滿者。計佔輸入總額百分之六十五又七。而最近之六年內。竟達百分之八十八又五。是則北滿之對外商務。其增加情形。信如上述各表所載。民國十四年與二年之數量相較。出口增加三倍又百分之九十。入口亦幾增加一倍又百分之八十也。茲再將北滿運往各鐵路貨物數量。列表於下。(運同到達沿途各站之貨物數量。亦計算在內。)

年 別	運往烏蘇里鐵路		運往南滿鐵路		運往後貝加爾鐵路		總 額
	百萬斤	千 噸	百萬斤	千 噸	百萬斤	千 噸	
二 年	六九,三	四〇,五	三三,〇	七,二	八,五	九,三	五二,八
三 年	六〇,二	四一,四	一四,八	六,九	七,五	四,六	九七,五
四 年	九六,三	五五,二	二九,五	一五,六	七,五	四,六	一,三,一
五 年	七七,〇	四九,四	三三,五	一八,九	一〇,三	三,九	一,七,八
六 年	九四,五	五〇,七	五〇,二	三四,八	二五,八	一五,五	一,七,六
七 年	三四,〇	二〇,三	九三,〇	五七,七	七,〇	四,九	一,三,〇
八 年	六二,二	三三,三	四七,三	五二,六	一八,〇	二二,五	一,三,五
九 年	二〇,二	一三,九	一,五,八	八,四,八	一四,〇	八,五,二	一,五,八
十 年	七五,八	四四,五	一,四,八	八,〇,三	六,七	四,一	二,三,八
十 一 年	一〇五,二	六七,九	一,四,五	八,一,九	一四,八	八,九	二,六,八
十 二 年	一,三三,〇	七七,八	一,五,八	一〇,四,二	六,五	三,〇,〇	三,〇,七
十 三 年	一,二五,五	七五,六	一,九,八	一,八,九	三,〇	三,一	三,一,七
十 四 年	一,三六,八	八四,七	二,五,五	一,五,一	三,二	一,八,〇	三,三,五

由上表觀之。大宗貨物。均屬運出口。且年有增加。自十二年

以來。對加增二十二倍有奇。大有一日千里之勢。增加尤劇者。首

推戰爭開始之民國三年。所增之數量。計有二倍。次則民六俄國革命之初年。所增亦有二倍。再此則爲民九。然亦未下於二倍。造民九以降。稍有遜色。但最近五年內。復又增加兩倍矣。由是觀之。所謂戰爭革命。及九十年西比利亞駐軍之結果。並最近俄國政局之變幻。均足促南運貨物有劇烈發展之機會。而東運貨物。入於衰微之象矣。海參崴雖爲北滿出口貨物天然之良港。然東運出口之數量。極無起色。例如十三年以內之增加總量。僅爲百分之二。又七十三。遠不如南運所增之甚。以視昔年幾越南運六倍者。相形之下。幾告停頓矣。而其中以七年至十一年爲尤甚。惟十一年以降。始行恢復六年之舊狀。逐年增加。迄今猶未有艾耳。茲再將由各鐵路輸進北滿之貨物數量。列表於下。（運同由沿邊各站起運之貨物數量。計算在內）。

年別	由烏蘇里路輸入		由南滿路輸入		由後貝加爾路輸入		總額
	百萬斤	千噸	百萬斤	千噸	百萬斤	千噸	
二年	三三,〇七二	二,一九八	二七,七	二,〇	三,三六	四,四五	二八,五八
三年	一〇,三三九	七六三	一八,五	一,四	二,九六	四,三〇	二八,二
四年	六,二七	四,八	三,七	二,八	三,二	五,七	三,三

年	輸入	輸出	淨增
五年	二六,五七,四	四〇七,〇	二四,一〇,四
六年	一〇四,五六,三	四六八,〇	二五,一四,三
七年	六三,二七,七	三三,二	一九,八,二
八年	四八,七九,九	三五,二	一四,四,四
九年	二四,八四,八	四〇,五	二九,三,三
十年	三三,〇三,一	五五,三	三三,一
十一年	四六,八七,九	五九,〇	三九,四,〇
十二年	七,〇五,九	六五,五	四〇,三
十三年	一三,八六,二	六七,〇	四〇,〇,〇
十四年	八二,二五,八	七七,八	四七,八

是歷年北滿輸入貨物之數量。雖不如輸出數量增加之速。然亦逐漸發展。尤以南路輸進爲甚。東路如不受兵禍之影響。當無增減之變化。西路則年見減退。毫無疑問。查南路不獨前十年以內（即自民國二年至十一年）倍從於前。今仍繼續增高。真之能禦也。

海參崴及大連

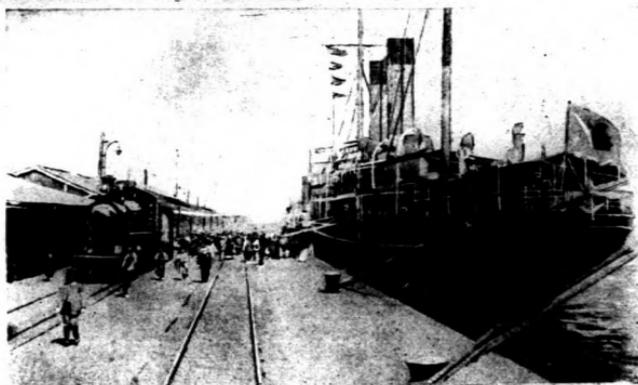
由前之說。北滿里連東鐵各區域出入口貨之集散地點。一爲海參崴。一爲大連。故北滿之對外商務。何地供給。何地需要。非從兩埠有商務聯絡之各地加意研究不爲功。如海參崴附近之沿海州。及大連附近之南滿全部。其產物均由該兩埠集散。故欲

明瞭海參崴大連之狀況。當由沿海州及全滿一帶調查入手。北滿出口貨物。雖以黃豆。豆油。豆餅三項爲主要。而爲數有限。故何處需要。及所需數量。均易於考查。用將十四年上項物品之出口數量。列表分配於下。

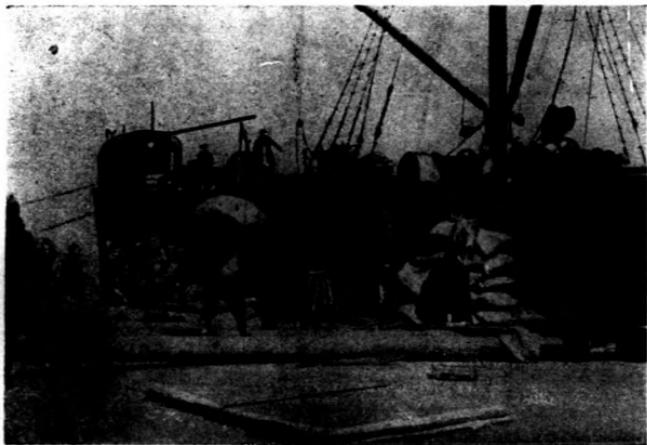
運往何處	輸出總額		其中黃豆		其中豆餅	
	百斤	千噸	百斤	千噸	百斤	千噸
東(在羅芬河不伴)運	一,二五,〇〇	〇八,八六	無	無	無	無
由上數內到達海參崴者	一,三三,〇〇	七五,三二	八五,五三	五〇,〇〇	三〇,〇〇	一〇,〇〇
由上數內到達烏蘇里路其他各站	三,〇三	一三,六三	無	無	無	無
南(在長春不伴)運	二,四〇,六	一,四四,二七	一,四三,五八	八四,八四	三〇,〇〇	一〇,〇〇
由上數內到達大連埠者	一,五九,〇三	一,五五,四二	一,五四,五五	八五,五五	三〇,〇〇	一〇,〇〇
由上數內到達南滿其他各埠者	九,〇三	五八,八五	〇,〇	〇,〇	無	無
到達南滿各埠共計	二,二三,〇三	一,三三,七〇	一,六〇,〇〇	八五,三三	三〇,〇〇	一〇,〇〇
到達南滿其他各站共計	三,〇三	一三,〇〇	三,〇〇	二,二四	無	無



海參崴西南
崴子略圖



大連埠



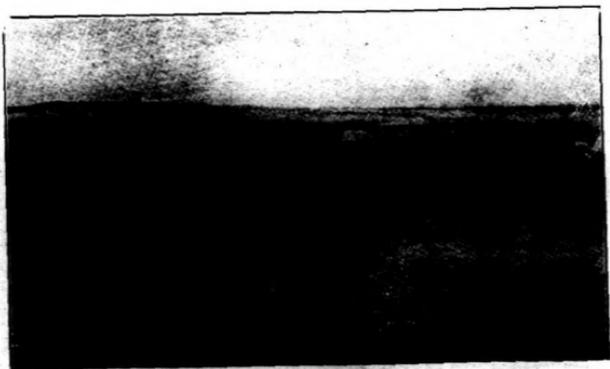
滿洲小麥在西
南崴子裝船



三姓商務繁
盛之街衢



龍江商務
繁盛街道



蒙古載貨駝羣

據上表所列數量論之。輸進沿海州之北滿出口貨。約佔北滿出口總額千分之五。佔北滿東運出口額百分之一又六。又經由海參崴輸出之黃豆。計佔北滿東運出口額百分之六十四又六。北滿南運出口之數量亦然。南滿較諸沿海州。雖能吸收北來之大宗貨物。然分配南滿一帶之數目。殊屬有限。蓋大宗貨物。均經運往大連也。上表所列之到達南滿其他各站者。共計二十二萬噸。(三億六千九百零九萬斤)。合佔北滿出口總額百分之九又三。北滿南運出口額百分之十五又四。至南滿其他各埠。(最大者為安東)。輸進北滿之貨物。亦為數寥寥。計佔北滿出口總額百分之二又五。佔南運出口額百分之四又一。足見由北滿輸往北滿交界之南滿各地貨物數量。僅佔北滿輸出額百分之十二又三。若再將輸往南滿其他各埠者減去。則僅佔百分之十(或百分之九又八)矣。

北滿出口貨必經之海參崴與大連兩埠。以十四年而論。經海參崴者計佔出口全額百分之三十三又九。經大連者計佔百分之四十九又三。惟兩埠比較。運輸之便利。大連殊遜於海參崴。其因海參崴與北滿。休戚相關。往返運輸邊境貨物。亦為數極鉅。

假定輸往大連之北滿出口額。佔輸入該埠所有貨物數量百分之二十一又九。則北滿輸往海參崴者。即佔到達該港之一切運輸百分之八十。至東省鐵路運往海參崴之邊境貨物。取道西南嶺子埠轉輸出口者。則佔北滿東運之邊境貨物總額百分之九十三又六。如專輸糧食一項。則幾全部在西南嶺子裝運輸出。由烏蘇里路沿線運出者。僅佔運往西南嶺子之百分之三。四。(因北滿糧食。有少數在烏蘇里區域及興凱湖邊界者)。足見海參崴出口之糧食。絕為北滿之出口貨。而海外對於北滿出口糧食之購買力。依據海參崴港之統計。亦可判定焉。茲將自十三年十月起至十四年三月止海參崴出口糧食之分運地點及數量。分列於下。

運往何處	百萬斤	千噸	百分計算
歐洲	一,三七七,八	八二,三	六〇〇
日本	九〇二,〇	五三七,七	三九,五
中國	一九,三	一一,五	〇,五

參閱上列統計。所應注意者。在最近各年內。截至十三年。運

往歐洲者。為數最鉅。海參崴一隅。設居輸往歐洲市場之中心。(尤以輸往英國市場者為多)距十五年伊始。情形一變。輸往日本數量。反佔第一位。茲將運往各地數量。以百分比例。分期列表於下。

運往地點	自十三年十月至十四年三月	自十四年四月至十四年九月	自十四年十月至十五年三月
歐洲	%八四、七	%六六、一	%四〇、四
日本	%一五、三	%三三、九	%五七、六
中國	無	無	%二、〇

自昔迄今。運往歐洲者。以黃豆為大宗。在最近期內。輸入歐洲者。至少佔北滿黃豆出口額百分之六十六又五。豆油佔百分之。運往中國者。除高粱及少數玉米糯米外。黃豆亦為主輸。其餘之糧食及大宗出口之豆餅。均運售於日本。十四十五年。由海參崴運往日本之所以增加者。據南滿與烏蘇里兩路。互相競爭。吸收北滿出口貨。有以致之耳。抑更應聲明者。現在海參崴。為運輸過境貨物之商埠。大運則不然。單獨需要北滿之黃豆。以資就地直接改製豆油豆餅二項云。

至輸入北滿之進口貨。若就東鐵東南兩路線所運分別審核。則海參崴港幾無重要關係之可言。即以最近半年內而論。詳細調查。到達西南嶺子之貨物總額中。僅有百分之三十四又七。轉輸於北滿。其因歐洲商賈。均設分店於上海。其運往北滿之貨物。經由大連及營口兩埠者居多。而大連營口。又適為日本銷售貨物之中心。大連尤佔優勢。故北滿之入口貨物。大都取道大連營口。而不經海參崴矣。俄人為挽救計。現在對於該埠。地帶展闊。設備亦周。頗欲造成遠東交通之良港。港之內防禦周密。保無危險。岸之旁。置有裝備器具。更就水量之深淺。築以石壁。其第一石造岸壁。長達一、三一八、一四米突。(合四〇八、六二丈)。可容吃水最大之汽船十三艘。水淺部分之港岸。即設有浮船(即船橋)等項。總計碼頭地帶長達二、二七二、七一米突。(合七一〇、〇九丈)。可容汽船二十艘。此外復闢西南嶺子自由港灣一處。專為裝運滿洲之出口黃豆。其碼頭延長計九四九、六三米突。(合二九六、七〇丈)。內築石壁長二二三、四〇米突。(合六六、六七丈)。初海參崴港於民五時。輸運力曾達二百六十二萬三千噸。(計合四十四億斤)。但此項鉅額數量。

繞因軍事時期所促成。若就事實而論。超過該港之輸運實力甚多。而當各國駐軍西比利亞及俄國內亂時代。港埠設備。多被蹂躪。未遑大事修葺。民國九年。東省鐵路因與西南滋子有歷史之關係。始行從事改良。十四年終及十五年首。該港當局又復竭力營繕。期復舊觀。茲將至今。始告厥事。現在港中置有露天貨棧一五六〇一。七五平方丈。以為堆積貨儲之用。內有木棚三千八百八十個。油類保管所一處。計容油四千噸。查哈嶺距離計七九三。八五基羅米突(合一。三七七。九華里)而貨儲運輸。僅需四十八小時。連同越境時之報關納稅等各項手續。一併算入。亦祇六十小時。即能到達。如以海參崴為運輸北滿大宗過境貨儲之口岸。則北滿貨儲之運往大連者。不過一部分耳。今則不惟佔北滿出口額之最小成數。而入口額之數。更不可與大連較。故東鐵曾實施運則政策。近數年來。復加更改。以期抵制。而增東運。距大連最近運輸北滿之貨儲。繁盛一仍其舊。並無若何之動搖。東鐵所行之運則政策。不獨無成效之可言。且反阻碍本路之營業。即北滿各地出口貨。利用大車。運往長春。再達大連。其發達可知也。其每年由長春運往。及東鐵運往。均有相當之統計。足資

證明。特按年以百分比例之列表於下。

年別	由東鐵往者	由長春運往者	總額
二年	一一	一五、五	一六六
二一年	一、六	一四、一	一五七
四一年	五、六	一七、三	二三九
五一年	三、七	一四、三	一七九
六一年	八、三	一八、四	二六七
七一年	三、二	二二、六	二五五
八一年	八、五	二二、三	三二八
九一年	一九、七	二六、八	四六五
十一年	二六、三	二四、五	五〇八
十一年	一三、四	九、六	二三〇
十二一年	一四、八	七、一	二一九
十三一年	一七、四	四、三	二一七
十四一年	二二、九	三、四	二六三

自上表觀之。大連與北滿之商務。不似東鐵運輸之增加速

滯。益覺顯明。蓋大連之運輸。平均計算。北滿貨物常佔百分之二十。加以軍事及革命時代之自然加增。宜其歷年扶搖直上也。凡輸入大連之大宗貨物。多在大連改製。然後輸出。(即屬大連所產之貨物)。故大連一隅。謂為北滿之出口商埠也可。謂為南滿之出口商埠及工商各業之中心也亦可。惟驗是之故。北滿商務。老經由大連辦理。頗感極大困難。蓋北滿貨物一經到達大連。不惟與南滿運去之同樣貨物相混合。運往其他市場時。改變原樣。且貨物滯留。勢所難免。但為數甚少。可讀下表而知其梗概矣。(

單位上為百萬斤。括弧內為千噸)
 經由鐵路到達大連者 九、一三〇、三 (五、九九三)
 已運出者 八、一五、七 (五、三二七)
 經鐵路由大連起運者 七、一九〇、九 (四七二)
 已運出者 一、五二五、〇 (一、〇〇一)
 查大連運到之出口貨物。泰半改製。再行輸出。其內容得參考下表所載鐵路運到之貨物數量。以及運出之貨物。並製作物之數目而知之。表如下。

貨物類別	黃豆		豆		餅		豆		油	
	百萬	千噸	百萬	千噸	百萬	千噸	百萬	千噸	百萬	千噸
到達貨物	二,九〇〇,〇〇〇	一,九〇〇,〇〇〇	三二,八〇〇	五〇四,一〇〇	三,五〇〇,〇〇〇	五,九〇〇	三,三〇〇,〇〇〇	二,一〇〇,〇〇〇	二,一〇〇,〇〇〇	二,一〇〇,〇〇〇
輸出貨物	一,三三九,一〇〇	八三九,一〇〇	一六,七〇〇	一,二〇四,七〇〇	一,二九六,〇〇〇	二四二,〇〇〇	一,二〇二,〇〇〇	一,一九六,〇〇〇	二,一〇〇,〇〇〇	二,一〇〇,〇〇〇
	對於到達出口總額之百分計算		對於到達出口總額之百分計算		對於到達出口總額之百分計算		對於到達出口總額之百分計算		對於到達出口總額之百分計算	

查上表大連所收鐵路運到黃豆及豆類製品。計二百二十六萬五千四百噸。而由大連輸出者。計達三十五億零五百七十萬斤。合二百三十萬一千一百噸。輸出額反多於到達之數者。因南滿沿海各地所產之黃豆。亦用帆船運往大連故也。但自上列

統計以觀。即知由北滿運去之黃豆。已完全混入大連混保豆類之中。究竟由北滿運去一十四億八千一百八十萬斤之內。(合九十七萬二千六百噸)。經大連改製豆餅豆油者十。及在大連輸出之黃豆總額十三億五千九百一十萬斤(合八十九萬二

千一百噸)中。含有北滿之出口黃豆若干。殊難查其數目。又北滿出口營業之興衰。當視北滿與大連有關之各區域隆替以為衡。就東省鐵路論。首推南線附近各地。既連西線各地次之。哈爾濱(係出口貨物集散中心點)又次之。而哈爾濱連東各區。與大連出口問題。並無如何關係。因南西兩部地方。向與大連有密切關係。以大連為出口商埠。而東線則否也。其由大連輸運北滿之貨。當以哈爾濱為總匯之區。再由哈爾濱分運各線銷售。其容納力亦以西南兩線為盛。而東線異常薄弱。但近數年以來。哈爾濱集散進口貨物之勢力。大見縮減。自民九以還。不經哈爾濱分配。而直接由大連輸運者。幾較昔加增二倍有半焉。茲將各年經由大連直接輸入北滿之貨物數量。依據滿鐵統計。按百分比列。列表於下。

年別	運入南線者	運入哈爾濱者	運入西線者	運入東線者
十一年	三、一九	五、三三	二、八二	一、七三
十二年	五、一〇	八、四八	七、四二	二、六三
十三年	六、〇〇	六、三三	四、七五	三、五三
十三年	六、四七	六、三三	八、二九	二、五三

北滿與東省鐵路 第十卷對外商務

十四年 六三三 八三三 一〇、五

哈埠本入口貨分配之地。而大連貨物之運入。年見減少者。一則受北滿各地多與大連直接聯絡之影響。再則長春自大車運輸北滿出口黃豆失敗之後。日以吸收北滿入口貨。而分配各地為務。故運來由大連運到長春之北滿入口貨。數量較昔幾增百分之四十五也。

至出口方面。照現勢推測。北滿貨物對於大連。將來必有一定數量決無再經之可能。然其出口之主要貨物。仍須運自北滿。可無疑義。查以前由大連出口者。大多數運售於中日兩方。故中日不啻大連之購貨大主顧。運往總值。佔大連出口額百分之八十七又四。其中日本佔百分之五十八又一。中國佔百分之二十九又三。現在出口。以煤為大宗。但民國十四年則輸出之煤。僅佔出口總額百分之三十八又二。尚無可注意之價值。北滿運由大連出口之貨物。幾全為糧食。此項糧食。若連同黃豆及製造品一併計算。則佔大連出口額百分之五十三又五。其中尤以豆餅為最多。計佔百分之二十四又二。黃豆豆餅。俱為日本最大之需要。故由大連輸往日本居多。豆餅餅殼居全部。黃豆亦將及半額。次

則輸往中國者。計黃豆數量佔大連黃豆出口額百分之二十四又五。餘則運同他貨。分別運往歐美銷售。至運往澳大利亞、南亞洲各港埠、南洋羣島（荷屬印度）、並巴塔維亞、新嘉浦等處。則為數甚少。運往歐洲者。亦極式微。計佔大連出口額百分之五又六。就中以黃豆佔重要位置。計佔運往歐洲全額百分之五七又三。次則豆油。計佔全額百分之三十三又六。有時或幾佔全部。（計佔百分之八十一又九。）賅括計之。則經由大連輸出之北滿豆餅。均運往日本。豆油僅運往歐洲。其運往之黃豆。與大連當地所產。則分運各地也。查黃豆在俄國革命以前。原皆在海參崴集中分運。革命物興。遂見停頓。自民國十三年該港恢復之後。（即成立邊境口岸。）由大連輸出歐洲數量。驟形低減。足証海參崴之力爭上流。此後經由大連運赴歐洲之額。受其影響必也。

由大連供給滿洲入口貨者。首為日本。次則中國、澳大利亞、美國及歐洲。調查近三年之統計。日本佔全額百分之四十二又四。中國佔二十九又七。澳大利亞佔二。美國佔十九。歐洲佔七又五。近年以來。日本輸入之數量。更覺繁昌。至北滿對於此項入口額之分配。有統計表明之。茲不贅。

大連港埠。係按俄人租借時所規定之計畫建築。日本接租之後。竭力整頓。不遺餘力。以期成為第一商港。在宣統三年開。運輸力僅為一百零一萬六千四百噸。（十七萬零五百萬斤。）民國十年。即一躍而為六十八億二千萬斤。（四百零六萬五千六百噸。）迨至十四年。更增為九十三億七千七百五十萬斤。（五百五十九萬零二百噸。）且規畫將來增至一百七十億五千萬斤。（一千零十六萬四千噸。）該港碼頭。均築石壁。長一千二百八十二丈。（四、〇七二、九七米突。）此項石壁。入水二丈四尺有奇。（即七、六三米突。）防波隄長九六〇、〇丈。（三、〇五〇米突。）沿碼頭足容鉅大輪船二十艘。同時裝載。此外並容汽船十四艘。得停泊於其他地點。現有煤炭碼頭一處。正在建設之中。聞將來仍擬設一碼頭。以利交通云。貨物倉庫。共有六十五所。約容貨物六億零五百萬斤。（三十六萬零七百噸。）有設置於沿岸各碼頭者。有設置於伸入海中一百九十二丈（六一〇米突）之凸形地者。凸形地之面積。雖不甚廣。然組織得法。亦能停泊多數船隻。裝卸笨重貨物。又有露天空地數段。可堆積貨物約五億二千二百五十萬斤。（三十一萬一千五百噸。）但遇暴風驟雨。

保管不無損害之虞耳。考哈爾濱至大連。計一千六百三十九里（九四四、三公里）。凡貨載運輸。六十四小時可達。計由哈爾

濱至寬城子行十五小時。在寬城子或長春換車倒鐵五小時。又由長春開至大連。行四十四小時是也。

北滿產物之需要者與供給者

吸收北滿產物之最大國家。厥為日本。南滿、中國、英、吉、利、丹、麥、斯干的那維各邦、北美合衆國、及新西蘭、印度。至俄國各地。從

來均在海拉爾及滿洲里站卸鐵。與呼倫貝爾貨載混合故也。至由蒙古輸出之適境貨載。大多數係運往歐洲出口銷售。

前輸運北滿產物極夥。近年以來。對外商務。既採公賣制。又因民生凋敝。輸往數量。減至最低程度。沿邊各州之商務。在大戰之前。已見縮減。迨西比利亞發生內亂之時。更覺完全停頓。當民國二十三年間。哈爾濱商界雖抱有恢復該國沿邊各州商務之擬議。究未達到美滿結果。現雖不乏經營之者。惜方法頗不規則。無從稽其確數。僅按照遼東海關公署調查。私運沿海州之貨物。為數不貲。計共值盧布二千萬元。其中屬於滿洲邊界者。約佔二分之一焉。

凡恐運有無於東鐵西線者。除蘇俄外。尚有蒙古（即哈爾哈）最近數年。該處之出入口貨。泰半經東鐵運輸。然欲計其商務之確實數量。殊感困難。蓋運往蒙古及由蒙古運來之貨物。向

北滿之對外商務。以日本佔第一位。所有製出之豆餅。幾全量輸往日本。前已言之。而黃豆、建築木料、小麥、豆油、及牲畜之原料品。如羊毛、豬毛、皮張等項。亦多運往。其次為中國。佔第二位。就中尤以南滿及工業發達之上海。需求北滿原料品最鉅。其運往各該市場者。類皆油房所需之黃豆。火磨所需之小麥。其麵粉、豆餅、豆油、遠銷南都。原料品中如豬毛、羊毛、皮張。為改製物品之用。而南滿市場需要北滿之建築木料。亦與年俱增。故北滿輸出額。大有蒸蒸日上之勢。歐商中當以英吉利佔第一位。所輸往者。為北滿之小麥、黃豆、豆油、羊毛、豬毛、馬毛、肉品。及一種野鳥。近年來英國出口商行。並極力訂購北滿之雞蛋、野雞、肉品。分別輸往斯干的那維各邦、及新西蘭、印度。北美合衆國佔第二位。下世界大

戰之秋。運去豆油甚鉅。而現在運往者。大部分爲原料品。如羊毛皮草等。預料最近期。豆油之運銷。將見暢旺。法蘭西意大利。關係較細。不過需求少數小麥及豆油而已。德國在戰前。貿易最稱極盛。及戰事既興。銷路絕跡。今則竭力恢復舊觀。不遺餘力。

北滿之出口商務。幾全爲歐美日本各商行所操縱。中國商人。則因採購之物流。運往鄰近中國市場。及轉賣歐洲。未免受其限制。故直接經營出口商務者。實不多觀。北滿出口之各項貨物。數量。在最近五年內。頗有變更。種類共爲六十八宗。其中年見增加者八宗。而增加無間者僅五宗。即糧食植物油。皮革。林木。製作物。及雜貨是。他如羊毛。獸骨之出口。亦漸加增。有差。至於其餘各宗。則增減無定。難以統計。

北滿之入口貨。以煤（尤以南滿路輸入之撫順煤爲鉅）、鹽、礦水油、藥品、布疋、沙糖、麻袋、鐵機械、及華歐同用之各項工廠製品爲主要。民國十三年。滿洲小麥。忽報歉收。美國小麥及麵粉。曾有臨時輸入。近數年以來。以雜貨一項增加最鉅。因其價既廉。又爲中國民衆所需用也。但同時俄人需要之貨物。輸入大形減少。入口商中就國籍言。首推日本。所有輸進之布疋、棉織物、鐵器、及

瓦器。爲數甚鉅。免貨品之製造。力求適合北滿人士之所好。發展之法。則予華商以除貨之利益。擴充銷路。則予華商以代售之優異。故日本對於哈爾濱及傳家甸之華商。固不滿足其慾望。發貨記賬。最與吾利也。現德國企業家。亦紛紛效尤。均在上海、天津、大連、哈爾濱。設立入口賬房。既經營發貨記賬事宜。發於哈爾濱。且就地調查華商負債之能九。以維本身之利益。現今鉅大日商。在哈爾濱經營各貨入口事項者。計達二十家之多。貿易活潑。幾執北滿商務之牛耳。北美合衆國當戰歿之時。亦爲有勢力之輸入者。計有鉅額之機器、五金製品、罐頭、靴襪、布疋、電氣零件、雜貨、酒品、顏料等項。因美貨成色。優於日貨。爲北滿之歐人所嗜嗜。與日貨角逐一時。但近年來北滿人士對之異常冷淡。推原其故。不謂價值昂貴。即曰成色低劣。載是之故。德貨輸入北滿。漸復原狀。而上海運來之華貨。亦日增月熾。鮮有取美貨勢力而代之之勢。英貨質良而價貴。輸入北滿者。僅少數之布疋、機器、工具。及其他工廠製品。由法國輸進者。大部分係粧飾品、雜貨、布疋、酒品。及罐頭等貨。新西蘭印度所供給。爲少數糖類。惟北滿糖廠。日見擴充。將茶輸進之減少。自係意中事耳。北滿之歐洲入口商所售之

物。大部爲本國所產製。並無特種情形之可言。所竭力經營者。爲北滿之出口貨物。惟以不需單獨採購機關者爲限。商店之較小者。且多係代售店性質。同時兼理駐華總領事房之各種委託。

北滿入口貨物六十八種中。在近五年內。有增加數量者。有

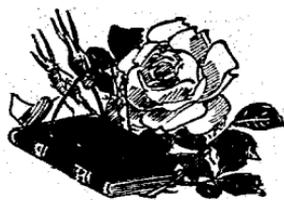
結 論

減少數量者。增加計十八宗。減少僅四宗。前者即礦水油。麻袋。紙張。製作品。鐵。玻璃製品。磁器。辦公用之文具。藥。糖。香。胰。火柴。酒精。大米。鋼鐵製品。汽水。稻草。油。品。後者即煤。啤酒。機器。（農用機器在外。）及馬車零件是也。至其他貨物。增減無常。殊難判定。

總核上述各節。北滿之對外商務。異常發達。而以出口進口貨爲尤。如無妨礙商務之事實。則發展之速率。更有出人意表者。查妨礙商務之事實有二。一曰對內。一曰對外。妨礙對內商務者。莫過於稅則之不良。與金融之搖動。農商負擔過重。交受其累。倘稅則臻於改善之途。行見北滿出口之貨。更當蒸蒸日上。出口

既增。國庫不期裕而自裕矣。若不此之圖。而賦課踵增。則北滿雖爲黃豆特產之區。其如市價不能自由伸縮。悉視世界商場之價值。以爲轉移乎。其對外商務之妨礙。不一而足。舉其要端。則爲運費之變更無定。而外商之清算賬目。華商之按貨計值。亦靡不蒙其影響焉。





第十一章 幣制

貨幣種類

北滿素乏法定貨幣。流通於市面者。種類極為複雜。蓋北滿地處東陲。人煙寥落。自移墾以來。人口增加。內地之各項錢幣。陸續輸入。成爲北滿商業上之媒介品。當地錢幣。遂亦沿用內地之兩元。吊等爲本位。而固定之本位貨幣。恰付缺如。幣制之複雜。可見一斑矣。乃自與世界各國通商以來。外幣流入。信用鞏固。太阿傾持。幾就北滿幣制之牛耳。坐是造成今日北滿多幣制之特殊現象。茲將現在流通之錢幣。類分於左。

金 屬 國 幣

北滿行使之金屬貨幣。可分兩種。即（一）生銀。（二）銀元是也。生銀一項。在中國歷史上。相沿最久。自商代以來。已爲交易媒

介品。迄今雖尙未絕跡於市面。然已爲銀元奪而代之。以其行使便利故也。銀兩向有專商鑄錢。營是業者。名爲銀爐。或曰爐房。受

（一）中國貨幣

金屬 銀元
 紙券 銅元
 銅幣 兌換券

（二）外國貨幣

金屬 香港銀元
 紙券 日本金票（朝鮮正金兩銀行發行者）
 紙券 俄國新紙幣（即柴爾擬坦次）
 紙券 美國紙幣

特別機關之監督。所鑄元寶。其重在五十兩與五十三兩五錢之間。並有一兩五兩十兩之小元寶。其重量本位皆爲兩。遇有交易之零星授受。則剪成零塊核算之。惟銀之銜制成色。中國各地。各各不同。其名稱亦即隨地而異。約有七十種之多。最重要者有庫平。海關。廣東。漕平。牛莊。長春。吉林。奉天等項。茲將與北滿有關之銀兩。分列於左。

(一) 庫平銀 庫平者銜名。而中國部庫通用之秤也。凡官款出入及銀元之公量與成色。均以此核算之。

(二) 關平銀 關平亦銜名。海關收稅所用之秤也。凡海關出納悉以此計。

(三) 漕平銀 漕平亦銜名。江蘇浙江諸省所通用之秤也。用以徵收漕銀故名。嗣後北省各銀行之往來交易。又以此銀爲本位。已屬商業性質。

(四) 上海規元銀 凡交付各國款項。以此銀爲本位。上列銀兩。名色各殊。爲全國所通用。北滿則尙有黑龍江。吉林。奉天三種。茲將各該銀兩按每兩重量。(按世界公用銜制)比較其成色於左。

銀名	重量 (格蘭)	每一本位之成色
庫平銀	三七.三	〇.九八七
海關銀	三七.三	一.〇〇〇
漕平銀	三六.六	〇.九八五
上海規元銀	三五.三	〇.九八〇
吉林銀	三五.九	〇.九八六
黑龍江銀	三五.九	〇.九八二
奉天銀	三五.九	〇.九八六

每兩	庫平銀	海關銀	上海規元銀
庫平銀	一兩〇〇〇	〇.九八三	一.〇九六
海關銀	一.〇一七	一.〇〇〇	一.一四
上海規元銀	〇.九一三	〇.八九八	一.〇〇〇

凡各種銀兩兌換之價值。既因銜制成色。而有不同。於商業習慣上。故亦有莫大關係。茲將庫平。海關及上海規元各色銀兩相互價值。比較於左。

銀兩市價之高低。全視世界銀價及中國對外貿易情形而

定其低落最大程度。以民國三年至十三年之間為甚。茲將海關銀低落。及每海關銀一兩折合各國貨幣情形。錄之於次。

年別	英磅	美金圓	現大洋	日金
三年	三先令辨士半	〇.六七	一.四七	一.三四
八年	六先令四辨士	一.三九	一.六八	二.七二
十三年	三先令七辨士	〇.八一	一.五〇	一.九五

凡金價之低落。與銀價之變更攸關。當歐戰時。世界銀礦區之產額驟減。亦為銀價增高之一要因。試舉例以証之。

(一) 世界產銀額

年別	單位百萬盎司	單位百萬斤	百分數
二年	二一〇.〇	一一.〇	一〇〇.〇
五年	一八〇.〇	九.五	八六.四
八年	一七九.八	九.四	八五.五
十三年	二二七.〇	一二.四	一二.八

(二) 倫敦銀價。以每一盎司所值辨士為單位

年別	高價	低價	平均價
三年	二二七.〇	一二.四	一二.八

二年	二九.三八	二六.一六	二七.九二
五年	三七.一八	二六.二六	三一.五二
八年	七九.一八	四七.三四	五七.一六
十三年	三六	三一.一二	三四

凡中國對外貿易出入口貨物之變更。亦大有影響於銀市。蓋歐戰之時。各國爭購華貨。以應要需。中國出口貨之數量陡增。世界需用中國銀貨。亦因之加增。迨歐戰以後。出口貨銳減。加以兵連禍結。國家經濟。日益發壞。世界商場對於銀貨之需要。大有一落千丈之勢。而其價由是日以跌落矣。

北滿一帶銀兩。現已成為一種虛本位。用銀者僅在西部。如呼倫貝爾及蒙古之貿易。尚有以之為交易之代價而已。在歐戰以前。有名漢傑銀者。為北滿銀貨流通之一。該項銀貨。多運自俄國。俄商用之在馬苗及漢堡購買貨物故名。此外則滿洲里綏芬河海關出入口稅。亦仍以銀兩為本位云。

世界幣制之最不利者。莫銀貨若。自海禁大開以來。國外交易。日臻繁盛。向之所便銀貨。既不適於通商之用。勢必趨於改鑄銀元之一途。銀兩一宗。乃不期滅而自滅。初中國亦無所謂銀

幣制也。有之。則自漢武帝始。漢代年湮。多不可考。僅據傳記所載。曾通行於市者。凡三。(一)圓體。鑄龍形於其上。(二)方體。龜形。(三)長方形。然古代人烟寥落。所謂貿易者。不過當地之以物易物。故雖有此項貨幣。用途亦復不廣。自十八世紀以還。中外通商。需款浩大。歐式貨幣。流入市場。當時輸入最多。而又博得相當信用者。厥惟西班牙銀幣。大都由菲律賓羣島運入。中國官府爲抵制外國貨幣充斥起見。遂許商民仿照歐式鑄造之。然推行伊始。弊竇叢起。僞幣私鑄。觸目皆然。因之商民對於外幣之信仰。反爲於華幣。坐是西班牙銀元。益見暢行。十九世紀中葉。墨西哥銀元。繼起輸入。其鑄造技術之精美。駕西班牙之上。該銀元重二七又〇二七格蘭。成色爲九〇二六六。在市場上頗占優勢。至十九世紀之末。中國鑄造者。其式皆仿該幣。故人俱呼爲墨西哥銀元。今則稱大洋。

前清光緒十六年。政府頒布造幣條例。設置造幣廠。鼓鑄銀元。首在廣東。次則湖北、四川、福建、南京、天津各地。先後相繼設立。天津造幣廠。成於宣統二年間。爲中央直轄。名北洋造幣廠。東三省亦按該條例。先後在奉天、吉林、黑龍江設置。自鑄銀元。重七錢

二分。約合二六、八格蘭。成色係九〇〇。并鑄二角、一角、五分各種輔幣。此種輔幣。公許八二、〇色。惟其後歷經公佈改正。第一次爲宣統二年。最次爲民國三年。茲將歷次公佈重量及成色。分晰於左。

按照宣統二年公佈條例規定者

銀幣種類	合庫平重量	成色	百分例
一圓	兩、七二		九九
五角	〇、三六		八〇
二角五分	〇、一八		八〇
一角	〇、〇九		六五

按照民國三年公佈條例規定者

銀幣種類	合庫平重量	成色	百分例
一元	〇、七二		九〇
五角	〇、三六		七〇
二角	〇、一八		七〇
一角	〇、〇九		七〇

按照民國三年公佈條例。除海關稅仍以海關銀為本位外。以大洋為國幣本位。賦稅各款。均應以大洋交納。並以之編造國家預算。願以該幣之純金。輔幣較低於整圓。發行之利益隨之。是以各造幣廠對於輔幣之鑄造。異常踴躍。民國三年時。全國流通之整圓及輔幣。已成下開之比例。

整圓總數 二〇六、〇〇〇、〇〇〇元
 輔幣總數 二六六、〇〇〇、〇〇〇元

查鼓鑄之初。整圓輔幣。俱屬十造。乃以輔幣總額有加無已。遂致銀元有大洋小洋之別。北滿流通之大洋。與中國內地同。並無區異。大約分為（一）光緒年造。（二）民國年造。其中光緒年造。為數較多。大都均係二十四年所造。民國年造。均係民國三年八年及九年所造。此外尚有廣東銀幣。前兩種多係北洋造幣廠所出。其東三省各造幣廠自鑄者。以其鑄造年期之不同。而分為下列數種。銀色較內地為低。

鑄造年度	造幣廠所在地	合庫平重量
光緒二十五年	奉天	兩、七二
光緒二十九年	奉天	〇、七〇

小洋多係東三省各造幣廠所造。種類大別如左。

光緒三十三年	奉天	〇、七二
光緒二十六年	吉林	〇、六七
光緒三十一年	吉林	〇、六九

價值	發行地點	合庫平重量
五角	奉天	兩、三六
二角	奉天	〇、二五
二角	吉林	〇、一四
一角	奉天	〇、〇七
一角	吉林	〇、〇七

除以上各種小洋外。尚有民國所造大洋輔幣。其成色及價值。均與大洋同。重量則略減。在東三省市面上。初不多見。有之。俱與大洋十通行使。後流入日多。市面充斥。商人以重量不足為言。流通漸滯。奉天官署因規定每元折合大洋九角。

中國自鑄造銀幣以來。發行總數。尚無確實統計。其概括數目。自光緒十六年以至現在。約共發出大洋七五〇、〇〇〇、

○○○元。

大洋在北滿之流通。其地點僅在東省鐵路沿線及松花江沿岸。流行總額。為數匪巨。官署為維持金融起見。故禁止現洋出境。凡出境旅客。每人以攜帶五十元為限。

市面流通者。尚有銅幣一項。考銅幣之發源。始自夏禹。相沿已四千餘年。古代貿易。實為惟一媒介。現在各大商埠。均已改銅為銀。特較遠縣。農民交易。仍以銅幣而已。如黑龍江吉林。尚有此種舊制。北滿之銅幣。可分二種。即制錢銅元是也。

(一) 鈔即制錢。考制錢始自周代。其形圓。中有方孔。錢內含黃銅百分之四十六至六十。錫百分之四十五至五十四。實稱成串。便於行便。每串名吊。每吊係制錢千文。然亦有因地而異者。例如北滿之吊。僅鈔五百文。每鈔合錢二文。二十五年以前。國外需用黃銅甚多。市價大漲。商民以有利可圖。嘗將制錢鑄成銅塊。運赴國外銷售。故該幣現亦絕跡於市面。祇僻遠縣。尚有存者。惟為數亦少。交易媒介。皆發行紙幣以代之。厥名官帖。其制詳後。

(二) 銅元。清光緒二十五年。以銅鈔缺乏。改鑄紅銅銅元。發行市面。俗稱銅子。其表面頗似歐美銅幣。正面鑄有中英兩國文字。

鼎革以前鑄錢者。尚有滿文。並註明價值。發行時期及地點。背面鑄有龍文。民國鑄錢者。則交叉軍旗及商旗。按民國三年銅元條例。銅元成分。定為紅銅百分之九十五。鉛百分之四。錫百分之二。圓徑不得逾〇、〇〇三。共分下列五種。

(一) 當制錢二十文者為二分。

(二) 當制錢十文者為一分。

(三) 當制錢五文者為五厘。

(四) 當制錢二文者為二厘。

(五) 當制錢一文者為一厘。

查二文一文者。始終未鑄。五文者亦絕無。僅有故市上流通者。悉十文二十文兩種。其中有奉天造幣廠發行者。註有奉字。有吉林造幣廠發行者。有吉林省造字樣。及黑龍江、天津、並他省造幣廠者。按民國三年所頒條例。每洋一元。應換銅元百枚。當十制錢者。事實上已屬空文。不久市價愈落。益以各省造幣廠鑄造過多。十四年時發行銅元省分有十二。造幣廠共十六處。充塞市面。且銅質及成色。均較法定者為低。以致市價大落。十五年哈爾濱每洋一元。可換二分銅元(當制錢二十文者)。一

百三十枚。或一分者（當制錢十文者）二百六十枚。其民間成立後特造之新式銅幣。中有圓孔。雖能保持大洋一分之原價。但爲數寥寥。

中國紙幣之歷史

紙幣之發明。實自中國始。爲列國之先河。漢代流行之皮幣。爲四方鹿皮所製。即紙幣之濫觴也。唐憲宗時。令商賈委錢。發行楮幣。凡諸軍富家商賈。以輕裝趨四方。合券乃取之。號飛錢。又曰飛券。異常便利。然行之未久。即行消滅。宋太祖令設官錢局於開封。發行鈔紙。以充國用。名曰大宋通行寶鈔。以現金及貨物爲担保品。發行總數爲二、八三〇、〇〇〇貫（每貫合制錢十文）。歷時未久。旋即作廢。宋真宗時。患蜀人鐵錢量重。不便貿易。設質劑之法。一交一千。以三年爲一界。謂之交子。使富民主之。自時厥後。以楮代銅。交子代錢。限年以爲界而交易之。尙稱便利。旋富民侵奪。不能償所負。爭訟不息。流弊滋多。未幾此項幣制。令行禁止。紙幣停發。南宋金元各代。亦均有紙幣流通。但國家担保金額。僅爲紙幣數目百分之二十五。信用薄弱。是以此項紙幣。均未獲圓滿效果。迨至明紀。發行如故。時代匪遙。故其樣式。尙能稽考。據傳票

之正面。標明票價制錢千文。大明發行。及年號等字樣。背面則載有此幣蓋用國幣。與銅鈔一律通行。違者處決等語。有潛入關。其制尤爲精造。咸豐時以庫款支絀。曾發行銀票鈔票二種。從知紙幣之發行。不獨始自中國。且無代蔑有。卒未能流通久遠者。蓋國家現款缺乏。担保薄弱。坐是信用愈趨愈下。雖三令五申。力圖補救。竟無若何之成效。等於廢紙。貽害無窮。國家有鑒於此。遂於十九世紀禁絕發行。意固良美。詎知發行權。因此竟落於省政府及銀行之手矣。

北滿金融之維持。商業之振興。以及操縱經濟上之命脈者。厥維流通之巨額紙幣是賴。良以北滿境內。所採金銀礦產。爲數無多。實不足以供給當地移墾之需要。影響之深。歎幾不舉。前清光緒四年。吉林將軍爲改良幣制及整頓現貨起見。特奏請政府。年撥銀千兩。作爲鑄銅基金。凡銀每兩。折合制錢三吊。一時雖頗

稱便利。然以移鑿伊始。交通梗塞。胡匪猖獗。運現不便。加之中央財政支絀。現貨缺乏。每仰國外運入現金。方資調劑。對於北滿金融問題。無力協助。故不過徒據虛名。而流通區域。亦祇省城一隅。旋即停止鼓鑄。

自二十世紀以後。北滿出產。運售國外者。動以數百萬計。其經濟之發達。一日千里。惟現款問題。反益形困難。良以北滿人口

北滿紙幣之沿革

北滿紙幣之肇始。其步驟與他國不同。考其源流。當現款缺乏之時。所有富商大賈。來往交易。互相記賬。每年清結賬目數次。（如至夏節秋節及年節等日）除彼此抵銷外。其不足者。出給欠據。而凡殷實商號之欠據。信用強固。互相轉讓。無異現款。其發行商號。亦憑據兌現。并無留難情形。又凡火磨油坊燒鍋等。更發行錢票。以之付給雇戶工人。視同欠據。甚有新開舖商。發行以吸收現款。充作去金者。其票面之文曰。鄙人等為貧所迫。飄泊邊荒。既無父母。又乏親友。舉凡傢具地基之所費。欲購無資。因此發行錢票。以資貿易等語。此私人發行紙幣之濫觴。而中國獨具之發行

增加。輸入貨物亦夥。本地現款。悉被吸去。加以內地苦工。夏來冬去。年必飽餓而歸。迨歐洲戰起。銀銅市價暴漲。當地行使現銀。均被鑄毀。運售國外。官署雖加禁止。但以有利可圖。而利之所在。人必趨之。私運私售者。仍實繁有徒。厥是之故。當地現款。遂至絕跡。時至今日。市面所流通者。僅紙幣而已。

原則也。此外有由縣署及商會發行者。如洮南、扶餘、富錦等縣。是其洮南縣署所發。票面文曰。現以制錢缺乏。本署招募商本作抵發行錢票。以資流通等語。厥後因私人所發錢票。弊竇叢生。貽患甚巨。中央政府遂頒令取締。而將發行權畀之國有省有銀行。現東三省內享有此權者。有國立之中國交通兩行。暨省立之東三省銀行。邊業銀行。吉林永衡官銀號。黑龍江廣信公司。其發行之紙幣。分大洋券及錢票兩種。大洋券以現大洋為本位。現在北滿流通者即此。實言之。即北滿幣制本位也。其發行之各銀行。有哈爾濱中國銀行。哈爾濱黑河交通分行。東三省銀行。邊業銀行。廣

信公司等五家。額面有一元、五元、十元及百元。其零角者。則有五
分、一角、二角、五角。版色美麗。式樣與歐美紙幣同。并註發行銀行
名稱。票價年月及號碼。至發行總額。各銀行均未宣布。無從探悉。
查舉民國十年前數目。大約如左。

(一) 東三省銀行

六〇〇〇、〇〇〇元

(二) 交通銀行

五〇〇〇、〇〇〇元

(三) 中國銀行

二、〇〇〇、〇〇〇元

(四) 黑龍江官銀號

二、〇〇〇、〇〇〇元

共發行大洋券約

一五〇〇〇、〇〇〇元

中國有一次之內訌。即紙幣有一次之發行。年來內爭時起。
發行額亦見增加。雖總數若干。各銀行諱莫如深。無從知悉。然超
越所發數目之準備金額。可斷言也。尤可異者。準備金之保存手
續。殊與他國不同。不存於各該行之總行。而存於發行紙幣之各
分行。是以當地之銀行。對於本行在他省所發行之紙幣。雖可兌
換。而須納匯兌手續費。在民國十二年時。大洋券與現銀幣市價
相平。自是年以後。各行實行限制兌現。遂形跌落。近數年來。與現
幣價格。平均相差百分之七至十五之間。即匯往中國內地之款。

各行亦收費百分之七至十五之間。十四年奉天省政府恐其普
落。因規定匯水。至多不得超過百分之十五。除大洋券外。北滿尚
有小洋票。流通市面。俗呼奉票。以奉天小洋為本位。多係東三省
官銀號所發行。其票價有一元、五元、十元及五角。中交兩行發行
者亦同。總額雖無統計。然為數頗鉅。(約達二萬萬零九百萬元。
其通行地點。僅奉天全省及吉林數縣。市價落落靡定。近年跌
落異常。計民國十五年一月份內。對於大洋行市。每元折合大洋
由〇.三三九至〇.三九四。六月份內。每元折合由〇.一九二
至〇.二一一。計是年上半年平均行市。最高〇.三二六。最低
〇.二九八。同時吉林官銀號發行之永衡大洋。折合大洋七角。
錢票之種類有二。曰官帖。以制錢為本位。(即吊)。曰銅元
票。以銅幣為本位。銅元票流行於南滿甚多。雖可隨時兌換銅幣。
但亦有(一定之限制。官帖則通行於北滿。凡買賣糧食。向以此幣
為主。北滿出口糧石。大都由茲購買而來。蓋北滿農民。狃於習慣。
人皆視為無上之紙幣而樂用之。雖大洋券不如也。當新糧登場
以前。各糧商在各銀行錢莊及傳家甸錢業交易所。收買大宗官
帖。收買之法。有期市現市之別。價亦互為漲落。

北滿發行官帖者有二。一曰吉林永衡官銀號。一曰黑龍江廣信公司。故官帖又有吉林官帖黑龍江官帖之別。版色不甚華美。用紙亦極普通。其尺寸長短。適合西洋普通用紙八分之一。票面載有發行銀行名稱年月。兌換簡章及票價。其流通者有一吊二吊。二吊五吊。十吊五十吊及百吊各種。其發行總數。彼等從未宣布。無從稽考。據傳聞所得。大約吉林永衡官銀號共發有十八億吊。廣信公司於三十四兩年之內。發有七千萬吊。連前大約在三萬萬吊以上。皆係非兌換紙幣。各該銀號公司。亦無相當準備金額。是以行市日落一日。茲將歷年折合日金平均行市。表列於次。較之發行當時。每銀一兩。折合三吊。尚可同日而語耶。

外幣

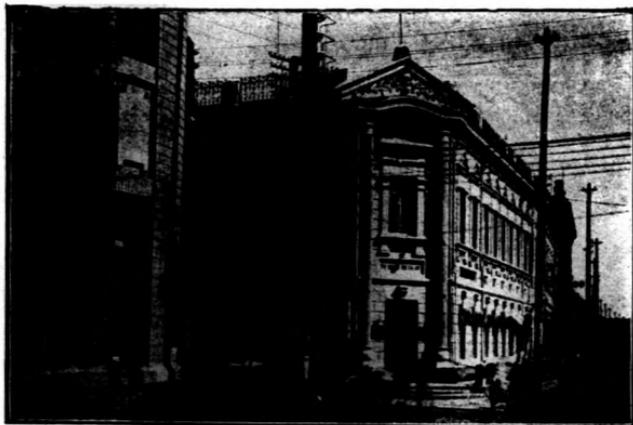
外國貨幣流通於北滿市上者。不一而足。而以日本與俄國鈔幣為最多。至銀行往來上。美金與英磅。亦頗占重要地位。俄幣之流行。始自東省鐵路之敷設。蓋當時北滿固定錢幣。尙付缺如。當地商業。率皆用之為媒介。遂得逐漸推行於東鐵沿線各大商場。即呼倫貝爾及蒙古各地。亦皆使用之。該幣以金盧布為本位。

官帖別	民國九年	十年	十一年	十二年	十三年	十四年	十五年
吉林官帖	四〇	六八	八八	八八	三三	三〇	三三
黑龍江官帖	六〇	八二	三二	四六	三三	三三	三三

查官帖漲落之原因。要有兩種。(一)每屆冬令。新糧登塲。糧商紛紛購買。需用官帖甚多。市價因之提高。夏令則不然。糧石交易。日見稀少。官帖用處亦少。價遂低落。(二)官帖之市價。逐年遞落。北滿大宗出產。均運出國外。而實際上所換者。僅不兌現之官帖。兩相比較。利弊立見。故十三年改良幣制會議。曾有取消行使。禁止再發之議。然大勢所趨。竟未能實現。

每金盧布一元。含有純金二分七厘五毫。○。七七四二三格爾。與他國金幣之比較。計等於美金五一分四五。英鎊二五辨士三七。日金一〇三錢三二。

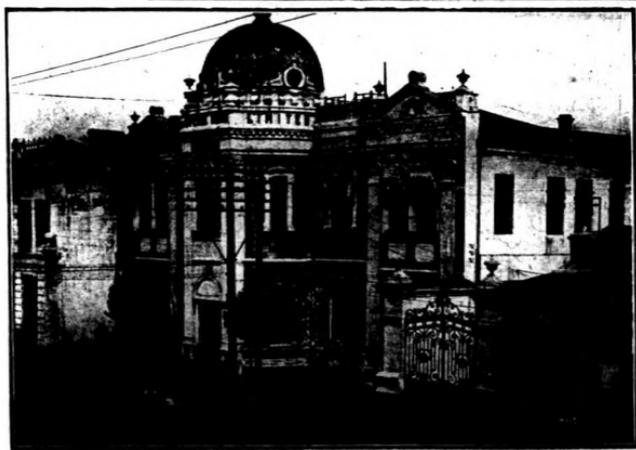
除金盧布(五元十元十五元者)外。尙有銀盧布。分為一元五十戈比。二十戈比。十五戈比。及十戈比各種。通行市面。其所



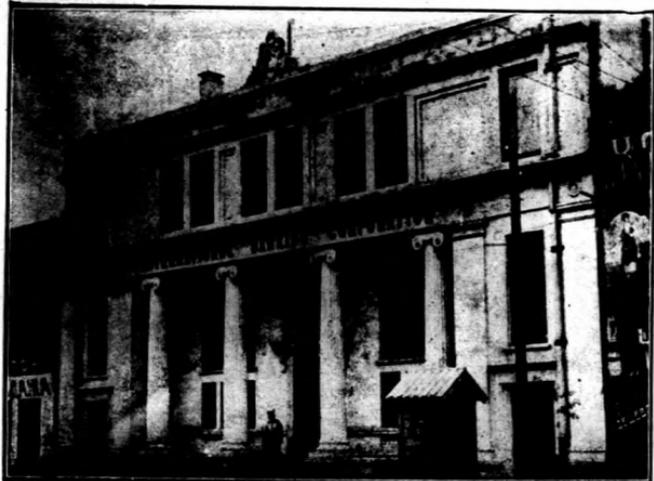
哈爾濱道外
江興業銀行



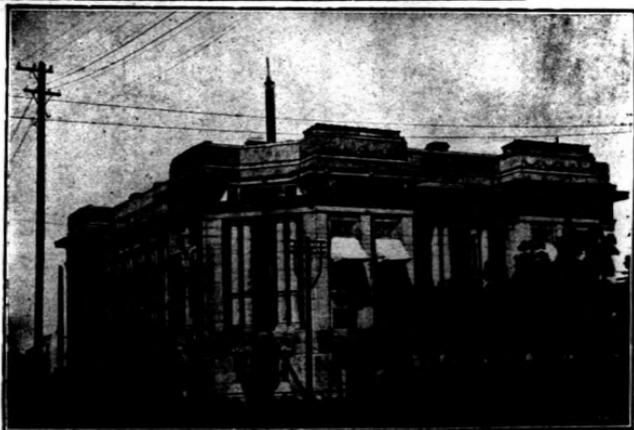
哈爾濱道外
中國銀行



哈爾濱道裡橫
濱正金銀行



哈爾濱道裡紐約國民
銀行即前花旗銀行



哈爾濱道裡匯豐銀行



哈爾濱道裡朝鮮銀行

紙幣幣。初與現幣同價行使。並無差別。自歐洲戰起。現盧布日少。紙盧布漸增。除舊式者外。(即羅馬諾夫斯基盧布)蔡連氏盧布及西伯利亞盧布。亦均行使市面。因之價格日跌。民十更大有一落千丈之勢。旋等廢紙。不復行使。現在市上。僅有現幣一種。係於民國九年至十一年之間。由俄來哈之難民。隨身攜帶者。為數頗鉅。惟近亦漸形減少。僅錢莊中尚可購得而已。近五年金盧布每元對於日金平均行市如下表。

年	別	民國十年	十一年	十二年	十三年	十四年
金盧布每元折合日金		一〇三	一一〇	一二四	一四九	一三〇
		一一一	一一三	一一三	一一三	一一一

現在市上交易。對於金盧布已不通用。惟東省鐵路運則。至今仍以之為本位。然亦以無大宗現貨。故按市價折合大洋及日金徵收之。

民國十二年。哈市又發現一種蘇俄新紙幣。厥名柴爾倭捏次。查一九二二年十二月十一日(民國十一年)蘇俄政府公布之新幣條例。准許國家銀行發行紙幣。以金柴爾倭捏次為本位。每一元與舊式金盧布重量相等。(即二分七釐五毫。但現幣

無一元者。以金盧布十元一枚為最小額。此最小額之每枚。即名柴爾倭捏次。其發行之紙幣。以現金。寶石。外幣。及短期債券為担保。惟發行之旨。純為商業用途。國庫上支付。則用國庫券。其流通北滿。始於匯往蘇俄之匯款。其現幣發現市面。則在民國十二年。因是年遼東銀行以柴爾倭捏次付給匯款也。民國十三年。該行復以之辦理存放各款。根據莫斯科美金行市。規定對於大洋日金之折算。自民國十二年四月起。哈爾濱錢業交易所亦將該幣行市列入行情表內。茲將近四年該幣每年對於日金平均行市。列表於下。

民國十二年	十三年	十四年	十五年上半年
一一五〇	一二六一	一二六四	一一三三

以上係遼東銀行自定之行市。而市面上兌換行市。則小於是者百分之五與十之間。但該紙幣至今尚未獲得正式流通北滿之權。法律上地位。頗不穩固。蓋以我國官署。為保持主權起見。並察舊俄盧布之失。禁止收用。與訂立買賣合同。茲將歷來禁止公令。列舉於後。

(一) 民國十二年十二月二十七日。東省特別區域行政長官朱慶瀾。佈告禁止行使。

(二) 民國十三年。哈爾濱商會議決。禁止華商收用。違者處罰。

(三) 民國十四年。海關禁止入境。

(四) 護路軍司令部令商會轉飭華商。禁止收受。

北滿自禁用新舊俄幣以來。日幣流通。遂有左右市面之勢。但商民亦不樂使用。即以北滿最大之商業機關東省鐵路言之。亦使用大洋。故日幣之地位。毫無根據。然在北滿經濟上。仍占優勢。良以流通於東路沿綫各大商埠。現與大洋券並駕齊驅。已成爲重要之貨幣也。該幣名曰金票。多係朝鮮銀行發行。以金爲本位。另有銀票一種。以銀爲本位。但爲數甚少。係正金銀行發行。查日本銀幣。多係一八七一至一八九七年間(即同治十五年。至光緒二十年)鑄造。自是年後。日本即改用金本位。按照南京造幣廠查驗結果。重合版平銀〇、七二二三。含有純銀〇、六四七三。與光緒二十四年鑄造之大洋相同。至金圓一元。含有純金二分三釐六毫。其與他國金幣比較。計等於俄金盧布〇、九六八。美金〇、四九八。英鎊〇、一〇二。顧此項金銀現幣。市

面上甚爲罕見。有之僅有輔幣五十錢、二十錢、十錢、及五錢而已。茲將該現幣分析於左。

價值	鑄造時期	折合庫平重量	成色
五十錢	明治三十一年	〇、二八	八〇、三三
二十錢	明治三十七年	〇、一一	七九、六九
十錢	明治三十二年	〇、〇五	七九、六九

據正金銀行統計。銀票流行總數如下表。

民國年號	總數	民國年號	總數
	單位千元		單位千元
二年	四〇、四九、〇	三年	二、九八、四、〇
四年	二、二五七、〇	五年	四、二二一、〇
六年	三、〇七四、〇	七年	二、三六六、〇
十一年	一、二三一、〇		

朝鮮銀行發行之金票總數。當民國十四年時。計有一億五千萬元。北滿流通者。爲總數百分之七與十之間。朝鮮百分之五十。南滿百分之三十。其餘數目。則在俄國沿海州及中國內地各埠。票面價額。有一圓、五圓、十圓、百圓、及十錢、二十錢、五十錢。各種。

幣票與正圓行市相同。但此種紙幣在日本境內均不能通用。北滿竟多以之爲商業上之媒介品。哈爾濱錢業交易所用以規定他國貨幣行市。甚不可思議者也。茲列舉歷年金票對於大洋平均行市如左表。

民國	大洋一元	年度	大洋一元	年度	大洋一元
折合日金	折合日金	折合日金	折合日金	折合日金	折合日金
七年	一五四	八年	一九〇	九年	一七一
十年	一〇五	十一年	一一〇	十二年	一〇六
十三年	一一七	十四年	一二三	十五年	一〇〇
			前半年		

金票市價低落之原因。約有數端。(一)歐戰期內。銀價提高。與日本地震以後。對外貿易減少。遂見落價。(二)民國九年以後。銀價跌落。加以中國內爭迭起。近三年中國對外貿易。日益衰落。該幣乃又提漲。

日金流通於北滿。已如上述。然北滿出入口貿易。在匯款上占一部勢力者。尚有美金英磅二種。惟在哈埠不能行使。僅按市對價而已。美金重一六七。一八格。成色九〇。〇。有一元。二元。五角。五元。十元及二十元數種。英磅合中國匯度二錢一分四厘。成

色爲九一六。每磅分爲二十先令。即二百四十辨士。查上述英美日俄四種金幣互等情形如左。

年	別	美金	英磅	日金	金盧布
美金一元折合		1.00	0.7103	2.006	1.25
美金每磅折合		4.835	1.00	9.55	9.45

由上表觀之。是英美兩種貨幣行市。較本埠行使之他種錢幣爲穩固。故以之核定他種貨幣行市。較爲妥當。茲將近三年來每年以美金折合各種貨幣之平均行市。列表於左。

年	別	美金	折合大洋	折合日金	折合金盧布	折合美金
民國十二年	一磅	4.60	10元	5.30	10元	5.30
民國十三年	一磅	4.40	10元	4.70	10元	5.30
民國十四年	一磅	4.80	10元	4.50	10元	5.30

上表內之大洋。即哈爾濱之大洋券。該券較現大洋行市低百分之七與十五之間。

歷年改良北滿幣制計劃

幣制真否影響於國家經濟甚大。此種情形。早為政府及各省當局所洞悉。屢議改良。如前清宣統二年。及民國二年三年。歷經公佈幣制條例。及改用幣制本位辦法各項草案。特至今多未施行。是可惜耳。茲將最近二十年中所擬草案。擇錄於左。

(一) 王本元譯音擬廣鑄銀幣。縮減銀行權限奏案。

(二) 清光緒二十二年。盛宣懷奏請改用清平為本位。并發該秤銀幣。

(三) 民國二年八月二十六日。政府公佈除廣東及武昌造幣廠外。他省造幣廠。一律撤銷。但此令未能施行。

(四) 在天津設中央造幣總廠。

(五) 宣統二年。設幣制專局。以便改良幣制。

各計劃草案內。尚有擬改銀為金之建議。如

(一) 駐俄公使胡維德。建議仍用銀洋。流通市面。但以金價折合。
(二) 美人專克司。建議改用跛行金本位辦法。每金幣單位。設定重量若干。而大洋仍可照舊行使。惟按政府規定行市折合。

(三) 民國七年。財政部擬改用金本位。發行金洋紙幣辦法草案。是年經大總統核准。公佈發行金洋紙幣條例。茲特擇要分錄於後。

(甲) 為便利國際貿易及改用金本位起見。指定某銀行。准許其發行金洋票券。

(乙) 公佈以金洋為本位。每洋一元。純金庫平二、〇一六八八分。

(丙) 金洋票券。分為一元、五元、十元、二十元、五十元、及百元數種。并有兌換券一角、二角、五角。(即一鈔、二鈔、五鈔)

(丁) 金洋鑄造後。所有紙幣。一律兌換現金。在未通用以前。金洋券與現金通用。並得由指定之銀行辦理國內國外匯兌。

(戊) 金洋與銀洋。並無法定行市。按照市價折合之。

(己) 發行金洋券。以特別基金担保之。遇每十日。將担保基金情形。公布一次。並由中央幣制局查驗之。

以上係中央政府改良幣制之辦法。而奉天當局對於幣制。

亦曾力謀改革。民國三十四年內。屢次召集商會銀行各代表。會議改革問題。茲將會議案內重要議決。分列於下。

- (一)擬將東三省內行使各種紙幣。整法取消。發行統一紙幣。
- (二)調查各省銀行發出紙幣數目。

金融之中心

北滿商賈各業。類以維護發展者。首推借貸。惟其組織。極為繁雜。現在擬為北滿金融中心點者。凡六。即哈爾濱。長春。齊齊哈爾。海拉爾。滿洲里。及吉林各埠是也。各埠商業。均稱發達。就中以哈爾濱為最。哈爾濱一埠。有銀行二十。銀號五十餘。當商亦不下五十餘。其他錢莊借貸莊。所在皆是。而東省鐵路東西兩路。松花江下游。及哈爾濱道裏傅家甸之糧商。林壘。礦務。商賈各業。莫不仰其接濟。倚為生命者也。長春之銀行。多係中日兩團經營。松花

- (三)擬定收回此項紙幣辦法。
- (四)調查收回紙幣實數。

- (五)禁止中外銀行發行紙幣。概由東三省銀行發行。及其他各項問題。

江中游各地商務。及東省鐵路東路之林業。均賴該埠以維繫。齊齊哈爾之財力。維繫黑龍江全省金融。海拉爾地近蒙古。為營牧業者及其他各商金融之中心。吉林則操縱吉林全省金融。除上開各埠外。尚有營口各銀行。與北滿經濟。關係至重。蓋各銀行專以接濟松花江下游及東鐵路出口商務為主要營業也。

貸款組織之類別

僻遠縣治借貸手續。至今沿用舊制。而各大商埠。則已改用歐式。其貸款組織之類別。大要分為(一)銀行。(二)銀號。(三)錢

莊。(四)借貸莊。(五)當商。各該商均有專章。遵守辦事。而其章程。均依多年經驗所擬定。私立銀行及各大錢商。多係股份資本。惟

規模較小者。亦有獨立資本者。就資本論。首推銀行。就中又有中外之別。外國銀行多與北滿出入口貨運有關。其主要營業。即（一）接濟出口商務。使其得有相當出口地點。（二）辦理各國貨幣匯兌。及折算鈔幣各項營業。而日本銀行之任務。較他國銀行為廣大。兼帶有政治作用。換言之。即辦理殖民事業。及維持日金貨幣。使在中國占經濟上特殊地位是也。

歐式之中國銀行。創立於近十五年。現在通商各埠。均設有分行。其資本多係集股。股本之多寡。各不相同。投資者多為商業實業各界要人。性質有私立、官商合辦、及國家銀行之分。組織與營業科目。類與外國銀行同。所不同者。中國銀行專持本身之資金。經營事業。外國銀行則吸收他人之存款。供經營事業之資金。尤以短期借款為主要營業耳。各銀行除正當事業外。尚有經營實業者。官商銀行及國家銀行。除辦理現行事業外。並代理國庫。享有發行紙幣特權。要之中國銀行之存款事業。皆不甚發達。而貸款部分。亦甚狹窄。借貸兩方之範圍。從可知已。

資本亦由數十萬至數百萬元不等。銀號之組織範圍。較銀行為小。除中國銀號外。尚有日本銀號。其主要營業。即辦理貸款。

存款。及匯款各種事業。並兌換鈔幣買賣金銀等事。如哈爾濱、吉林、齊齊哈爾及其他各埠。均設有分號。組織與公司同。有有限及無限之別。資本多寡不同。由數萬至數十萬元。

錢莊凡商埠及通都大邑。均有設立。該業以兌換鈔幣為主。要之收入。規模大者。亦辦理放款、存款、及匯款各項事業。資本由一萬至三萬不等。合資營業者有之。獨立資本者亦有之。哈爾濱傳家甸為數最多。其營業之發達。信用之鞏固。亦為各埠冠。

當商為北滿最普通之借貸營業。大小城鎮。無地無之。荒僻區域。及與金融中心較遠各地。尤為農民及商販借款之唯一途徑。日人多經營之。其主要事業。即以動產、貴重物、金銀器品、及傢具等物。抵押放款。惟抵押物件所估價值。尚不及實價之半。收到押品後。給予收據。註明押品特別記號。所估價值。倘當質數目。到期不贖。即行拍賣。其資金有股本者。有自本者。多寡各有不同。最低者由五千至一萬元。中等由四萬至五萬元。尚有五萬元以上者。

借貸莊俗名放印子。居借貸營業之一。多設於工人車夫聚居之地。專以貸與貧寒及下等人民零星借款。為主要營業。其資

本由三千至五萬元不等。亦有股份及自本之別。借款手續較他商爲繁重。貸出之款。由借款人書立借券。按日攤還。每借戶立借

貸款性質及種類

摺。專爲登記還款之用。借主爲經濟所迫。多與之常年往來。或有永不能斷絕關係者。

北滿貸款。種類複雜。已如上述。但對於現在商業經濟狀況。未能盡闡劑之力。仍尙有待於大宗款項。爲之接濟。且利率過高。地方上不甚切其實惠。殊經濟界所當注意者也。哈埠借款手續。須具有商保或現貨。及鐵路鐵紙。以爲抵押。均係短期。由一月至三月。其由三月至六月者。已不多見。若一年者。則絕無僅有矣。期長者爲銀行之借款。其他股本較小之借貸機關。均係短期。而以借貸莊爲尤盛。貸期鮮有越三月者。而利率之高。則數倍之。借款利率之高低。全視乎借款時市面金融情形。時間長短。押品性質而定。(夏季借款利息。低於冬季。蓋以冬季出口運輸正盛。用款甚多也)茲將利率高低。分列於後。

省	銀行	貨方類別	月	息額
		國有各大銀行		八厘至一分五厘
				八厘至一分八厘

商立銀行	各銀號	借貸莊
五分之六	八分以上	十分以上

外國銀行貸款之利率。雖較低。而僅往來之少數商家。始予接濟。不能遍及。限制莫大焉。就日本銀行而論。借款之利率。年納八厘至一分二厘。表面上似較中國銀行爲輕。實際上則相反。蓋以借款人除担負利息外。常受行市上損失。如冬季新穀上市。出口商需款甚殷。此際大洋行市。恒高於平時。日本銀行放貸款目。則用日金。即有用大洋者。亦按行市折合。至夏季出口運輸完結時止。此時往往大洋行市低落。即日金行市提高。正爲各借主還債之期。似此市價漲落。互相折算。在債務人方面所收借款之實數。迨付還時。已因行市而增多。究其實際所得數目。反不如在中國銀行所借者多矣。

中國政府限制貸款利率。不啻三令五申。然其效力。僅達於國立及省立各銀行。各商號依然彌高。而借款担保條件之苛刻。尤為北滿金融界之特色。關內所未有焉。凡各銀行之借貸。須由債務人取其兩家商保。即有相當抵押品者。亦須有商保。而商保又必為銀行之所信用。否則拒絕不顧也。是以中下級商號及農民。對於銀行借款。決不敢問津焉。即有為經濟所迫者。大都樂用各銀號及借貸莊高利之借款。損失所不計也。

哈爾濱貸款押品之盛行。厥惟倉庫存單。鐵路運單。及現貨。惟貨物須存於銀行倉庫。如現貨。歸借主或非銀行倉庫保管。則須具有商保。並由貨主在保險公司保險。其保單存於銀行。凡性質不能永久保存之貨物。不能抵押。而以糧石及大豆。為抵押唯一之物。中國各銀行可抵押貨值百分之五十至七十。日本各銀行則可百分之八十至九十。日本各銀行以北滿押匯為主要營業。凡日本國內入口商於北滿新糧上市以前。造具購入糧石清單。與銀行接洽。一經商妥。銀行便定期出借。一面立即通知北滿日本出口會社。於某銀行立有押匯購買大豆或豆餅數目。北滿之日本銀行。即墊付出口會社款目。購買期貨。此項辦法。在東

路南綫。推行甚利。銀行經營此種事業。按押匯數目大小。及願主平日之信用。徵收年息九厘或一分二厘。其他外國銀行。雖亦有辦理者。但非主要業務。僅每次受外埠買主之委託。辦理押匯而已。且須由買主覓具殷實担保。哈埠各出口商號代購之貨物。交運後。將運單及其他單據。交到銀行。可領回貨價百分之九十。下餘之款。至貨物交與買主點收後。方能交割清楚。至押匯之墊款。除日本銀行外。其他外國銀行。鮮有墊付者。間或有之。亦必殷實商號。並須相當抵押。

期票本為長期債券之一。在歐美各國。推行甚廣。哈埠則反是。中外各銀行辦理此項營業者甚鮮。信用甚為薄弱。其以哈埠習慣上。不認為獨立債券之一。而為他種貸款中附屬債券而已也。銀行中辦理此項營業者。僅日俄兩國。其收取代管手續費。日本銀行為百分之十三。俄國銀行為百分之十三或十五。甚有百分之二十四者。其他外國銀行。如匯豐銀行。以期票借款者。非有特別情形。不肯貸給。且須為常相往來之各商號。

不動產抵押。為借款之一種。各銀行章程。雖有辦理此項營業之規定。然在哈埠。尚未廣為推行。近年來日本各銀行辦理此

和押抵者。有東洋拓殖株式會社、北滿興業株式會社、正金銀行、及朝鮮銀行等。就中尤推拓殖會社以此為主要營業。抵押之法。由房產所有人將地上租賃權轉讓於銀行。以租地上之建築物作抵押債。此種借款最盛時代。計抵押不動產一百三十處之多。此民國十四年事也。茲將各銀行借貸額數列表於後。

銀行名稱	抵押不動產數目	百分比
東洋拓殖株式會社	八十七處	六七〇
東省實業株式會社	十四處	一〇、八
北滿興業株式會社	十三處	九、二
正金銀行	四處	三、〇
朝鮮銀行	十三處	一〇、〇

貸款數目。約合所估價值百分之六十或六十二。如下表。

銀行名稱	不動產抵押處數	公估價值	貸款數目	百分比
------	---------	------	------	-----

借款條件與哈埠經濟關係

東洋拓殖株式會社	北滿興業株式會社	東省實業株式會社	共計
六、四、一、三、三、五	三、三、三、〇、〇、〇	二、七、八、〇、〇、〇	一、三、四、八、九、六、五
二、六、七、〇、〇、〇	三、三、三、〇、〇、〇	三、六、五、〇、〇、〇	二、九、七、四、〇、〇
六、〇、〇、〇、〇	六、〇、〇、〇、〇	四、〇、〇、〇、〇	六、〇、〇、〇、〇

借款期限之長短。可分為(一)由一年至三年者。共六十九處。(二)由四年至五年者。三十八處。(三)由六年至七年者。九處。若七年以上。僅日人有此權利而已。利率之高低。計年息七厘至一分二厘者共十處。一分至一分五厘者共八十五處。一分六厘至一分八厘者共十七處。一分八厘以上者一處。以國籍論。(甲)歐人八十九處。(乙)華人十三處。(丙)日人十一人。而當民國十五年時債務期滿。無力償還者。共有九十八處之多。業在法庭涉訟者有之。其中一部已經判決展期者亦有之。現哈爾濱房主聯合會已請該會社總社一律展期。是以日本各銀行對於不動產抵押借款。業已停止。

哈爾濱借款情況。已如前述。手續之繁雜。條件之嚴酷。頗為一般商民所苦。在商業經濟上。既失調劑之利。在市面金融上。又成枯竭之象。影響所及。四民凋敝。尤以近年為最甚。蓋各銀行押貨借款。均已大部停止。致中下商號對於出口營業。無力措辦。而北滿出口運輸。遂成萎頹之象。追憶民八及民九兩年之中。即安達一站。新設出口商號。多至百家。乃十三年以來。相繼關閉。所存者僅大商四五家而已。遂得操縱出口營業之特權。查東省鐵路沿線借款情形。本不一致。茲就調查所得言之。有絕對不能借款者數站。固勿論矣。即可以借款之數站。匪特利率奇高。（有年息三成六及以上者）且手續一項。既以保存鐵路車站倉庫之棧石作抵。又須具有殷實商保。此項商保。頗不易尋。即有之。亦須酌特別花費。致借款人又於無形中增加負擔。是以各商號對於出

東省鐵路所注重者。厥惟擴張運輸。即維持沿線商貨各業。以增長出口之運輸量。無如商實各業。向蒙借款條件嚴酷之影響。東路有見於此。民國十四年二月二十一日局令公佈。特嚴路

東省鐵路貸款營業

口營業。均視為畏途。而不敢進行。僅從事當地之買賣而已。北滿一隅。號稱物產富庶之源。立待拓展之業。不勝屈指計。惟哈埠迄今尚無一實業銀行之設。沒由資助實業之發達。殊為缺憾。蓋創設實業。其建築購料。在在需款。若無大宗接濟。僅有限資本。就事支配。自不敷應用。勢必仰給於私人借款之一途。無如私人借款。向極苛賄。每年營業盈餘。易為此嚴苛條件所侵蝕。實業發達之希望。豈可得哉。

北滿向以農業為重。需款之急。與工商各業同。當農民工作之時。購種購具。需款甚鉅。非有大宗低利貸款為之接濟。不能獲收成之利益。苟用款之時。急不暇擇。將未穫之青苗。抵用借款。其積價每較市價低百分之十或十五。亦猶私人借款之大利盤剝也。

款。專辦借貸。以抵押棧石為第一步。其辦法先推行於齊齊哈爾。一面披三岔河及陶賴昭四站。責成商務處補充營業科負責辦理。由各該站之商務代辦所執行之。其無商務代辦所者。則由該

站站长代之。手續極爲簡單。貸主擬借款目。可就近向該站站长或商務代辦所聲明。按照印就格式。填具借款聲請書。由該站站长或代辦所主任會同貸主。查驗貨物。評定貨物現狀。繕具報告書。一併呈送路局商務處核推後。所借之款。即可在各站領取。而還付地點。或在各站。或在哈爾濱。悉聽借款入自便。借款以大洋爲本位。雖用日金亦可。但按匯行市。合爲大洋。以免受行市之損失。其借款數目。不得超過貨值百分之七十。年息八厘又九五。再加

北滿銀行之概觀

北滿銀行。可分爲二。(一)本國銀行。(二)外國銀行。分述如後。

北滿之本國銀行當以吉黑省立之銀行爲權輿。即吉林永衡官銀號及黑龍江廣信公司是。吉林永衡官銀號。創設於光緒二十五年。(即西歷一八九九年)。總行設於吉林。股本庫平銀五萬兩。係省政府設立。故名曰官銀號。即國有銀行之意也。推其意義。係專爲平衡吉林全省金融。防制幣價任意高落。故在官字之上。冠以永衡二字。該銀號代理吉林省庫。享有發行紙幣特權。其

手續費。共合一分二厘八毫。自十四年九月一日至十五年九月一日止。共貸出二百萬元。其中九十二萬七千元。均貸於中國商號。本年(十五年)八月五號。理事會復議決擴充。資金由五十萬元增爲百萬元。抵押品不僅限制糧石。其他有價值可抵之貨亦可。而抵款之最高額。增至百分之八十。取消手續費。並爲捷便起見。委各商務代辦所獨立辦理。東路自創行此法。中國商號。已可繼續經營出口運輪。而買賣棧石各商。有待價之餘地矣。

發行紙幣。分爲二類。(一)永衡大洋票。分爲三種。即十元。五元。一元。是。每元約合哈爾濱大洋七角上下。(二)永衡官帖。即以吊爲本位。共分一吊。二吊。三吊。五吊。十吊。五十吊。及一百吊。發行總額共有十八億吊之多。其發行也。並無限制專章。發行數目。早經越越担保金額。故市價日落。上述兩項紙幣。僅流通於吉林全省。他埠則否。是以該官銀號分號之設置。多在吉省。而他省甚少也。分號計有十五處。代理則有五十處。分號所在地。在外省者。爲上海。天津。大連。在吉林境內者。爲琿春。長春。延吉。寧安。依蘭。樺川。五常。

榆樹扶餘賓縣雙陽及哈爾濱是代理所在地。(以下均係譯音)吉林城內為永衡昌及永衡茂。大樹河為永衡義。查路河為永衡元及永衡順。恒善為永衡謙。輯安縣為永衡東。農家灣為永衡信。大連為永衡通及永衡大。柳板店為永衡久。公主嶺為永衡大。樅樹縣為永衡裕。雙陽縣為永衡成。長春為永衡德。永衡勝。永衡茂。永衡昌。永衡通。永衡大。哈爾濱為永衡通。

哈爾濱之吉林官銀分號。設於前清宣統初年。歸吉林總行直接管轄。在哈發有永衡大洋券約七十萬元。哈埠財務處及各稅局卡之款項。均歸該分號保存。凡官款出納。亦由該號代收。解送吉林財政廳。因供給軍隊之餉源。均為永衡大洋。故該號與軍事機關。有密切之關係。凡關於銀行之借貸匯兌等營業。該銀號向亦兼辦。惟存款營業。不甚發達。定期存款。按月計息。三厘四厘不等。貸款分為兩種。或永衡大洋。或官帖。期限至多六月。月息約一分五厘左右。民國十三年。貸出永衡大洋計五十萬元。十四年前半年。約二十餘萬元。至匯兌情形。十三年期內匯往吉林本省約永衡大洋百萬元。十四年前半年約四十五萬元。而外省者殊少。民國十三年度純利。為永衡大洋十二萬元。十四年上半年約

二萬七千餘元。

廣信公司成立於前清光緒三十年。(西歷一九〇四年)係官商合資組織。總公司設於黑龍江省城。計資金共為四百萬兩。其中二百萬兩為商股。黑龍江各大埠如呼蘭。綏化。巴彥。海倫。海拉爾。滿洲里。湯原。黑河。望奎。拜泉。通河。訥河。大賚。開山等處。設有分公司。發行紙幣。分為官帖及大洋券二種。官帖分一百吊。五十吊。三十二吊。二十五吊。二十吊。十吊。五吊。三吊。二吊。一吊。大洋券則分十元。五元。一元。五角。二角。一角。大洋券為哈爾濱廣信公司所發。流通於哈埠市面。各縣見者甚少。官帖則反是。各縣流通最盛。近二年該公司所發紙幣如下表。

紙幣別	民國十三年	民國十四年
官帖	五,000,000吊	一〇,000,000吊
大洋券	一,000,000元	五,000,000元

該公司所營業務。以買賣貴重金屬。(如金銀等物)暨辦理銀行之存款放款匯兌等項為主。存款營業。尚不甚踴躍。總公司存款。按月計利八厘。哈埠分公司。類屬活期存款。按月利三厘。

行息。十四年該分公司存款總數約達二十六萬餘元。官帖大洋一律存儲。放款章程。因分公司所在地情形不同。亦隨之而異。貸款限期。齊齊哈爾總公司定為六月及八月不等。哈埠分公司則僅為三月。利率之高低。恒以借款種類及因地因時各情形為衡。大約月息為八厘至一分之間。匯款僅辦理國內匯兌。國外者不受。十三年匯兌總額約大洋一百萬元。十四年約增二十萬元。哈埠分公司年中營業出入總數約二百萬元。十三年總公司及哈埠分公司。共獲純利大洋一百萬元。良以辦理上項銀行營業外。並買賣糧石。經營出口事業。與吉林永衡官銀號同也。永衡官銀號自設當舖商號棧棧及工廠。廣信公司亦如之。但此項分號。設於東省鐵路西路沿站者居多。

國家銀行民國三四年間分設於北滿境內者凡二。曰中國銀行。曰交通銀行。中國銀行創設於前清光緒三十年。為財政部設立銀行之先聲。初名戶部銀行。光緒三十四年。改為大清銀行。民國元年。始改今名。資本金定為大洋六千萬。實收股本大洋一千九百七十六萬零一百元。商股為大洋六百零三萬三千三百四十五元四角一分。凡出入以大洋為本位。其組織性質係半國

有式。因政府僅担任股本之半。其餘一半。係募集也。享有發行紙幣特權。舉凡國庫、關稅、鹽釐各款收入。及內國公債等項。均有代理權。其發行紙幣。分為一元、五元、十元、三十元、五十元及百元七種。總行設於北京。中國各大商埠。均有分行。設於東三省境內者。有黑河、綏化、海倫、奉天、營口、大連、安東、開原、洮南、公主嶺、通化、濛江、吉林、齊齊哈爾、遼陽、扶餘、查平、延吉、哈爾濱、鐵嶺、錦縣、西豐、呼蘭、寧古塔、遼源、新民、長春等處。哈爾濱分行。設立於民國三年七月。歸長春行管轄。發行大洋券。辦理活期存款。定期存款。貸款。國內國外匯兌。收買荒金、生銀、外國鈔票。並代兌股票各項營業。其出入總額。年約五百萬元。活期存款。按照月利三厘行息。民國十三年存款總額。共為三百三十六萬二千元。十四年上半年。共為四百零四萬三千元。貸款利息。按月由六厘二至至一分三厘五毫。民國十三年。共貸出四百萬元。其中定期約二十五萬元。無期者約九十六萬元。押匯七十萬元。抵押貸款五十八萬元以上。各銀行欠款。約一百五十萬元。十四年上半年。共貸出四百二十四萬五千元以上。民國十三年匯款總數。約一千萬元。匯款最多地點。推天津、上海、南處。山東直隸等省次之。十四年上半年匯款

總額。已超過六百八十萬元。該分行歷年純利。計民國十三年約十五萬元。十四年上半年約十萬元。

交通銀行設於光緒三十四年。係官商合資。基本金二千萬元。主要營業除辦理銀行各項事業外。(如存款貸款匯兌)並代理國庫。發行紙幣。發行之紙幣。分爲十元。五元。一元。五角。二角。一角。五分各種。總行設於北京。國內國外分行。都五十八處。最要者。在上海。天津。奉天。漢口。哈爾濱。其他在濟南。青島。保定。張家口。烟台。湯源。歸綏。包頭。石家莊。濰縣。杭州。九江。開封。鄭州。南京。蘇州。南通。湖州。四平街。營口。沈南。長春。黑河。吉林。齊齊哈爾。揚州。鎮江。徐州。清江。蚌埠。安慶等處。並在龍口。宜昌。沙市。新埠。哈爾濱道裡。天津東馬路。重慶等處。設立匯兌所。國外如新加坡。香港。日本等處。均有代辦處。哈爾濱分行。設於民國二年。歸北京總行直接管轄。其營業資金。約五百萬元。有不足時。得在他分行或總行挪用。享有發行紙幣特權。通行北滿各地。營業以貸款爲主。存款不甚踴躍。存款分爲三項。即活期存款。儲蓄存款。及定期存款。利息因類而異。活期儲蓄二項。按月三釐至六釐。定期者視各種情形而臨時酌定。民國十三年內。共收活期存款四十萬元。儲蓄存款

八十萬元。定期者三十萬元。共一百五十萬元。十四年稱是。貸款分定期貸款(須有抵押品及保證人)及透支兩種。最高期限不得過三月。其利息按月一分三釐五毫。民國十三年。共貸出約四百萬元。多係以不動產作抵。其中無力償還。拍賣不易。而收回處分者。共有十處之多。現已歸該分行出租生息。除貸款外。次要營業。即爲國內國外匯兌。民國十三年共匯約達一百六十六萬五千元。十四年上半年度。已達一百零六萬七千五百元。營業盈餘。十三年度四十五萬元。十四年上半年八萬元。

東三省官銀號。設於民國九年。佔當地經濟上重要地位。民國十三年七月改組。將奉天官銀號。殖業銀行。及東三省銀行合爲一。改稱今名。其基本金共爲奉大洋二千萬元。以係省立。故有代理國庫。享有發行紙幣特權。其發行之紙幣。分爲二種。

- (一)大洋券。以現大洋爲本位。有一元。五元。十元。及五角。二角。一角。五分各種。

(二)小洋券。以小洋爲本位。俗呼奉票。即該號營業主幣也。

奉票發行之數目甚多。市價不無跌落。故現在當局方面。滿

力整頓。擬將東三省發行紙幣特權。統歸該號。以一專權。然尚未實現也。該號營業。以辦理存款（大洋奉票二項均可）貸款（須有抵押品及保託人。不動產亦可作抵）及匯兌爲主。就中以匯兌爲最發達。按厥原因。以奉票作匯。概不取費。而哈爾濱長春。理春。佳木斯。雙城。滿洲里。海拉爾。安達各處之分行。以哈爾濱大洋券匯兌。亦不收費。如以他項紙幣匯兌。則按匯款數目百分之。收取匯水。匯法爲信匯及票匯二種。電匯則臨時另議。如以奉票匯至上海。按照上海當日規元銀價。折合給付。如以哈爾濱大洋匯至北京。天津。青島。濟南等處。則按照哈埠匯款行市。收取匯水。該號設於奉天。設分號於北京。天津。上海。濟南。營口等處。均直接歸奉天總號管轄。採中央集權之制。各分號按照規定營業。資金數目。分爲四等。最次等者。僅辦理匯兌營業。其他各等。完全辦理銀行各項事業。奉天。營口。公主嶺。海城。長春。哈爾濱各行。均附設倉庫。以備存儲貨物及貸款抵押品之用。分號之在北滿者。計哈爾濱。傅家甸。道裡。吉林。齊齊哈爾。黑河。及松花江下游各處。以等次論。首推哈爾濱。傅家甸。（一等分號）道裡次之。（二等分號）兩分號營業資金約大洋七八百萬元。民國十三年。傅家

甸分號存款約三百萬元。十四年上半年約二百萬元。道裡分號兩期共約八十萬元。存款利息分爲二種。（甲）活期存款。按月三厘。（乙）定期存款。按月八厘。存戶中存款最多者。爲濱江糧業交易所。約占總數百分之五十以上。

民國十三年度傅家甸分號。共貸出約五百萬元。道裡分號約八十萬元。（十四年度未詳）匯款民國十三年度傅家甸分號約達一百萬元。道裡分號約四十萬元。十四年度傅家甸分號約爲三十萬元。道裡分號十八萬元以上。茲將三十四年年度兩分號所獲純利列左。

年 別	傅 家 甸 分 號	道 裡 分 號
十 三 年	三〇〇,〇〇〇元	一八〇,〇〇〇元
十 四 年	二〇〇,〇〇〇元	八〇,〇〇〇元

他省銀行在北滿設有支行者。分列如下。

（一）邊業銀行。民國九年開辦於北京。股本總額一千萬元。實收二百五十九萬九千元。代理國庫。並享有發行紙幣特權。總行設於北京。其張家口。保定。天津。上海。哈爾濱等處。均有分行。

哈爾濱分行。設於民國十四年。營業基金定為一百五十萬元。發有紙幣。流通市面。並辦理存款放款及其他各項銀行事業。惟以成立未久。營業尙未十分發達。

(二) 浙江興業銀行。開辦於前清光緒二十三年。實收資本為二百五十萬元。總行設於上海。哈爾濱分行在傅家甸正陽三道街。

(三) 懋業銀行。成立於民國八年。總行設於北京。哈爾濱分行設在道程中國大街。資本總額一千萬元。實收七百五十萬元。

(四) 濱江儲蓄會。設於傅家甸。

外國銀行可分三部。曰俄國銀行。日本銀行。及英美銀行。分述如下。

俄國銀行。有華俄銀行。遼東銀行。遼東借貸公司。遼東猶太銀行。房產銀行。滿洲里車站滿洲里商業銀行。橫道河子站借貸公司。

在蘇俄革命以前。俄國銀行中最大者。厥為華俄銀行。設於一八九六年。(即前清光緒二十二年)。實收基金金盧布五千

五百萬元。一九一八年以前。總行設於聖彼得堡。是年遷於巴黎。舊俄時代北滿商業。均賴該行維繫。自鼎革後。營業日衰。近奉巴黎總行指令。從事清理矣。

遼東銀行。設於民國十一年。初名伯利遠東銀行。哈爾濱支行。自民國十四年。改為獨立。並於滿洲里。海拉爾。及其他各處。設有分行。資本金額大洋五百萬元。實收三百零六萬七千元。公積金日金五萬三千零二十七元。特別公積金日金十三萬八千二百二十五元。其主要營業如下。

(甲) 接濟蘇俄北滿出口入口商業。

(乙) 接濟直通島蘇里路由海參崴出口運輸。

(丙) 接濟當地與蘇俄交易之中俄商號。即辦理押貨。放款。及透支各項營業。

(丁) 吸收當地資金。即辦理活期定期存款各項事業。

其貸款出入總額。民國十四年共為日金九千二百四十萬元。即貸出日金五千零八十九萬元。收回日金四千一百五十一萬元。其中(一)期票及債券百分之十五又八。(二)特別活期來往賬百分之七又八。(三)定期貸款百分之十三又四。

民國十四年該行收入總額。共為二百零六萬五千零六十五元五角。其中百分之二十五為北滿各行之收入。哈爾濱行約佔百分之七十。其他各分行（海拉爾及滿洲里分行）約占百分之五。

日本銀行中最大者。為正金及朝鮮銀行。正金銀行設於一八八〇年。即光緒六年。實收基金為日金一億元。該行股票。僅限日本人民得有之。共有分行三十九處。其中北滿有二。一設於哈爾濱。一設於長春。光緒二十八年時。曾在北滿發行紙幣。以銀元為本位。及民元至民五。所發紙幣。改為金元本位。該行並代辦日本國庫各項事務。朝鮮銀行設於一九一九年。總行設於朝鮮漢城。分行設於北滿者。則在長春、吉林、哈爾濱、道裡、傅家甸等處。主要營業自民國六年起。歐惟發行紙幣。計至十四年一月一日以前。共發出日金一億二千九百五十萬元。十四年增至一億五千萬元。流行北滿者。約百分之十。各該分行。均為接濟北滿日本商業而設。出放押貨貸款。以擴充赴日出口運輸。為日本入口商辦理押匯事業。並出放押匯整款。其普通貸款利息。係年息八厘至一分二厘。混合保管元豆作抵。六厘至八厘。

除正金朝鮮兩行外。尚有較小之銀行多處。茲將該銀行之名冊內容列表於後。

名稱	成立年月	股本(日金)	實收數目	總行	駐在地
正隆銀行	光緒三十三年	10,000,000	9,500,000	大連	哈爾濱
滿洲商業銀行	民國十二年	10,000,000	10,000,000	大連	長春
吉林銀行	民國九年	3,000,000	3,000,000	吉林	吉林
哈爾濱銀行	民國十年	2,000,000	2,000,000	哈爾濱	哈爾濱
長春實業銀行	民國九年	1,000,000	800,000	長春	
平和銀行	民國九年	1,000,000	300,000	吉林	
東拓社會	光緒三十四年	50,000,000	50,000,000	漢城	哈爾濱

英美銀行中最要者。歐惟匯豐銀行及花旗銀行。匯豐銀行於一八六七年即前清同治六年成立。總行設於香港。共有分行三十九處。分佈於各國。大多數則在遠東各大商埠。股本額香港幣五千萬元。實收二千萬元。哈爾濱分行在道裡。營業以匯兌及兌換歐美鈔幣為最巨。蓋凡屬北滿出口運輸大宗款目。多由該

行匯兌也。該行折合鈔幣。以倫敦銀價爲準。倫敦每日銀價。逐日電告上海匯豐銀行。而中國全部銀貨行情。均以此爲準焉。花旗銀行成立於一九〇一年。（即清光緒二十七年。）總行設於紐約。實收股本美金一千萬元。哈爾濱分行。純爲接濟北滿對英（

匯豐銀行辦理）對美（花旗銀行辦理）出口運輸而設。並辦理出口入口運輸匯兌。及兌換各國鈔幣押匯貸款等項營業。貸款按年八厘行息。



第十二章東省鐵路歷史概略

成立與建築之經過

東省鐵路之興修。發議於西比利亞大鐵路之建築。蓋當時俄亞轄境。自烏拉嶺迄太平洋口岸。所謂遠東區域者。廣漠萬里。車軌未通。歐俄往來。儼然隔絕。雖郵驛銜接。殊不足以應經濟實業及政治關係上之需求。抑俄國政府聯絡東西二萬餘里轄境之企謀。無由達到。在十九世紀之八十年內。歐俄經濟實業。澎湃發揚。而西比利亞及遠東一帶。地角天涯。曠長莫及。百業閉塞。振作莫由。舉國人士。因咸主張聯絡西比利亞及遠東區域。同沐歐俄文化。而圖經濟之發展。有欲輸入文化。發展經濟。含建築鐵路。其道沒由。遂於一千八百八十六年。即光緒十二年之杪。特開會議。而建築西比利亞大鐵路之議始定。其時俄廷又徇西比利亞地方官民之請。謂興修後貝加爾。伊爾庫斯克。托木斯克各鐵路。

必須修築由海參崴而達松花江之鐵路。為之聯絡。(阿穆爾支流)至於興筑湖附近。若無此路。則俄國在太平洋口岸與西比利亞斷絕。無交通上之根據地。一人倡之。舉國和之。故議案既定。銳意進行。一千八百九十一年。(光緒十六年至十七年)開工興修西比利亞鐵路。同時並修烏蘇里鐵路。由海參崴起至鄂拉夫斯喀牙止。又自米薩起至車里牙賓斯克止。為起終之點。復於是年勘查由車里牙賓斯克至托木斯克一段。及由鄂拉夫斯喀牙至伯利一段。雙管齊下。興修之進行。不啻一日千里。至一八九四一八九五兩年。復提議將路線終點。遠於遠東。但以西比利亞鐵路路綫之長。未免工艱費鉅。有主張減輕費用。縮短路線者。初此線計畫。擬由赤塔經過司列青斯克。順石勒基河至坡克羅夫斯

喀牙站。再下循阿穆爾江沿至伯利。以與烏蘇里鐵路銜接。但此線成一弓形。將西比利亞鐵路線延長甚多。因又有主張在此線修築後貝加爾鐵路。至坡克羅夫斯喀牙站。而阿穆爾線亦然。但此間所儲煤。氣候不良。建築技術困難甚大。議論紛紛。莫衷一是。卒之俄政府爲節省省工起見。決定假道中國北滿。修築枝線。以與西比利亞幹線相銜接。蓋較諸經由阿穆爾省之利益。不可同日而語也。其詳細理由如下。

(一) 經由滿洲。則路程之縮短。幾達一千一百一十一華里。過境貨物之運輸行程既減。運費亦輕。

(二) 阿穆爾省四面環山。北滿僅有興安嶺及東綏之拈馬溝老爺嶺二處。地勢較低。

(三) 滿洲在阿穆爾省之南。氣候溫潤。松花江一帶。又爲產糧富饒之區。阿穆爾省則反是。

(四) 將來滿洲路綫若延長於中國內地。則經過滿洲。縮小程途殊大。

夫上述兩種路綫。倡之者自各有主張。第以吾人觀察。亦當以經過滿洲。較阿穆爾爲有利。蓋路綫之經過。應視建築之容易

與經濟之發展以爲衡。而滿洲一隅。可謂兼而有之。故當時假道滿洲之動議。舉國若狂。其主張最力者。爲前俄財政總長魯德氏。觀其一八九二年奏摺有云。西比利亞大鐵路銜接中國邊界。實有延長中國境內之可能。庶歐亞兩洲聯爲一氣。東西貨物往來流通等語。又謂興修支綫。在最近當無何種障礙。若能築成。則後日斯路之利益。有可得而言者。中俄通商。異常發達。西伯利亞鐵路之收入。可保暢旺。而俄國在國際貿易上之地位。益臻鞏固云云。足見魯德氏主張興修東省鐵路堅毅不變者。又在中俄貿易事務兩有裨益也。

其議既定。爲速達願望起見。應先與中國政府交涉。徵求同意。會俄皇尼哥拉第二於一八九六年（光緒二十二年）舉行加冕禮。清廷派李文忠公爲祝賀專使。李文忠公爲有清一代名臣。奉使聘俄。殊足以表示中國向俄之親善。抑或成於馬關條約賠款問題。俄國斡旋之力居多也。俄國當局乘此良機。遂將經過中國北滿領土一節。與公開始談判。顧當時不僅莫斯科一處之談判未得結果。即中國之輿論。對於本問題亦大事攻擊。名儒張正恭亦著論闢之。謂將來西比利亞大鐵路及東省鐵路支線與修

之後。國境毗連中俄交通較之其他各屬約近兩倍。從此兩國因交。可冀日臻親善。俄國爲我華之舊鄰。國際之往來。人民之貿易。在歷史上尤稱輯睦。迄今並無仇視之虞。非不可從其議也。惟遠東民族。均懼俄人已往之歷史陳跡。班班可考。依鄙見以爲凡天下之事。變態無常。若時移境遷。而疑義愈起。所謂國家無一成不變之法也。且現在情勢。迥非昔比。現時兩國民族之結合。殊爲鞏固。不能以一方面之小行動。而遷及他方。蓋一方之利益。繫於他方。即一方之危。可以連類及於他方也云云。而其他知識界代表對於東省鐵路所持意見。亦無不如是。故公在莫斯科曾向俄方懇切聲明。因中國之特殊政治情形。對於在中國境內修築鐵路。困難尤許。然俄方迭次交涉。初則協商根本問題。繼開正式會議。重達其意。遂於一八九六年五月二十二日訂定中俄兩國莫斯科條約。同年五月十八日。與中國政府締結中俄銀行董事會特別協定。查中俄銀行因中國政府於一八九五年七月借款之結果。即於是年組織。開設之主旨。在促進中俄兩國財政經濟商務之發達。至此改爲俄亞道勝銀行。迄今仍襲其名。爲組織俄亞銀行起見。俄國政府曾命本國資本家開設銀行。協助對華經濟。

財政、商務、實業之發達。爲參加銀行之組織。且曾經招集法國大銀行界。代銷中國債票。而舉俄道勝銀行根據一八九六年五月十八日與中國政府協定。旋即獲得東省鐵路建築權。該銀行對於俄國政府。負有修築東省鐵路之責任。組織特別股份公司。董其事。經李文忠公之同意。惟聲明新修之鐵路。不得名爲滿洲鐵路。而應名爲東清鐵路。（至民國成立。改稱中東鐵路。民國八年。又稱東省鐵路。然俄文始終未改。譯意當爲中國東省鐵路云。）按照合同。該公司管理東清鐵路之期限。定爲八十年。至全路開車之日起算。逾三十六年之後。中國政府有給價贖收之權。至路軌之寬窄。幾經交涉。遊俄國路軌寬度（四尺八寸）辦理。

中國政府與道勝銀行所訂立之最後合同。時在一八九六年八月二十七日。道勝銀行即依據合同。着手設立東清鐵路公司。並訂立章程。查該章程第三款所載。公司對於俄政府之責任。略謂公司成立。全賴俄政府之助力。其預備常年經費之進款。發行鐵路債票之擔保。皆由俄政府担保。爲此鐵路公司於修築鐵路之租借期間內。對於俄政府自願担負下列各條之責任。

(一) 凡東清鐵路全線及其一切附屬物品暨汽機車輛

等件。均宜整理完整。以應隨時費用。而期行客貨載之運輸。永感便利。以免危險及間斷停滯之弊。

(二) 行車之手續。應與鄰接之俄路秩序一律。

(三) 凡一切通車。勿論載客運貨。東清鐵路所定開行之速率。須與西比利亞鐵路行車相同。

(四) 過境貨物運費及郵件之取費。無俄政府之批准。不得私自增加。

(五) 俄國郵政信件包裹等類。免費遞送。

此外因東清鐵路為過境貨物運送最長之路線。所有規定。不得與其他鐵路稍有歧異。又該合同第二十七款。因載有俄國政府承認担保東清鐵路公司之進款。故俄政府對於鐵路之工程營業。有監督進行之權。故下列各事。均應呈請俄國度支大臣核准。

(一) 選舉會辦。

(二) 進退總工程師。鐵路總辦。(即局長) 鐵路局各處處長。及各等工程師。

(三) 選舉監察局監察員。

(四) 存款方法。

按照該章程之規定。所有一切事務。均應交由董事會管理。董事會督辦。由中國政府任命。其職權係監督董事會之實行遵守章程。處理路政。並專對中國政府及地方官吏。其後民國八年。道勝銀行復與中國政府成立之續定合同。除督辦外。中國政府得派華籍董事四人。不以為無股份為限。其數適居董事會董事全額之半。又中國政府得於監察局之五員監察中。派華籍二人。第一任督辦由光緒帝於光緒二十三年(一千八百九十七年)一月。派駐俄公使許文肅公(景澄)兼充之。

鐵路公司於一八九六年十二月在聖彼得堡舉行第一次董事會會議時。俄舊歷十二月二十七日之董事會。選舉工程師克爾貝得吉為董事會會辦。並經議決聘請工程師尤果維赤充當總辦。(即局長) 經尤果維赤之經營學畫。幹線及遼東半島支線至旅順一段之建築。於以告成。一千八百九十七年舊歷一月十三日董事會開技術委員會。議決聘請伊果那齊烏斯為副總工程師。代理總工程師職務。

中俄鉅大之事業。首推東省鐵路。此項建築工程計畫。在俄

當局籌備完竣後。於一八九七年四月。委派第一次工程師及職員。遠涉東亞。從事建築。旋於同年舊曆八月十六日。選擇距離波洛塔夫斯喀牙站六俄里小綏芬河左岸之三岔河地方。舉行東省鐵路第一段開工盛典。然建築工程。並未從此開始。乃先從事綏芬河站至曼羅子迤北地方也。其後興工。屢遭艱困。迄光緒二十六年庚子拳匪變亂。地方上發生阻礙。不一而足。然困難雖多。而工程進行。益加努力。建築之迅速。非偶然焉。

關於選擇路線之工程。在地理上氣候上。均非常困難。而以興安嶺一段為最。冬季赫氏寒暑表透露零下三十七度之嚴寒。仍然勘查道路。毫不停止。加以興安嶺一帶。人跡罕到。勘路職員夜則寢息於帳幕之內。而晝在幕中繪具工程圖樣。須不失記憶之真形。當其繪圖也。手足寒冽。幾不能執筆。困苦如此。而全線勘路工程。遂於一八九八年（光緒二十四年）二月告竣。其南線至旅順一段。氣候溫和。地形平坦。又係人煙稠密之地。遠非北滿可比。由總工程師尤果維亦出其毅力與經驗。親自勘驗。加以派來之工程師等。均係經驗有素。以是工程進行。殊為敏捷。而幹路選擇與安嶺拍馬潭及老爺嶺工程方向之大概亦定。其與工之最敗

困難者。為興安嶺一段。穿擊山洞。長達五里又五五六三。一八九八年總工程師頒令分段進行建築。所有木土工程。由是開始。計五年之間。雖中繼間斷。而陸續敷設之路軌。約達四千七百三十里。（臨時路軌及更易路軌等合併計算）因築路關係。增設附屬事業甚多。如海船內河輪船是。未幾向稱稱目荒蕪人煙稀少之哈爾濱及大連等處。一變而為繁盛城市矣。當其興工建築也。難點甚多。欲求工程之迅速。而本地人其技術上之預備。延緩滯滯。欲急不能。又因當地並無工廠作房。故一切建築材料。或由俄國海運運來。或向外國訂購。（如英美比等國）獨需要之多數枕木及建築木料。均係就地採伐。蓋哈爾濱東線及西線之森林。異常茂密。不啻工程上取材之寶藏也。總計全線工程。截至庚子拳匪亂前。始終未懈。及拳匪亂作。乃不得不暫停停頓。此時職員轉徙於後貝加爾及沿海州地帶者有之。遷居於大城市如哈爾濱等軍隊衆多保護周密地方者亦有之。是年九月。因軍事進行起見。復將被毀路線。大加修理。以路線之損壞頗鉅。急須從事填土。道木與鐵軌之損壞。急須補充。無如中國工人。不明事實。其相率相解散。旋知軍事發生之地。距離修築路線甚遠。始相率歸

來。工程曠而復作。損失可知矣。至光緒二十七年（一九〇一年）十月三日。在西線烏固諾爾站最後銜接。從此全線聯絡一氣。至光緒二十九年（一九〇三年）七月一日。全線工程。尙未完全告竣。即移交東省鐵路管理局。自是鐵路營業。始正式開幕矣。當其移交管理局也。按照決算。驗核總價爲四萬四千五百六十六萬五千零四盧布。南滿線至大連一段。八千一百零一萬五千四百六十四盧布。又奉匪之役。工程支出爲七千一百零一萬五千八百七十八盧布。由工程局接收時。所有尙未告竣之工程。作價爲五千七百五十六萬九千二百五十五盧布云。

爲應地方上之需要利用起見。曾於光緒二十七年建築臨時路線數段。以資營業。此種設施。雖屬有妨工程之進行。仍置之不顧而毅然建築者。俾地方人民瞭然建築鐵路之利益耳。營業雖非出於正軌。而鐵路之收入。則大有可觀。如前半年臨時營業之乘客貨價。爲數頗鉅。蓋正合地方人民之需要也。茲將光緒二十八年。在正式營業以前之鐵路收入。列表於下。

(一) 乘客票價 二百零三萬六千零零九元三角
 二萬零八千九百
 十六元三角二分

共計 二百零四萬四千九百五十九元三角二分

(二) 慢車運載收入

私人發運貨價 三百零七萬三千二百零一元六角三分

軍人及軍用貨價 零三萬九千三百五十九元四角六分

鐵路用價 一百零八萬二千六百三十四元二角

其他各種附加收入 零四萬二千三百七十九元九角三分

共計 六百零三萬零五百零一元二角二分

兩共 九百零七萬二千五百零七元七角四分

由此種收入觀之。可見當時地方富庶。人民之需要鐵路。殊爲殷拳。故鐵路尙未完全告竣。而附近一帶地方。由南部移來之墾民。已不在少。向之所謂荒涼滿目者。至是而人烟漸衆矣。及正式營業後。其收入之增加益鉅。光緒二十九年。總收入爲一千五百九十九萬五千四百二十盧布。商業貨價。亦日以頻繁。不幸光緒三十年正月。日俄戰役勃興。忽呈頹靡之象。考東省鐵路前因拳匪之亂。所受打擊。已不爲小。修復未久。而日俄戰役播之。其影響之鉅。當不能想像而知。蓋當鐵路正式營業之始。建築尙未完全告竣。按照工程圖樣。均應同時舉辦。自戰端驟開。徇軍事當局

之要求。應擴充每日通車最多次數。以一單軌之鐵路。有限之機車。及設備之欠缺。而供給軍事運輸。已感莫大困難矣。復以處於

戰地。故責任上肩負各種軍隊及各軍事機關之安全。不得不留意建築之損壞。以免危險之發生。光緒三十一年一月。每日夜行駛力量。須由滿洲里站直達南線終點。是故興修不逾一年。而用去之力量。有兩倍之多焉。當戰事開始時。同一路線。僅能開行七列車輛。而各種困難之點。業已畢露。如(一)列車之停留。及不規則之運送材料。與列車之無定時撥發。(二)兵車輸送之頻繁。影響於路棧之配置。(三)從業人員因列車輸送之忙碌。相率惶懼。深恐貽誤戎機。(四)同時將未竣之工程。繼續進行。當此道大狹

營業發展之梗概

光緒三十一年。沙日俄戰役終後。所有軍隊及一切機關。均次第撤退。故鐵路營業。始趨於正軌。所可慮者。戰時之路軌及車輛。以往來頻繁。已呈紊亂之狀態。事後修理。匪惟雷款甚鉅。亦且耗時太久。欲恢復戰前狀況。殊非啞咄能辦。直至光緒三十三年。山間曲徑路軌之受損壞者。達一百丈之長。方始更換新軌。而

艱之時。猶能奉行無阻者。誠屬難能可貴也。

日俄戰爭停止。遂於光緒三十一年八月二十三日訂議表。茅斯和約。將東省鐵路南線自寬城子達大連一段及其支線。計長一千三百二十四里。並大連港埠之一切設備與權利。悉行割讓於日本。東省鐵路自喪失大連港口以後。運輸實難。無路可出。乃改運於海參崴。及該埠於一八九七年建設之西南蘆子。適斯時烏蘇里鐵路租歸東省鐵路管。因是北滿之貨載。毋庸倒載。而得運達停泊海口輪船。日俄戰爭既終。軍事運輸亦止。東省鐵路遂重新經營。不遺餘力。矧日夜孜孜。以發展商務實業。與補助地方經濟為唯一之責任焉。

各段普通路軌之損壞者多處。乃有分段輪流易換之議決。預定自民國元年。至二十一年止。為實行此種議決之期。所有損壞路軌。每年易換一百六十六里又六八九。其關於各站及哈埠之公益事業。為工務處應加注意者。如沿線車站地方之力求改進。種植樹木等。仍須分別舉行。蓋戰後瘡痍滿目。百廢待興。而以哈爾

潰爲尤急也。迨至民國三年終。所有新工程。按照預算之規定。業已依次建築。共費五百五十萬盧布。而生氣亦漸萎靡。茲舉其重要者如次。

(一) 爲鐵路營業便利起見。凡一切臨時建築物。均應改永久性質。即嫩江氾濫地方之臨時橋梁。改建永久性質者有二。一長二十九丈。一長十六丈。

(二) 哈爾濱安達一段之間。增設附加建築物。將軌道升高。以防松花江及嫩江之水患。而保路線。

(三) 修整興安嶺山洞之外形。並在其中安設頂柱。(如房屋之頂棚。恐其下墜也)。

(四) 阿什河及一面坡站。開挖江堤。以避水災。

(五) 建築住房。爲總工廠及稽查局職工居住之用。

(六) 建設材料處倉棧貨庫。

(七) 建築警察住房及公用房屋等。

(八) 滿洲里站及殺芬河站。均建設海關各種房屋。

(九) 寬城子站建設地包並堅固路線。

當民國三年之歐戰第一年至民六間。鐵路工作。一仍其舊。

所裁減之經費。惟限於改善商務事務而已。乃民六五秋。俄國革命突興。盧布落價。東省鐵路。遂呈困難之象。財政狀況。異常凋敝。以民九爲尤甚。蓋俄國政變以降。外國軍隊之轉運如麻。紙幣則日見低落。加以用去之材料。均待補充。鐵路之現狀。又須維持。而格廠如洗。百廢莫興。已有捉襟見肘之勢矣。猶復紙幣價落。不名一錢。出納款項。遂用金盧布爲本位。八月一日。烏蘇里鐵路不受東省鐵路之管轄。宣告脫離。而出口物必經之西南滿子港。因以喪失。所幸者。東省鐵路營業。自是亦入於商務正軌。蓋當俄國之政變也。出口貨備之停集於各站而待發運者。不知凡幾。是年下半年外國軍隊全數撤回之時。所有貨備運輸事宜。得以大加整理。擴充行車。疏通積壓。而運輸貨備之數目。亦與之俱增也。計民八快運及慢運之貨備。爲八千零四十二萬六千甫得。至民九竟達九千八百八十九萬三千甫得。一年之內。增加一千八百四十六萬七千甫得。鐵路當局見此情形。乃令工務處增加哈爾濱瀋陽站路軌數目。以便出口貨備之經過。而哈爾濱八站道岔。亦加擴充。查八站爲哈爾濱瀋陽站裝備之總樞也。自民國十年起。鐵路營業。改按中國政府與華俄道勝銀行管理東省鐵路訂合同辦理。

運。茲將近年來所有工作之最著者。列舉如次。

(一)各站之信號及路軌之修復與改換。如各段已成廢物之木質信號。均已更換軌道或鐵類爲之。又將支柱及橫斷道路改善。

(二)掃雪器具。除平常保護路軌之掃帚鐵柵及打掃雪車外。復在總工廠修造新式完備之打掃水雪車輛。

(三)爲救濟下級職員生活起見。自民十起。將鐵路官房改造爲較小之房屋。俾無官房之職員。得以領住。

(四)民國十一年夏末秋初時。將哈爾濱及其他各站之路軌擴充。而出口糧石之數目。同時驟增。

(五)爲預防路線上層被風吹壞及列車損壞起見。自民國十年起。在主要路線上層。加鋪礫石一層。截至十五年一月一日止。共鋪路線一千零八十九里。尙有未全部鋪墊者一千四百六十七里。兩共爲二千五百五十六里。

(六)凡樞要路軌之木質橋梁。均易以鐵筋洋灰及石頭。以垂永久。

(七)興安嶺山洞之未完工程。概行修竣。期成技術上及

鐵路習慣之完備形式。

(八)因運輸木材之類繁。故在寬城子站林木堆棧地段。內敷設路軌。以便運送。

(九)皆山大小車站之地方。有八。添築防險岔道。長六十六丈又六七五。以備火車通過。與停留他車之用。

(十)興安嶺山洞。及札蘭屯。霍拉爾。一面坡等站。設置避暑治療所。

(十一)添設及改良材料處堆棧倉。以防火險。

(十二)沿線各站及各學校醫院與官房內。均添植樹木。至滿洲里。海拉爾。及齊齊哈爾沿線之地。多屬沙質。異常疏鬆。亦遍植樹木。以護路基。

(十三)哈爾濱及其四郊各處坡地之道路。大加修築。

(十四)將民國五年鐵路總工廠之彼燒火車機房修復。其面積爲六百八十八方沙。約合四五八、七二五丈。並帶鐵筋洋灰之房頂兩層。

(十五)爲機車取水迅速起見。哈爾濱地包原有之水管。改設新式七管者。俾機車取水時。僅需五六分鐘。

自民國元年。繼續更換車軌。改用第三號式者。重十七斤又一八七。縱〇、〇九六丈。長三丈又三七九。自十五年起。復改用第一號式者。重二十二斤又三四。縱〇、〇九六丈。先由安達至寬城子一段。着手進行。計至十五年一月一日止。總線所有改換第三號式者。統計有一千零五十五里又六九。其餘所敷設之東省鐵路軌線一千九百四十里又百分之九十九。按之東省鐵路現行之敷路方法。一里又八五二〇九。應敷設之枕木。為一千五百根。（但須無橋梁等）即三丈三尺六寸需枕木十五根。

自民國十年起。全路枕木。一律更新。其應更換之數。按照全路現有數目計算。至更換方法。極為簡便。於行車既無阻礙。於速度亦不減少。而用款尤省。民國十一年十二兩年。各線列車改增長度。而各車站之岔道及駁車路軌。亦均為之加長。所有往來列車。由哈爾濱至安達者。以客貨車七十輛。機車兩輛成之。由哈爾濱至綏芬河站者。以客貨車六十輛。機車兩輛成之。由哈爾濱至密門者。以客貨車六十輛。機車一輛成之。由密門至寬城子者。以客貨車七十五輛。機車兩輛成之。上述各站及東線之兩小站。安設普濟洛夫工廠所出之新式轉轍機及信號。自民國十一年起。

在糧台小站。哈爾濱段。及東線之北嶺河小站。試安尙未經人適用之舍列棉齊也夫式轉轍機及信號。

近年鐵路當局為推廣教育起見。建設學校及校舍。為中俄職工子弟求學之所。復將舊有車站。更換新房。如香坊車站是。考鐵路根本事業。按諸預算。純為商運。實亦地方經濟之關鍵。而北滿經濟之發達。與移民之密度。均於東省鐵路之歷史。有極大之關係。何以言之。當鐵路之未築也。移民裹足。土地荒蕪。及鐵路既築。交通四達。耕地日多。於是貨載運輸。彌見煩劇。向之所謂荒涼寂寞者。今則城市林立矣。前途之發展。大有一日千里之勢。是鐵路助地方發達。則地方予鐵路之生產物貨載。亦隨之而增多。茲就光緒二十八年所運私人慢運貨載一千四百萬甬得觀之。民國元年已增至六千八百萬甬得。十年已增至一萬二千四百萬甬得。非甚彰明較著耶。

鐵路事務。大部分在商貨。其性質不啻由鐵路運送而轉賣於他人。故鐵路運載。不僅使地方上生產之增長。而尤在於貨物流通之發達。因北滿各地內部之依次聯絡。並與外埠市場發生關係。內外交易。遂呈循環暢旺之象。查東鐵在光緒二十八年。尚

屬臨時營業性質。所運之慢運及快運私人貨物。爲一千四百六十四萬三千甫得。茲以此數爲基礎。將由光緒二十八年起到至民國十四年止之運量。詳細列表如次。以觀運量之趨勢。

年 度	慢 運		快 運		共 計	
	百 萬 斤	千 噸	百 萬 斤	千 噸	百 萬 斤	千 噸
光緒二十八年	三萬,九八八	三九,二六	一九,七五	一〇,五八	四萬,六六三	二六,八六
二十九年	五萬,七〇〇	三五,七〇	一四,七三	八,七五	五萬,四三三	三萬,七〇
三十年	二四,七七〇	一四,〇六	一,六〇〇	〇,九	二四,四三〇	一四,〇六
三十一年	三九,〇〇〇	二二,二二	二,〇〇〇	三,三三	四〇,〇〇〇	二四,四三
三十二年	七〇,〇〇〇	四八,〇〇	一七,二二	一〇,二五	七九,二二	四八,〇〇
三十三年	七四,〇〇〇	四九,〇〇	五,七〇	三,四一	七九,七〇	四八,〇〇
三十四年	九八,〇〇〇	六四,〇〇	五,一〇	三,〇〇	一〇三,一〇〇	六四,〇〇
宣統元年	一三九,〇〇〇	七三,〇〇	八,〇〇	四,九	一四七,〇〇〇	七三,〇〇
二年	一,一八,〇〇〇	六四,〇〇	一一,一〇	六,六	一,二九,一〇〇	七三,〇〇
三年	一,〇〇,〇〇〇	一,〇〇,〇〇	一八,三〇	一〇,四	一,一八,三〇〇	七三,〇〇
民國元年	一,八六,一五五	一,一三,一〇	三六,六八	二〇,四〇	二,二二,七九三	一,一三,一〇
二年	一,九四,〇〇〇	一,一八,〇〇	五〇,〇〇	二九,〇〇	二,四四,〇〇〇	一,一三,一〇
三年	一,九四,〇〇〇	一,一八,〇〇	五〇,〇〇	二九,〇〇	二,四四,〇〇〇	一,一三,一〇

三	年	一,八四九,五〇〇	一,九〇八,五〇〇	三,三三〇,〇〇〇	三,三〇〇,〇〇〇	一,八七九,六〇〇	一,二二二,三〇〇
四	年	三,〇〇四,五〇〇	一,九七〇,〇〇〇	七,〇〇〇,〇〇〇	四,一〇九,〇〇〇	三,〇一五,〇〇〇	一,四三三,〇〇〇
五	年	三,五九七,六〇〇	二,〇九〇,九〇〇	一〇,〇〇〇,〇〇〇	六,九〇〇,〇〇〇	三,五九〇,〇〇〇	二,九〇六,〇〇〇
六	年	三,四〇〇,四六六	二,〇七〇,〇〇〇	六,八七五,〇〇〇	四,九〇〇,〇〇〇	三,四七〇,〇〇〇	二,四〇〇,〇〇〇
七	年	二,四四二,六六六	一,七五五,九〇〇	一,六六六,〇〇〇	三,一三三,〇〇〇	二,四四〇,〇〇〇	一,七七一,〇〇〇
八	年	二,二二六,九九九	一,一六八,〇〇〇	三,三三六,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇	二,二二二,〇〇〇	一,三三七,〇〇〇
九	年	二,五五七,七六〇	一,五三四,〇〇〇	一,四七九,〇〇〇	六,六六六,〇〇〇	二,七九〇,〇〇〇	一,六九九,〇〇〇
十	年	三,四四一,五五五	二,〇六〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇	三,四四一,五五五	三,四四一,五五五	二,〇六八,〇〇〇
十一	年	四,二二二,三三三	二,四四二,〇〇〇	一,四四二,〇〇〇	四,二二二,三三三	四,二二二,三三三	二,四四二,〇〇〇
十二	年	四,六六八,四四〇	二,七七一,〇〇〇	三,三三三,〇〇〇	一,六六八,四四〇	四,六六八,四四〇	二,七七一,〇〇〇
十三	年	五,〇五九,九三三	三,〇一一,〇〇〇	一,六六六,〇〇〇	五,〇五九,九三三	五,〇五九,九三三	三,〇一一,〇〇〇
十四	年	五,六六八,八三三	三,三三〇,〇〇〇	一,〇〇〇,〇〇〇	五,六六八,八三三	五,六六八,八三三	三,三三〇,〇〇〇

按照上表。光緒三十年。私人貨載減至一十四萬五千五百八十九噸。比較二十八年臨時營業時尤少者。揆厥原因。蓋是年春。日俄戰役勃興。鐵路所運者。僅爲軍隊及軍用品。至三十一年。則私人貨載已形驟增。迨撲賽忒斯和約告成。戰事終了。而鐵路

始得專營商務運輸也。其中私人貨載額最多者。爲民國五年。計達二百零九萬六千一百二十噸之多。合一萬二千七百九十六萬四千甫得。其中占額最多者。爲邊境貨物。計有四千四百五十萬甫得。合運輸全額百分之三十五。良以歐戰之時。自由通行之

道。僅有俄國可經東省鐵路而達外國市場也。未幾俄國革命突起。政潮澎湃。而過境之貨物。大有一落千丈之勢。卒之完全停頓。茲將歷年過境貨物之數。分列如下。

民國七年。落至六十四萬六千市得。八年又復增至四百七十萬市得。而自十年起至十四年止。交通阻斷。竟等於零矣。

東省鐵路自民十改為商業性質。運備之數乃大增。計是年所有快運及慢運為一萬二千五百六十八萬六千市得。十四年更增至二萬零六百一十七萬七千市得。大多數為出口貨物。經

由東南兩線轉入烏蘇里路與南滿路者。故光緒二十八年起至民國十五年止。東鐵運備之增加。已逾數倍。而地方上生產事業之發達。其背景也。考北滿一隅。在二十五年以前。長林茂草。舉目荒涼。今則五穀豐登。野無曠土。所謂沃野千里。天府之地也。倘無鐵路橫貫其間。曷克臻此。而同時東鐵商業貨物之運輸。亦與年俱進。收入銳加。自民國十一年起。竟由向之虧損。而得盈餘五百六十七萬八千一百三十三元。茲將近年東鐵收入數目。列表如次。（均以盧布為單位。）

年 度	收 入	支 出	盈 餘	虧 損	撥辦新事業用款	純 收 入 或 虧 損
二 年	三,五九〇,三三三	二七,六九二,三三三		虧五,九〇二,〇〇〇		虧五,九〇二,〇〇〇
三 年	二,四〇七,七〇七	二八,五〇六,六三三		虧四,一〇〇,〇〇〇		虧四,一〇〇,〇〇〇
九 年	六,〇〇七,三三三	六,〇〇七,三三三		虧五,〇〇〇,〇〇〇	九,〇〇〇,〇〇〇	虧一,〇〇〇,〇〇〇
十 年	四,〇〇〇,三三三	四,一五,六三三		虧一,一五,三〇〇	四,〇〇〇,〇〇〇	虧一,一五,三〇〇
十 一 年	三,四四〇,〇〇〇	三,四四〇,〇〇〇		盈七,九〇九,〇〇〇	二,一七一,五五五	盈五,七三七,四四四
十 二 年	三,四四四,八八八	二,八二〇,〇〇〇		盈六,六二四,八八八	一,四四四,八八八	盈五,一八〇,〇〇〇
十 三 年	三,七六六,六六六	二,四八〇,六六六		盈一,二八六,〇〇〇	一,一五〇,〇〇〇	盈一,一三五,〇〇〇
十 四 年	四,五三二,九九九	三,八八〇,九九九		盈六,六五二,〇〇〇	二,九〇〇,〇〇〇	盈三,七五二,〇〇〇

依上表以觀。可知各年所獲權利。以民國九年爲比較最少。因各種新事業。同時舉辦。支出過多故也。其增加最鉅者。應推民國十一年。度其原因。不外東鐵營業。於民國十年完全改爲商務性質。而新當局對於各種支出。靡不力求撙節。若職工之裁汰。工程之縮減。尤其顯著者也。

東鐵燃料。爲支出之一大部分。近來爲救濟起見。自行經營。札蘭諾爾煤礦及林場。不遺餘力。以期燃料供給價值之低廉。就札蘭諾爾煤價言之。民國九年。每斤尙值九厘六六一。〇、九

六六一分。十四年僅合三厘〇一八。〇、三〇一八分。其價之所以日低者。乃由鐵路自行開採。向給包工者之鉅大利益。今已爲鐵路所得也。至林場營業。每年雖未見有若何之利益。而備製之木料。較之購自市上者。其價低廉。換言之。亦即鐵路所獲之利益。今後東鐵營業之步趨。尙銳意改進。匪特盈餘之權利日增。即北滿之興盛。亦利賴之。蓋北滿之特產物。暢銷於世界市場。賴以吸收各國之資金。以供地方經濟事業之用。前途發展。實有涯埃乎。



第十三章 東省鐵路組織

幹部之組織及職掌

理事會爲執行鐵路公司命令及管理鐵路事務之最高機關。

中國政府令派督辦一人。蘇聯政府派會辦一人。督辦與會辦。

共同處理理事會事務。鐵路管理局局長及副局長之權限職務。

由理事會規定。理事會會同監事會審查議決鐵路每年預算及

決算。并翌年新事業之預算提案。議決每年重要建築並大宗採

購築路及車輛森林材料。鐵類生鐵。鋼與其他燃料等預算。理事

會指派管理局內之處長。副處長及各科長。主任等。監督管理局

長辦事當否。并頒發關於有益鐵路經營之一切指令訓令。理事

會在未頒布辦事新章程以前。仍係遵照一八九六年十二月四

日前俄政府所公布之鐵路公司辦事章程。而不違背民國十三

年九月二十日及民國十三年五月三十一日之協定各條文者。

辦理之。

監事會辦理東鐵最高稽核之一切事務。

東省鐵路之主要宗旨。係爲養路及經營全路事務。如一最

大之商業機關。

關於鐵路之一切事務。出於管理局長之權限範圍以外者。

所有問題。均由管理局局務會議審議表決之。局務會議由局長

副局長二人及各處科長。與稽核局局長或其代理者組織之。主

席由局長或其代理者爲之。應由局務會議審議之問題（一八

九六年十二月四日東鐵公司章程）如下。

（一）鐵路營業及其附屬之一切附加營業收支預算草案。以及應由特別開支之工作預算草案。

(一) 單獨事務超過二萬五千元之預算者。又預算在二十萬元以上者。須經理事會議決。

(二) 鐵路營業之每年決算。其支出應按特別開支者。則該項決算。應預先呈送理事會。

(四) 凡關於預算未定之開支。及營業預算之超過預算。已從議決單獨工作或採購材料之預算。應行追加者。

審查不超過三年以上期限之事務之合同。不論其數目之多寡。惟限於理事會議定之數目之內為準。

關於普通支配及聯合各處科事務之進行。及監督其辦事之合宜與否之權。屬之管理局局長。局長對於理事會。為全體局務一總負責之人。局長重要權限及責任。列舉如次。

(一) 各處科職員凡年薪在一千二百零一盧布以上。四千二百元以下者。局長得任免調遣之。至委派或裁撤上述範圍以外之其他職員。須呈請理事會。

(二) 批准五萬元以下之技術工作計畫。但東省鐵路不適用之建築樣式。或新路線之計畫。及理事會命令應呈該會核准者。不在此列。

(三) 對於各處每一事案預算範圍以內。經局務會議議決者。局長有權將其項超過預算。由他項條款內之積存款目補充之。工事預算及不超過一年以上期限之合同。其項又不超過二萬五千盧布者。有權批准。並得批准一切合同。定單。甘結。及購料等。但每年需用之數目。須不超過一萬元以上。

所有局務之普通管理。均在局長權限以內。凡關於路局重要性質之文件。須呈送理事會者。由局長或其代理之華俄副局長簽押副署。

總務處 路局總務處。管理全局之登記及收發局外局內各處及局長之文件。內分總辦事務及事務總科。關於上列各項問題辦理之適合正當。由總務處處長完全負責。

華俄秘書處 為管理局辦理中國政府機關公共機關及私人與管理局來往一切文件之辦事處。該處接收一切中文文件。應譯俄文者列下。

(一) 凡致管理局之訓令公函及信件。
(二) 凡致管理局局長及副局長之一切訓令公函及信

件。

(三)直接發達於各科處之公函信件及聲明呈文。

(四)各處與中國機關及私人所訂立之合同條件。

由俄譯漢之文件。爲管理局與中國機關會社及私人之文件。此外華俄秘密處對於各處譯文。必須求與原文相符之一切文件。

法律處，應辦之事務如下。

(一)辦理訴訟事件。在中國法庭保護東省鐵路利益。即私人向鐵路提出之訴訟。與鐵路向私人機關提出之訴訟事件。

(二)鐵路與各代理處訂立之合同。在法律方面。由法律處加其同意。

(三)關於鐵路事務與法律問題有關者。加註意見。復以東省鐵路事務之股繁。發生之一切問題。應由該處辦理者如次。

(一)未經鐵路當局同意。檢察所對於鐵路職員執行職務獲罪因而提起訴訟之刑事案件之保護事件。

(二)鐵路職員經鐵路當局承認有罪。因此在檢察所及法庭有案時。

(三)繕譯校對中國法律法令及大理院判決例。

商務處，商務處處長於鐵路局長普通管理之下。派有商務處處長。專管鐵路商務經營事業。商務及海關事務所貸款倉棧。及經紀營業。黃豆混保。並實行監督之任。查東省營業。自經改爲商務事業後。(即自行辦理一切事務後)近數年來。事業極爲發達。商務處設立之商務事務所甚多。如哈爾濱設總事務所。道外設分所。其他如上海、天津、營口、大連、奉天、扶餘、松花江站、齊齊哈爾站、安達站、三岔河站。靡不有之。又在滿洲里、綏芬河及寬城子。設海關事務所。海拉爾站則有海關事務所分所。

經濟調查處，設立之主要目的。爲調查東省鐵路沿線一帶狀況。北滿各種經濟、商務、實業、農務諸問題。均由調查員調查之。調查之結果。由調查員繕具報告。鐵路根據此種報告。然後設法辦理與鐵路收入上有增加之事業。故對於北滿經濟上。輔助甚多。其最關重要者。如十一年出版北滿與東省鐵路一書。十三年又出英文本。又由牙什諾夫著作北滿中國農業一書。於十五年

年出版。而自十二年起。每年編輯統計報告。最重要者為鐵路運貨事務。

復以北滿及中國詳細地圖。鮮有善本。實為最大之缺點。前經着手辦理。現時以俄文發行者。有蒙古地圖。比例尺每英寸四十俄里。北滿地圖。每方寸長四十俄里。寬二十俄里。

總會計處 管理鐵路錢款事務。由局長直接監督。總會計處長之職掌。為編製鐵路收入支出之總賬。營業收入支出及其他附加事業之賬項。合法管理鐵路錢款及材料之決算。監督各處及沿線一帶之賬目。所有各處各科之款項賬目。雖由各該處科長管理。而賬法仍屬之總會計處長。因所有一切賬目。仍須經過總會計處。故歸其監督也。

工務處 係隨時注意路軌、鐵路建築房屋及其他一切建築物與隨時應行建築之物之保護及修理。因東鐵各線之上下坡路線甚多。有礙於貨載運輸。及機車燃料消費者。以致用款甚鉅。故工務處近來次第將沿線一帶最難行車段之上下坡地方填平。自民國十四年起。貨載之運送增加。因復將主要路線三丈三三四長之（五沙連）路線。增加枕木至十六根之多。俾任重

載而無損。為辦事敏捷起見。將全線分為總段、分段、小段、工人分段及更夫巡視線。

車務處 又名行車處。屬於技術部分。直接管理事務。為行車、電話、商務處服務車站之委員。其主要之宗旨。為求行車營業有益於事務。而又省備費用及工作。對於商務貨載之裝載車輛。便適合需要之能力。以求空費車輛之減少。而貨車載重力量之增加。又為行車之便利迅速起見。在數段內。均適用車載交換。凡無車籤。不得放行。近因車載之重量及列車之組織增加。擬將數段大站之車站路軌加長。又為車輛之往返迅速。及減少車輛停放地包起見。另設特別稽查。辦理其事。查該處除高載運輸外。並注意往來列車之改善。務使行駛不感痛苦。故在各種列車內。均經安設電燈。添加飯車。

機務處 主要宗旨係監督車輛機件之修理。機器自來水之安設。並管理各種列車工廠之機器。隨時注意監督機車、客車及貨車廠之狀況。博節機車及貨車之使用。增加車輛之容積。及車輛之多掛。又注意列車力量之使用。俾機車及車輛數目之減少。且隨時修理。使損壞之機車及車輛減少。凡此皆所以節減費

用。俾不至虛糜而多費也。

其於機車燃料之合用。及採取比較節省之燃料。尤所注意。並爲整理各種機器及車輛起見。管轄哈爾濱鐵路總工廠。地包及沿綫各大站所設之鐵路工廠。地包。其中沿綫各工廠及地包所應辦之事務。爲小規模之修理事項。而鐵路總工廠。因機廠設備之完全。不僅擔任各種車輛之修理。且製造各種機車及車輛。該項機廠。設有半噸之裝卸機。能升起極重之物件。車輛廠因該處管理之得法。其製造車輛之完善。可與外國各名廠並駕齊驅焉。又該處設有電壓廠。鐵路汽車房。汽水廠。乾油廠。鑊子製造廠。皆有收入之營業也。

總款處。該處專辦本路營業收入之計核。其主要之事務如下。

(一)車站及各商務事務所營業賬目之校對。務使所收之款項。如運費及其他一切收入之確實。與款項之完全數額。相符合。車站收款處及鐵路總會計處。

(二)核算鐵路往來款項。

(三)以公告方法。調查及決定賠償事件預備材料。爲法

應審判訴訟事件之用。

(四)製備車站及各處行文文據。及對於用紙式樣。監督之使完全遵守使用。又關於各種商業上營業。指示沿綫各服務人員。俾於車站會計及賬目。辦理無誤。並實行稽核車站及列車事務。

爲核對車站賬目起見。該處特設此項賬目稽查員。按照民國十四年新訂之章程。該員即爲一種指導員。其設置之目的。不僅指摘車站職員不正行爲。且可隨時調查職員之一切不正行爲而改正之。

材料處。其主要任務爲購備收發保管一切材料。鐵件。燃料。車輛上零件。各處所用之紙。及本路各處應需之物品。每年造具各種需用材料車輛零件燃料預備一年足用之預算單。附屬於材料處者。有鑛物料。一專辦路局礦物事項。選擇廉價燃料。管理附屬路局之札蘭諾爾煤礦開採事宜。並考察該項煤質之優劣。又附設各種貨物堆棧。度置供給各處之一切用品。

地畝處。管理東鐵林場事務。及租放鐵路所有之地段。設有農事試驗場。栽種各種糧食種子。考究改良種類之質分。並採

北滿氣候。試種中國南方及世界可種之籽粒。各農事試驗場之目的。係為改良北滿耕種事宜。使農人日即於優裕富庶。井設有園圃及花園。試驗各種樹木菓類。及各種牲畜之改良。在石頭河子站設有乾木工廠。製造各種臭油。土瀝青及鐵路所用之塗油等。該工廠內井有最優之鋸木廠。所鋸之木。可製極優之炭木。及各種辦公用器具。

醫務衛生處 辦理哈埠及沿線醫療事宜。如醫治鐵路員司暨其家屬。並受傷之旅客。監督鐵路(管轄範圍內)界內衛生組織。列車消毒事務。並按章隨時調查鐵路員司之個人康健。使受最新科學上之治療及手術。為保護鐵路人員之康健起見。設有各種夏季避暑治療所。俾因勞致疾之員司。得以療養及休息。

獸醫衛生處 該處之設。係為監視鐵路綫內及其附近一帶發生獸疫起見。如有獸疫發生。即從速設法防止之。如發生於鐵路綫外。亦在適宜地方設立防疫機關。並有時呈請官廳。將有疫附近地方之邊界封閉。使獸疫不至蔓延於鐵路界內。處中設有防疫處所。辦理清血及預防狂犬病。

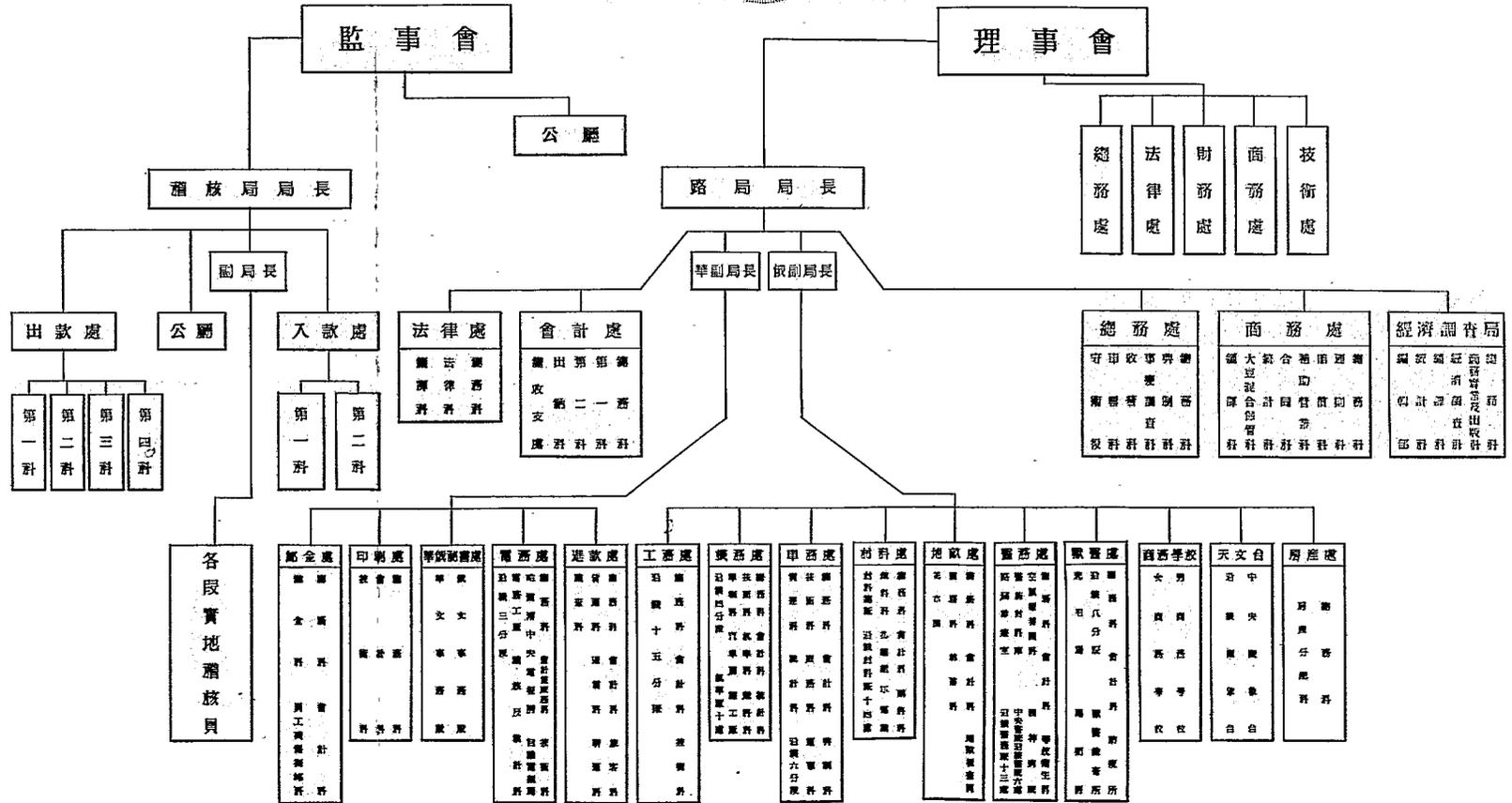
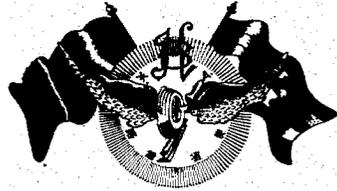
獸醫處 為防止獸疫之傳染起見。凡起來鐵路綫內市場

之牲畜。屠宰場所宰殺者。亦予以特別之注意。如有疑似病症之肉類。無論如何。不准其出賣。該處並在海拉爾設有洗毛廠。洗滌蒙古羊毛。

學務處 管理鐵路界內各鐵路學校及公立學校事項。組織有統系之學務機關。預備一定之課程。使之遵守實行。除學校教育外。並施行校外教育。辦理夏季幼稚園。組織學生旅行團。使之研究地方上植物及動物。又設學校圖書館。演講學術上之一切報告。

恤金處 恤金處之設立。純為改良及擔保東鐵職工物質上之一切事務起見。為達到此種目的。因組織東鐵職工儲金互助會。根據儲金事務組織章程。所有正類或非正類之職工。必須加入該會。充當會員。零工職員即勸。凡職工所得之年薪。在初入會二十四個月內。扣百分之六。每月再扣百分之六。若領受獎金時。則扣百分之十。為增加會員之儲額起見。由鐵路撥款加入。而由職工薪水內分扣之。每年年終。並對於會員之儲金。加給年利四厘。而鐵路職工因不幸事件受傷身死者。該處並給予一定之恤金。

東省鐵路管理統系圖



服務東省鐵路之條件

當東鐵興修時。曾擬定有職工服務章程。按照該章程。所有鐵路職工。分爲正類（長期的）與非正類（臨時的）兩種。屬於前者。即

（甲）凡在營業預算表內有定額之職員。

（乙）凡職員在最少數數額內者。如依營業預算所規定。以年中行車次數輸運多寡。而籌定款項。以備僱用者。

（丙）凡職員與上開之條例。雖有不相符處。而依理事會之命令。得享正額職員數部或一部之權利者。均爲正額職員。

凡以特別經費僱用之職員。未經列入正額職員名單內者。均爲臨時職員。無享受正額職員權利之權。

正額職員應領之酬金。分爲兩種。（甲）正額薪費。（乙）非正額薪費。

正額職員應領之正額薪費。係爲酬報其指定職務之勤勞。此項薪費。不因事務之多寡。而有變更。惟按其學識經驗之程度。

職責之輕重。委派充當之職缺而定。其應領正額薪費之數。又分爲三種。即薪水、房金、車馬費是也。

薪水之多寡。按職務之輕重而定。其額數每年編入預算表內。此項薪水。不得超過指定之額數。數目由路局以命令宣布之。各正額職員按其職缺之等級。薪費之多寡。得由鐵路領用官房。惟規鐵路有無空房爲定。有則按章請領。無則由鐵路給予房金。房金之核發。按照下開辦法辦理。

凡不領車馬費之職員。其應領之房金。除個人應領薪金外。按薪水實數四分之一發給之。惟每年至多不得超過一千五百元。凡職員年薪在六千元以上者。亦照此數發給。

職員之薪水。係包有車馬費在內。其房金應比照薪水四分之一發給。即薪水連同車馬費。共計爲二十一分之四。惟每年不得超過一千五百元。凡領有官房之職員。均向鐵路免費請領燃料。至電燈之免費。以年薪在一千二百元以下之職員爲限。凡發給職員官房。其面積少於應領之數量者。該職員得拒絕領用。並

得照職員不住官房例。請領房金。

凡職員在職務上如有赴沿綫之規定。得領車馬費。車馬費在職員表內與薪水分列。其計以占薪水二十一分之五爲限。

非正額酬金之發給。同爲酬報職員辦事之勤勞。惟此項酬金。祇按其實在工作。及辦事所耗之時間核算。分日工及包工。如工廠地包正額工人之工資。機車之機匠工役。列車之車隊人等之按里酬金。及節省燃料材料各項開銷之資金。

凡行車及服務於機車之人員。除原有之薪水外。再按照其行車路程。給以里費。如派往何種委員會。或被派出差等因公性質。而不能領得里費時。則該項實缺職員。應給予旅費。又如工作之增加。或燃料材料之節省。以及鐵路用費之減少。而節餘之數目。均給予獎金。有時并得因加班而加給工資。凡服務時間以外增加之工作。均爲加班。如每次發生繁忙之工作。由鐵路局長批准。而担任之夜班及星期節日在工廠之工作及修路等事。凡屬實在必須者。均由廠長或段長與地包總管負責決定之。該項酬金之發給。及數目之多寡。視該職員担任工作之如何而定。

第一級職員（管理局各總段及各分段）支領加班費辦

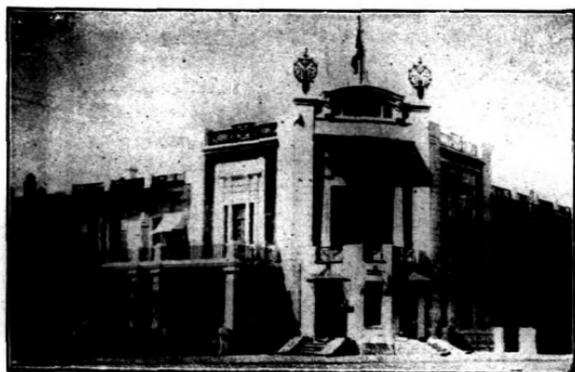
法。條件如下：（一）加班費之發給。須其工作在辦公地點以外。每次不得少過三小時。（二）就該職員担任事務時間之多寡。或以包作性質。但每次不得超過其月薪百分之二。（三）每月所領加班費。總計不得超過月薪百分之五十。如委任路局職員兼代何項職務。其兼代職務之薪水較高或相等者。其兼代者應領之補加薪水。不得超過兼代職務薪水百分之五十。若將該兼代職員之原差免除。僅辦代職。則僅得支領其兼代職務者之相差薪水數目。此項加工薪水之發給。得僅就其所得之正薪。不再另給。凡被派出差担任職務者。按照臨時定章。給予出差旅費。出差應支旅費之辦法如下。

（一）奉派出差人員。因行路越過供職所在地。或本人所管區域之外者。

（二）機車或車隊人員。超出職務內指定路程之外者。

（三）其他職員。奉長官命令。離開其辦公地點出差者。

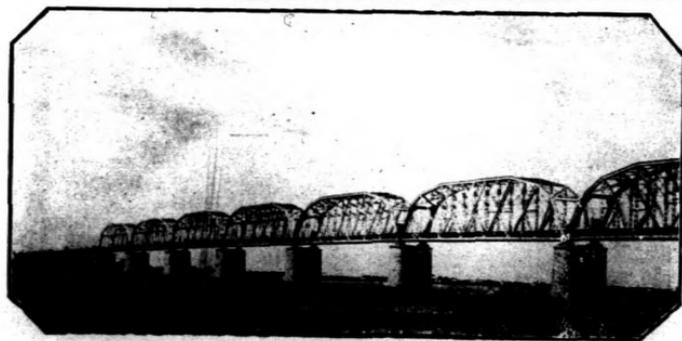
旅費共分三種：（一）往沿綫一帶出差者。（二）往本路以外境界出差者。（三）中國（北滿境內）及日本。所謂出差於本路境外。係指距離鐵路邊界十五俄里以外而言。茲將旅費表列下。



東省鐵路
理事會



東省鐵路
管理局



哈爾濱站北松花江
鐵橋長九五〇米達



哈爾濱鐵路俱樂部



哈爾濱商務學校



哈爾濱中俄工業大學

正額職員年薪額 (算法另全在外)	鐵路棧內	鐵路棧外	中國(北滿境 外)及日本
盧布五百元以下	一元	一元八角五分	六元八角五分
由五百零一元 至一千元	一元五角	三元一角	八元一角
由一千零一元 至二千零一元	二元	五元	十元
由二千零一元 至三千六百元	三元	七元五角	十二元五角
由三千六百元 至五千元	五元	十元	十五元
由五千元以上	七元	十五元	二十元

以上三種旅費。在出差之第一月發給全額。以後則僅發定額三分之二。至出差於本路棧外。在途行旅期間。亦係按日計算。在本路棧內出差。時日總以短少為佳。但有特別情形。亦可延長至一月以上。

因鐵路民刑訴訟。而被法庭繫傳到案候訊者。根據法庭傳票。亦給旅費。

凡職員因公務之便利。而由其執行職務地方調往他處服務者。由鐵路發給調差津貼。該項津貼之發給數目如下。

(一) 調差而未增薪之有眷屬職員。應給之津貼。不得超

過一月薪水。無眷屬者。不得超過其月薪三分之二。

(二) 調差而增加薪水時。則照其前領薪水全額之一半。至增加之薪水超過四月以上。或其加數與第一項所開相抵者。則不復發給。

(三) 如職員調差而又薪水減少時。則按照調遣以後應得薪水數目給予之。

至發給職員或其家屬之一次補助金。按照下列辦法辦理。

(甲) 職員之調遣。如係因裁汰前職。而領較少之薪水。或仍照原職。但預算減少而減薪時。

(乙) 職員家族之葬埋。

(丙) 其他特別原因。如職員或其家族有疾病。及子女之教養等。

(丁) 職員死亡之葬埋。如職員死後。留有家族。則不論葬埋之如何。仍給予其遺族以補助金。

(戊) 因病開缺。喪失全部或一部服務能力時。

(己) 裁撤該項正額員缺時(即退職恤金)。因縮小職員之職務。改調薪水較微之差。及照預算減少該員薪水者。其

補助金之核發。得照其前職與現職月薪相差數目。核計每年相差數目爲標準。

職員身故後。得照下列條例。發給補助金。

(甲)如職員身故。並無眷屬。則補助金發交其親近之人收領。倘親近之人亦無之。則發給官派代爲殯葬之人代收。此項補助金之限額。至多不得超過身故職員之月薪。如其年薪在六百元以下者。則發補助金二十五元。凡領補助金之人。應將殯葬費用開單具報。

(乙)如職員身故。遺有孀婦。則補助金發給其孀婦收領。惟以該員月薪半額以至全額爲限。此外另照下列辦法。發給周濟費。

(子)所遺孀婦無子女。或有成年子女。足以自謀生計者。則按該職員辭差時所領補助金之額。半數發給。作爲周濟費。

(丑)所遺之孀婦。有未成年之子女。或有已成年之子女。而乏勞動能力。不足自謀生計者。則如孀婦有一兒一女。即依照右列第二項。發給半額外。酌加三分之一。倘孀婦有子

女三人或三人以上者。則查照該故員在差年數。按年給其月薪之全額。此項周濟費。應一次給足。

(寅)對於孤兒。每一孤兒得照補助金額三分之一。如孤兒三人或三人以上者。則查照該故員在差年數。按年給其月薪之全額。而一次付給之。

職員因病有碍辦公而辭職者。其補助金按照下列規定發給之。

(甲)如職員服務能力減去百分之四十。其補助金之發給。應查照其供職年數。按其供職年數計算。每年給以一月薪水之半額。

(乙)如職員服務能力減去百分之五十或百分之五十五以上時。則照其供職年數。每年發給一月薪水全額。

如免職職員計至最末次薪水。其在差時間未滿九個月者。則免職之前。無論薪水增減若干。該員補助金。應照其薪水總數折中發給之。

職員家屬。有權領取補助金。但僅限於其妻及子。凡正類職員因病不能執行職務時。在四個月期間之內。得

發給其薪水全額。過此期限以外。按章開去職款。

凡職員按照一九一二年（民國元年）六月二十八日所頒之法令。因意外不幸事故。而受傷害者。經醫士委員會證明。并由局長批准。由受傷之日起。四個月以外。仍作為職員論。惟四個月以外之薪水停發。祇照該令第九第十一條。准給補助金。并由受傷之日起。其住房架燈等費。照常發給。但自核准發給補助金之日起。逾期四個月。或自受傷之日起逾期八個月。不能痊愈者。應即停職。

凡正額職員患精神病者。得任官立或公私立之精神病院。或個人之寓所。自患病之日起一年內。准留原職。并保留其薪水等費。此項薪資。發給病者之妻或其子女。如病者係姪居。則發給其保佐人。

原一九一二年六月二十八日之定章。係為獎勵東鐵職工因公受傷起見。然該項定章自一九一二年起。祇為俄國職工因公受傷之担保。向不及於華籍職工。自民國十四年一月十五日起。並及於華籍職工。該項定章對於沿線職工。機車服務者。及車隊人員之直接與行車有關者。極有關係。因彼等服務。實有冒險

性質。易危及生命。故該項定章。實極優異。第一植金就其所得之總數計算。第二其孀婦及子女。仍得水受其遺產植金。

關於因公受傷而致殘廢之主要原則。及其適用方法。述之於下。

(一) 在工作時。或行車工作與行車時。致身體受有損傷者。根據本章程辦法。予以獎勵。

(二) 為承蒙因不幸而受意外事件。適合於一九一二年六月二十八日所頒之法令。必須先定下列三項條件。

「甲」忽然受外界之力量。而致身體受傷害者。

「乙」受傷人之工作所發生意外事件。與鐵路事業有關者。

「丙」工作與身體損害之聯帶關係。即受害者於工作時所受危險之程度。較之人生通常情形。有不可避免之性質。或可稱職業上之冒險者。

基於以上之原因。用訂一九一二年六月二十八日之法令。為被害人之保障。就其受傷之日起。至死亡之日止。按照該項法令。給予植金。即該職工身故後。仍發給予其親近家族。

查東省鐵路職工中，領受恤金人數最多者為車守，約占全額百分之二十。次為司機及副司機，占百分之十五。再次為有專門智識之工人，占百分之十。據匠占百分之五。司閘夫占百分之

四。受傷而領受恤金者，平均為一百五十七元零四分。有家屬者一百九十三元四角。每人每年最多數目，有達一千七百元者。最少每年有九元者。

職工消費組合社

對於東鐵職工最有關係者，為東鐵職員匠工消費組合社。

角。堆棧在貨站。該社資本如下。

東鐵之有鐵路職工消費組合，始自一九一九年（民國八年），加入之社員，截至十五年四月一日止，共有六千六百五十五人。在

(一)入股金 六萬一千六百九十八元四角九分

哈爾濱及沿棧各站，均設有分社（商舖）肉舖及火車商舖。在哈

(二)基本金 六萬三千零八十九元八角三分

共有分社四處。總舖在莫斯科商場五號。第三分社在布力瓦爾

(三)特別金 四萬三千零四十三元零九分

街及教堂街拐角。第四分社在第二工藝街。第五分社在警察街

(四)東鐵借款 一十三萬零五百九十二元九角九分

與地段街拐角。沿線則在滿洲里站、札蘭諾爾站、海拉爾站、免渡

該社於十五年一月至三月期內，每月售貨進款，達一十六

河站、博克圖站、札蘭屯站、齊齊哈爾站。一面坡站、石頭河子站、橫

萬元以上。其設立宗旨，在使社員以賤價購用一切必需品及應

道河子站、穆稜站、綏芬河站、奎門站、寬城子站。火車商舖共有四

用物品，並以營業所餘之利益，為社員之儲蓄。凡所購貨物，就其

輛。往來沿線一帶，肉舖哈埠四所。沿線滿洲里站、海拉爾站、博克

所儲數目有剩餘者，除社員外，並得供給下列人員。

圖站、免渡河站，各有一處。

(甲)東鐵職員工匠

消費社貨倉，設於哈爾濱。總倉在布力瓦爾街與海關街拐

(乙)領東鐵恤金者

消費社貨倉，設於哈爾濱。總倉在布力瓦爾街與海關街拐

(丙)在東鐵機關供職之職員

凡東鐵之職員。不論男女。均得入股充當社員。其附設機關之員工。凡年齡在十七歲以上。服從消費社章程。願意加入者。均聽之。惟十七歲以上至二十一歲之社員。不得被選充任董事會董事。監察委員會委員。及監督處委員。并不得充當代表。

加入消費社充當社員者。應繳下列費用。(一)入會金金盧

圖書館事業

校外教育之中心。為圖書館。圖書館分為兩種。一為公眾的。一為學校的。東鐵總圖書館。名中央圖書館。座落哈爾濱南崗。於民國十四年秋季。由前鐵路俱樂部圖書館所改組。現任館長。為特里芳諾夫博士。關於哈埠所有書籍。無一不備。並在外國定購多種。故俄文、法文、英文、德文、及歐西各國文字之文學書籍。兼收並蓄。館中設有東方部。共備書籍九千部。此後仍將陸續添備中日及東方文字書籍。俾漸擴充。而東鐵所屬商務學校。更有極良之學校圖書館。其餘各校。亦有附設。惟尚不十分發達。而沿綫數站之鐵路俱樂部亦然。但所備書籍無多。亦無珍貴之善本。僅足供俱樂部會員之參攷而已。較優者有火車圖書館三輛。往來於

布二元。(二)股金金盧布十元。股金得一次或分數次繳納。但每月所納者。不得少於兩元。交清之期。至多不得過十個月。至社事務之管理。由下列各處分任之。(甲)代表會議。(乙)董事會。(丙)各區段普通會。(丁)監理會。

沿綫。願書籍之預備。不甚充分。故不能完全應讀者之需要。凡鐵路職員閱看中央圖書館書籍。均係免費。私人亦得借閱。但須備用贖本。

除圖書館外。其較次之文化機關。為鐵路俱樂部。茲將已設俱樂部地方列下。

- 「甲」哈爾濱區。(一)哈爾濱南崗。(二)香坊。(三)總工廠俱樂部。(四)地包俱樂部。
- 「乙」西綫。(五)滿洲里。(六)扎蘭諾爾。(七)海拉爾。(八)免渡河。(九)博克圖。(十)札蘭屯。(十一)齊齊哈爾。(十二)安達。

「丙」東線。(十三)阿什河。(十四)一面坡。(十五)橫道河子。(十六)穆稜。(十七)馬橋河。(十八)綏鱗河。(十九)綏芬河。

「丁」南綫。(二十)雙城堡。(二十一)營門。(二十二)寬城子。

學務狀況及設施

東省鐵路學務事業。刻下極形發達。不獨前俄時代鐵路從未擴用如許鉅款。即現在之其他鐵路。亦恐不能超過東省鐵路經費也。民國十四年度所撥之學務經費。達一百一十四萬三千金盧布。

自民國十二年。起。東省鐵路學務處管轄之學校。系統計分三級。即第一級學校。(初等小學。四年畢業。)第二級學校。(即高等小學。四年畢業。)第三級學校。(亦四年畢業。)每級課程。均係銜接無缺。由淺入深。繼續前級升學之學校而定。在哈爲華

籍職員子弟設有特別第一級小學於地包。因該處華童較多也。後以不敷收容。民國十二年。起。又在總工廠附近開設第一級小學一所。更爲中國成年之人求學起見。在哈埠開設俄文班。除會話外。並教以讀寫及算術。而俄工亦爲專設一漢文班。爲學童校外教育起見。設有夏參幼雅園學校。爲成年人補充智識起見。更隨時宣講演說。而電影教育。亦推廣無遺。惟自十五年九月二十三日。起。特區行政長官因教育權有闕國家宗主權。下令將學務處封閉。該處所有權限。均轉由特區教育局辦理矣。



第十四章 東省鐵路貨載運輸

東省鐵路與地方經濟之關係

東省鐵路為發達地方經濟計。先後舉辦之事業。業經詳載前章。其效已深切著明矣。然東鐵建鉅之宗旨。初不在振興地方業務。而在假道中國。別有作用。蓋西比利亞鐵路。為遠東交通之孔道。若無東鐵為之銜接。殊無以收指臂之效。故前俄帝國。不惜鉅資以築成之。斯為西比利亞鐵路之國際支線。因是東省鐵路。謂為擴充俄國權利則可。謂為發展地方業務則不可。就運則章內詳述之。東鐵所採商務政策以觀。視東鐵為國際路線。灼如燭照。但過境運輸。與夫俄國各州之貨物交接。發達極顯。溯其原因。不外沿海州與西比利亞及歐俄。缺乏經濟上之聯絡。並俄國工商各業發達之地。與北滿相距甚遠之故。就製造品論。除石臘油物品外。輸入北滿者無幾。此亦為東鐵運輸不能發達之本因。夫

過境之貨物。既不發達。俄國之輸入品。復無起色。坐是東鐵之商務政策。演成光緒二十九年。至民國三年。營業虧累達一億七千八百五十八萬盧布之鉅。迄今未能彌補。實無如之。茲將各年內所虧累之細數。列表於下。(以盧布為單位)

光緒二十九年	四、五一六、六〇六、一九
光緒三十年至三十二年	八六、三二一、〇六六、四一
三十三年	一一、二五二、〇一九、四四
三十四年	一五、六〇六、九〇三、六九
宣統元年	一二、六五二、五八七、二二
二年	一〇、三二九、〇一一、〇一
三年	九、四七〇、三六九、九一

民國元年	七,九八三,八八〇,〇〇〇
二年	五,九三四,二五八,三六六
三年	四,五一二,九一五,七二二
共計 盧布	一七八,五七九,六一七,九五五

吳此項虧累。俄國國庫能彌補。路政復按照上述程序。竭力經營。則東鐵業務。或更光大於今日。無如中間俄國奇林西比利亞等紙幣。任意濫發。日見跌落。遞至無價值之可言。東鐵當局整理財政。祇有仰給本路之收入。奈過境貨。及西界運輸。自戰時完全停頓伊始。一蹶不振。東鐵經濟之安全。純惟地方經濟之盛衰是倚。換言之。即以北滿之物產或需要之貨。轉運多寡為轉移。足見東鐵之利益。與地方之利益。有相互密切之關係。三千里半屬

年 別	慢 運 總 額		在 上 數 內 含 者 下 列 之	
	百 萬 斤	千 噸	本 路 運 輸 輸 入 及 輸 出	過 境 運 輸
光緒三十四年	二八,五	四,五二	一九,五	九,〇
宣統元年	一,三三三	一,三三三	一,三三三	〇
二年	一,五九五	一,五九五	一,五九五	〇

荒郊之東鐵。全賴地方業務之發達。及人工之繁殖。以廣需求貨之供給。而人民能將物產行銷於市。安居北滿者。又恃東鐵之交通。其互相之關係。手之於足。不啻焉。更有不能已於言者。中國農業之性質。向以晨產騰換貨物。且晨戶習慣。與俄不同。決難遠離他鄉。另謀工商之生活。有此原因。地方貨物之交換。尤為必要焉。

人民與東鐵協作之精神。久不為世人所措意。然就路務進展。及各項慢運起運貨。之數量言。年見（除過境貨。減色不計外）增加。近年益有充分之表現。特將東鐵各年內各項客貨運輸之數量。列表比較如下。（牲畜運輸以及所謂「每個貨」。均未列入）

致光緒二十九年及三十年東鐵經營之始。商備運輸。共為 五億五千萬斤。(合三十二萬七千六百噸)就中屬於邊境者。

十四年	五,六七,八	三,三六,〇	五,六六,六	三,三六,〇	無	
十三年	五,四〇,三	三,〇〇,四	五,〇七,二	三,〇〇,四	無	
十二年	四,九六,九	二,七六,四	四,六六,五	二,六九,四	無	
十一年	四,三三,三	二,四三,〇	四,一三,三	二,四三,〇	無	
十年	三,四八,三	二,〇〇,一	三,四八,三	二,〇〇,一	無	
九年	二,五三,〇	一,五三,七	二,五〇,三	一,五三,〇	二,二	一六
八年	二,五,〇	一,三三,二	二,〇六,八	一,〇七,二	三,三三	七〇
七年	二,三九,五	一,一四,四	二,三三,〇	一,一四,六	一,六	七
六年	三,三三,三	二,〇〇,四	二,八四,八	一,七八,三	五,八	三〇
五年	三,〇三,五	二,〇六,九	二,三六,九	一,三六,九	一,三三	七六
四年	三,〇四,三	一,八三,三	二,三六,三	一,〇七,七	六,〇	四六
三年	一,〇三,三	〇,〇	一,六六,〇	一,〇〇,一	一,〇	六
二年	一,六五,三	一,一四,七	一,三三,〇	一,〇六,〇	三,三	六六
民國元年	二,八五,五	一,二七,二	一,七四,三	一,〇四,一	一,一	〇
三年	二,八九,八	一,三三,九	一,四三,三	一,一三,九	二,三	五

僅估五千五百萬斤。(合三萬二千八百噸)嗣後(世界大戰以前)各年亦無甚起色。即以民國二年而論。重量尚不及運輸總額百分之十。惟與地方業務關連之各種運輸。除北滿荒歉各年。以及東鐵車輛缺乏之民七至民九外。大有與年俱增之勢。當民七時。雖尙暢旺。(此時經由自由港海參運供給俄國之外貨。已經停運)而所運與地方業務有關之貨。仍為二十九億

一千五百萬斤。(折合一百七十三萬六千三百噸)查是年係經營東鐵之第十五年。已與俄國庫斷絕關係。毫無協助。所幸者。地方業務。已經發達。此後交通之貨。終不在二十七億五千萬斤(合一百六十三萬八千噸)以下。故雖處困難時代。猶能卓然自立也。

東鐵之收入種類

東省鐵路預算所列之收入。向以鐵路營業一項為基本。其不屬於鐵路性質之各項營業。為數有限。茲將戰爭前後各年之收入。列表於下。(以百萬盧布為單位)

民國年別	已收到之各項收入		
	鐵路營業項下	各種特別營業項下	總額
二年	二二、二	一、二	二二、四
三年	二二、六	一、四	二四、〇
四年	三九、三	一、八	四一、一
九年	五九、五	二、五	六二、〇

十年	三九、九	二、一	四二、〇
十一年	三七、四	二、〇	三九、四
十二年	三六、一	〇、三	三六、四
十三年	三七、五	〇、二	三七、七
十四年	四六、三	〇、二	四六、五

特別營業收入。當戰前時。計佔收入總額百分之五。有奇。而現僅佔千分之五。自昔不善發達者。蓋初因俄國國家。不甚重視。迨路政脫離俄國羈絆。雖視為有振興之必要。無如初以經費支

積。未克舉辦。及財用稍裕。而政局復生變幻。又無形停頓也。至直接營業收入。約分爲三。(一)貨載運輸之收入。(二)搭運旅客之收入。(三)其他各種收入。即軍事運輸及軍人旅客之收入。亦一併列入。其所以特將運輸之收入分門別類者。不過爲對於每年所運之商載入款。便於稽核耳。茲將各年之數目。分別於下。(以百萬盧布爲單位)

年 別	運輸貨載之收入	運輸旅客之收入	其他收入	總 計
二 年	一三、九	五、九	一、四	二一、二
三 年	一五、〇	六、〇	一、六	二一、六
四 年	二九、五	五、七	四、一	三九、三
九 年	四五、九	一一、九	一、七	五九、五
十 年	二八、七	九、三	一、九	三九、九
十一年	二五、四	八、六	三、四	三七、四
十二年	二六、〇	八、四	一、七	三六、一
十三年	二七、二	七、六	二、七	三七、五
十四年	三三、九	七、九	四、五	四六、三

自上表以觀。各年度均以貨載運輸爲營業收入之要素。所有關於此項運輸之詳細情形。於下章詳述之。以供參考。至各種單獨運輸。過境運輸之輸出輸入。及本路內運輸對於東路運輸總額之關係。應先視時期以爲斷。溯自東鐵開始營業至日俄戰爭止。以及戰爭期間與戰事平息前。(即光緒三十二三兩年時)一切狀況。殊難與目下相提並論。即東鐵之要素。如路線延長。與各港埠之提攜。亦均有重大之變更。而所謂「本路內運輸」「輸入及輸出」之先後數量。尤屬相差甚鉅。不易稽核。故特自光緒三十三年以後。分爲下列三期。以資研究。以前則存而勿論已。

第一期。自光緒三十四年起。至民國二年止。此期係自日俄戰爭終了。東鐵恢復工作起。至世界大戰止。

第二期。自民國三年起。至九年止。此期係在世界大戰。俄國革命。俄國內亂之環境中。

第三期。自民國十年起。至現時止。此期內東鐵事業之經營。入於商業之途徑。

第一期之運輸

第一期係自光緒三十四年至民國二年。東鐵之運輸。其數量有如下表。

年 別	本 路 運 輸		出 輸		入 過 境 運 輸		總 額
	百 萬 斤 千	噸 百 萬 斤 千	百 萬 斤 千	噸 百 萬 斤 千	百 萬 斤 千	噸 百 萬 斤 千	
光緒三十四年	三〇四、〇	二二二、八	三三五、八	二七、九	七、八	四、五	九八、五
宣統元年	一五三、〇	一五〇、七	六四九、〇	三六、六	三六、三	一六、〇	九、九
二 年	三六六、八	二四四、四	八三三、三	四六、三	二六、三	一五、六	二八、三
三 年	四〇七、〇	二四二、四	一、〇七三、三	七九、一	三九、〇	二六、五	七、四
民 國 元 年	四〇七、〇	二四二、四	九四〇、〇	五五、〇	三九、三	二四、二	九、二
二 年	四九八、八	二四四、一	九九五、五	五五、七	四五、八	二七、三	六、六

戰爭之前五年。東鐵之運輸總額。比較營業始年增加二倍以上。但就各項單獨運輸言之。增加之數量。極不一致。其中增加最鉅者。當推輸出輸入兩宗。運綫者為過境運輸。而本路運輸。幾無增減之可言。應行注意者。即民元以前。東鐵與滿鐵銜接之南道。今與南滿鐵路直接運輸者。當時尚未成立。直接運輸協定。

僅有一部本路運輸之可言。凡南運之出口品。與南來之入口品。均以寬城子為樞紐之區。故上表所列輸入輸出數目增加之原因。純係本路運輸數目酌減之結果。同時此期內運往各鐵路之貨載數量。及由各該路運進之數量。亦均有重大之變更。茲列為兩表如下。

向各路輸出

年別	後貝加爾鐵路		烏蘇里鐵路	南滿鐵路	總額
	百斤千噸	百萬加			
光緒三十三年	三〇,一九七	三三,一八	一九,二	無	三五,八三七,九
宣統元年	三〇,三三	五八,〇三	三四,一	四八,七九	六九,〇三六,六
二年	四〇,六一	六五,八	四四,四	五五,七	八三,三四九,三
三年	六八,八四,〇	九八,八三	五九,四,六	四三,五	一〇七,七九,一
民國元年	四九,五元,〇	七六,七,三	四七,〇,七,三	六三,九	九四,〇五〇,四
二年	七五,六四	七六,八	四六,八一八,三	七,五	九元,五五,七

由各路輸入

光緒三十四年	一六,五九八	六,五	吳,〇	無	七,〇	四,九
宣統元年	一九,三一,五	二,三,八	七,七	八,五,三	五,八	三,八,三,三,六,〇
二年	一六,五九八	一〇,四,五	六,二,三	四〇,三	八,五	二,六,一,三,五,六
三年	三三,八,三	一三,一,八	六,二,五	五,二,四,六	三,九,〇	一,九,〇,〇
民國元年	四八,七,九	九,〇	五,九,四	七,五,二	四	三,三,三,四,二
二年	五〇,三,八	二,八,三	七,四,六	五,三,七,一	四	四,三,八,七,〇,三

此期中關於南運出口。在抵抗之列。所施策略。不無成效之可言。例如無直接聯運之提單。凡糧食林木等項貨物。必道經東鐵之寬城子站。用大車運至長春站。以及南運貨物。徵收運費甚高等。均足使南運出口為之減色。每年如無大車私運糧食。潛赴長春之事。(每年運去糧食計四億一千二百五十萬斤。合二十四萬五千七百噸)。則東鐵政策。有達於圓滿之可能。願北滿入口貨一項。由東路運進者。終未有增加之趨向。計五年內。常不過在水平線上。共約一億一千萬斤。(計合六萬五千五百噸)。而由甯路運進者。則年見增加。勢如潮湧。計五年內。達二億七千五百萬斤(合十六萬三千八百噸)。有奇。良因南北滿之經濟聯絡。有日本財界及商界之資本。極力維持。故東鐵無法阻其進行也。至期內。西線之往來運輸。無論輸入輸出。對於運輸總額。均無若何影響。僅輸往後貝加爾鐵路者。略有遜色。由俄國輸入者。稍形發展耳。

第二期之運輸

此期中當民三歐陸大戰。及民五俄國革命之秋。運輸事業。曾經有積極之變化。溯大戰開幕之初。東路運輸。稍形減縮。惟為期不過數月。自時厥後。突形劇烈之增加。不得不謂非大戰之所

賜。當時運輸。有令人注意之價值者。厥惟過境之軍用貨載及商。俄。茲將商載運輸之數量。列表如下。

民國年別	本路運輸		出輸		入過境運輸		總計
	百萬斤	千噸	百萬斤	千噸	百萬斤	千噸	
三年	三九,五	三六,一	八九,八	五八,一	四三,三	一四,三	一,八三,三
四年	五〇,八	三六,一	一三六,三	七八,一	五五,三	三二,九	三,〇四,三
五年	六四,八	四七,九	一四〇,三	六三,九	五八,〇	三三,五	三,五〇,五

是期中佔有重要位置者。首推運往俄國之過境貨載。來自海參崴。而達後貝加爾路者。蓋俄國自對德戰爭開始以降。海道封鎖。交通梗阻。所有波羅的及裏海各港。適在戰線之中。阿爾汗該力司基港。雖設有輕便鐵路。與各鐵路幹線相連接。然運輸之力極弱。結水之期又長。航行阻滯。易誤戎機。北部穆爾滿斯基。固屬不凍港。而港灣縱橫長一千俄里。附近無啣接之鐵路。未免美

中不足。迫開戰之時。乃有速建鐵路。與俄國中部貫通之提議。然而緩不濟急。彼時遠東之交通。飽與各國領海相聯絡。而為俄國水陸之唯一孔道者。厥惟海參崴港。而俄當開戰之初。所有軍械彈丸車輛材料。以及鐵路用品。罔不仰給於各國。以在日美訂購者為尤夥。此項物品。向取道該港。運往俄境。嗣後陸續訂購者。連同需要之大宗商業物品。亦均取道滿洲輸入。百貨輻輳。全恃東

路之運轉。故東省鐵路於戰爭各年內所收過境貨備之數量有增無已。實為空前未有之盛。以民五論。計佔運輸總額三分之一。若按東鐵因運輸此項貨備耗去之工作。照甫得俄里數目計算。約佔東鐵所有運輸四分之三。數量達二十億四千六百萬斤。（合一百二十一萬八千七百噸）。其中軍事運輸。共合八億五千二百五十萬斤。（合五十五萬七千八百噸）。誠可驚也。

在此期內。東鐵本路運輸。亦日見發展。揆厥原因有二。一為哈埠建築。較昔大增。二為彼時在哈之軍事職員及承攬商人。均擁有鉅資。流通於市面。就建築材料一項而言。（如林木。石。石頭。渣子。洋灰是）。民五運至哈爾濱者。計較民四加增九千零八十八萬斤之鉅。（合五萬四千一百噸）。其他貨備之增加。自不言而喻矣。輸出之貨備。雖亦不惡。然極遜滯。考其絕大原因。則由於車

輛缺乏。計民五當過境運輸澎湃之時。承運之出口貨備。僅共十億六千四百三十萬斤。（合六十三萬三千九百噸）。比諸民四約少二億七千五百萬斤之譜。（合一萬六千四百噸）。此其明証也。輸入情形。與輸出同。即有增加。亦屬有限。蓋輸入之各項貨備。需用車輛較少。即以裝運出口貨卸下之空車載運。尚無缺乏之虞。況彼時所謂輸入貨備者。屬於過境性質者。居大部份。一抵

哈埠。即轉赴俄境。無增其分量也。惟東省鐵路對於過境運輸。既非常注重。所有車輛。類以之裝運此項貨備。猶大有求過於供之勢。致其他主顧之供給。難免遲延。影響所及。沿線旱車之運輸。如雲而起。而以南線為尤。東鐵當局即欲制止。不可得也。

此期自民六至民八間。為俄國革命及內訌之秋。東鐵營業之狀況。較戰前遠遜。茲將是期運輸數量。列表如左。

民國年別	本路運輸		出輸		入過		總計
	百萬斤	千噸	百萬斤	千噸	百萬斤	千噸	
六年	六九三	四四六	一六三	九八二	五〇八	三〇〇	三三三
七年	五四八	三三三	七五七	三三〇	二六三	九八	二二九
八年	五七〇	三〇〇	一〇四三	六三九	四二八	二九三	二二五

當民六年間。過境運輸。突形銳減。(在五億一千一百五十萬斤以內。計合三十萬四千七百噸。)而空餘車輛。備供運輸地方貨物之用。故出口貨日見增加。約達十六億五千萬斤之數。(合九十八萬二千八百噸。)詎自六年以降。大宗車輛。先後駛往西比利亞。供軍事之用。東鐵境內。遂重感車輛缺乏之苦。七八兩年。已入於車荒之境。蓋許多車輛。不為聯運運輸之用。即供兵卒駐所之需。質而言之。整列火車。悉為軍人所佔據。以之充軍營者有之。作倉庫者有之。當工廠者有之。作辦公室者有之。充販賣所者亦莫不有之。凡此種種。均足促成東鐵運輸額之銳減。(計七年間東鐵共運二百億二千萬斤。合一千一百九十二萬五千噸。)所幸八年西比利亞政局。稍見平靖。所有積存海參崴及哈爾濱之貨物。多運往該地銷售。同時過境運輸。又一躍而達一億三千七百五十萬斤。(合八萬一千九百噸。)而輸往後貝加爾者。約八千二百五十萬斤。(合四萬九千一百噸。)東鐵運輸之原狀。漸現恢復之象矣。

自民三至民八。運輸途徑。曾發生莫大之變化。良以海參崴運率無定。政局混亂。而又運費昂貴。致東滿之利益。遠遜於南運。

故經由海參崴之出入口貨。年見減少。而經由長春之往來運輸。反形增加。計民三時東運出口者。超過南運五倍之鉅。迨民八。適得其反。南運出口者。反比東運增加增兩倍有奇。茲將各年輸出輸入之數量。分別列表如下。

輸出

輸入

年	後貝加爾路	烏蘇里路	南滿路	總計
別	百萬斤	千噸	百萬斤	千噸
年三	三,五一一	六,六六六	四,四二二	二,八五五
年四	三,五一一	九,六九五	五,六九三	二,七二二
年五	三,七三〇	七,九三三	四,八五五	二,六七七
年六	三,三〇〇	九,二一一	五,六七一	三,七三二
年七	一,八〇〇	一〇,七〇〇	一,六二七	五,〇五五
年八	八,七〇〇	三,六三三	二,〇二五	三,〇六六
年三	三,五一一	二,九四一	二,九七九	四,三三一
年四	三,五一一	二,九七九	三,八〇〇	三,三三三
年五	三,七三〇	二,九七九	三,八〇〇	三,三三三
年六	三,三〇〇	二,九七九	三,八〇〇	三,三三三
年七	一,八〇〇	二,九七九	三,八〇〇	三,三三三
年八	八,七〇〇	二,九七九	三,八〇〇	三,三三三

年八	年七	年六	年五
一五七	二二一	二一六	一九七
九四	一三三	一〇三	一七三
七五	五九八	六六六	一三三
三三	三五六	四四二	七三
一〇	三〇〇七	二五八六	一三
一	一七九	五七六	一
	三六五	三三六	
	四一九	三三二	

是期民九之一年中，為東鐵恐慌之期。車輛缺乏，求過於供。莫此為甚。所有沿綫路員，竟演成藉車舞弊之結果。直以車輛為售賣物品。計每車之酬金，輒昂於運費。故以尋常手續索車運貨，為不可能之事。且時當俄國多事之秋，無暇東顧。東鐵之技術，既不加改進。職員之紀律，亦任其廢弛。路政凋敝，百孔千瘡。而勞工生產之減縮，鐵路裝載力運輸力之墜稱，猶其餘事焉耳。尤不堪者。俄國經濟支絀，已乏援助之資力。東鐵營業收入，僅賴無價之盧布紙幣，加以同時大車運輸，與年俱進。長春迤北，咄咄逼人。東鐵貨載，被其擠奪者，不可勝計。是以財政益形踴躍，不啻陷於山窮水盡之途焉。所幸八年之終及九年之始，舊俄軍隊，自西北利亞撤退，放還大宗車輛，運輸貨載，為數頗鉅。故東鐵營業，稍見良好。此外海洋船舶，亦運輸滿洲糧食。（尤以小麥為大宗），銷售歐洲市場。此八年終事也。迨九年之前三期，北滿市場，大形活躍。

東鐵營業，亦漸有復蘇之象。惟八九兩年之交，冬季大平運輸，仍競爭不已。故九年鐵路運輸之興旺，反是在是年四月。蓋方是時也。水陸路障，大車運輸，例須停止，乃不得不讓鐵路獨步耳。蓋者東鐵運輸，每年盛於冬令，乃九年此時，反形減縮。尤以十二月為甚者。正為此也。迨至七月，工作更見發達，而路政始現轉機之象。茲將九年各月份各項優運貨載數量，列表於下。

月別	單位百萬斤	折合千噸數
一月份	一一二、八	七三、一
二月份	一一七、六	七〇、一
三月份	一一九、六	七七、二
四月份	一五二、七	二〇、四
五月份	一九七、八	一七、八
六月份	二九一、六	一七三、七
七月份	三三四、二	一九九、一
八月份	二七七、九	一六五、五
九月份	二三三、六	一三九、一
十月份	二五五、八	一五二、三

十一月份	二七四、五	一六三、五
十二月份	一七五、六	一〇四、六

九年十二月伊始。東鐵狀況復入恐慌。蓋因世界市場自恢復和平生活以來。甚感經濟之支絀。與貨物之停滯。而戰時增高之市價。至是漸次跌落。預騰之貨物。折閱亦難出售。影響所及。遂使北滿主要產品之黃豆。在倫敦市價。連帶暴跌。例如在九年初黃豆每噸定價三十一至三十八英磅。是時定價落至二十三至二十四英磅。迨至十年二月間。每噸僅十一英磅是也。至於各鐵路之運費。因曩在戰爭期間貨物生產地之市價。與行銷地之市價。區別極大。均隨時增高。迨戰後各地物價平穩。無大差別。金融鞏固。國有之各鐵路。不得不將運費低減。九年一月間。大連哈爾濱兩處豆價之差額。每甬得(合一六、三八公斤)計日金一元八角。及十年同月。僅日金五角。九年既有如許差別。故東鐵對於起運黃豆。不惟徵收昂貴之運費。且於車輛缺乏。及提前運輸之時。并按快運價目核算。嗣於九年十二月及十年一月。東鐵將戰前運則。加增二倍。復改用金盧布為本位後。即慢運之運則。亦或繁重。故於該運則未減之前。北滿黃豆。多以大車運出。良因運至

長春之運費。鐵路較大車昂貴三倍之鉅也。

北滿運輸黃豆。當倫敦市價飛漲之時。對於鐵路及海運之昂貴運費。尚無何等影響。及倫敦市價跌落。貨主已有過高之感矣。乃東鐵猶復驟增二倍。更以金盧布相折算。此種方案。即在平時。亦應禁止。而況市情搖動之際乎。故貨載運輸之阻滯。誠非偶然。即以九年十二月出口最盛之時而論。東鐵糧食運輸。僅為九千八百一十萬斤。(計合五萬八千五百噸)。其積存於各貨棧及各站之貨載。竟不下十萬噸。此不在車輛之缺乏與否也。乃隨時大車輸出。達四億一千二百五十萬斤(合二十四萬五千七百噸)之鉅耳。究其結果。東鐵商務營業。遂演成不可思議之現象。在昔運售西比利亞及後貝加爾運費昂貴之貨載。留滯於哈爾濱者。為數極夥。是時則後貝加爾之交通斷絕。東鐵縱欲運輸此項貨載。而勢有所不能矣。此外俄國沿邊各州人民之購買力。既已低減。而紅黨之後貝加爾。與白黨之沿海州。又不能發生邊境運輸之關係。是以五年至八年之大車轉運。異常發達。北滿之出口物。被其吸收轉運以去者。可勝計哉。

第三期之運輸

此期自民國十年至十四年。當十年時。東鐵爲整頓鐵路業務。及增加運輸額起見。均已擬有其體計畫。其最首要者。應將供給車輛之困難。悉予剷除。以免貽誤運輸。次則改定運率。期以抵制大車運輸。及發展出口貨物。再次則維持本地工商各業。樹立

東鐵往來運輸之基礎。凡此種種設施。均於是年次第實行。頗有成效。自時厥後。東鐵賴此項商務政策之推行。沿線運輸。大見增長。高。足徵東鐵整頓路務所採之計畫。既善且當矣。茲將各年東鐵慢運輸。列表比較如次。

年別	本路運輸		出輸		入過境運輸		總計	
	百萬斤	噸	百萬斤	噸	百萬斤	噸	百萬斤	噸
九年	七二,三	四四,三	一四六,八	八六,二	三〇,三	二四,六	二,五三,〇	一,五七,七
十年	七六,六	四〇,六	二,七,五	一,二,四,一	五〇,〇	三〇,四	三,四八,三	二,〇〇,六
十一年	一,三三,五	七三,七	二,三〇,〇	一,三,七,〇	五八,八	三九,九	四,三三,三	二,四二,〇
十二年	一,三九,〇	七三,三	二,七六,八	一,六,四,二	六四,八	四七,九	四,六九,五	二,六二,四
十三年	一,七九,八	七〇,七	三,一五,八	一,八,八,二	七七,八	四七,五	五,〇七,三	三,〇三,四
十四年	一,八二,五	七〇,三	三,七六,〇	二,二四,九	七三,三	四〇,八	五,〇七,八	三,三六,〇

上表所列運輸數目。若詳加分析。凡屬於本路運輸之沿途各站（即滿洲里綏芬河寬城子往來運輸。如係由各該站輸進

東鐵其他各站者。列諸輸入。由東鐵各站到遠各該站者。列諸輸出。則東鐵之運輸事業。一目了然。此外於九年運輸總額欄內。應

舉於下。

年 別	百 萬 斤 數	千 噸 數
民國十三年	三三〇	一九七
民國十四年	五五〇	三二二

添輸出之快運機車一億三千七百五十萬斤，即合八萬一千九百噸。一項係提前起運，不屬於尋常輸次者。至於輸入之貨物，應將由身羅里鐵路輸送之東鐵自用煤量，分別自上表減除。計十一年一千二百萬斤（合六千六百噸），十二年四千四百萬斤（合二萬六千二百噸），十三年六千零五十萬斤（合三萬六千噸），並應將表列本路運輸內，按照公用貨載辦法，為哈爾濱市自治會運輸之木料一項，同除去。特將此項木料數量，列

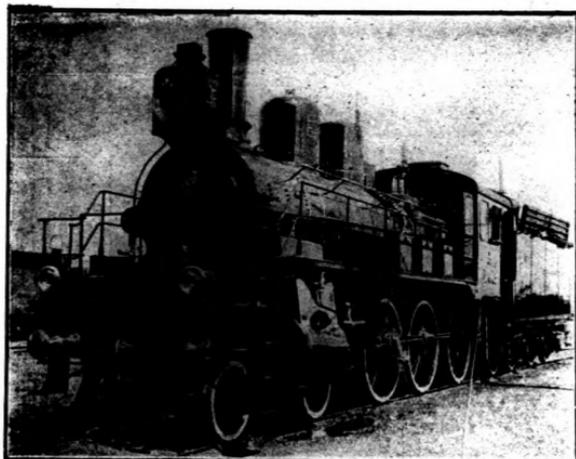
東鐵運輸，適如下表所列。

該運輸統計表經此修改，則所餘部份，即為尋常商貨矣。故

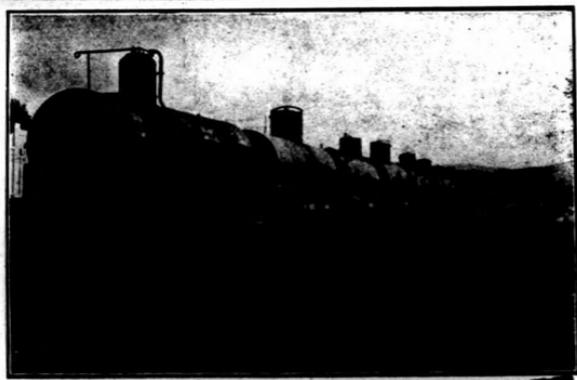
年 別	本 路 運 輸		出 輸		入 過 境 運 輸		總 計
	百 萬 斤 千 噸	百 萬 斤 千 噸	百 萬 斤 千 噸	百 萬 斤 千 噸	百 萬 斤 千 噸	百 萬 斤 千 噸	
九 年	四〇七.〇	二四二.五	一八六.五	一,一〇四.〇	四四.五	二五八.二	二,〇〇七.五
十 年	五四二.八	三三三.七	二,三三〇.〇	一,三六二.五	五五.五	三〇〇.九	三,四八八.三
十 一 年	七六六.五	四八六.五	二,六六六.六	一,六〇〇.四	無	六九六.〇	四,一三三.二
十 二 年	八四二.五	五〇一.五	三,〇〇〇.八	一,八三三.二	無	七三三.三	四,六三五.五
十 三 年	九四四.五	五六六.四	三,三〇〇.〇	一,九五.七	無	七五五.三	五,〇九八.八
十 四 年	九四八.八	五六五.二	三,九六〇.〇	二,四四七.七	無	八六六.〇	五,七三三.八

自九年至十四年，東鐵運輸總額，計增加二倍以上。其中所

增最鉅者，首推本路運輸及輸出兩項。輸入增加較速，而過境運



東省鐵路二十五
週年紀念機關車



東省鐵路
油槽車

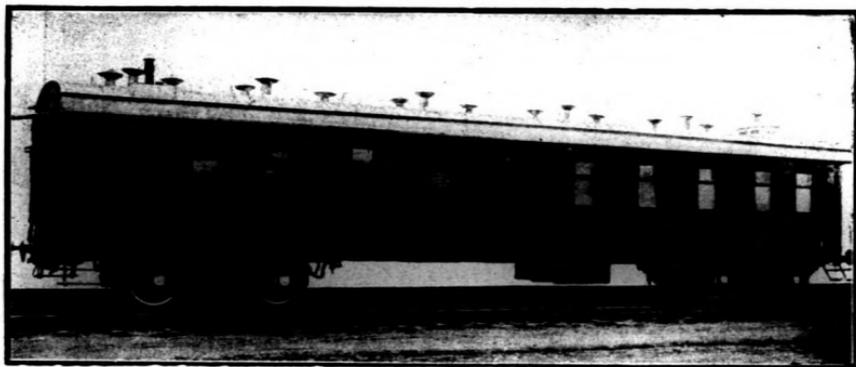


東省鐵路貨車

東省鐵路花車



東省鐵路客車



東省鐵路飯車



輸。則自九年以降。完全告終。卒未恢復也。現十五年之各項運輸。可望特別加增。以吾人揣測。當超過六十三億二千五百萬斤之數。(合三百七十六萬七千五百噸)。

上述期間內最堪令人注意者。厥惟出入口貨載之分配間

題。茲將按照各鐵路往來運輸數目。詳為分析。列表如下。但應行聲明者。東鐵雖與後貝加爾鐵路無直接聯運之規定。然依據滿洲里站裝卸之貨載數目。亦可知與該路往來運輸之實情矣。請閱下表。

輸 出

年 別	後貝加爾鐵路					烏 蘇 里 路					南 滿 鐵 路					總 計							
	百	萬	斤	千	噸	百	萬	斤	千	噸	百	萬	斤	千	噸	百	萬	斤	千	噸			
九 年	一	三	〇	〇	〇	一	〇	〇	〇	一	〇	〇	〇	〇	一	〇	〇	〇	〇	一	〇	〇	〇
十 年	〇	六	〇	〇	〇	七	〇	〇	〇	四	〇	〇	〇	〇	六	〇	〇	〇	〇	一	〇	〇	〇
十 一 年	一	五	〇	〇	〇	一	〇	〇	〇	六	〇	〇	〇	〇	一	〇	〇	〇	〇	一	〇	〇	〇
十 二 年	四	〇	〇	〇	〇	一	一	〇	〇	七	〇	〇	〇	〇	一	〇	〇	〇	〇	二	〇	〇	〇
十 三 年	三	〇	〇	〇	〇	一	一	〇	〇	七	〇	〇	〇	〇	一	〇	〇	〇	〇	二	〇	〇	〇
十 四 年	三	〇	〇	〇	〇	一	一	〇	〇	八	〇	〇	〇	〇	一	〇	〇	〇	〇	二	〇	〇	〇
九 年	八	〇	〇	〇	〇	二	七	〇	〇	二	〇	〇	〇	〇	三	〇	〇	〇	〇	五	〇	〇	〇
十 年	八	〇	〇	〇	〇	二	四	〇	〇	二	〇	〇	〇	〇	三	〇	〇	〇	〇	四	〇	〇	〇

十一年	三,三八	八,三	三五,八	三,三	五九四,〇	三,三,八	四〇,一,五	三,六〇,八
十二年	三,三八	八,三	三三,〇	一九六	六六,五	四〇,〇,〇	七,三三,三	四〇〇,八
十三年	一九三	二,五	五三,三	三,一	六三,八	四〇,三	七,五,三	四三,九
十四年	三〇,三	一八,〇	八,〇	五,四	七,七,八	四七,五	八,六,〇	四七,九

查九年年終以前。蘇俄海關制度。尙未推行於後貝加爾省。故東鐵輸往後貝加爾路者。數量尙屬顯著。以九年論。約佔輸出總額百分之八。是其例也。自十一年中俄交界地方實行前項海關制度。因此輸往蘇俄之貨載。遂形大減。而由西方輸進者。雖年見加增。要亦為數有限。十四年時。亦未過二千七百五十萬斤。(合一萬六千四百噸)。足見西部之往來運輸。與東鐵之貨載收入。並無重要關係也。明矣。查東鐵運輸事業。佔最要地位者。厥為東南兩綫。所有主要大宗貨物。非由東線往來運輸。即經南綫接續交換。因兩綫之爭運。東鐵歷史上。亦為增色。溯自東省鐵路將南滿鐵道及大連港埠割讓之後。經營海參崴港。不遺餘力。期以加增東線之運輸。由樸實茅斯和約起。迄對德戰爭開始止。北滿之出口貨。以東運佔優勢。大連之爭運。於海參崴曾無絲毫之撼動。東鐵對於海參崴之設備。可謂告厥成功矣。詎知歐戰勃發。影

響亞東。大連一隅。遂變為工商業之樞紐。北滿之特產黃豆。經其吸收以去。從事改製者。至為浩繁。南滿鐵路復乘機整頓。俾大連諸政。趨於鞏固。舉凡豆業之援助。糧食取引所之設立。黃豆豆餅之混保。混保貨載之貸款。銀幣之流通。港埠之改善。及對歐洲各港聯運航路之規定。種種辦法。類能促成大連為南北滿貨物運往世界市場之專利口岸。反觀海參崴之狀況。適得其反。始而港埠鐵路之軍用。貨載堆積如山。既而革命內訌。相繼發生。遂寢焉而失國際貿易之地位。且在戰爭期中。海參崴對於北滿貨物需要。亦遠遜於大連。既無任何工廠。又無商務交易之可言。以視大連之工廠林立。取引所設有混保貨載借現款各制度。及得在當地市場售出貨物者。不啻有霄壤之別。致雖零星貨物。亦不取道海參崴。此出口貨銳減之所由來也。而入口貨亦毋莫不然。至每批貨物。運達海參崴之後。不能就地銷售。必轉運他地。故成績

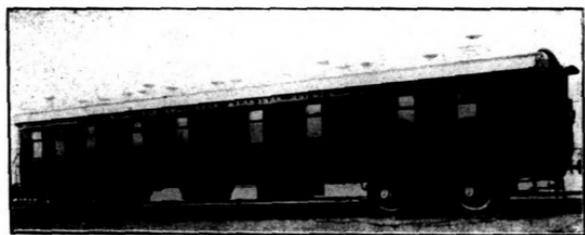
東省鐵路瞭望車



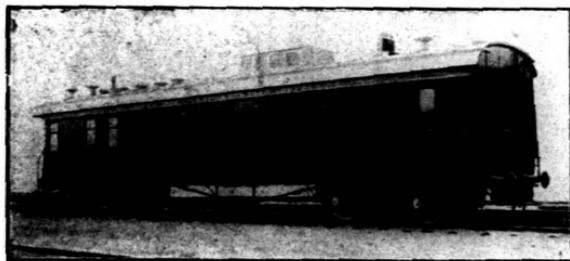
東省鐵路接待車



東省鐵路瞭望客車



東鐵寢
臺車



東鐵行
李車

毫無。謂為鐵路航船之往復倒載地點。亦無不當。况倒載程序。亦有限制。非自有船隻。或力能租船之鉅商。不能由該港運貨。加以該港既無通歐歐洲各港之聯運路線。地方秩序。復極紊亂。故北滿之入口商務。亦悉趨大連。該港直無入口貨之可言矣。即欲將船隻開往。載運出口貨。勢必空船而往。以致經由該港之船費。數率飛騰。而民六至民九年間。市面金融。時起動搖。東鐵運則迭經更變。尤以民九改用金盧布本位為甚。凡此種種原因。遂使東路運輸事業。比較南路。尤受影響。故戰爭之後。東運出口者。年見減少。南運出口者。反形增加。結果東鐵營業。祇哈爾濱至寬城子一段計四一六、七華里(合二四〇、一公里)之間之運輸是賴。方斯時也。東鐵所處之境遇。可謂困難極矣。蓋東線貨備運輸。雖極衰微。而對於九五〇、一華里(合五四七、四公里)之一切經費。仍須担負。未嘗能稍減。一方復因南線營業忙碌。連帶發生增加該線運輸能力之問題。因是開支之加。出人意外。開源無節。節流未能。欲求財政之不支絀。不可得矣。迨至十年初。將出口運則。分別減輕。貨備運輸。始有復蘇之象。然仍遠遜於南線。若與戰前數量較。尤不可同年而語已。東鐵有鑒於此。復多方設法。

整頓運期。俾各路之出口運輸。稍獲平均。例如東運為蘇里鐵路者。在民九已減至二位零六百三十萬斤。(合十二萬二千九百噸。其中經由西南線子出口者。僅八千二百五十萬斤。合四萬九千一百噸)。其後各年。年見增加。十三年已達於十三億七千六百八十萬斤(合八十一萬四千一百噸)之鉅。又九年東南兩線之運輸。不過一與十之比。至十三年。乃成一與三之比。要之十三年以還。各路貨備之分配。已漸底同量。取道東南兩線出口之貨備。已無甚參差。尤以糧食出口時期最為顯著。茲將各年內經由海參崴及南滿各港出口之黃豆、豆餅、小麥、麥粉、豆油之數量。列表於下。

年 別	由海參崴出口者		由南滿各港出口者	
	百 萬 斤 千 噸	百 萬 斤 千 噸	百 萬 斤 千 噸	百 萬 斤 千 噸
九 年	七 〇	四 九	一 〇〇六 五	五 五 六
十 年	六 〇 八	三 八 七	一 〇 〇 〇	六 二 九
十 一 年	九 五 八	五 四 五	六 三 五	五 七 三
十 二 年	一 二 六 五	六 五 〇	一 〇 七 三	六 五 六
十 三 年	一 二 三 八	七 三 四	一 五 八 五	八 〇 九

十四年 1,100,000 吉西 1,666,666 1,010,000

據右表以觀。東南兩綫之運輸出口貨載。已略佔同等之地位。然東鐵當局在兩路同量分配上。初未對任何一綫予以援助。致使他綫蒙受損失也。至入口貨載。兩綫初未能若出口之均齊。直至近數年來。東路年見發展。而南路素為滯滯。始漸有頡頏之趨勢耳。更有應行注意者。民九由南路輸進者。除經由寬城子以鐵路運來之三億九千八百八十萬斤（合二十三萬七千五百噸）外。大車運進者。亦幾有此數。及十四年。則大車運進者。尚不及八千二百五十萬斤（合四萬九千一百噸）。大車運輸之減退。即鐵路運輸之增加也。茲將九年及十五年東南兩路輸入貨

各段間往來運輸

東省鐵路之地位。在前俄帝國時代。視為西比利亞之支線。故對於東鐵各段之運輸問題。向不重視。蓋以此律彼。關係較輕也。然最近東鐵營業。情勢遽變。大非曠昔之比。而其盛衰之間。純視當地業務發展與否以為斷。換言之。即貨載裝卸地點之變更。

備之狀況列表如左。

某年由何路輸進	東鐵輸進者		大車輸進者		總計
	百萬斤	千噸	百萬斤	千噸	
九年由南	三九八八	三三〇	三九三	七六八	四六八
十五年由南	七七八	四七五	八二五	八〇〇	四七五
九年由東	二七五	二六四	無	無	二七五
十五年由東	五三	五〇八	無	無	五三

足証東省鐵路（一）對於大車運輸之競爭。業經遏止而有。效。（二）竭力抵制由南路運進貨載。供給北滿。（三）增加東路入口貨。已達三倍之鉅。

影響於東鐵之收入及貨載之運輸。至重大。是以東鐵對於貨載起迄之各地點。不能不詳加討論。現貨載起迄各段之營業。極不一致。故全路運輸。雖一般增加。而各線之運輸數量。仍有差別。請閱下表。則數年來各線之運輸實情。不難窺其全豹矣。

(甲) 總運費備表

年 別	西 路 線						哈 爾 濱 區		東 路 線		南 路 線		計
	百 萬 斤 千	噸	百 萬 斤 千	噸	百 萬 斤 千	噸	百 萬 斤 千	噸	百 萬 斤 千	噸	百 萬 斤 千	噸	
二 年	三三六.五	二〇六.四	三〇九.三	三〇九.〇	三〇九.〇	三〇九.〇	三〇九.〇	三〇九.〇	三〇九.〇	三〇九.〇	三〇九.〇	三〇九.〇	三〇九.〇
九 年	五八〇.〇	三〇二.四	一,一三三.〇	六八八.三	三六七.八	二二〇.〇	一六四.三	一六四.三	一六四.三	一六四.三	一六四.三	一六四.三	一六四.三
十 年	七六七.三	四七九.〇	一,一三三.〇	七七一.三	五八〇.〇	二四二.五	一八二.三	一八二.三	一八二.三	一八二.三	一八二.三	一八二.三	一八二.三
十 一 年	一,〇三〇.〇	六〇九.四	一,〇六六.六	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四
十 二 年	一,〇三〇.〇	六〇九.四	一,〇六六.六	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四	六〇九.四
十 三 年	一,二三四.五	六五三.〇	一,二八八.〇	七〇七.六	一,〇五五.八	六二二.〇	八〇八.五	四四四.四	四四四.四	四四四.四	四四四.四	四四四.四	四四四.四
十 四 年	一,六三三.三	一,〇七六.六	一,五〇三.三	七七一.一	九四〇.五	五五〇.三	八八八.三	五七四.四	五七四.四	五七四.四	五七四.四	五七四.四	五七四.四
二 年	二〇六.三	三三九	四六六.六	二九九.九	一七三.三	六三.九	七三.〇	四九.九	四九.九	四九.九	四九.九	四九.九	四九.九
九 年	二八九.五	一四〇.〇	六八八.六	三六八.六	九〇.六	四四.一	一四〇.五	四四.一	四四.一	四四.一	四四.一	四四.一	四四.一
十 年	三〇九.〇	二四四.五	八六三.三	五三三.〇	一四〇.〇	六二.二	六三.〇	五三.三	五三.三	五三.三	五三.三	五三.三	五三.三
十 一 年	三〇九.〇	二四四.五	八六三.三	五三三.〇	一四〇.〇	六二.二	六三.〇	五三.三	五三.三	五三.三	五三.三	五三.三	五三.三
十 二 年	三〇九.〇	二四四.五	八六三.三	五三三.〇	一四〇.〇	六二.二	六三.〇	五三.三	五三.三	五三.三	五三.三	五三.三	五三.三

(乙) 到達貨備表

十三年	二九,五	一六,五	一,六三	七三,六	三三,八	一三,七	三六,五	三三,八	一,八九	一,三六
十四年	四〇,八	三五,〇	一〇,七〇	六五,六	二六,三	六,六	二六,五	三四,〇	一,九八	一,三六

戰爭以前。東西南各線及哈爾濱區四大段起運之貨載。為數幾為一致。計東線西線哈爾濱區。幾各為三億四千一百萬斤。(合二十萬三千一百噸)。其最短之南線。一倍有半於其他各線。計五億一千一百五十萬斤。(合三十萬四千七百噸)。至到達之貨載。彼時最稱發達者。首推哈爾濱區。攷其數量。計佔東鐵各站所卸貨載總量之泰半。西線次之。東線又次之。南線最少。計到達該線者。尚不及總額百分之十。查東鐵管七年以前。即民九恐慌時代。各路起運貨載。曾起莫大變更。然到達各該路棧者。與往年同一狀況。即起運貨載。當以哈爾濱區居第一位。其數量計佔東鐵貨載總額之泰半。而由南路棧裝運者。共僅一億七千零五十萬斤。(合十萬一千六百噸。比較民二減少二倍)。此由南該區域大車運糧轉輸出口。有以致之耳。及十四年。各站裝運貨載。均已加增。比九年超越二倍。方是時也。起運之中心。已轉移於東西兩部。蓋因該部移民日增也。計西線起運者。在民六民九年間。約佔所有貨載百分之二十。及至是年終。幾佔百分之四十

矣。哈爾濱區發展極速。無甚變更。計裝運十二億三千七百五十萬斤。(合七十三萬七千噸)。東線各站。則因林木繁茂。移民聚集。比較九年增及三倍。至南線起運者。為數無幾。因匪運該線各區域之移民事業。幾已告竣。加以近五年內之大車運輸。非常繁盛也。至十四年各路棧到達之貨載數量。尚以哈爾濱區居第一位。約佔各棧總額之大半。不意聯運成立。而海參崴及大連營口運來之貨載。直接運至西棧各站分配各地者。不在少數。似無停留哈埠之必要。加以(一)沿綫之商務代辦所。年見增設。(二)外站與遠地各港埠之商務接洽。趨於便利。(三)因商務競爭。不得不減輕運費。故哈埠一區所有到達之貨載。稍形減退。到達東路各站者。十二年。尚極發達。嗣後已稍形減少。迨十四年。銳減尤甚。大有江河日下之勢。查里連東線各區。移民日衆。種植愈增。食糧自足。勿庸仰給於各處。故是年到達棧載。較十三年減少二千二百八十二萬五千斤。(一萬三千五百九十六噸)。不難推是。往年由沿海州運入煤塊一宗。雖係按照商務運則。為東鐵自

用之貨備。然向例列入東鐵運輸統計之內。以資比較。十四年則漏未列入。此亦貨備減少之一原因也。至到達南棧之貨備。按統計調查。雖時有變化。而年趨增高。自是真相。亦足証從前大車運輸之入口貨備。遂為東鐵所吸收矣。究其所以劇烈變化。無一定標準者。實由於倒備地點之寬城子站運輸營業。時增時減所致耳。何以言之。攷東鐵各項運費則不同。金票大洋折合金盧布之市。亦有參差。加以各種稅費。有輕重之分。故貨備之一部。有直接聯運而來者。有在寬城子倒備。再轉輸北滿者。此項貨備。均應以到達寬城子站論。惟近年以來。入口貨備。大都改為直接聯運。停留於寬城子站者既少。其有利於東鐵也明甚。茲將各年到達南棧之貨備數量。列表於下。以資比較。

年 別	千 斤	數 噸
十二年	一三三、九一五	一三九、三三二
十三年	一〇四、〇三三	六一、九六七
十四年	一三三、四八五	七九、五一一

以上到達南棧之貨備數量。雖因貨備聯運無中途裝卸之

周折。有時縮減。而自東鐵客路線之到達起運各備統計考之。全路運輸。均屬穩長增高。而以起運之貨備為尤。况各路線起運之數量。分配亦頗平均。不似到達數量之紛歧。而聚集哈爾濱者。竟佔全額之泰半焉。至西線則可分為三段言之。一由哈爾濱至圖爾赤哈。一由圖爾赤哈至牙克什。一由牙克什至滿洲里。按段數量。無論起運與到達。均極不一致。茲特列表如下。

(甲) 起運貨備表

年 別	哈爾濱圖爾赤哈				圖爾赤哈牙克				牙克什滿洲里			
	長五六一、二華里 合三三三、三公里	長五九四、五華里 合三四二、五公里	長四六六、七華里 合二六八、九公里	長四六六、七華里 合二六八、九公里	長五九四、五華里 合三四二、五公里	長四六六、七華里 合二六八、九公里	長四六六、七華里 合二六八、九公里	長四六六、七華里 合二六八、九公里	長五九四、五華里 合三四二、五公里	長四六六、七華里 合二六八、九公里	長四六六、七華里 合二六八、九公里	長四六六、七華里 合二六八、九公里
	百萬	千噸										
十二年	二五三、三三三	二二二、三	一一〇	六六	五三三	三二二	二二二	一三三	三三三	二二二	一三三	一三三
十一年	三五五、〇	三三三	一七〇	一〇〇	四〇〇	二二二	一三三	一三三	三三三	二二二	一三三	一三三
十一年	三三三、〇	四二八	四〇〇	二二二	三三三	二二二	一三三	一三三	三三三	二二二	一三三	一三三
十二年	二〇三、〇	一七〇	一〇〇	六六	二七〇	一三三	一三三	一三三	三三三	二二二	一三三	一三三
十三年	一、二五〇	一〇〇	六六	三三	一〇〇	六六	三三	三三	一〇〇	六六	三三	三三
十四年	一、二五〇	一〇〇	六六	三三	一〇〇	六六	三三	三三	一〇〇	六六	三三	三三

(乙) 到達貨載表

十四年	三三〇,〇	一六六,六	三三,八	八,二	七,〇	四,九
十三年	一五五,三	一〇〇,〇	二二,〇	六,六	六,八	四,〇
十二年	一七三,三	一〇三,三	二二,〇	六,六	一四,〇	八,五
十一年	五五,五	七,四	二,〇	〇,〇	〇,〇	〇,〇
十年	五二,三	三,二	三,〇	三,二	三,六	二,六
九年	四九,五	二九,五	二六,五	九,八	一五,三	一六,三
二年	六六,〇	三九,三	三三,八	八,二	一〇,三	三,九

哈爾濱至圖爾赤哈一段。號稱東鐵西線最富庶之區。華洋雜處。人烟既已稠密。遠地運至者。又復絡繹不絕。故人皆以農產地帶目之。西線貨載。大都由此段供給。關係東鐵營業。甚匪淺鮮。迤西爲圖爾赤哈至牙克什一段。橫斷興安嶺。附近路線各處之林木。砍伐殆盡。如欲取材。必須遠赴路線以外。曩昔在此營業者。俄人居多。至俄幣落價。遂成一蹶不振之勢。且距離行銷市場極遠。輸來之新資本。復形薄弱。遂使東鐵營業。受莫大之障礙。雖爲產林之區。然迄今運輸之負擔。終屬有限。所謂獎勵辦法云云者。

無非泡影。再西爲牙克什至滿洲里一段。地鄰俄界。赤野千里。爲橫斷呼倫貝爾之蒙古平原。戰前時期。運輸貨載。僅來自當地。嗣後各年。俄國政變頻仍。所有各處大宗貨物。均輻輳於西線末站之滿洲里。繼續轉運俄境。不意民九直接聯運。忽告停頓。其他邊界交通亦阻。而到達該站倒車轉運之貨載。尤屬盛旺。迨至最近期間。蘇俄採取留難入口貨載之經濟政策。實行遏止運輸之海關運則。及每次輸進俄國之物品。必經公家許可之制度。凡此種種。均足促成對俄往來運輸之減少。而以輸往俄國者爲尤。至呼倫貝爾輸往此段之貨載。以牲畜及其土產佔大部分。札蘭諾爾煤塊。在不不少。所有少數之魚類。非來自蒙古之貝爾湖。即產於大賚諾爾湖。東省鐵路爲開闢貨載來源。及易運海外行銷起見。一面將各種運則。分別核減。一面特於十二年。在呼倫貝爾中心之海拉爾。設置洗毛廠一處。附設新式水力壓榨機。所有洗出之羊毛及原料品。改良捆束。既堅且緊。裨益羊毛商賈。頗非淺鮮。而最近數年來。東鐵運輸此項羊毛。亦大有蒸蒸日上之勢。所可慮者。西線僻遠各段。既難從事於移民屯墾。而治工商業者。又復裹足不前。是以此段營業之盛衰。純視俄國貨載運輸之增減以爲

衡。不目今日始也。此段之貨備與路務。不欲整頓。則已。苟欲整頓。應將經由滿洲里及上烏金斯克與俄國及外蒙古之貨物交換。

貨備之途徑

重行恢復。於營業發展前途。庶幾有寄。

凡東鐵全路運輸種類。各段貨備收量。及沿線貨備分配之概略。悉就本章附帶之圖說。俾閱者一目了然。此項圖說。將東鐵各項貨備之運輸。部居別白。以便檢查。即每圖（共三圖）列有東鐵幹線之運輸。作為緯線。居上部者。註明東行之貨備。居下部者。註明西線之貨備。南線作為經線。在右方者。為南行貨備。在左方者。為北行貨備。按圖而稽。可知民二年間東鐵之運輸。以東線出口者。佔優越。且大都在哈爾濱站裝運。南線者。係估極細之圖線。而由南運北者。不僅北滿之入口貨。且其圖線向上。適展。其由南路各站裝運之糧食。取道哈爾濱轉行東運。及經過南路運輸時。又增有寬城子裝運之貨備所致耳。西線運輸。雖少於其他各線。究屬無幾。其中以過境運輸為主要部分。可由該圖說而知之。民九東鐵一切營業。全藉南線之出入口貨。哈爾濱附近之東西兩線稍通。然亦甚發展。西線則安達至對青山之各站。裝運糧食。異

常踴躍。東線則（一）糧食運輸。除原原來去向外。並有一部向西運輸。及經由哈爾濱南運。（二）運送哈爾濱者。為建築材料。如林木、石、洋灰。是也。西線各段之運輸。亦有差別。由滿洲里站起至安達站止之地帶。幾無東行之貨備。而西行者。反較昔增加。按圖說所載。過境運輸一項。幾等於零。迨至十四年。除全路運輸一般。澈增外。整理成績。斐然可觀。即各路之出口貨備。分配亦頗平均。起運地點。既不似民二之。終始自哈爾濱。亦不僅以民九之。始自安達。即西部之齊齊哈爾。亦漸起運出口貨備。至東線貨備。異常發達。以出口林木。及運至哈爾濱之木料。並各項建築材料為大宗。惟出口林木運輸一項。罕有變遷。本編林業章中所述之種種情形。以南運為最夥。當民二時。却以東線為最盛。其主要統計長九四八、三華里（合四五六、三公里）。民九則又盛於南線。其主要統計長四二六華里（合二五四、四公里）。及十四年。不惟南

大	米	一七、四三五、〇	一〇、三八五
各項藥材藥品		一八、〇六七、五	一〇、七六二
紙張及紙匣		一五、八四〇、〇	九、四三五
紙夾子等			

運費鉅。究其原因約有兩端。一因遼東鐵之區域。人口繁擁。二東鐵之振興地方業務。及遏止大車增運之經濟政策。早經厥成故也。

近年以來。所有上述貨備中。以麻袋。布疋。藥品。及礦水油。增

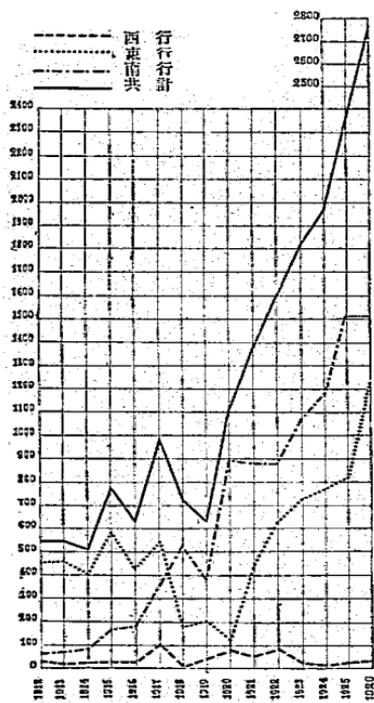
各月之運輸分配

運輸分配問題。關係至鉅。亦視乎當地各項情形何如為變。致北滿農業地帶所出售之大宗晚熟糧食。多在冬初交運。亦即東鐵運輸能力。因氣候關係。格外縮減。適值運費昂昂之際。就最近數年之營業以觀。天泰各月之運輸。計佔東鐵運輸總額百

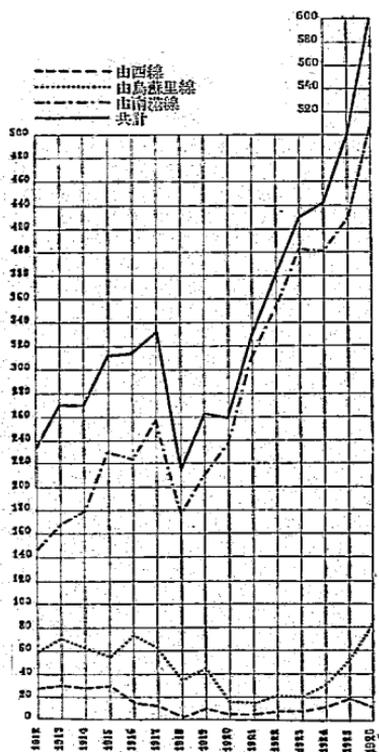
分之六十有奇。而十二月份者。約佔年額六分之一。換言之。即東鐵之運輸能力。冬季超過全路運輸平均年額二倍之數量。用將歷年各月份列表比較於下。

月別	民國二十年		二十一年		二十二年		二十三年		二十四年	
	百萬斤	千噸								
一月	一七〇、五	一〇、六	一七五、三	一〇、八	三三二、一	二〇、七	三〇〇、二	一八、八	五〇六、〇	三二、〇
二月	一五三、三	九、七	一六三、〇	九、九	四四三、三	二七、七	三三〇、八	二〇、一	五〇六、〇	三二、〇
三月	一五五、五	九、八	一八五、一	一二、一	五三三、五	三三、八	三三〇、八	二〇、一	五〇六、〇	三二、〇
四月	一二六、八	七、九	一六二、三	一〇、〇	四二二、五	二六、五	二四三、三	一五、三	四四三、五	二七、八

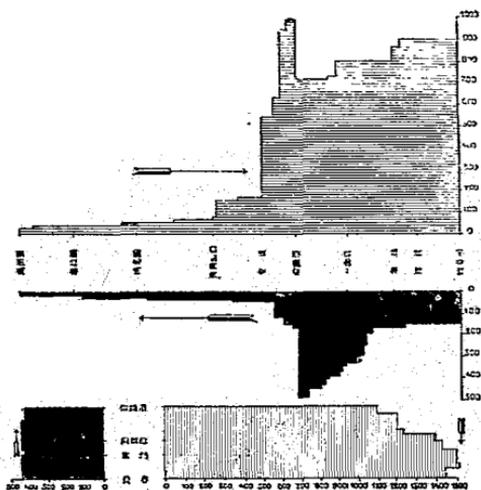
自國民元年起至五十年止
由東鐵輸出貨物數目
(以千噸為單位)



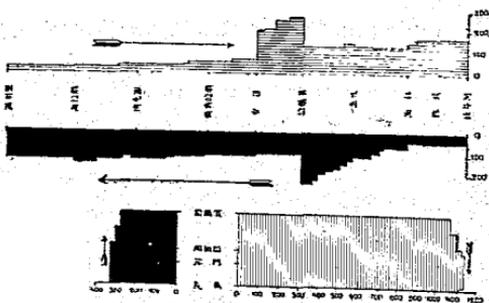
自國民元年起至五十年止
由東鐵進口貨物數目
(以千噸為單位)



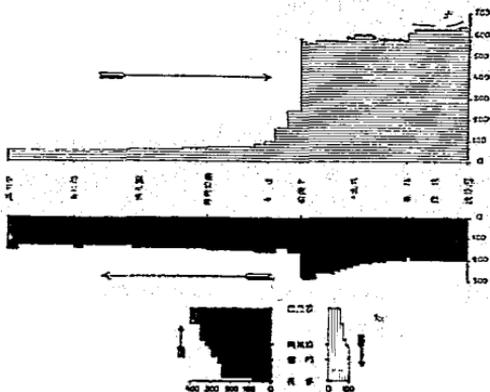
民國十四年東鐵運載數目



民國九年東鐵運載數目



民國二年東鐵運載數目



五月	二三八	三七	三四〇	二二二	二八三	二六七	三九七	三六一	二六〇	一〇〇	三五五	二七九
六月	九〇〇	五〇〇	四七三	二六〇	三三五	一六七	四四八	三二一	三〇六	三二一	三六六	二九〇
七月	一五五	六八	二六	一五六	一五五	三三	二四〇	一四一	三三〇	三七九	二九三	一四三
八月	三三八	三七	二四	一四四	二〇六	一九六	一四〇	九七	一五〇	一〇九	二六	一六〇
九月	一八三	七〇	一九〇	二七九	一九〇	一七九	一〇八	一一〇	三三〇	三七六	三〇〇	三三〇
十月	一七八	一〇五	二〇〇	二四五	三〇五	二八	一四〇	一〇九	四三六	三〇三	三六〇	二五
十一月	二七〇	一七九	二六	一五	四九〇	二四六	四〇三	二八〇	七三三	四〇八	八五〇	四九
十二月	三〇五	一八八	四八	二六	六〇六	三八	六七	三九	八四〇	四四九	九〇	五三
共計	一、五五、三	一、二四、七	三、四、三	二〇、五、七	四、三、三	二、四、九	四、六、五	二、七、八	五、五、七	三、一〇、二	五、六、七	三、三、六

如將上列之數目。詳為分析。則各月份之運輸。極不一致。要之此項增減。與時令有關。當每農業年度終及年度始之秋季。(即八月九月) 突形銳減。屆十二月遽形增高。及至中國舊歷新年。幾完全停頓。按舊歷新年。即新歷之一月或二月。方是時也。所有業務。一律停止進行。為時約二三星期。始克回復原狀。三月份屬旺未衰。又復漸次減少。直至夏終。方有起色。此歷年之常軌也。惟民十營業宗旨。先後不同。月運數量。遞反常態。計是年運輸。可

分兩期。第一期為類似戰時及戰後時期之運輸。(與民四至民九情形相同) 其數量不因地方業務發達與否為轉移。而對於大車運輸。一任其增長。第二期為類似現今性質之運輸。即東鐵運輸。純賴地方業務。而大車爭運。因以稍減是也。有此重大原因。故是年春季各月。(即一月至三月) 收運之貨。為數頗少。獨夏季最多。及至秋季。新糧開始交運。其後乃繼續增長。及至十二月間。復達於最高額矣。月運數量相差若是之鉅。實於東鐵極為

不利。欲祛斯弊。非將各月運輸分配妥善。俾其數量趨於平均不為功。然所謂平均月運數量云者。非對於發俄人拒絕收貨。不予車輛。及明定輸流起運之謂。乃在採取調劑之政策也。調劑政策維何。援助當地製造業之發展。俾農產物之一部。趨於另一用途。

暫緩交運銷售。暨組織混合保管。並積集性能久存之貨。儘量起運等是也。苟能推行盡利。則每月運輸之數量。不期平均而自平均矣。



第十五章 東省鐵路運則

運則之沿革

俄國之敷設東省鐵路也。用意至爲深遠。蓋不惟藉通領路。以溝通遼東烏蘇里邊省。得與歐俄聯合。且可在太平洋沿岸。占有不凍港。得通海之門徑。其經濟勢力。藉可擴張於中國滿洲及其他各地。厥收中國原料。運入歐俄也。惟然。故東省鐵路運則之訂定。亦悉本此宗旨。爲先決之問題。觀於該運則自建設以來。之二十五年間。因國內外情形之變遷。而根本改革者。已非一次。即可窺豹一斑矣。變更之最爲顯著者。厥爲本路運輸運則。蓋以

本路運輸運則。係爲根本法則。亦即各項聯運運則之基礎故耳。其變更要可分爲三時期。茲特列表如下。

第一期 即自開辦日起。至日俄戰止。（即光緒二十九年運則）

第二期 即自樸資麥斯和約起。至民國十五年止。（即

光緒三十四年運則）

第三期 即民國十六年運則。

第一期即日俄戰爭前運則

東省鐵路建設伊始。計附有通商口岸三。曰海參崴。曰營口。曰大連。實即東省鐵路之通海路線也。查爾時三口岸之商務。應

推營口爲最盛。蓋華商以習慣上及商業便利上關係。均以營口爲來往貿易要地也。但當時俄國方面所最注意者。乃在大連。而

對於營口海參崴。則反取消極態度。按大連非在俄國領土之上。由天然便利言之。似當遜海參崴一籌。惟實際上却為俄國視力之所注射者。彼時會辦溫才立曾言。東省鐵路應設法將出口入口運輸。完全移至大連口岸。以便抵制營口及遼河運輸云云。此其微旨也。

為實行開拓大連起見。因定有下列之運則。(一)東省鐵路本路運輸運則。(二)中俄聯運運則。中俄聯運運則。又分為三項。即「一」中俄陸運出口運則。「二」中俄陸運入口運則。「三」阿穆爾及烏蘇里陸運河運運則。是也。

(一)東省鐵路本路運輸運則。(即一九〇三年或光緒二十九年運則) 規定甚為簡單。即將鐵路運輸之貨物。分為十一等。其中十等。係普通貨物運費。僅定有甫得俄里價目表。并未詳細再行分等。惟運輸糧石。則特別分等。其表如次。

等 級	每甫得俄里戈比額	合 每 噸 公 里
快 運	三分之一	一九、〇七五
一 等	七分之一	八、一七五
二 等	八分之一	七、一五三

三 等	十分之一	五、七二三
四 等	十二分之一	四、五七八
五 等	十四分之一	四、〇〇二
六 等	十六、六分之一	三、四四七
七 等	二十分之一	二、八六一
八 等	二十五分之一	二、二八九
A 字 等	三十三分之一	一、七三四
B 字 等	五十分之一	一、一四五

查運輸糧石。特定有表式運則。其運費最高額。則為每甫得俄里十六、六分之一。戈比。(合每噸公里三、四四七) 最低額則為每甫得里五十分之一。戈比。(即合每噸公里一、一四五) 除運輸糧石外。其他各等貨物。并定有減價運費計核表。但由以大連或至大連之各項運輸為限。

東省鐵路之運費。高於俄國內當時現行之運費。蓋俄國內最高之運費。每甫得里僅按十分之一。戈比計算。而東路每甫得里則為七分之一。戈比也。

東省鐵路運則之貨物分等表。共分一百二十九類。與俄國

國有鐵路總運則之分等表相同。其差別點。僅因地方情形不同。在類中與號中。少有變更而已。

(二)中俄聯運則規定時。東路當局所抱之宗旨。與上述運則迥不相同。蓋此項運則之主要目的。求使俄產貨物。便於輸入滿洲。故運則中之出口部分。最關緊要。至該運則之貨物分等表。亦仿照俄國國有鐵路運則。採取分類制。但並未將俄國運則一百二十九類全部編入。僅分五十一類。且或將俄國運則某類全部中。僅採用數號。或將俄國運則某類全部列入。並不分號。統按同等價目計算。甚至因獎勵出口運輸起見。將俄國運則中之某號。特別擴充。并有數種貨物。在該運則中。另定數號。推其用意之所在。要不外發展對外商業。而輕運則輔助其進行而已。且出口運則中之貨物分等。對於貨物之實際價額。及其担负運費之能力。並未加以注意。僅按照運則政策上用意而規定之。以此之故。遂致有失持平。如入口運費。布疋。化粧品。及其他貴重物品。乃與沙土肥料等物同等計算。而出口運則。共分十等。其最高者。由莫斯科至哈爾濱。每甫得里按四十五分之一。戈比計算。(即合每噸公里一、二七二)最低者則每甫得里按八十八分之一

戈比計算是也。

上項運費。與東路本路運輸運費相較。低賤殊甚。蓋由莫斯科至哈爾濱之距離。共為七千五百一十一公里。由大連至哈爾濱之距離。共為九百四十六公里。路線之長短。相差極鉅。而運費所差甚微。其低廉已可概見。又況中俄聯運出口運則。由俄國國有鐵路之任何站起運至東省鐵路各站。除滿洲里至海拉爾一段不計外。均可適用焉。

由東省鐵路各站運入俄國各貨。其運費與出口運則所規定者。則迥不相同。入口運則。僅採用俄國國有鐵路運則貨物分等表中之十類。即絲織。獸畜。皮革。棉花。毛品。絲品。豆油。及各種油。禽鳥。中日各項瓷器。及骨殼等。定有特別運費五等。其價額為由每甫得里九十八分之一。戈比。至二十、七分之一。戈比。(即合每噸公里由五、八八九至二、七六五)

除上項特別運費而外。尚有特別運則。其種類共分為九。即關於由漢口。上海。科倫布。經大連運輸白堊。茶葉。并經大連由上海運絲至瓦薩。獸畜。麵粉。官鹽。至沿海州。及魚類至俄國各地之各項通境運輸貨物等是也。若夫阿穆爾烏蘇里兩路之聯運運

則係分爲入口出口兩種。凡於俄國固有鐵路各站、黑龍江沿江各埠、烏蘇里鐵路各站及東省鐵路各站來往運輸均適用之。該運則之規定甚爲複雜。核算甚爲不便。對於東路並未有若何發展。其貨物分類表與中俄聯運運則相同。

第二期樸資茅斯和約起

自日俄締結樸資茅斯和約後。東省鐵路兩線所餘者僅二百三十八公里。路長既經縮短。則以前之運則政策。自不能不隨時制宜。加以改革。蓋以之爲維持俄國商業之利器。既爲不可能之事實。而東路之本路運輸。尤不足特爲抵制外貨之工具。徵論南滿鐵路之運價低廉。由長春至哈爾濱之一段。無足輕重。且大連港灣。已落他人之手。如仍繼續獎勵由大連出口。是何當施行自殺政策乎。因是由光緒三十一年至三十三年間。規定臨時特別運則數種。其中最關重要者。即三十二年公佈之糧石由海參崴出口第一特別運則。迨至今日。由北滿至烏蘇里路運輸。仍按照復運則核運。（凡交運貨物。聯運特別運則有明文規定者。則按照聯運運則核算。如無明文規定之貨物。則兩路各按本

東路行車伊始。其運則與前者同。至日俄戰爭以後。俄國國勢及遠東情形迥異。是以東路運則政策。不得不加以變更。而東路運則。遂由是改訂焉。

路運則核算。故謂爲複運則。蓋即沿用該項特別運則也。

該特別運則。較前殊爲減輕。其減費之辦法。即根據俄國固有鐵路糧石運費。再加以百分之二十。是以由哈爾濱至海參崴。每甬得合費一八、五八戈比。（即每甬得里合三十七分之一戈比。換言之。即每噸合一、三四戈比（即每噸公里合一、五四七）也。

此時東省鐵路行車。已有五年之久。對於當地情形。已稍有經驗。而鐵路應注意之處。亦少有覺悟。故於此時期。除規定上項特別運則外。並於東省鐵路公司同時審查本路運輸運則。及將烏蘇里路改歸東路管理。俾根本改革運則政策。當審查改訂之時。對於下列問題。曾特別注意。

(一) 按照貨物之實際價值。規定運費。以免為大車及水路運輸所吸奪。

(二) 根本取銷對一運費。路線不同。取費亦異。

所以然者。蓋以大連口岸。既為他人所奪。僅有海參崴尙歸東省鐵路管轄。為本路利益起見。自必盡力設法。務使貨物均由海參崴出口。職是之故。規定本路運輸。不取直線主義。而取曲線主義。對於貨物。含簡單分類。而按照貨物担负運費之能力程度。詳細類別之。所有貨物。共分為三十五等。至民國十五年止。均沿用此項運則。

光緒三十四年公佈之本路運輸運則各等價目表

一等七分之一戈比。(即合每噸公里八、一七五)

二等七分之一戈比至八分之一戈比。(即合每噸公里八、一七五至七、一五三)

一七五至七、一五三)

三等八分之一戈比。(即合每噸公里七、一五三)

四等八分之一戈比至十分之一戈比。(即合每噸公里七、一五三至五、七三二)

一五三至五、七三二)

五等十分之一戈比。(即合每噸公里五、七三二)

六等十分之一戈比至十二分之一戈比。(即合每噸公里五、七三二至四、七六九)

五、七三二至四、七六九)

七等十二分之一戈比。(即合每噸公里四、七六九)

八等十二分之一戈比至十四分之一戈比。(即合每噸公里四、七六九至四、〇八八)

里四、七六九至四、〇八八)

九等十四分之一戈比。(即合每噸公里四、〇八八)

十等十四分之一戈比至十七分之一戈比。(即合每噸公里四、〇八八至三、三六六)

里四、〇八八至三、三六六)

十一等十七分之一戈比。(即合每噸公里三、三六六)

十二等十七分之一戈比至二十分之一戈比。(即合每噸公里三、三六六至二、八六一)

公里三、三六六至二、八六一)

十三等十七分之一戈比至三十分之一戈比。(即合每噸公里三、三六六一、九〇八)

公里三、三六六一、九〇八)

十四等十七分之一戈比至五十分之一戈比。(即合每噸公里三、三六六一、一四五)

公里三、三六六一、一四五)

十五等二十分之一戈比。(即合每噸公里二、八六一)

十六等二十分之一戈比至二十五分之一戈比。(即合每噸

噸公里二、八六一至二、二八九。

十七等二十分之一戈比至六十分之一戈比。(即合每噸

二十六等三十五分之一戈比至四十分之一戈比。(即合每噸公里一、六三五爲一、四三一。)

公里二、八六一至〇、九五四。

二十七等三十五分之一戈比至六十分之一戈比。(即合一、六三五至〇、九五四。)

十八等二十五分之一戈比。(即合每噸公里二、二八九。

二十八等四十分之一戈比。(即合每噸公里一、四三一。)

十九等二十五分之一戈比至三十五分之一戈比。(即合

二十九等四十分之一戈比至六十分之一戈比。(即合每噸公里一、四三一至〇、九五四。)

每噸公里二、二八九至一、六三五。

二十等二十五分之一戈比至四十分之一戈比。(即合每噸

三十等四十分之一戈比至六十分之一戈比。(即合每噸公里一、四三一至〇、九五四。)

噸公里二、二八九至一、四三一。

二十一等三十分之一戈比。(即合每噸公里一、九〇八。

三十一等五十分之一戈比。(即合每噸公里一、一四五。

二十二等三十分之一戈比至五十分之一戈比。(即合每

三十二等五十分之一戈比至六十分之一戈比。(即合每噸公里一、一四五至〇、九五四。)

噸公里一、九〇八至一、一四五。

二十三等三十分之一戈比至六十分之一戈比。(即合每

三十三等五十分之一戈比至七十分之一戈比。(即合每噸公里一、一四五至〇、八一八。)

噸公里一、九〇八至〇、九五四。

二十四等三十分之一戈比至七十五分之一戈比。(即合

三十四等六十分之一戈比。(即合每噸公里〇、九五四。)

每噸公里一、九〇八至〇、七六三。

二十五等三十五分之一戈比。(即合每噸公里一、六三

三十五等六十分之一戈比至七十五分之一戈比。(即合每噸公里〇、九五四至〇、七六三。)

五。

本運則之適用。因路線之不同。核算時遂有異點。非若俄國固有鐵路運費計核表。及東歐光緒二十九年運則之運費計核表。對於無論何站。均可適用。蓋是年新訂之運費計核表。係由每一站至其餘各站。均分別另列價目。故是後實際上不適用表格式之運則矣。

貨物分等表。係分類式。其分類情形。大都與俄國運則相同。惟於類內號之分析。則有減少或增加之處。且為因地制宜計。對於華人常用貨物。加入新號。例如雜貨號之運費。較諸運則內規定者。核減良多。蓋以哈爾濱寬城子間之大車運輸。頗為興盛。而該項貨物。又便於大車裝運。苟不核減運費。決不能吸儲鐵路運輸也。

光緒三十四年。除改訂東路運則外。並規定烏蘇里路與東省鐵路聯運之辦法。即兩路聯運時。除對於指定貨物訂立之特別運則。兩路共同遵守外。餘則各按本路運則核算是也。然則東烏兩路聯運運則。亦僅在特別運則之實現而已。

特別運則之規定也。推其用意。約有下列數端。

(一) 提倡糧石由海參崴出口。

(二) 維持俄國沿海州實業出品。如粟夫根粟夫慶洋灰。蘇昌煤炭。海參崴及伯力之菜蔬蘑菇。黑龍江之鮮魚鱸魚等物。輸入北滿。

(三) 振興烏蘇里省實業。故不惟定有糧石運赴沿海州特別運則。以振興麵粉工廠。他如骨革。皮獸毛等。亦均定特別運則。

(四) 獎勵木料。馬牛。及肉食品之出口。而擬以蒙古肉品。抵制澳大利亞及烟台運來之肉品。俾沿海州肉價低廉。蓋沿海州肉品。大宗均供給軍需故也。

(五) 擴充華人常用物品如茶。鹽。米。絲。織品。布疋等物。由海參崴入口之數量。

除改訂東路運則及東路與烏蘇里路聯運運則外。同時并將中俄聯運出口入口運則。及阿穆爾烏蘇里等運則。均一併審查改訂之。又新訂一種海外出口運則。該運則之成立。係擬將俄國貨物由鐵路運至沿黑海之鄂傑薩。新俄羅斯。及巴爾木各埠。即由各該埠以義勇艦隊及俄東亞輪船公司。承運道經蘇彝士運河東亞。而抵海參崴。再分別運至烏蘇里及東省鐵路沿線各

地。

此項運則之貨物分類與陸路出口運則相同。所少異者。僅此項運則分類表中。將價值低廉各種貨物。概行刪除。拒稍收運。且於分等區別上。較陸路出口運則增加十等。其運費均極昂貴。已耳。此外關於運輸煤油鐵鋼等屬。尙定有三種特別附則。各項運則改訂之後。東滿兩路關於聯運事件。亦即開始談判。依照俄查茅斯和約第八條之規定。於光緒三十三年五月三十一日。兩路成立臨時會議。討論兩路間客貨聯運辦法。至該會之重要問題。則係於光緒三十四年。由駐俄日本大使。與俄政府在聖彼得堡直接交涉妥協。并於是年秋間。成立第一次會議。以討論客貨聯運辦法。第以日本係屬島國。從未與任何國訂立聯運條約。此事既屬創舉。因而兩締約國之意見。極難融洽。審查協約條文之進行。遂非常遲緩。逮宣統元年。客貨聯運條約。始行簽定。但事實上則於民國元年五月一日起。方始聯運。

按照宣統元年協約。嗣後繼續談判。共成立兩項聯運。(甲)東省南滿聯運。(乙)滿日聯運。特分述之。

東省與南滿兩路運則所取公式。以根本不同。雙方為便利

起見。議決各就本路現行運則中採用。并不另定新則。其計算運費。各照本路運則辦理。合編辦法。係以南滿鐵路貨物分類表為準。其不足者。由東路分類表之貨物補入。然後各按本路運則各等運費。照運費計核表。核為戈比及錢。標明於每等之側。手續極為簡單。並各就本路關係重要貨物。另立特別運則。其運費較兩路本路運則為輕。如由東省至南滿者。則對於木料。麪粉。牛油。沙糖。火酒。布疋。另立特別運則。而由南滿路至東省路者。則對於煤。菓品。魚。麻袋。煤油。亦定有特別運則。此外對於烏蘇里路。葉夫根。葉夫。愛。洋灰。及南滿路周水子站之洋灰。則互定減價運則。

滿日聯運者。乃關於日本各口岸。及東省。烏蘇里。南滿。朝鮮。並日本國有各鐵路來往間之各項運輸也。此項聯運。其路線有三。即海參崴。大連。釜山。三埠是。惟經由海參崴之貨物。係與大阪。遼北之日本鐵路各站及口岸。來往運輸。其大阪遼南各站及口岸。與東省鐵路聯運。則係經由大連或釜山。除以上各項運輸外。東省鐵路尙有單獨與朝鮮鐵路各站之運輸。此種運輸。係聯運特別運則之一種。所運貨物。非聯運貨物分類表中有明文規定者。方可收運。至於收發辦法。則各就本路運則價目為準。

東省鐵路雖與日本定有東省南滿及滿日各項聯運。但東路所抱之運則政策。不惟毫無變更。且將其政策精神。移諸東省南滿運則之中。尤有進者。歐戰及俄國內亂而後。俄國國內及滿洲形勢。業改舊觀。而東省鐵路規定運則本旨。則至今仍然存在。並未加以變更。但運費價額。與曩時相比較。則大相徑庭矣。

民國三年年終。俄國紙幣行情。漸次跌落。四年雖猶能維持一盧布三十七戈比折合日金一元之價格。迨五年遂落至一盧布七十二戈比。六年起益跌落不已。而且市價無常。運價亦隨之。時或時漲。故運則殆已失固定貨幣本位。試將盧布落價後運費。等於平時運費情形。列表於後。而可以知之矣。

月別	十五年	十六年	十七年
一月	百分之八十九	百分之五十六	百分之五十五
六月	百分之六十七	百分之五十七	百分之四十五
十二月	百分之六十二	百分之五十五	百分之二十四

當時東省鐵路及俄國鐵路。因盧布之毛荒過甚。自民國六年七月十五日起。將運費增至一倍。糧石由海參崴出口。僅增百分之四十者除外。然鐵路方面。仍與市價不合。蓋當時盧布。

市價。又跌至二盧布五十戈比折合日金一元也。故實際上現收之運費。僅合平時百分之七十五而已。又因盧布市價。跌落極速。是年十二月內所收者。實等於平時百分之二十四。鐵路為維持收入起見。自是年十二月十九日起。乃增至七倍。然仍僅等於平時運費百分之八十一。蓋鐵路雖隨時變見。究不如盧布市價跌落之速也。

民六初期。盧布輸入漸少。市價漸次提高。而鐵路運費。遂較平時驟高百分之二十至六十之多。乃自八年市面發現西比利亞臨時政府紙幣後。又一落千丈。所收運費。僅合平時百分之四十。鐵路為調平起見。增至十五倍。但以西比利亞紙幣。價落益甚。仍未見有效果。故在八年十月間所收之運費。僅合平時百分之十九。迨十一月。鐵路改用金盧布。按市價折合。收用紙幣。但仍無甚好結果。無已遂於十二月十九日。又將運費增高至六十倍。乃以適值冬運正旺之期。運費忽增兩倍有奇。且恰逢九年一二兩月。盧布行情稍高。無形中運費即增至三倍。因之華商大譁。咸抱不滿。故自是年二月。規定確實辦法。即運費之虛幣。等於金盧布二元。紙幣則按市價折合收用云。

盧布市價。漲落無常。則鐵路運費之合為金盧布。亦自漲落不定。其漲落程度之最甚者。莫過於八年。茲將是年由哈爾濱起運至海參崴及大連之每甫得運費。分別列表於後。當可瞭然矣。（以金戈比為本位）

月別	至海參崴		至大連	
	運費額	合每噸	運費額	合每噸
一月	二五三	一五四.五	三三.九	一〇〇八.五
四月	一五四	九四.一	二五.九	一五六.二
六月	二五.五	一五.六.七	三三.一	一〇〇〇.七
十月	三八	二二.〇	一七.七	一〇八.六
十一月	三二.一	一五.四	二五.一	一〇三.三

自八年十二月。鐵路按六十元紙盧布折合金盧布一元收費以後。實際上運費已增至罕有之高度。計由哈爾濱至海參崴。每甫得合金戈比四七.五（即合每噸二八九九.七九）至大連。每甫得合金戈比五六.五（即合每噸三四四九.二二）。但東路仍擬將多種貨物。由低等提為高等。以便增收運費。遂於

極短期間。將分類表之貨物。約有半數（一百二十九類中提等者為五十二類）將全部或一部均提高等。而提等之貨物。多為關於華人常用貨品（即俗所謂雜貨）。亦即光緒三十四年為抵制大車載運起見。而特為釐定特別減價運則者也。

貨物之提等。即不啻運費之增高。對於鐵路。似不無相當利益。詎知仍未得何等效果。查盧布之市價。跌宕日甚。對此有限之數種貨物運費。雖得增至百分之二十至三十。而鐵路從來所抱之抵制大車載運計劃。業已破境無餘矣。況此提等之貨物。多係華人所常用。亦即向為大車與鐵路所爭運。今既以間接方法。將其運費提高。則運貨商人為省費計。勢必將其貨物託由大車運。故此提等之辦法。不惟鐵路運則根本公式。因而紊亂。且實際上徒將大多數貨物。驅供大車運輸而已。

運費自擬提高以後。除糧石出口及東省南滿運特別運則不計外。其餘一切本路運輸。及與烏蘇里路聯運減價運則。均歸失效。換言之。即減價運輸。概歸取消。而多數運費。於無形中增至三四倍之多。當地之實業及經濟狀況。遂不免大受影響矣。查爾時適值歐戰方停。轉入平時狀態。世界市場需貨情形。既已緩

和戰爭期內貨物抬高之價值。亦漸行低落。而一般商人於戰期極力預備。擬於戰期內售出之貨物。至今已無推銷市場。北滿商業於民國九年。中。既感此種困難。復逢運費提漲。是以氣象銷沉。而鮮發榮之勢矣。

戰事時代。貨物之價值。出產地與銷售地。相差甚鉅。以此之故。各國鐵路。均可乘機提高運費。逮戰事結束。各地物價。差別漸微。鐵路不得不斟酌形勢。減輕運費。例如九年一月間。大連與哈爾濱黃豆價。相差日金一元零八分之多。(即合每噸六十五盧布九十三戈比)。至十年一月。僅差日金五十三錢。(即每噸合盧布三十二元三十五戈比)。是以於戰事時代。出口商人對於早運或鐵路運輸運費。無論如何提高。而以兩地價值相差極鉅之故。仍樂負担。

民九年間。東鐵運費。半收現幣。(金盧布及大洋)。半按行市折收俄盧布紙幣。但以俄盧布紙幣之價值日落。鐵路之收入。仍損失不貲。自九年十二月四日起。俄國紙幣。概不收用。祇收現幣。並於二年二月。將運則盧布。增為二倍。至今沿用。

查東省鐵路運費過高。實與當地情形。殊太蹇。此種情形。

以民九最爲顯著。東路是年。僅有長二百四十五公里之南線一段。尚有貨載。而該段糧石運費。可謂高至極點。較南滿及俄國運費。超出三倍。較日本國內鐵路。超過五倍。其結果出口入口貨載。完全被奪。由大車越俎攫去。此時東路情形。困難已極。不得不從經濟方面。着手根本設法。力事整頓。以期恢復平時狀態。當時首先對於糧石。極力減輕運費。爲根本抵制大車運輸之計。十年一月十五日。公佈運則盧布。對於糧石。由二元減爲一元五角折。合是不啻將運費約減百分之二十五矣。然核減之始。運載仍未見旺。遂於是年三月。又減百分之二十五。是運則盧布之對於糧石。僅增百分之十二。又半而已。自二次減費以後。冬季運輸。漸呈活潑氣象。不惟貨載日漸增加。而出口之路線。亦漸變更。蓋在東路未減費以前。滿鐵於民八雖增運費百分之五。二。然後時出口之貨載。東線與南線相較。仍以南線爲多。自東路減費以來。東運出口貨載。遂較南線增加也。

東路對於運費。既力圖核減。而南滿鐵路每直增增加七、八錢運費。尙未減收。以是之故。大連與海參崴之出口運費。兩相比較。所差殊鉅。益以東路對於車輛。力事整頓。海參崴市面。已覺

平靜。故民十上半年期。由東線出口之貨物。驟然增加。東線出口貨物之驟增。乃東鐵之利。而滿鐵之害也。南滿路當局對此情形。頗抱不安。於是將經由滿鐵出口之北滿貨物運費。亦從事減價。以資競爭。經滿鐵與東鐵協定。對於北滿糧石（大豆、豆餅、小麥、麵粉、豆油）出口。改用戰前運費。自十年五月十一日施行。但本協定與戰前實行聯運運則。大不相同。其區別之處。略如下述。

兩路議決。東路出口運費。與本路運輸運費。劃一價額。不得有所區別。而滿鐵本路運輸運費。與由東路密門站或其以南各站出口貨物運費。必須劃一價額。不得有所區別。至於由老少溝運北各站出口貨物。滿鐵運費。得減至戰前價額。即按七、八錢收費。合每噸四七、六、二。

上項協定。名為抵制早運運則。自南滿鐵路對出口運費減取以後。（即每甬得按七、八錢收費。）東路沿線之大車運輸。驟減。所有糧石。均運赴車站。由南線出口。而同時南滿對於海參崴出口運費上。即生有七、八錢之差別。但實際上仍以東線出口運費為較廉。

惟該協定係臨時性質。至十年九月三十日。即屆期滿。則出

口貨物及防止早運等問題。東路又應設法籌備。遂與南滿鐵路當局在長春開第六次會議。該會議於十年九月二十一日。起。至十月二十日告竣。於議席上。經長時間之討論。滿鐵對於東鐵兩線東線運費之多寡差別。始行認可。但滿鐵所受聯運減價之損失。（即由二、八錢。減至一、五、〇錢。）東鐵應負賠償責任。東路為保存防止早運運則起見。對此條件。為勢所迫。不得已而從之。然防止早運運則辦法。與前者又不同矣。蓋東路對於指定之糧石。如大豆、豆餅、豆油、小麥、麥粉。按照三十一號運則出口者。每甬得應賠償滿鐵二、二六錢。而該三十一號運則。且推行至老少溝車站及老少溝江沿。是變更協定之結果。不惟東路對於防止早運運則。須有代價。且老少溝車站。老少溝江沿。及河運運費。亦均捲入三十一號運則範圍以內矣。

東路犧牲許多代價。（即每甬得賠償二、二六錢。）僅為保留防止早運運則。以抵制大車運輸。殊未見有何等利益。故擬由扶餘縣起運。溯松花江直達吉長路出口。不經東路。以避三十一號苛酷條件。但此種辦法。滿鐵方面。極力反對。乃於十一年六月間。又在長春召集第七次會議。討論出口貨物問題。於是對於

防止旱運遲則。又議決新式辦法矣。

所謂新式辦法者何也。即滿鐵對於凡由東路各站起運出口貨物之運費。一律提高。由每甬得一五、〇錢提至二二、八錢。而與滿鐵本路運輸運費相等。東路對於幹線各站南行貨物之運費。減至七、五金戈比（每噸四五七、九）是也。此項辦法。在運貨人之交付運費。則仍與前同。而未稍變更。惟東路對於滿鐵。每甬得賠償二、二六錢辦法。為之取銷。且滿鐵對於指定五種貨物之由東路幹線各站起運。經大連、安東、及營口出口者。每甬得須津貼東路六、四一錢耳。但東路對此。須履行義務二項。即（一）東路應於每噸運費。增加金戈比二、二〇。（二）南線全線甬得里運費。須劃一價額。與東線同是也。東路此時營業之目的。惟求貨物之多。故於民十年內。除對於糧食運費外。他如火油、油坊、糖廠用品、建築用木料、木柴、蒙古牲畜肉類、煤、草、土、紙、煙草、火酒、等貨運費。亦無不力求核減。且由南線入口之雜貨運費。亦於是年十二月十五日減價焉。

查東路對於雜貨一項。曾於光緒三十四年運則中。為之特立減價運則。但自民六至民九各年間取消減價運則後。高昂過

甚。如十年十二月前。每甬得竟達七〇、六四三、二及三七、六戈比。彼價值廉賤之雜貨。安有負擔若是昂貴運費之能力。因有雜貨運費減價之辦法。然亦非漫無區別。乃係按雜貨物之實際價值。而分為三種者。茲分別略述於次。

第一種。為價高雜貨。（如莊飾品、文具、火柴、臘燭等物。）此種貨物。即運費稍高。亦可担任者。由寬城子至哈爾濱。每甬得定為戈比三十五至四十。每噸二一三六、六九五至二四四一、九三。

第二種。為中等雜貨。（如鐵器、鞋、中國製成衣服、中國布疋、紅糖等物。）由寬至哈。每甬得定為戈比二十五至三十。（每噸一五二六、二一至一八三一、四五）

第三種。為價廉雜貨。（中國神紙、炷香、簍、木器、及大車零件。）由寬至哈。每甬得定為戈比十七至二十。（每噸一零三七、八二至一二二零、九六）

雜貨運費。自分種辦法實行後。其費額約減百分之二十五、三十、及五十之間。

東路運則。因屢次減費。而致秩序紊亂。如戰前之三十五等。

變而爲八十五等之多。(因每等運費盧布折合法不同之故)其他之各種特別運則。尙未計入。規定運則之精辦。至是不啻已完全喪失。故於十一年內。組織委員會。根據地方情形。審查運則。然歷時經數年之久。始行告竣。故直至十六年。纔見實現。然運則之變更。乃告一段落。其詳見於另節。

各項運則之變更沿革。已如上述。茲再就幣制而申論之。歐戰以前。東路收取運費。止以俄國盧布爲限。自市面流通西比利亞及霍爾瓦特紙幣後。鐵路方面。亦遂收用。及至民九。乃規定鐵路運費。以金盧布爲本位。惟運貨人交付運費。金盧布或大洋均可。特大洋須按照鐵路規定之行市折合耳。

由十二年三月一日起。客票行李運費。改以大洋爲本位。而按固定行市。折合金盧布。即金盧布百元。等於大洋一百零六元六角六分。

十三年四月十五日。本路運輸及零星包裹運費。亦改用大洋本位。而按照一百零七元等於金盧布百元之固定行市折合。除本路運輸外。其聯運運費。及記賬辦法。仍以金盧布爲本位。而以每日鐵路規定之行市。折收大洋。

東路自民九改用金盧布本位後。與滿鐵聯運運費。兩路曾於第一次聯運會議。定有以金盧布百元。合日金一百零三元五十錢之兩路彼此交費行市。按此行市。推行二年之久。並未更改。蓋以此項行市。與日金及金盧布市價。所差甚微故也。自十二年以還。情形驟變。日金市價日蹙。致與法定行市。相差至百分之二十之鉅。苟與南滿清算運費時。仍按法定行市核算。則不惟損失過鉅。且以日金落價之故。南運運費。已覺較輕於東運。與第七次會議東南兩線貨載平均之規定。亦相抵觸。東路爲防上將來損失。及保持東南兩線貨載平衡起見。乃於十三年五月間。與滿鐵會議。規定兩路新式結算辦法。以維持兩行聯運運費之充分收入。不受損失。及維護東南兩線貨載平均之條件。

新式結算辦法者。即將固定清算行市取消。而按照每月兩路共同核定之日金行市核算之謂。但日金行市。則以本埠商業交易所之金盧布對於英磅美金。日金對於本地大洋。及東路逐日規定金盧布對於本地大洋行市爲準。自是厥後。兩路清結運費時。可免受行市損失矣。

東滿兩路之第七次會議。曾規定東南兩線貨載。應維持平

均比例。自日金落價後。平均勢力已歸破壞。今將如何恢復之。此亦一最要問題也。是以東路增收調節費。以爲維持平均比例之一法。調節費之增收。原擬對於法定之大豆、豆餅、豆油、小麥、麵粉等五種貨物。無論由東路何站起運。均一概增收。但此項提議。頗遭滿鐵之反對。幾費磋商。終依照滿鐵主張。僅對於大豆、豆餅兩種增收。且僅由哈爾濱城區各站及西線各站起運者。方爲有效焉。

十三年十月三日。東路收歸中國與蘇俄合辦。然而運則方面。並無絕大之變更。不過新任當局接辦以後。對於下列問題。頗爲注意。

- (一)就世界市場及當地情形着限。聯運運則。頗覺低廉。且東南兩線平均比例。實際上已然破壞。
- (二)東路本路運輸路則。經歷次改變以來。甚爲雜亂。非特駝運額主。撲朔迷離。莫明真像。即鐵路職員。諳練明瞭者。亦屬寥寥。亟應修訂。

其尤爲注意之施設。則厥爲維持兩線平均貨備。查東滿兩路之第七次聯運會議。雖有東南兩線貨備。應維持平均比例之

規定。但以至大連及海參崴之運費。因日金跌價之故。而生有差別。實際上仍以南行貨備爲較多。平均勢力之說。已成爲一種名辭之空談。南行貨備之最多者。厥爲豆餅。故首先將南行出口之豆餅。每甫得增費金戈比二、五。嗣未增調節費之各種貨物。亦次第加收。以維繫平均比例。

新當局此項設施之用意。一面固爲增加鐵路收入。一面亦爲維持當地商業。故除此以外。並將由東線起運經海參崴出口之大豆。及大豆製造品。亦一律加費。

至民國十年。東路爲抵制大車運輸起見。對於糧石。曾兩次減輕運費。雖頗有成績。顧鐵路之減輕運費也。須環顧却慮。由根本上致力。方可得良好之結果。如僅由片面觀察。注意於枝節。而取模稜政策。則不啻自殺。已東路之屢次減費者。厥爲欲壓大車運輸。奪回鐵路應運貨備。但對於鄰路運費之高低。物價之漲落。及環境之情形。概未加以注意。則不得不謂爲失策也。况減輕運費之辦法。雖適用於民十競爭時代。但自將敵方戰運。各貨吸儲鐵路運輸後。則減輕運費價額。已與北滿出口貨在世界市場所占情形。顯有不合。且發現大車運輸地點。係爲南線各站及哈

爾濱論者謂如將運費增高。則大車運輸恐又復活。是說也。固似言之有理。實則未免過慮。蓋就三十四年度冬季運輸經驗之所得。僅鐵路運費一項。決不足使大車復興。而與鐵路運輸爭衡。茲試舉例以証之。當該年度日金跌落最甚之數月內。東路之調節費。對於由哈爾濱及西線起運之大豆。漲至金戈比三、一一。(每噸一八九、八六)。小麥漲至五、四一。(每噸三三〇、二七)。但貨主方面。咸認此項調節費。係為東路運費之普通增加。對於由哈爾濱至寬城子一段運費之高低。及調節費之增減。並未注意。所以然者。則以滿鐵各站。並無調節費之說也。不寧惟是。由長春至大連之一段運費。亦較輕於哈爾濱至長春者。由此推之。則聯運運費中。再加以較輕於調節費之價。貨運仍不致為大車所奪。厥運至為明顯也。故東路當局於十四年十一月一日。對於大豆、豆餅、小麥之南東兩線運費。同時增加金戈比一枚。以履行十三年聯運會購平均比例之條件。同時並以現行之豆油運費。與豆油之價值。及其他豆質貨物運費。高低甚為懸殊。亦擬增加運費。茲將大豆、豆餅、豆油之價值及運費。列表比較如左。

價值與運費 大豆 豆餅 豆油

價值	每噸		每噸		每噸	
	大洋	二分	大洋	二分	大洋	二分
至長春運費(各項雜費在內)	大洋	六分	大洋	四分	大洋	七分
至長春運費(各項雜費在內)	大洋	六分	大洋	四分	大洋	七分
運費與物價之比例	大洋	九分	大洋	四分	大洋	七分

由上表觀之。足徵豆油運費為最輕。而早應增價已。至增加之限度。最低亦應至互等線為止。所謂互等線者。即由一甫得生貨所得熟貨之運費。與一甫得生貨運費相等。換言之。即〇、一甫得豆油(即一、六三三基羅格蘭)運費。再加以〇、九甫得豆餅(即一、四、七四二基羅格蘭)運費。應與一甫得大豆運費相等。方為公允也。本此原則。因將南行及東行豆油運費提高。每甫得按照金戈比一、七、九收。即每噸計合〇、九二、八。但因豆質貨物出口路線有二且兩線。對於此項貨物之運費。又有不同。故互等之原則。亦取概略主義。

豆油運費既行增加。則保障油坊辦法。自當根本改革。先是為各油坊購買糧石便利。及擴充其採辦糧石市場起見。曾定有由南線運哈糧石減價運則。使南線大豆北行。俾南線運輸上添

加一種新貨載。但哈爾濱各油坊需用大豆數目。甚爲寥寥。故此項運則。殊無成績之可觀。因又爲維持油坊營業。及鞏固西線貨物東行出口起見。對於西線運哈大豆。另定有優待條件。但以哈爾濱各油坊自用者爲限。其優待之詳細辦法。凡由西線運哈之大豆。在哈製成熟貨。再交運出口時。鐵路將西線一段之運費。仍爲付還。如此則西線運哈之大豆。雖在哈埠加以製造。仍得適用由西線東行出口貨物之特殊條件。俾各油坊在西線購買大豆之區域。得擴充至富拉爾基。但此項辦法。施行半載。哈埠各油坊之購買大豆範圍。僅至安達站而止。由安達以西各站。仍無活動氣象。其所得之成績。殊未能副預期之效果。故自十五年五月起。復將利益條件增加。總之上載之特殊辦法。及關於煤炭運則之變更。在鐵路方面。要不外藉以維持當地實業。及振興沿線商場。以資貨運之增加而已。

除上述辦法外。尚有規定由海林站起運白米之特別運則。亦維持商業辦法之一也。其所得之成績。較上載各項辦法。並無遜色。用特述於左。以供參考。

初北滿境內之松花江沿岸及東鐵之南東南線各地。近年

以來。種稻者頗不罕觀。而尤以東線之海林站附近爲最盛。民國十三年。東線稻米之收穫總額。約在二萬噸之譜。產量既若是其鉅。商人因有在海林站設立淨米廠者。但東省鐵路對於米運。收費極昂貴。而米在北滿之銷場。又以哈爾濱爲首稱。由海林站至哈之距離。復較南綫全段爲長。若不減費。則海林站之淨米廠。無發達之望。而鐵路極表歡迎之運輸。亦無實現之一日矣。推其運費獨昂之故。蓋東路之運則。係胚胎於俄國國有鐵路運則。將白米一項。置於乾菓雜品類別之內。較之中國及日本鐵路列米爲種類者。運費輕重。直不可以道里計。故不特開原所出產者。得以運銷哈埠。即朝鮮所出產。亦以其價值較東線所產爲廉。源源輸入哈埠暢銷。東路當局有鑑及此。爲提倡本地米產。及扶翼其暢銷起見。因對東線所產之米。專定海林站淨米特別運則。統一運費計之。每甬得收費金戈比四十。(每噸約合二四四一、九三)以便與外來白米。相爲競爭焉。

東路對於煤炭運費。爲維持本地實業計。亦務使減輕。俾便多銷北滿市場。以期一則增加貨運。鐵路直接受益。一則煤運增加。俾當地之實業。易於發達。而鐵路亦可多收高費之貨物。若夫

鐵路擴充煤炭用途。則尤為鐵路自身之一種經濟政策也。

推銷煤斤用途之關鍵。約分二種。(一)視各住戶改用燃煤多寡。(二)實業方面需煤之增減。而多寡增減之關鍵。尤在價額。北滿實業中心。歐為哈埠。而哈埠距產煤地點過遠。故煤價特高。查此種情形。鐵路對之。極為注意。蓋以關係貨運之增減。影響實業之興衰。且鐵路自身用煤。數量甚大也。

查北滿市場銷售之煤。約有數種。(一)撫順煤。由南滿鐵路運入。(二)蘇昌煤。由沿海州運入。(三)札蘭諾爾煤。其品質較前兩種略遜。及民國十四年。又有程稜煤。行銷市面。先是民十以前。為撫順煤最盛時代。頗有專利形勢。後以鐵路規定抵制辦法。將札蘭諾爾及蘇昌各煤。或輕運費。使與撫順煤競爭銷路。而把持市面之撫順煤。遂不得不自行落價。及民國十三年。東省鐵路界內之馬橋河站附近。發現煤苗。從事開採。但當時以東路本路運輸運則過高之故。所產者。不能推銷哈埠。為平抑起見。為定特別減價運則。山下城子至哈爾濱。每車得按金戈比九枚收費。運往南路各站。則仍按減價運則辦理。至此東路對於煤運。所有東線(沿海州及程稜煤。西線(札蘭諾爾及後貝加爾省煤)均有

特別運則矣。該項運則。收費甚輕。較甫得里平均出款額尤少。但鐵路自對煤運減價而後。即形格勢禁。使難再事加增。蓋運費提高。則煤價必立即增漲。煤之用途。亦必因而減少。鐵路之運輸。連帶不旺也。尤有甚者。則本地之實業前途。且恐不無影響焉。

鐵路為增加收入起見。當將出口貨物運費提高。但對於南線大車運輸。特別注意。盡力防維。蓋哈埠與南線各站及長春站。距離伊邇。而北滿之大車運輸。又復收費甚輕。手續簡單。鐵路稍有不慎。即遭大車運輸以勃興之良好機會。其活動雖不在鐵路線內。然在鐵路附近各處。辦理運輸事宜。仍可與鐵路爭衡也。自民十鐵路根本設法抵制後。出口運輸效果之佳。得未曾有。又得南滿鐵路之襄助。因是與鐵路平行之大車運輸。完全斷絕。其因大車運貨至長春出口者。僅長春隣近各處而已。所謂抵制之法。一則運費之減輕。一則與南滿路成立聯運協約是。而是年十二月。為吸收新貨起見。復將入口貨物即華人常用各物之運費減輕。雖與歐戰以前之運費。仍未見有低廉。但對於長途運輸。及幹線上短程運輸。尚有相當效果。特對於南線之入口貨運。並未有若何之發展。且在冬季內。仍有大批貨物。由大車載運。甚有由大

車直運至哈爾濱者耳。自此情形發現以後。鐵路惟有將運費再行減輕。以資抵制。并力求便利託運貨主。以廣招徠。本此意旨。遂定有冬季入口運輸特別運則。復查覓貨物種類。雖有不同。而大車運輸。要皆與以相當之便利。例如舊報紙。可由大車直運哈埠。而其他各貨。僅至長春附近各埠等是。鐵路因仿其辦法。將此項特別運則。亦有地點之規定。即對於此項運則之適用。某種貨物。

第三期 民國十六年新運則

查東省鐵路本線快速運新運則。於民國十五年四月十五日。即經理事會核准。嗣以改用世界度量衡。該運則又從新改編。旋於十六年一月一日。公佈施行。今之採用者即此也。查該運則於民國十二年。即開始審查。於理事會內特設專門委員會。查其事。當審查規定時。恪守下列各條。

(一) 審定新運則。應以東省鐵路旅客行李貨物運輸章程為主。(二) 東省鐵路為自謀經營之商業機關。應以擴張收入為主要問題。(三) 審查運則時。應注意於維護當地商業。但又不害及鐵路本身利益為限。(四) 東路運則。向稱複雜。故須力求簡便。

僅至遼家溝。某種貨物。僅至雙城堡。某種貨物。不特兩線各站均可適用。並可推至西線富拉爾基站。此外並酌核大車運費價目之多寡。而將此項運則。分為三等。且對於麻袋。另定運價。此項運則。尤為特異之點。即所規定之甫得里費用。短途運輸。較長途運輸為輕。蓋歷來一般鐵路運則之普通原則。長途運輸之甫得里費用。例輕於短途運輸。而此項運則。則與之適相反也。

減少等級。以求適合習慣。并須斟酌情形。劃一各線出口甫得里運費。(五) 審查運則時。應對於現行及擬設之聯運。加以注意。(六) 規定運費。應含有抵制大車運輸之精神。(七) 審查運則時。應將長途運輸清算運費問題。一併列入討論。(八) 審查運則時。對於長途及直達運輸。務求設法獎勵。(九) 規定甫得里運費價額之高低。應以市面經濟情形。并斟酌鐵路關於運輸之收入及耗費為依據。(十) 附加費應求簡便。並可斟酌情形。將此項費用歸入運費之內。(十一) 規定貨物分類表時。須求便於適用。以免誤會。且對於與東路聯運各路運則貨物分類。及主要原則。亦應

力求適合。同時並應對於東省鐵路分類分等制之運則。可否改爲字母表式之運則。加以討論。(十二)審查本線運輸運則時。同時對於各種特別運則。應一併審查之。並可斟酌情形。減少該運則數目。

東路當局更應以。新任當局對於上述主要政策極端贊許。且對於新運則抱有絕大希望。以冀實施以後。北滿之製造能力。經濟狀況。日益發展。

查新定運則。與舊式者根本不同。蓋舊式運則。計有八十五等之多。(光緒三十四年規定之運則。僅有三十五等。後以金盧布折合關係。至民國十五年。竟達八十五等之繁。)而新定者僅有十九等。前十等極爲普通。爲入口貨物等之根本法則。後九等係屬特別者。乃對於大批之貨物。如糧石、豆餅、麵粉、木料、木柴、建築木料、肉類、草及煤等。單獨規定者。

貨物等級數目。新定運則。較舊式者約減五倍。已可謂力求簡約矣。而與中國固有鐵路及南滿鐵路運則之分等相比較。則仍覺繁多。蓋中國固有路運則。共有十二等。其中六等。係爲零星貨物。六等係爲足車貨物。而南滿路對於零星及足車貨物。僅

各分爲四等也。所以然者。則以其運則規定之類別。甚爲概括。殊欠周詳。而東路因係獨立商業性質。並無國家之協助。兼有他種原因。對於運則。不能不詳細分類也。

貨物分類表。爲運則中重要問題之一。而亦鐵路之託運顧客所最注意者。故當規定之時。曾就隣路及本路歷來之經驗。詳加考慮。而審慎研究之。

新運則之貨物分類表。固仍取舊運則之分類制度。但與舊運則不同之處甚多。新運則之貨物分類表。共爲六十類。凡貨物種類性質相同者。均併爲一類。並爲查表便利起見。另定貨名檢査表。按照字母表次序臚列。其中貨物名稱。約在四千種以上。且在每種貨名之下。詳註運則之某類某號。以便對於貨物分等時。有確實根據。不致有所疑議。

貨物分類表。首分爲類。類中又分爲號。每號各有獨立號數。且每號貨物名稱。確實釐定。以便貨名檢査表中。無此貨名時。易於列等。

綜上述以觀。則新定運則之優點。實屬指不勝屈。雖其中不無缺點。及未甚周詳之處。然對於鐵路之託運顧客。可稱顧全周

密。蓋規定新運則之本旨。即在依據該運則。可確定貨名。核算運費。不致有何錯誤也。

此項新運則。係本貨物之等級。而定運費之高下。非常精詳周密。規定時既一面就各貨担負力之大小。而規定其運費。並一面顧及本地實業。對於由外站運哈製造之生貨及燃料等多數貨物。亦減輕運費。若夫華人常用之雜貨。雖定較高之運費。亦非無力担負。但亦為維持當地中國商民起見。對該項貨物之運費。力求核減。復以長春哈爾濱距離甚近。對於入口貨物。常恐為大車所奪。並定有冬季入口減價運則焉。

除上述以外。尚有數種減價特別運則。亦均為維護當地實業而設者。尤有進者。則一等貨每噸公里運費。與舊式運則一等貨之運費同。並未加增。且對於舊運則所定貨物。又從新詳細釐定。因而長途運輸。無形中減少運費匪細。

新運則之特別優點。為附加雜費。算入運費之內。不另收費。蓋按舊運則之規定。凡站台、裝卸、過磅各費。均為不可免之費用。而新運則僅規定貨主應自行裝卸貨物。其不自行裝卸。而由鐵路代裝代卸時。方另收費。至於過磅費。須貨主自行請求過磅時。

方始收費。此項辦法。驟觀之。似屬無關重要。而實際上便利貨主之處甚大。蓋以交運之貨。僅按一種運費收費。不若以前雜費之名目繁多。使人辨認不清也。

交運貨物之數量。由二十公斤起。倘少於二十公斤者。亦按照二十公斤收費。其多於二十公斤。而所多不足十公斤者。亦按十公斤計算。至於小數。則不足〇、五公斤舍去之。如〇、五公斤或大於〇、五公斤者。則收為整數計算。

至於整車運費。新運則規定者。與舊式者迥不相同。向來整車裝載數目。按照該貨車裝載力大小而定。然發貨時均由倉庫裝發。至於裝入何種車輛。貨主常有不自知者。且東路現用車輛種類繁多。以致誤會叢起。按照新定運則。貨主僅知交運貨物之重量。即為已畢。事。蓋以運費係按實交貨重收費。至於鐵路以何車裝運。貨主可不過問也。

新運則便利商民之處。不勝枚舉。已如前述。茲再就全部運則。提要而結論之。

查東省鐵路之運輸客貨行李章程。為東路之根本法則。新運則之各項規定。均係遵照該項章程而來。根本法則之精神。既

未喪失。而對該章程第二條規定之保持利益，增加入款之意旨，尤能顧及。

規定特別減價運則，以資維護實業，助其發展。

減少貨物等級（由三十五等減至十九等），取消運則虛布折合辦法，縮減特別運則數目等項，不惟對於貨主，便利滋多，而路員職責，亦因之減輕。且該項運則，今已譯為華文，中國貨商，對於鐵路運則，較昔自易明瞭，將來核算運費時，即不致發生誤會矣。

為保持鐵路利益起見，於審查運則之時，對於聯運及抵制大車運輸等問題，甚為注意，故特定南線冬季運費特別運則。

詳分貨等，而長途及直達之貨運，得特別減少運費。審查運則時，對於各貨之價值，與鐵路營業之收入及支出等項，詳慎斟酌。始將甫得里價額釐定，並將一等貨機噸公里運費保留，仍與舊則同。

貨物分類表，及貨名檢查表，從新編造，力求使用之便利。且將易生誤會之處，概行刪除。

舊運則之規定，係在光緒三十四年，屆指迄今，沿用已十八

年之久，而新運則命運如何，則非所敢預言。蓋北滿經濟狀況進步之速，無與倫比。昔者北滿茫茫荒野，土地膏腴，商工實業各界人士，紛紛遷徙而來者，不絕於道。曠是之故，隣省之視，均注集於北滿，率以資本勢力爭投，而達現在之狀況。要亦仰鐵路多年之經營，始克樹北滿政治經濟發創之始基。將來進展至若何程度，殊難預測。故新運則之適用期日，無從前知也。

東省鐵路為北滿商業中唯一機關，其運則政策，關係全境經濟命脈。本線運輸運則中規定之運費，為其政策表顯之策源地。新運則即依此訂定，明眼人自能窺得之。

北滿經濟進步之速，既日新月異而不同，則運則為應付時代要求計，自必隨經濟情形之變化為轉移。以此華之新運則之改訂，亦最近期內事耳。

以現在經濟狀況論之，新定之運則，實為鐵路界之一大進步。蓋不第改編運則所耗之心血勞力，為改造運則史上之珍貴成績，而其中所含運則政策，且亦為隣路所欽佩也。

新運則訂定以後，東路與其願主，雙方均有一定法財之可循。彼此營業感情，必益顯以鞏固。此又東路當局所抱之宏願也。

第十六章東省鐵路補助營業

補助營業之意義

東省鐵路爲求主顧運貨之便利。行旅之安全。及振興特區地方實業商務。發達文化起見。特行辦理各種鐵路補助營業。茲將其種類分述如下。(一)商務處所屬補助營業科。直轄各地之商務事務所。代理所。辦事處。與旅館。(名大旅館)。(二)避暑處所及夏季治療處。(歸醫務處管轄)。(三)農圃。(四)獸醫檢查處。(五)洗毛廠。(六)林場。(七)鐵路總工廠。(八)電報電話。查此種事業。在組織之初。純爲翼扶運輸起見。查商務運輸若無相輔而行之補助事業。則設施既不能謂爲完備。而鐵路收入上。尤難望其起色。剛至減少貨載。所謂鐵路運輸較其他運輸方便而節省之效。不待而表現。以視旱路大車運輸。且將同流合污。不但影響主顧之利益。而感鐵路運輸之不便及耗費。抑必致鐵路經過

地方。各種文化事業。不能發展。緣是而商業實業農業。均隨之枯寂無生氣。此其發軔之本因也。顧昔者東省鐵路僅爲中俄邊境聯絡鐵路。營業科目。大多數爲乘客。與由海參崴對俄來往貨載。及遼東對俄來往貨載。良以當時鐵路。尙未深入內地。加以北滿地域荒涼。人口稀少。故此項補助營業。無從發展。亦不發生何種效果。所有一切運輸。類爲本路公用性質。(如電報爲本路通訊之用。林場木材供本路燃料及建築之用等是)故鐵路對之。亦完全不與正當營業同等相視。故範圍遂不廣泛。僅就地方工商實業運用而已。厥後物換星移。範圍日見廣大。乃不僅鐵路認爲必須。即主顧方面。亦認爲不可或少。時至今日。補助營業科對於鐵路及主顧。就其性質論。均屬重要之設施矣。

商務事務所

補助營業科及其附屬之商務事務所營業。在近二三年內。發達異常迅速。貨載運輸之增加。與年俱進。由下列各節。可以概見。

民國十二年一百八十九萬六千九百噸合三十一億七千四百五十萬斤

民國十三年二百一十萬四千九百噸合三十五億二千

三百七十萬斤

民國十四年二百四十三萬二千五百噸合四十億八千

三百七十萬斤

民國十五年預計三百七十五萬一千一百噸合六十三

億零七百五十萬斤

以上試用百分比比例計算。若以民國十二年所運之數為百分。則十三年為一百一十分又十分之八。十四年為一百二十七又十分之三。亦即三年來運輸貨載之增加。為百分之二十七又三也。

因運輸貨載之增加。足以證明補助營業科不惟鐵路所不可少。即主顧方面。在商務上借重之處亦甚多也。凡所辦理之事務。均屬有裨實惠。而尤可貴重者。則為主顧方面所不能了。或不能辦理之事。皆得而代行之是也。

補助營業科之性質。純以商業為範圍。附屬機關。有商務事務所。商務事務所分所。及代理處。所辦之事務。鐵路方面因有商務事務所之設立。而所辦之事務。又純在商業範圍以內。故得增加一種新收入。在商民方面。則享受種種便利。優異與利益。如運輸貨載。及其附屬事件。若保管。批購。賣出。及押款等。無不力圖商民之便利及利益是也。

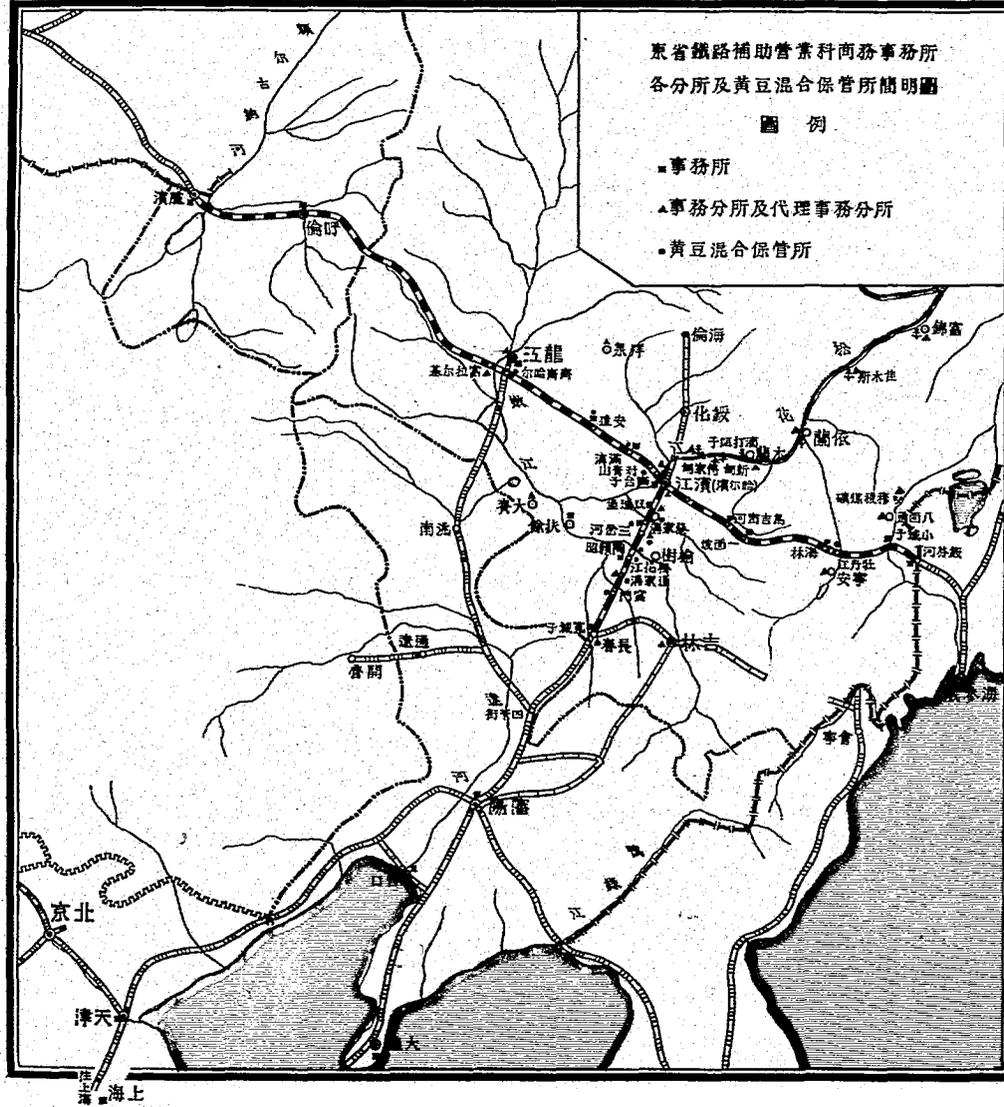
此種事業之發達。由每年所獲之純益觀之。可以想見。請閱下表。(所列均為純益)

民國十二年	三十三萬七千一百七十六盧布
民國十三年	四十萬零七千八百五十八盧布
民國十四年	四十六萬五千九百四十六盧布

東省鐵路補助營業科商務事務所
各分所及黃豆混合保管所簡明圖

圖例

- 事務所
- ▲ 事務所及代理事務所
- 黃豆混合保管所



民國十五年預計三十一萬七千三百八十盧布。(但實際上當不祇此。因未決算。故先舉其已知者。)

查所得補益之所以增加。要以商務事務所代辦事務。取費低廉。故人均樂與委辦。有以致之。而補助營業科業務之前途。發達未可限量。亦不難就此點卜之。茲將該科主要營業科目。列舉如下。

(一) 運輸營業 (代客取送貨物行李等)

(二) 海關報稅

(三) 倉庫

(四) 經紀代理

(五) 貸款

(六) 保險

由上述各種營業觀之。可見關於商務上與運輸有關之一切業務。無不包羅經營。換言之。即將製造生產之貨物。居中介紹於需要者是也。

補助營業科與鐵路以新收入新貨。已如前述。茲再詳細申述。而先言該科所辦事務直接影響於主顧方面者。因主顧方

面所受之方便及利益。均由該科附屬之商務事務所辦理也。

查鐵路之辦理運輸營業。係進行其運送貨物主義也。凡在車站接收貨物行李。先由主顧者將其運至車站之倉庫。或貨棧。或段。而發放貨物行李等亦如之。并辦理車站保管事務。關於發送貨物。領取鐵路備紙及其他有關之一切事務。例均直接由發貨人或接收貨物人負責辦理。職是之故。此種收發貨物之人。或須親自到場辦理。或委託代理人為之。耗費之時間及勞力既多。尤須明白鐵路章程之大概。手續之冗煩。殊足使主顧有望洋興嘆之感。若其委託補助營業科之商務事務所委員辦理。則不惟省時省費。且免担心理之勞。不寧惟是。商務事務所對於運輸事務。尚有種種之利便。如在車站以外地方。亦能由發貨人之貨棧。倉庫。商店。家宅。代收行李貨物。所要求於發貨人者。僅親至商務事務所。或以電話告明發送何種貨物。地址。貨物所在地。發往何處而已耳。其事既畢。則事務所人員即往貨物所在地查看接收。再行由事務所送至車站。次第發送於發達地點矣。

按照鐵路章程。發送貨物。手續甚繁。而障礙亦不一而足。誠能由商務事務所職員發送。則完全可以免除。鐵路主顧既不惜

絲毫之累。且將貨物送站。尋雇車輛等事。較經由轉運公司之耗費而需時者。殊不可以道重計焉。關於領取貨備亦然。收貨人於收到貨備到站之通知。或預先接到鐵路備紙時。即可將該項備紙等。轉交商務事務所。託其由站領取。送至貨棧。及備紙交於事務所後。收貨人對於一切。便可不復關心。所有貨備何時到站之查詢。到站後由站取出。取出後雇車務交收貨人指定處所等。概由事務所任之矣。換言之。收貨人僅有將備紙交與事務所之一事而已也。以上兩種。發貨人及收貨人。不僅可以免除無故之煩瑣。而耗費之金錢。亦較自取者所省良多焉。

商務事務所因領取貨物之事甚多。自僱車夫貨車等。以為運貨之用。其所費自較外間為廉。以視取貨人臨時雇車找人。或請私人運載公司代辦者。更不可以之為比例。且貨物行李之發送接收。均交事務所辦理。則發貨人與接貨人。尤為省事。僅將鐵路備紙。直接送交事務所。由事務所將一切手續辦清。算清運費。然後送將貨物送於指定地址。惟以上所述。係指發送及接收極普通之行李貨備。在發送及接收地方。均有鐵路車站。或其附近而言。猶屬易辦者耳。至若貨備來自與鐵路不相聯貫地方。如由

上海往來運貨至齊齊哈爾。則手續愈繁矣。無他。貨備未達鐵路以前。須經航運。或由他路運送。然後以火車發送於到達地點是也。其周折與煩瑣。遠過於前者。蓋貨物先須運至輪船。由輪船復運至鐵路。更須經過交由海關查驗等手續。而商務事務所皆可代為處理。故便利運貨人之處尤多。蓋凡交事務所運送之貨備。轉運之手續。既不在運貨人。且可直接送於收貨人倉庫。而所取酬勞。至為廉薄。然則商務事務所之利益及便利。不其多乎。而補助營業科之不可或缺。亦明若觀火矣。

為主顧之方便起見。補助營業科訂有一種直達運輸文件。即所謂運輸單據是也。此種方法。範圍極廣。對於發貨人。有兩種意義。一則作為轉運合同。以之代替備紙。得持此以領貨。二則作為一種商務文件。完全可作鐵路單據。運貨人得轉讓出賣或抵押於他人。並可以之在銀行押款等是也。查補助營業科之履行此項運輸之單據。本擬行誣現在來往直接貨備運送地方。其實係圖行便於海路鐵路河路直達運輸也。商務事務所按照運輸單據轉運之貨備。對於貨物之保全。時期之準確。均係完全負責。因各處所運之貨備。對於此節。完全擔保也。

按照運輸單據轉運貨物。根據下列兩種辦法。即（一）按實
在價值。（二）即按估定數目。前者由商務事務所接收收貨備運送
時。負責送至指定地點。收取訂定之代辦費。再加各種運費。立一
特定之賬單。在賬單內。將所有由事務所實用在用費。如海運河運
及旱運之價值。大車運費。包裝。過磅。在途保險。倒運等費。一併開
列。此種運輸辦法。事務所完全處于經紀人地位。

若按估定數目運輸。辦法尤為便利。因此種辦法。可使運貨
人預知所需運送費用。即得預知貨物運到目的地點之成本。故
在商務方面觀之。估定價值運輸。亦較便利。蓋運費係按實在之
數目核計。且事務所所取之費用極少。送到一定地點後。貨主可
計算盈利若干也。

除上述各節外。在運送貨物時。海關方面一切手續。極關緊
要。而辦理頗難。蓋貨物經過國境地方。海關例須驗看。在發貨地
點交貨時。或運到地點領貨時。貨主猶能自理。若在途中或倒載
時。如松芬河。滿洲里。大連等處。則貨主自理。殊有不可能之勢。若
交商務事務所或海關事務所。則費最少之費用。而無不代為完
全辦理。有時且代為造具起錄焉。故東省鐵路對於代辦海關事

務。列為單獨營業。亦補助運輸事業之一種也。茲將近三年代辦
海關營業增加情形。列表於后。

民國十二年九十九萬四千三百噸合二十六億六千九百
三十萬斤

民國十三年一百一十五萬噸合二十九億三千零三十萬斤

民國十四年一百三十四萬二千噸合二十二億五千三百

一十萬斤

由上列數目觀之。可見海關營業之數目。與年俱增。而就其
所收費用計之。每十六噸。即二萬七千五百華斤。收費由一元
至九元。有時僅收三五角不等。此該業之所以發達也。與商務事
務所競爭此業者。為私人轉運公司。但近年業務日少。將來必致
無形消滅無疑。因商務事務所所收之費用。較之私人轉運公司。
低廉良多也。

商務事務所之第三種營業。為倉棧營業。亦為運輸事務附
屬之一種。與鐵路以單獨之收入者也。近年來益形發達。由下列
數目。足以證明。

民國十二年一萬二千六百噸合二千一百二十四萬八

千斤

民國十三年一萬九千噸合三千一百九十萬斤

民國十四年一十一萬四千三百噸合一萬九千一百八

十九萬五千斤

由民國十四年之數目觀之較十二年幾多十倍。查此業之精神。可使鐵路主顧以少數之費用。享用建築優良之鐵路倉棧。保管其貨物。以待出口價高時。再行出賣。所收使用費。至為低微。凡按倉棧執照管存者。尤照最低之定率計算。故現時所收之保管費。為數無幾。蓋收入雖與年俱增。但並不與保存之貨物為正比例。保存之貨物。遠過於收入之實數也。茲將近三年收入列下。

十二年

三萬零二百盧布

十三年

二萬三千八百六十二盧布

十四年

四萬一千五百五十二盧布

夫貨物增加之數約十倍。而收入之增加。僅多百分之二十五者。純因減輕保存費用所致。此其明証也。且該業不惟使貨主以低廉之費用。享用優良之倉棧。抑由商務事務所發給貨主人以記名或不記名之倉棧執照。俾貨主得用之以向銀行或鐵路

押款。(向鐵路借款。由商務事務所或補助營業科辦理。或將貨物賣出之。)然後再購貨物以生利。又此項營業之設。對於領貨人。亦有種種便利。如貨物到站時。不即領取。逕交倉棧保管。俟取倉棧執照。將運費算入倉棧執照之內。如借款然。然後分期歸還。分期贖貨。其間能使貨主從容將貨銷售。藉鐵路之力。資本得以流通。又補助工商實業發達之道也。

商務事務所中與此種營業類似者。尚有貸款及保險營業。如將運費歸入倉棧執照。即為貸款營業性質。已如上所述矣。同時因貨物及貨物存諸鐵路倉棧故。鐵路得按照倉棧執照。以該項貨物等作抵。發給貸款。貨主無須告貸於銀行或借貸商號。鐵路即可依貨主之意旨。直接就地放款。其放款之處。或由接貨送運之商務事務所。或由鐵路總會計處。均無不可。貸款之數目。按照貨物所值。貸以百分之六十至八十。利息初不高於銀行。有時且較低焉。其率如下。

按照備抵者

一分

按照倉棧執照者

九厘或一分二厘

貸款營業。實始於民國十四年年底。最發達時。為開辦之第

一年。貨主紛紛貸取。有時所借甚鉅。至民國十五年。益形發達。除
以保存之貨物作抵押款外。其按照倉棧執照。以備抵作抵者。亦
俱發給。計民國十四年之三個月內。十五年之四個月內。共計放
出九十萬零三千六百二十盧布。其中三十二萬九千六百七十
元。貸諸歐洲商人。五十七萬四千九百五十元。貸諸華商。即俄人
借貸者十七次。華人三十一次。但因利息輕微。十四年內。僅收入
七千八百九十一元。惟為時僅三個月。故此數亦不能謂為微末
也。

與貸款營業及倉棧營業極有密切關係者。為發交事務所
保存之貨物之居間出賣經紀業。此業亦於民國十四年年底開
始實行。以現在之經驗觀之。將來必愈發發達。蓋商務事務所與
商界。永有聯絡。對於商市狀況。至為明悉。故於鐵路主顧之委
託代賣貨物。可為一種極優之經紀。事屬顯然。因貨主將貨
物發送於到達地方。必需當地人為之經紀。或介紹。勢必耗費無
益之款項。若經商務事務所辦理。則貨主不僅可以經由鐵路運
送其貨物。而委託事務所代為賣出。交貨發送。或保存後。即能將
貨物之價值。取得任何所欲之錢幣也。

民國十四年年底之實行貨棧保險營業也。按照鐵路章程。
凡貨物按倉棧執照存放於倉棧者。必須在一保險公司保險。商
務事務所為免除貨主擔心及煩瑣起見。由本所聘用之職員。辦
理此事。保險在途失竊或損壞戰事等。惟是年以事屬草創。保費
之收入。僅有五百九十三元。及十五年急激發展。計保險之數目。
上半年已達數百萬元。

以上各種營業。均由補助營業科辦理。就發達路運。招攬貨
載。並便利貨主方面。在現時運輸情形之下。無不有益而必要。要
之補助營業科。總係根據商業事務辦理。聽使鐵路主顧。多蒙便
利。少耗金錢。對於自身之糜費。取之於所收之少數佣金。將來自
必力求擴張。對於事務所及分所未設地方。從事增設。以圖水旱
鐵路之聯絡。以便直達運輸之推行焉。查民國十四年。開設之新
事務所甚多。而十五年。已增至五十處。列舉於下。

(甲)商務事務所又名商務代辦所

- (一)上海
- (二)天津
- (三)大連
- (四)營口
- (五)奉天
- (六)神戶
- (七)長春
- (八)吉林
- (九)扶餘
- (十)滿洲里
- (十一)海拉爾
- (十二)富拉爾基
- (十三)齊齊哈爾
- (十四)龍江
- (十五)

安達。(十六)滿溝。(十七)廟台子。(十八)傅家甸。(十九)哈爾濱。(二十)一面坡。(二十一)下城子。(二十二)八面通。(二十三)馬橋河煤礦。(二十四)綏芬河。(二十五)雙城堡。(二十六)三岔河。(二十七)松花江。(二十八)達家溝。(二十九)寬城子。(三十)松浦。(呈請設立中)

(乙)代理分所

(三十一)莫斯科。(三十二)雙城縣。(三十三)拜泉。(三十四)翠古塔。(三十五)榆樹。(三十六)富錦。(三十七)三姓。(三十八)佳木斯。(三十九)新甸。(四十)滴打嘴子。(四十一)木蘭縣。(四十二)大賚縣。

(丙)黃豆泥保處事務所

(四十三)宋站。(四十四)對青山。(四十五)烏吉密河。(四十六)海林。(四十七)牡丹江。(四十八)陶賴昭。(四十九)密門。(五十)海參崴。

上舉各處事務所所在之區域。在昔均屬東省鐵路勢力範圍以外。如營口。上海。大連。天津。奉天。榆樹等是。要皆補助營業科爲鐵路主顧辦理事務。發達運輸及其他營業起見也。就商務事

務所之發達。及其所辦事務之增加。可見該科在鐵路所處之地位。以及補助地方上農工商實業發展之程度爲何如矣。

以上所舉。係就貨物運輸之發展爲言。但補助營業科猶不僅限於此種事業。即乘客之運送。亦係極端注意。從未忽視。在各處商務事務所發售各等客票。使乘客得以從容購票。不至於開車前受擁擠之苦。而對於苦力秋來春歸時之購票。尤督促各商務事務所。設法使之方便而節省。初中國苦力之購買車票。因不知價值之若干。復不諳俄國之言語。多係借重客棧夥友。常有所索票價。多至一半或一倍者。今則各商務事務所雇有中國專務職員。每日前往大小客棧。通知窮苦旅客。告以票價額數。並指點前往事務所購票。免致我時而多耗。至是窮苦乘客。乃得按照實在價目購票。僅另納經紀費五分至一角而已。查客棧夥友之勒索。貪得無厭。窮苦旅客。多有無力贖付者。故苦力所携川資。及由營口至奉天或長春後。往往耗盡。乃有無力購票。步行而不辭者。昔年成羣結伴。才于於東鐵南線者。相屬於途。現時則已消滅。皆整頓之力也。因用費之匪賒。皆業於乘車前通。故鐵路亦因是而得許多新乘客焉。

近年經商務事務所售賣車票之數目。大為增加。茲由下列售票所得經紀費略表觀之。而可見其大概矣。

民國十二年	一千五百一十二元
民國十一年	二千二百零七元八角八分
民國十年	四百六十九元五角六分
民國三年	八百九十七元二角六分
民國二年	金盧布八百七十三元五角八分

旅館

補助營業科為便利旅客起見。特在哈爾濱設立大規模旅館一所。即名大旅館。使旅客得以少數之金錢。有賓至如歸之樂。而且對於旅客在途。均能予以各種方便。坐落中央地方。距車站至適。步行僅兩分鐘可達。有房屋五十間。設備優良之客室浴室。并附裝冷熱水管。其中三十間。置有自動電話。館內附設旅行部。對於住客及過境乘客詢問事件。均可滿意答覆。并備有東路及中國蘇俄西歐各國車票各等陸軍票。關於最感繁雜之出境護照。海關事務。發送行李。均由旅館經紀人代為辦理。取費極為低廉。

民國十三年

一千三百五十二元

民國十四年

九千六百八十四元四角一分

計民國十四年所售出之車票。總數達一十七萬五千三百一十九張。故是年經紀費收入之驟增。絕非偶然。要亦該所計畫周全。適合乘客之要求所致也。夫商務事務所之事務增加。則鐵路之收入隨之。不僅乘客受益已也。又商務事務所除出賣車票外。并代賣蘇俄鐵路之陸軍票。

廉。至詢問事件之答覆。向不收費。為便利客人起見。兼辦乘客在途保險。行李保險。(蘇俄及外國鐵路均可保險)。館內設有新聞部。翻譯部。

補助營業科所屬各處。業已述其大概。茲有應為聲明者。則補助營業科之事務。猶不過方始發軔。初非已臻止境。將來營業範圍。必益求擴充。種類必益求增加。以副本路主顧之望焉。

洗毛廠

海拉爾洗毛廠創立於民國十二年。俾將羊毛及其他一切毛皮。加以洗淨壓粹。以利裝包出口。廠中設有人力及新式之機器壓粹機。初歸獸醫衛生處管理。民國十五年九月。移歸補助營業科。經該科大事擴充。現在內容益形美備。

東鐵設立該廠之宗旨有二。一為招攬蒙古牛羊皮毛貨。經本路運輸。二因改良獸醫衛生。對於由本路東綫運海參崴再運外國之各種原料。加以檢查。初海拉爾未設洗毛廠以前。復因無壓粹機。蒙古輸出之羊毛。每捆由五十五甫得至六十二甫得。作為一噸。且出口商人。之由蒙古轉運羊毛者。均利用駝羣。運至張家口。再經京綏路。運天津洗毛廠洗滌裝捆。然後海運出口。似此情形。始勿論經由天津運輸。較之由海參崴出口。運費增高。而東省鐵路在無形中。已損失鉅額之貨價。此東鐵之所以毅然設立也。茲將歷年由海拉爾出口之羊毛情形。列表於下。可見數目之歷年增加為何如矣。

民國二年四百四十七噸合七十五萬一千一百零七斤

民國三年四百四十九噸合七十五萬三千一百四十二斤

民國十年六百三十四噸合一百零六萬五千零四十七斤五

民國十一年一千三百二十七噸合二百二十二萬七千六百九十二斤二

民國十二年一千二百五十三噸合二百一十萬零四千一百三十五斤

民國十三年一千四百二十三噸合二百三十八萬九千五百零二斤五

民國十四年一千八百二十三噸合三百零六萬零六百九十五斤

若按百分比計算之。如以民國二年所運噸數為百分。則其後各年之分數如下表。

民國三年

一〇〇.二

民國十年	一四一、〇
民國十一年	二九六、〇
民國十二年	二八〇、〇
民國十三年	三一八、〇
民國十四年	四〇七、〇

換言之民國十四年係洗毛廠設立後之二年而由海拉爾輸出之羊毛比較未設前突增四倍查羊毛出口之增加不僅本路貨備增加已也蒙古商業亦因是而發達向之經張家口者今已改由海拉爾出口焉且該廠之設立不僅招攬許多生力貨備而向之羊毛備每車裝六噸五五者今已完全按照車輛裝備重量裝運故不僅運價因之低廉運輸之收入亦可以增加

該廠純為商業性質而海拉爾地方自設該廠後商業亦因之而發達其四周臨近一千五百七十四里之地方如澤謙漢漢與果洛耶果子列溫都爾達班薩伊雅司克及布列赫特(均譯蒙古)向之經由張家口運往洗淨者今均送往該站出口矣該廠營業種類為洗淨污毛機器壓榨手機壓榨羊皮之壓榨原料之分類各種原料之原乾并原料之保存茲將該廠設立後各該

項營業之發達情形分別列後就其營業之激增觀之當知鐵路之設立該廠為非等閒之事矣

營業種類		污之洗淨		羊毛之壓榨		分別種次		原乾		保存	
斤	噸	斤	噸	斤	噸	斤	噸	斤	噸	斤	噸
十二	四九	八五,〇〇〇	一	八四,〇九七	五〇〇	五,八四〇	一	一	六〇	一,五七,八〇〇	一
十三	二五	四〇,〇〇〇	一	五五,三三七	一〇五	二六,四〇〇	一	一	二二	四〇〇,〇〇〇	一
十四	六五	一,一〇〇,〇〇〇	一	一,〇三〇,三〇〇	四〇	七五,〇〇〇	一	一	八元	一,三五,〇〇〇	一
十五	七〇	一,一〇〇,〇〇〇	一	一,三〇〇,〇〇〇	一	八七,〇〇〇	一	一	一	一	一

附記：十五年之原乾尚無實數惟按定單有一千四百四十噸保存亦無實數惟按定貨有二百九十五噸

夏季氣候療養所

除補助營業科外。東鐵各處中。尚有他種同樣補助營業之附設。如醫務衛生處之管理鐵路夏季氣候治療所是也。因東鐵各線。饒有高山沙地森林河流之優良避暑養病地方。故在西鐵之興安站。巴林站。札蘭屯站。富拉爾基站。東錢之巴河站。南錢之老少溝站。皆有所設立。其目的在藉天然方法。治療貧血衰弱。憂慮各病。及半身不遂。肥胖。與解剖後之一切病症。一以使患病或因公積勞之職員及其家族。得以免費或出少許之費用。從事休息療養。一以使居住東省特區各處之私人。享受日光浴。沙浴。山間及曠野之新鮮空氣。馬乳。按摩等療養。茲將各處氣候治療所內容。分述於下。

興安氣候治療所

興安治療所。設立於興安嶺山菁茂林地方。距興安嶺山洞伊通。由山洞至必集良小站。計半俄里之遙。現時建有磚房兩座。計十間。屋在山坡之間。茂林幽鬱。松濤數人。飛鳥翹迴。啾啾可掬。仰觀俯察。心目為沁。與各大站之距離里數如下。

距哈爾濱	九八一、六華里合五六五、五公里
距滿洲里	六三九、〇華里合三六八、一公里
距綏芬河	一、九二九、九華里合二、一一、八公里
距長春	一、三九二、八華里合八〇二、四公里

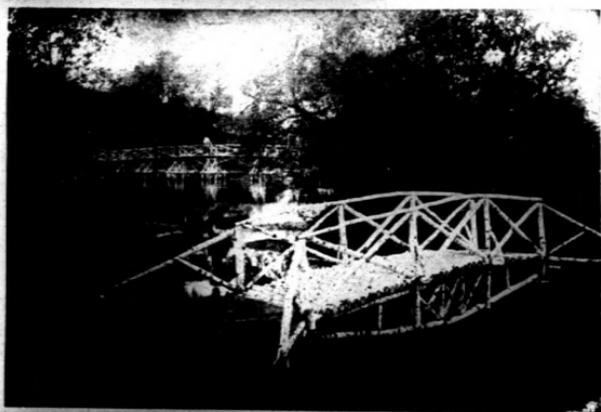
因地勢之優良。氣候之純潔。極便於無病者之休養。而患肺病及神經衰弱者。治療尤宜。良以山間菁密林深。淨潔若洗。無市塵之紛囂。處盛夏而不暑。故在此為長時間之旅遊。及病者費少許之金錢。無不收莫大之效果。計房屋每間。每月由金盧布二十五元至四十五元。附有簡單之傢具及浴室等。而每人之飲食費。亦不過三十元。附近一帶。尚有圍獵地方。呼鷹逐兔。逸趣橫生。由哈爾濱至該站之車價。二等往返。定價二十二元。在優待期間。僅收十七元六角。三等往返。定價十三元二角。而優待價僅十元五角五分。

札蘭屯氣候療養所

札蘭屯位於雅魯河溪谷間。地勢觀興安為低下。蓋興安嶺



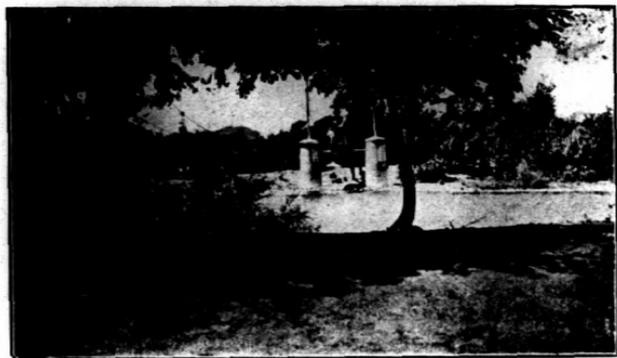
札蘭屯
花園站



札蘭屯
小橋站



札蘭屯站附
近牙洛河影



一面坡
站 吊橋



札蘭屯站避暑
場河邊甬路



香坊農事試
驗場牝牛

支脈之餘波也。其距離各大站里數如下。

距哈爾濱

七二〇、五里合四一五、一公里

距滿洲里

九〇二、〇里合五一九、六公里

距綏芬河

一、六六八、七里合九六一、四公里

距長春(寬城子)

一、一三一、六里合六五二、〇公里

此間雅魯河澄碧不波。茂林中綠蔭如障。風景之佳。有東方瑞士之目。加以人工之整理。堤防之修飾。愈令河山生色。有極優良之沐浴處。水聲潺潺。每臨浴時。為之心神俱曠。附近設有各種體育球場。共有歐式之整齊房間百餘間。空氣新鮮。備有家具及浴室等。供客使用。臥室外尚有單建之房屋及別墅。每房一間。月由二十五元至七十五元。其臨時按日出租者。每天每人二元。

所設飯館。內容極為完備。中有太陽浴處。網球場。木球。幼稚園等。患病者除空氣浴按摩等外。尚有馬乳治療所。由哈爾濱往返票價。計二等定價金盧布十六元。優待期內十二元八角。三等定價九元六角。優待七元七角。

巴林氣候療養所

此處氣候療養所之設。為期不過一年。即附設於巴林小站。綠茵滿地。靜好無塵。附近雅魯河邊右端。有高曠之沙地。遷養房屋在鐵路人員住宅地方。建築極為適宜。凡患貧血病。疲勞病。心臟病。以及受解剖後之病人。前往療養。極為相宜。距離各大站里數如下。

距哈爾濱

八二七、九里合四七六、九公里

距滿洲里

七九四、五里合四五七、七公里

距綏芬河

一、七七六、二里合一、〇二三、三公里

距長春

一、六〇九、五里合九二七、二公里

由哈爾濱至該站往返票價。計二等定價十八元。減為十四元四角。三等定價十元八角。減為八元六角五分云。

老少溝氣候療養所

老少溝氣候療養所。位於東鐵南綫松花江站。距哈爾濱一百八十三里。又四、合一、百零五公里。又六、由松花江站步行至此。為時僅五分鐘。避暑房屋。建築於松花江邊。有極優良之沐浴處。以其水熱較他處為高。故病人及無病者。甚為合宜。尤便於太陽浴及沙浴。有網球場之設。供人嬉戲之需。以天溫和旭。避暑者可以

繼續住至九月十五日。房屋每間每月由三十元至四十五元。往返哈爾濱票價計二等定價七元四角。三等四元二角五分。

也河及富拉爾基

享用氣候療養所之辦法

也河及富拉爾基氣候療養所係為本路職工免費治療之處。凡年薪在一千八百元以下者。不論中國籍。均有免費享受之權利。

東鐵氣候療養所。共分兩種。一為免費的。係供本路職工養病者。一為給費的。係營業性質。其辦法富拉爾基站與也河站。由醫務處會同伯金處辦理。凡呈准入兩治療所者。一切皆予免費。如床舖、被褥、枕頭以及必須之陳設器具。醫治、馬乳、沐浴、運動。並其他遊興、報紙、雜誌、書籍、太陽浴、沙浴、水浴等。與一切飲食皆屬之。凡欲前往治療之職工。而年薪在一千八百元以下者。可向就近各段醫士或醫院醫士遞呈說明。各該處每年均設有醫務檢查委員會。並有職員代表及伯金處代表之參加。

醫務檢查委員會對於前項聲請書審查後。即於醫務驗明單內加註考語。送交伯金處甄別委員會。所為該病人是否應接所請之氣候治療所前往治療。并何時前往。享用何種期限等次。均由該委員會最終決定之。業經核准免費前往治療之病人。由

醫務衛生處發給乘車免票。並應於何時前往該治療所之證書一紙。

氣候治療所治療病人。共分三期。第一期六月。第二期七月。第三期八月。

病人自到氣候治療所後。由治療醫生驗明。規定一種治療方法。及日常起居飲食次序。病人在治療所內。須遵守下列規章。

- (一) 不准在住室、飯館及運動場所吸烟。但亭內及空曠地方。不在此限。

- (二) 禁止飲酒。
- (三) 禁止賭博。
- (四) 凡欲離開氣候治療所。或親友前來探望。必須先得該所辦事人員之准許。

(五) 治療人員無權命令辦事人員辦理一切私人事務。

治療者每日午前七時至八時。起床沐浴運動。八時至九時。飲茶早點。九時至十一時。醫生檢驗。露天治療。花園工作。遊散行船等。十二時至午後二時午飯。二時至三時半。飯後休息。輪臥。四時至五時飲茶。五時三十分運動。露天遊戲。行船。花園小工作。七時至八時夜飯。八時至十時觀劇或遊散。十時至十時半洗望安療。

飲食均係在特定飯館之內。一律免費。其時間如下。

(一) 七時至九時早點。其食品(甲)牛乳或牛乳可一杯。或茶一杯。雞卵及乳油。(乙)牛油十二兩。(丙)各種稀粥。油炸土豆。土豆泥。麪條。青菜。由醫生之指示。得給食雞卵兩枚。

(二) 十二時至二時午飯。食品三盤。係湯。燒菜。甜菜。甜菜當星期日及星期三時。係用冰凍。其餘日期係菓乾。山。糖糕。或甜膠汁。

(三) 由二時至五時午茶。食品(甲)牛乳或茶一杯。(乙)牛油八錢。(丙)雞卵兩枚。並醇化乳油。

(四) 自下午七時至八時晚餐。食品菜一盤。牛乳一杯。茶一杯。

病人在治療所一切遊戲。如網球。木球。抵球。行船。遊泳。摸衣。處。圖書館。報紙。各種戲曲。演講。電影等。一律免費。

療治方法。多藉天然方法。如太陽浴。水浴。沙浴。泗水。遊戲。運動。馬乳。按摩等皆屬之。如必要時。則用醫藥或手術。各種病症。無論肺病。心病。脈管病。貧血病。衰弱病。神經病。肥病。半身不遂病。虛病等。均予免費。凡患重病者。如肺病等。則歸富拉爾基也河兩站。專為精神之修養。凡至氣候治療所治療者。其成績均極優良。如自覺力之發達。體量之增重。精神之恢復。甚為神速。

東省鐵路之遺送本路職工前往免費氣候治療所。不僅為職工個人利益計。且為本路事務上利益計也。蓋職工有健全之身體。然後所作之事務。敏捷而收效也。民國十六年夏季。本路對於富拉爾基及也河站氣候治療所之收容能力。設法擴充。共計有八百人之預備。俾能多遣職工前往。凡前往享受免費治療者。於治療時之薪水等。並不扣除。

至老少津。札蘭屯。巴林及興安之四給費。氣候治療所。除避

暑外。亦可治病或居住。本路職員與非職員。咸得前往。惟鐵路職員。減收房費百分之三十。凡至各該休養所。一二月。效力可

以保持全冬。關於一切詢問事件。可向南崗農務商場東鐵醫務衛生處接洽。

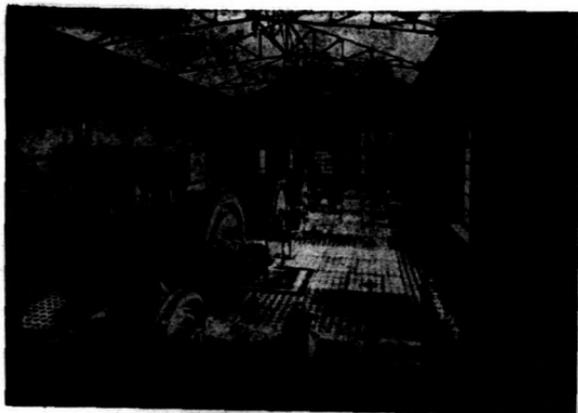
農事事業

農事事業。可使鐵路貨運增加。於路政上大有關係。各國鐵路。是以無不重視之。東省鐵路農事事業。屬地畝管理。其辦理之方針有二。(一)改良出口有關之農作種子。增高其價值。(二)增加農產物之生產額。即使農家費少數之勞力。得較多之收入是也。為達到此種目的起見。通行之法。分為兩途。(一)調查研究北滿農事之特點及條件。以為改良之借鏡。如設立農事試驗場。組織農事化驗所是也。(二)為直接使農務發生效果起見。實地推廣農事之發達。而對於前項計畫。地畝處曾為下列之設施。(一)在安達站。哈爾濱。及也河站。設農事試驗場三處。(二)組織地畝農產物化驗所。(三)在牙克什站。免渡河站。博克圖站三處。設置機器農具租借所。(四)關於動物之發育。曾辦各種動物

飼養事業

農事試驗場。創辦於民國十三年。其所辦之著有成效者。(甲)改良主要出口農產物如黃豆小麥之種類。並化驗黃豆。提高其品質收成。祛除一切病害。(乙)研究中國農藝之各種方法。使之發達。(丙)研究北滿農產物及其他植物有出口可能性之長成具備之方法。(丁)在農事試驗場試驗中美兩國農產物而比較之。皆是也。經此實地試驗之結果。咸感播種地之便利而迅速。且按歐法耕種之黃豆。所獲遠過於舊法。小麥亦毋莫不然。中國農人目擊其事。遂不乏採用之者。果能推行盡利。將來中國農業之發達。當無涯際。可操左券也。

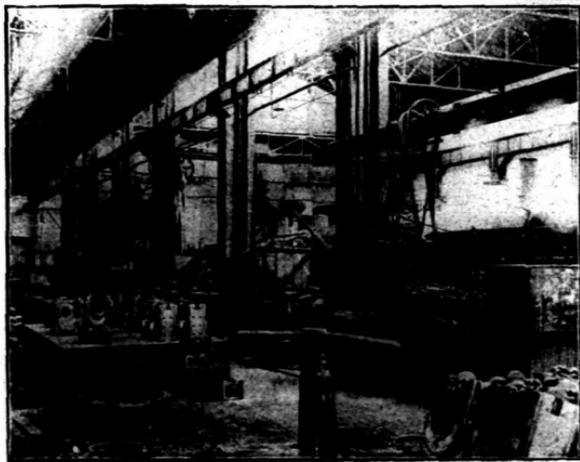
林場



哈爾濱鐵路總
工廠電燈廠



哈爾濱鐵路總
工廠車輪場



哈爾濱鐵路總
工廠機車場

林場及森林之採伐。亦爲補助營業之一種。關於預備材料以供鐵路之用者。應以工務處、機務處、及電務處爲最。計民國十四年中所備之木料。達三十萬零七千七百七十五立方公尺。各種丸木三萬六千三百七十六立方公尺。又五、枕木一十萬零六千六百七十八根。此項材料。以東鐵有自備林場故。得將木料及建築材料之市價。維持平衡。不致林商故高市價。操縱居奇焉。

獸醫衛生總工廠電報電話

東鐵自備林場之採伐。歸地賦處辦理。純爲一種商業性質。而每年收入。又有增無減。計民國十一年收入七十六萬六千三百九十三元。十二年五十七萬四千七百八十元。十三年一百零六萬三千六百一十九元。十四年一百三十六萬六千六百七十三元。

關於牲畜肉類及皮張之運輸。東鐵設有專門處所董其事。即獸醫衛生科是也。查該科創始於宣統元年。原爲獨立科。其性質亦爲營業之一種。即(甲)預防鐵路附近一帶家畜之瘟疫。(乙)補助畜類飼養之改良。(丙)防範鐵路界外之獸疫。以免傳染於鐵路棧內。(丁)力助鐵路貨載之增加。招攬牛羊牲畜肉類皮張等之輸出是也。輸出時須經檢驗。認爲確無傳染病症者。方許出賣。辦理此事之惟一機關。爲獸醫檢查處。於獸疫之防止。肉類之檢查。在在均予十分注意。担保購用者無傳染之虞。鐵路之貨運。亦因是而增加。獸醫衛生科所管機關如下。(一)哈爾濱防

疫處。(附設有化驗所)。(二)哈爾濱獸醫衛生所。(附皮廠)。(三)滿洲里及海拉爾站消毒所。(四)馬乳製造所。

海拉爾洗毛廠自民國十五年九月一日由獸醫衛生科改歸商務處補助營業科管理後。爲辦理檢疫事件起見。共有職員七十二。其中四十三人。均爲獸醫衛生。其預防家畜發生瘟疫所採之方法有二。(一)適用注射及警察方法。(如隔離等)。(二)檢查出入鐵路沿線及界線內之肉類。而隨時嚴行監督之。其在鐵路附近一帶運輸之肉類。經化驗細菌方法試驗之結果。發覺之病症如下。

(一) 牛痘疫、西比利亞歐疫、馬口病、肺炎、流行病、痘症等二十餘種。

(二) 馬 牛痘症、非洲牛痘、西比利亞歐疫等十餘種。

(三) 猪 丹毒病、瘟病等。

(四) 狗 瘋犬病、瘟病。

(五) 家禽 痘疫、膜性咽喉炎、病、鷄霍亂病。

歷年發生獸疫之數目，年有增加。計民國二年五二五頭，三年五三二頭，十年一、五四七頭，十一年一、七三〇頭，十二年二、三三八頭，十三年一、二九九頭，十四年一、三〇四頭。

獸疫增加之原因，厥為鐵路邊界鄰近防疫機關之缺如。居民防止無術，亦復漫不經心。自開始查驗，即覺病症之發現，層見疊出。故自民國二年至十三年之十二年間，獸醫衛生科施於各種畜類之注射，達十三萬次之多。十四年則為七千零七十八次。蓋其數已較減矣。

查東鐵獸醫衛生科之設立，不僅東鐵本身受極大之利益，即全線附近，亦間接減少無量數之傳染病。夫鐵路為商業性質，假使畜症流行，路政固受重大之影響，而農事上出口上，更有不

堪設想者。蓋一方壯滿耕田，借馬牛之力居多。一方牛類之出口，占重要之地位。疫症蔓延，出口即難獲發達。自經獸醫檢查，保證不受傳染。購主遂得坦然收買，不懷戒心。故獸醫衛生科設立之意義，(一)為完全監督畜類運轉之衛生機關。(二)為補助地方事業發達，使鐵路貨運增加之文化機關也。除為鐵路謀利益外，盡力於地方者尤多焉。

此外鐵路總工廠、電報局、電話局，亦為補助營業之重要部份。蓋鐵路係屬機務之營業，自不能無完備之總工廠。為隨時修理機車火車之需。蓋惟車輛整理完好，運輸上方能敏捷。又若無自備之電報電話，以溝通全路之消息，則呼應不靈。欲求路務之整理完備，將不可得也。查電話總局所用機器，係最新之自動式。除公務按設外，兼供外界私人商店住室之需。酌收規費，俾鐵路設備電話費用，有所彌補。

以上所述各種事業，均屬鐵路補助營業範圍以內。為鐵路所必須。蓋非此不足以維持商務營業。一方增加鐵路之收入，一方補助地方工商實業及農業之發達故也。

第十七章 東省鐵路西線村站

西線及車站附近概況

東省鐵路之西線。起自滿洲里。迄於哈爾濱。長一千六百一十二里。與東南兩線之合併長度較。仍逾二百五十五里。橫亘黑龍江省七縣。即呼倫道之盟濱縣。呼倫縣。龍江道之布西縣。龍江縣。安達縣。肇州縣。及綏蘭道之呼蘭縣是。但經濟勢力所及之範圍。尙遠在各該縣之外。以貨物運輸論。黑龍江全省貨物。經此線運輸者。居三分之二。而黑龍江全省面積連同呼倫貝爾一省。都一百二十一萬二千五百三十方里。沿近東省鐵路各地之居民。不下四百萬。按天然特產。當地富源。及由收運各站貨物之種類觀之。附近車站之地帶。可分爲三大區域。

甲、極西之草原牧畜區域。由滿洲里站起至牙克什站止。路線長四百六十七里。

乙、中央之林業區域。屬大興安嶺及其附近一帶。在牙克什站及碾子山站間。路線長五百四十里。

丙、東部之農業區域。由碾子山站至哈爾濱站。路線長六百一十四里。

凡滿洲里與哈爾濱間之大小車站。列表如下。

站名	距滿洲里站之公里數	距哈爾濱站之公里數
滿洲里		
札蘭諾爾	二八、八	四九、九
碾岡	六〇、八	一〇五、五
赫爾洪德	九〇、七	一五七、四
完工	一二三、七	二一四、七

烏固諾爾	一五五.七	二七〇.三
海拉爾	一八六.七	三二四.一
哈爾濱	二一四.四	三七二.二
札洛木特	二四二.二	四二〇.五
牙克什	二六八.八	四六六.七
免渡河	三〇一.九	五二四.一
烏奴耳	三三二.八	五七七.七
霍爾果	三四四.六	五九八.二
伊列克都	三六二.七	六二九.七
興安	三七一.三	六四四.六
必集良小站	三七八.七	六五七.五
博克圖	三九六.九	六八九.〇
雅魯	四二五.七	七三九.〇
巴林	四五七.七	七九四.六
哈拉蘇	四八九.七	八五〇.一
札蘭屯	五一九.六	九〇二.〇
成吉斯汗	五五一.六	九五七.六
碾子山	五八〇.四	一〇〇七.六
土爾池哈	六一一.三	一〇六一.三
虎爾虎拉	六四二.二	一一一四.九
富拉爾基	六五一.八	一二三一.六
昂昂溪	六六四.六	一、一五二.八
煙筒屯	六九六.六	一、二〇八.三
小蒿子	七二三.三	一、四五二.七
喇嘛甸子	七五四.三	一、三〇八.五
薩爾圖	七八五.三	一、三六二.三
安達	八〇七.六	一、四〇一.一
宋站	八三九.六	一、四五六.六
郭爾洛司小站	八六〇.九	一、四九三.六
滿溝	八七二.七	一、五一四.〇
魯赤果小站	八八三.三	一、五三三.五
對青山	九〇三.六	一、五六七.七

廟臺子

九二五、〇

一、六〇五、九

每年該線附近各區域運到上列各站之貨備。計十三億至十八億斤左右。其中以糧石為大宗。就發運重量論。佔西線貨物運輸總額百分之八十以上。較東南兩線各站收運之糧備。約多百分之三十。至其他貨備。以發運論。最重要者。厥為(甲)牲畜肉品。及其他養畜上之副產品。而以獸毛一項為尤鉅。所有東鐵運送之獸毛。補係由此區域內各站起運。(乙)煤。(丙)乾草青萊。(丁)魚貨。(戊)皮張。而木料一項。如落葉松建築材料(方木。柵木。柱子等項。及燃料。(木柴及木炭。亦頗可觀。計近三年來(由民國十二年至十四年)該線私人貨備運輸總額。有如下表。

貨備種類	千噸數				百萬斤數			
	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年	十二年	十四年
由各站所發	七五、二	七五、八	二〇六、八	二、三五、二	二、三二、八	二、六〇六、九		
牲畜(以重屬論)	一九、二	二二、七	六、六	三、九	一九、六	二一、〇		
未列各站之慢運量	二六、二	二六、二	二五、一	三、六	二七、〇	四八、九		

若將各站運出之慢運商貨。分別種類。則其數最如下表。

貨備種類	千噸數				百萬斤數			
	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年	十二年	十四年
糧石	六七、八	六三、二	一、五二、〇	二、〇六、三	二、〇〇、四	二、五七、九		
煤炭	四、八	七、九	三、九	六、三	六、四	五、一		
乾草	五、九	四、五	二、七	六、一	五、八	四、〇		
木料	四、四	五、五	三、四	七、〇	八、五	六、三		
木柴	二、二	三、五	六、七	三、六	五、八	二、一		
木炭	一、七	一、七	一、六	二、七	二、七	二、六		
牲畜	一九、〇	二一、七	六、六	三、七	一九、四	二、〇		
肉品	一、六	〇、七	〇、八	二、六	一、三	一、三		
獸毛	一、五	一、七	二、二	二、五	二、八	三、六		
養畜副產品(生皮)	〇、九	一、二	一、三	一、五	二、〇	二、二		
魚貨	三、二	四、八	三、六	五、四	八、〇	六、〇		
皮貨	〇、五	〇、四	〇、三	〇、八	〇、七	〇、五		
青萊	一、九	二、八	二、二	三、三	四、六	三、九		

表中煤炭木料兩種。不僅係商業運輸。即鐵路本身應用之運輸。亦為數不少。茲將鐵路自用之貨。在該三年內由西線各站所起運之總數。列舉如下表。

年度別	噸數	千斤數
民國十二年	一四、八四一	二四、八五九
十三年	一五、七三五	二六、三五六
十四年	一〇、一〇三	一六、九二二

煤炭木料兩項。除當地所產者外。由後貝加爾輸入。先運至滿洲里站。再行轉運東路其他各站者。亦復不少。

運到西線各站之貨。分為二種。(甲)由哈爾濱及東省鐵路其他各線運到者。(其由境外經寬城子綏芬河運到之入口貨。亦包括在內。)(乙)西線各站間轉運之各區域內貨。屬於甲種之貨。為各種製造品。如綢緞。布疋。衣服。鞋。機器。及各種鐵製品。大批雜貨。茶。糖。及麪粉業出品之一部份。屬於乙種者。係木料。煤。木柴。燃料。製麪粉業及製油業之出產品。酒精。及燒酒等。查民國十二年至十四年三年間。運到西線各站之最要貨。

其數量有如下表。

貨物種類	千噸數			
	十二年	十三年	十四年	十二年
煤	二九、八	四〇、四	四〇、五	四〇、四
糖	二九、八	四〇、四	四〇、五	四〇、四
木料	二五、八	一九、四	五〇、〇	四三、二
木柴	四、八	六、九	一五、八	八、〇
木炭	二、三	二、九	三、二	三、九
綢緞布疋	四、一	三、九	六、二	六、九
鹽	二、三	一、四、九	一、八、二	二、二
茶	二、五	二、〇	二、八	四、二
糖	三、三	二、五	二、六	五、五
各種雜貨	一、二	一、〇	一、五	二、〇
青菜	一、三	一、二	一、一	二、一
乾草	三、三	三、三	二、六	五、五
鋼及生熟鐵製造品	一、二	一、六	二、三	二、〇

滿洲里 八、三、九、〇、三、五、一、三、七、一、五、一、三、六

依四線貨載運輸紀錄觀之。凡西線所經之地。實爲特產物如糧石、牲畜副產、木料等所大宗出產。各種產物。不僅在東省鐵

草原 牧畜 區域

路本線往來運輸。並有出口。誠東省鐵路莫大之富源也。惟各站所運貨載。殊不一致。視其區域附近之特產。而互有差別。茲將各區域之情形。分述如下。

滿洲里站及牙克什站間

東省鐵路在此段經過區域。係呼倫貝爾起處之各草原。其面積共二萬六千四百畝。而接近東省鐵路者。在二萬三千畝以上。東省鐵路經濟勢力所及之範圍。尤遠及呼倫貝爾之外。(哈拉哈、後貝加爾) 其居民係游牧種族。計有齊普誠人、鄂倫春人、布里牙特人及索倫人等。土著之中西民族。僅在附近車站一帶之城市及鄉村中。並北方各區域。即三河口、瑛瑛河口內之呼倫貝爾所屬。接近東省鐵路各區域之人民。總數約有七萬。其中呼倫貝爾區。皆屬草原。誠爲最肥沃之牧場。繁養牲畜。不啻當地遊牧人民之主要職業。狩獵事業。亦異常發達。除遊牧人民外。鄂倫春人、索倫人及土著人之一部份。亦均有業此者。其獵取之皮張。爲狐、狼、灰鼠、西比利亞鼠、狼等類。又呼倫貝爾各處草原之中。早

獮一項。最爲繁殖。獵獲數目。在某數年中。曾達一百萬張之多。沿鐵路兩旁。重在植草。當豐收之年。全境中連同牙克什站附近區域。所割收之羊草。曾達二千七八百萬斤。範圍事業。亦頗發達。而以海拉爾、渾河一帶等處沿河地域爲尤盛。其出產品俱運銷當地市場。在民七以前。且曾運售於後貝加爾。捕魚之業。多在滿洲里及札蘭諾爾站附近之大賽湖及瑛瑛河。而在民十以前。亦餘湖(距海拉爾三百七十里) 亦曾有捕魚爲業者。惟今已無人問津。三河口、瑛瑛、米爾格禮谷等處。間有務農者。惟呼倫貝爾荒草之地。氣候酷寒。地質鬆軟。黍、粟不宜耕種。煤礦(札蘭諾爾、滿洲里) 爲此區特產物之一。產額頗稱富饒。製造業尚在胚胎狀態中。其最主要者。爲蒙畜副產品。交易事業。亦尙發達。大部爲對蒙古之交易。

上述區域中物產之性質。應依東省鐵路所運之貨物種類。以爲區別。質言之。即牲畜、肉品、獸毛、及皮革事業上之副產品。生貨、(皮革、羊皮等)、煤炭、青稞、羊草、魚貨、及皮張是。就中獸毛、皮張、及大宗肉品、牲畜出產品。多屬出口貨。餘則係東省鐵路本線之運輸。自民國十二年至十四年。三年中慢運商業貨物之來往轉運情形。有如下表。

類別	千噸數			
	十二年	十三年	十四年	十二年十三年十四年
發出總量	七、五	六、六	三、七	一三、二
				二、五
				五、四

內中計有

品名	千噸數			
	十二年	十三年	十四年	十二年十三年十四年
煤	四、八	七、七	三、七	六、三
木料	二、五	五、七	三、一	四、一
牲畜	三、八	八、五	五、二	一三、一
肉品	一、三	五、〇	五、〇	一四、二
獸毛	一、四	一、七	二、〇	一四、二
皮革副出產	〇、六	〇、五	〇、五	一、八
生貨				〇、八
				〇、八
				〇、八

品名	十二年	十三年	十四年	十二年十三年十四年
魚貨	二、九	四、五	三、四	四、八
皮張	〇、五	〇、四	〇、三	〇、八
運到總量	五、六	五、五	五、六	一六、七
				六、二
				五、七

此外每年爲東省鐵路本身應用。而由此區域內運輸者。計煤一萬八千萬至三萬萬斤。(合十一萬噸至十八萬噸。建築木料一千五百萬至二千五百萬斤。(合一萬噸至一萬五千噸。)

由他方運入之貨物。以糧食(籽粒麵粉)爲最多。(爲數在一萬五千噸至二萬噸。合一千五百萬斤至二千五百萬斤。)

茶糖、雜貨、綢緞、布疋、礦植物油等項次之。

本區域內之車站凡九。曰滿洲里。曰札蘭諾爾。曰綏圖。曰赫爾洪德。曰完工。曰烏固諾爾。曰海拉爾。曰哈克。曰札洛木特。其中以滿洲里。札蘭諾爾。及海拉爾三站爲最大。

滿洲里站

滿洲里站爲俄國來華之東省鐵路第一車站故名。與俄國赤塔鐵路正相銜接。站之北爲滿洲里城市。市內及鐵路附近各村鎮居民。在十四年夏秋之季。爲一萬一千九百七十七名。在九十年時。曾達二萬五千名。是現已較前減少矣。距站十五里。(

合九公里)爲贛濱縣城。昔之要塞也。滿洲里城市及贛濱縣城合二爲一。面積頗大。機關林立。誠爲當地行政中心。所有贛濱縣署及縣長、呼倫貝爾交涉員、東省特別區市政分局、自治會、商會、東省特別區地政管理分局、路警第三段、中國及蘇聯海關、護路軍司令部、附屬司令部之無線電台、郵政局、電報局、遠東銀行分行、俄亞銀行分行。(該分行現正在清理中)、黑龍江廣信分公司、滿洲里商業銀行皆在焉。此外醫院有二。一爲市立。一屬東省鐵路。又有市立電燈廠一處。及學校數所。

車站除本站職員外。駐有東路工務第一段段長、車站會計稽查員、第一段警官、分段獸醫及機關車庫工廠(譯音地包)東省鐵路商務事務所、佛爾馬林蒸汽消毒所、測候所、初等及高等小學校、東省鐵路職工消費社。而赤塔鐵路亦在站附設機務地、包營業賬房、材料廠、醫院、初等及高等小學。

該站在昔爲後貝加爾交易貨物之重鎮。近年一變而爲蒙古交換貨物樞紐。論其數目與資本。可稱最繁盛之商業市場。商賈雲集。數在五百家以上。其中資本最大者。多以批買蒙古牲畜、獸毛、及生貨爲業。亦達五十家之譜。(特魯與司莫連司吉號、受

華號、畢德爾曼股份公司、雜貨聯合會、美國皮貨聯合會、卜連涅爾兄弟商號、喀五福豐洋行等是)。距近數年來。自與外蒙庫倫之聯接交通恢復。凡東省鐵路各區域運來之大宗蒙古貨物。已有取道海拉爾之趨勢。亦即本章所述該站商業縮減之一原因也。

加以商業上佔重要地位之後貝加爾交換貨物。自後貝加爾民國九年抄發生政變。封鎖邊界。交通斷絕。遂益成頹廢之象。近數年來。運入之貨物。雖又漸增。然營業之權。悉操之蘇聯國立機關。而商人不許焉。

附近之大賽湖中。營魚業者頗衆。(如伯利奈夫號、燕羅寶號、喀塔耶夫號、什禮尼闊夫號等是)。每年可得鯉魚、鮭魚、鯡魚、黑魚及其他各種魚類五百萬至八百萬斤。(合三千噸至五千噸)。又有廣信公司煤礦。每年可採煤一千三百萬至一千六百萬斤。(合八千噸至一萬噸)。惜煤質不良。幾全部銷售於當地。市傷耳。拿果丹不古爾爾吉布尺洛庫拉札等深谷低窪之處。產草蓆燕。每年可割草至一千六百萬斤。(合一萬噸)。

工業商號。有製革、製皮、造氈業。並兼業洗腸所之屠獸場製

新廠等。

發運之貨物種類繁多。其最重要者。為牲畜、肉品、皮革、獸毛、魚類、皮張、及後貝加爾運到之木料、煤斤。其中牲畜、肉品、及皮張、為出口之貨。牲畜類皆運至哈爾濱宰殺。(交英國出口公司宰殺廠)。獸毛則先運至海拉爾洗壓。然後輸出。就發運數量論。最多者為煤斤(十四年運出一千八百萬斤以上)。木料(每年在四五百萬斤)及魚類。(每年在五百萬至七百萬斤)。牲畜肉品及獸毛。近數年來。大形減少。十四年僅牲畜八萬斤。肉品十二萬二千斤。獸毛五萬五千斤而已。至運到貨物。則為糧食、茶、糖、綢緞、布疋、火酒等項。茲將該站由民國十二年至十四年發出及運到之慢運私人貨物數量列表如下。

運到	發運			
	別	噸	數	斤
四、八三三、一、〇六一、二、〇〇六	十二	十三	十四	十二
八、七四二、〇、〇一〇、八、七四二	十三	十四	十二	十三
三、五七三、五七三、六八八	十四	十二	十三	十四
四、四八六、三、三三三、二、一、〇、〇	十二	十三	十四	十二

據上表觀之。是發出貨物數目。年有增長。蓋以後貝加爾之

貨物。(煤及木料)有大宗運到也。

札蘭諾爾站

該站站務之興衰。及其貨物之增減。可由煤礦左近之情形而知之。其旁築有鐵路枝線。長六里。直達礦區。此項煤礦。自十三年始。歸東省鐵路自辦。年中探得煤量約二萬七千五百萬斤。其中售與私人者。約五千萬斤。餘則悉供鐵路燃用。車站市內。村落。及礦場。居住人口約計三千五百名。礦區駐有縣警察分署。呼倫貝爾交涉局委員。稅捐局委員。郵政分局。車站上則有東省特別區警察第五署分駐所。路警第三段分段辦公處。近三年來發出及運到之慢運私人貨物數量列表如下。

運到	發運			
	別	噸	數	斤
四、八三三、一、〇六一、二、〇〇六	十二	十三	十四	十二
四、八三三、一、〇六一、二、〇〇六	十三	十四	十二	十三
四、八三三、一、〇六一、二、〇〇六	十四	十二	十三	十四
四、八三三、一、〇六一、二、〇〇六	十二	十三	十四	十二

發運之主要貨物。為煤斤一項。在十四年按商務運則裝運數目。曾達三千六百萬斤。此外並發運充公用者。在一萬三千萬

斤以上。其他貨物計有牲畜（十四年至一百萬斤）、魚（六十九萬斤）及獸毛（二十六萬六千斤）。牲畜一項多係英國出口公司在呼倫貝爾、哈拉哈一帶所購買。悉數宰殺然後裝運出口。而魚及獸毛則係各商號所購運者。

海拉爾站

就此站之興盛及貨物之增減論。與滿洲里站不相上下。亦為本區域內之一大站。市內規模頗巨。與舊蒙古城阿穆爾雅託相近。（華語為呼倫縣。俄語為老海拉爾）為呼倫貝爾行政及經濟之中心。呼倫貝爾督辦（兼長軍務）及蒙古長官阿穆爾均駐於此。而副都統衙門（呼倫貝爾之蒙古政府最高機關）呼倫貝爾交涉員。呼倫縣知事。東省特別區市政分局。本地市自治會。海拉爾商會。東省特別區地畝分局。稅局。樞運局。東省特別區警察第五區第一分署。路警第三分段。東省特別區域地方審判廳第二分庭及檢察所。遼東銀行分行。俄亞銀行分行。（該分行現正在清理中）借貸公司。蒙古皮毛公司。銀行。郵政局。及電報局等亦舉備。

車站上有地包。商務事務所。東省鐵路洗毛廠。東省鐵路職

工消費社。鐵路醫院。初等及高等小學校等。又除車站職員外。駐有東省鐵路工務第二段段長。機務第一段段長。電務第一段段長。第二段地畝視察員。分段警官及獸醫等。

全部居民

（老海拉爾市內及鐵路附近各村）約有一萬二千名。唯一商業。厥為蒙古交換貨物。而營斯業者。多為出口富商。（如喀普爾兀爾沙夫司吉號。德魯夫及吳禮曼兄弟號。卜老文號。畢德爾曼公司。李結禮。卜洛司號。英國西比利亞洋行。費爾查洛夫得洋行。拿福塔諾維赤號。蒙古中央聯合會等）其與蒙古交易之資本。多係外人所投。各商號批購蒙古牲畜獸毛及生貨之區域。迄今已推行及於庫倫。（距海拉爾二千四百里）每年夏季之末。為甘珠爾會期。（距海拉爾約三百五十里）中外商賈雲集於此。爭相購買。均為大宗交易。是以商號之偉大者。計達二百家以上。

此間製造蒙古牲畜出產品之工業。當推東省鐵路及瓦爾沙夫司吉卜老文之洗毛廠。其中以東省鐵路者為最優。廠中洗毛方法。異常精到。洗出之毛。極為潔淨。附設有水力洗壓機。此項工廠。為東三省及蒙古界內之唯一營業。所洗之毛。若由海路運

輸出口時。以分益及容積論。足價水路運費之代價。故目下在此區域內所購買之獸毛。其預定由航海出口者。無不運此洗壓之。其他工業。則有市立屠獸廠及洗腸廠數處。又製革廠。(鄂庫洛夫廠亦在其內) 製氈廠製酒廠。(業主倭倫錯夫兄弟) 火磨。(松花江麵粉公司) 及電燈廠等。民國十二年至十四年間發出及運到之慢運私人貨物運輸情形。有如下表。

發 出	噸 數 千 斤 數			
	十二年	十三年	十四年	十五年
運 到	八六五	三六三	九一七	四四三
	三三〇	八五〇	五九三	七三四
	四〇〇	九〇〇	九〇〇	九〇〇

在民國十四年一年內。曾運出牲畜四百九十六萬八千斤。肉七十一萬八千斤。及獸毛三百零五萬三千斤。

本區域中其他各站。即薩爾赫爾洪德。烏固諾爾。完工。哈克。及札洛木特六站。所發運之貨物。以羊草為大宗。大都銷售於區內各市場。(海拉爾。滿洲里及札蘭諾爾) 薩爾赫爾近數年來。亦曾運出獸毛。惟為數無多。(年約十一萬九千斤) 係來自滿洲

里商號。而哈克站。時有大批牲畜之裝運。大多數運至哈爾濱屠宰。然後將肉品運輸出口。由該站發運牲畜出口之最大出口商。為英國出口公司。茲將各該站民國十二年至十四年之發出及運到商務貨物數量。分別列表如下。

站 別	發 出 數			
	以噸為單位	十二年	十三年	十四年
薩 爾 赫 爾 洪 德	五	一〇三	五	一七
烏 固 諾 爾	三	三	三	三
完 工	四	四	四	四
哈 克	二六五	一七〇	一八〇	四〇〇
札 洛 木 特	五	八	一	二
運 到 數	八五	六八	一〇	一
赫 爾 洪 德	三	一	一	一
薩 爾 赫 爾 洪 德	三	一	一	一

烏固諾爾	二	三	六	一八	七五	一〇
完工	一	一	一	一六	一六	
哈克	一〇	八	一〇	三三	三三	二七
札裕木特	五	四	八	八	六九	二五

產林區域

牙克什站成吉斯汗站間

此區大興安嶺山脈。蜿蜒其間。森林密集。勢目皆是。經濟特點。以林產爲第一。亦即北滿經濟上之特產。所產林木。百分之七十五係落葉松類。爲建築材料之翹楚。執行政區劃。與安嶺爲呼倫貝爾與黑龍江省所管轄。至其他區域。自興安嶺遼東一帶。爲布西設治局。索倫縣。及十四年新設之甘井子縣。全境面積爲十七萬五千至二十萬方里。所有居民。不逾四萬。異常稀少。較爲稠密之處。厥爲車站附近一帶。民族雜居。不可究詰。大都爲華人。俄人。鄂倫春人。及其他當地土著之細小民族。居民之經濟事業。率多以木商爲主。泰半砍伐森林。運至鐵路各站。從事買賣而已。惟現時砍伐林木之地帶。距鐵路線達六十五里至七十里之遙。向各

運量最多者。厥爲哈克（視收穫之如何。每年運出數在八十萬至一百五十萬斤。）及札裕木特。（在一百五十萬斤之譜。）由各該站運出之草。品質以此爲最良。

站輸送。頗感不便。所有木料。在河水沉澱時。順河後運。平時則用大車由陸路輸送。現下謝夫謙克兄弟林場。已經歇業。故自各該林場起。向雀爾果。及伊列克都站。築有支路。以便運輸。

此區域內之特產。及其經濟之事業。除上述外。尚有應行說明者。約有數種。興安嶺百獸蕃殖。狩獵事業。爲遊牧民族之唯一生活。鄂倫春人多操斯業。本區域之數站。麝圖已極發達。其出品向西運輸。甚有運售於滿洲里站者。間亦有務農之地。多在本區域之東部。其中部及興安嶺以西。地質雖頗肥沃。農業殊難發達。晝氣候變化甚大。冬季酷寒。雪少而乾燥。生植期甚短促也。現在種植五穀之地。均在牙克什站附近之米爾格里谷中。及博克圖札蘭屯等站。在牙克什。札蘭屯。博克圖等站。養畜取乳之業。近

瀋發達。然本區域內之中部各地。(即伊列克都與安嶺、博克圖)則缺少宜於牧畜之草料。未免美中不足。又本區礦物甚富。(如布西縣北部各地朝洛河流域)勸採煤礦金礦。(如距博克圖站一百至一百二十里所謂頭道窪地方)及被人盜採者。時有所聞。而組織正式礦務機關及公司。從事開掘者。尙付缺如。業利於地。良可惜也。

此間向無規模偉大之工業。僅有松脂及樟脂製造場與磚窯。規模亦小。迨十四年。博克圖始建置火磨一所。並油坊數家而已。經濟之特色。為大宗木料之輸出。其需要最大者。首推東省鐵路。故其運輸貨物。多屬公用性質。近三年來區內所屬各站運出各種公用貨物之數量。有如下表。

千噸	噸數			
	百	萬	斤	數
十二年	四〇	三〇	九七	五二
十三年	四六	三〇	九七	五二
十四年	三〇	七	四	三
十二年	三〇	七	四	三
十三年	三〇	七	四	三
十四年	三〇	七	四	三

表內所列。木料一項。當佔百分之七十以上。其銷售於市面者。亦頗不少。大都運往昂昂溪、安達、滿溝等站一帶。林業之猶未

充分發達者。因距離商業中心之哈爾濱甚遠。(哈爾濱距伊列克都及博克圖各站約一千里左右)難與東線各林區競爭也。惟落葉松類木料之出口。自十二年。起。漸見發達。有多數房柱、枕木、大樑等。運往南滿鐵路。茲將民國十二年。至十四年。發出及運到。慢運商貨運輸總額。列表如下。

貨物種類	千噸數				百萬斤數			
	十二年	十三年	十四年	十五年	十二年	十三年	十四年	十五年
發出貨物	四七	四九	四三	四三	七三四	八二九	七五九	七五九
建築材料	三六	四二	三三	三三	六四八	七〇九	七〇九	七〇九
木柴	一五	三三	六六	二五	二五六	五六一	二二二	二二二
英柴	一六	一七	一六	二六	二八	二八	二八	二八
運到貨物	五九	七七	七五	九九	一三九	一三九	一三九	一三九

依右表以觀。本區域內各站運出木料數量。十三年曾有增漲之勢。蓋一係西線各移民區域。如安達、滿溝。建築材料之需要日見增加。二係南滿路出口。亦形發達故也。迨十四年。南路運輸。大形減少。除各種雜故不計外。以區內設有日本資本之大林場。

札免公司之歇業。所蒙影響為最巨。

此森林區域內之車站凡十二。即牙克什、免渡河、烏奴耳、雀爾果小站、伊列克都、興安、博克圖、雅魯、巴林、哈拉蘇、札蘭屯、及成吉思汗是也。茲分述如下。

牙克什站

係興安嶺前之一小站。市內居民不足七百。距站一百七十里。地方。東省鐵路及倭倫鐵路。夫兄弟林場在焉。自林場沿瑛瑛河。築運木料。直達距站十二里之港口。港口與車站間。敷有支路。以便運輸木料。故在該站附近。設有東省鐵路與倭倫鐵路夫兄弟林場辦公處。木料廠。及倭倫鐵路火磨油坊各一所。市內亦有油坊數家。近三年來。車站界內。有農家數戶。種植小麥、黑麥、大麥、鈴鏢麥。及他種糧類。其民國十二年。至十四年。發出及運到慢運私人貨載之運輸數量。列表如下。

運到	發出	載別			
		噸	數	千	斤
六五	七四	十二	十三	十四	十二
六八	四一	二	四	二	三
一、二、四	一、二、四	一、三	五	四	七
一、三	一、三	一、三	五	三	七
一、三	一、三	一、三	五	三	七
一、三	一、三	一、三	五	三	七

發出貨載。以落葉松類之建築材料為大宗。每年約在七百萬斤至一千萬斤之數。十四年因瑛瑛河水枯淺。不能從速。會漸減縮。然柴炭數目。乃復不少。此項柴炭之原料。多取材於林木之不適用者。該站附近。有中等站二。一為免渡河。一為烏奴耳。又有小站一。曰雀爾果。

免渡河站

該站較烏奴耳、雀爾果等站為巨。市場即在站旁。站上設有地包、林鐵路職員及居民。人口不逾七百。四周有小樺木林。居民多以砍柴為業。所砍之木。運至站上。再燒木炭。其他經濟事業之可以敘述者。尚有刈草、養畜、種菜、獵取野山羊等。並有小磚窯一座。由十二年以後之近三年來。始有種植糧類（小麥、黑麥、鈴鏢麥等）及亞麻者。發出之慢運商業貨載。十二年為三十三萬二千斤。十三年四十五萬八千斤。十四年一百四十三萬三千斤。數量年有增加。而尤以十四年為最鉅。蓋發運之木柴及磚。突形增多也。（木柴十二年為二萬一千斤。至十四年增至七十四萬三千斤。磚在十二年為十三萬四千斤。至十四年增至三十萬二千斤。即其例也。）

烏奴耳站

此站規模極小。左近有石灰地。貨備運輸。除少數木柴及圓木外。並有石灰一宗。其數量在六萬斤至九萬斤之間。所有發出慢運商備。數目如下。

民國十二年	二萬,000斤	十三年	一五,000斤	十四年	六,000斤
-------	---------	-----	---------	-----	--------

霍爾果小站

昔日由站逸南。謝夫謙克兄弟林場。設有四十七里又七之林場支路。該林場木料。均由此站裝運。為數亦甚多。現已停止工作。故所運貨備。僅有偶然運到之小批圓木。即大木及木棒。是以運出之貨備數量。在民國十二年為四萬四千斤。十三年為六十三萬三千斤。而十四年則為八萬四千斤矣。

伊列克都站

該站位於札免公司林場（即前謝夫謙克兄弟公司林場）境內。由站東北向。以迄該林場。敷有林場支路。長一百一十二里又七。在民國十四年以前。木料之裝運。異常發達。自十四年札免公司宣告歇業。林場工作完全停頓以來。幾無木料運輸之可

言。有之亦係早年砍伐。為數幾希矣。車站附近市內居民。不逾三百。民國十二年至十四年發出及運到慢運商備數量。列表如下。

備別	噸數		千		斤數	
	十二年	十三年	十二年	十三年	十二年	十三年
發出	二九,八三三	二〇,七三三	五,一〇三	三,三三五	三,四七〇	八,五五二
其中木料	一九,七五三	二〇,三三七	四,九三三	三,〇〇三	三,四七五	八,三三〇
運到	一,五四二	二,二二七	九三三	二,六八二	三,五四五	一,五五〇

興安站

自此站起。鐵軌蜿蜒。環山而上。興安嶺山洞及盤道在焉。查自博克圖站渡興安嶺一段。工程之浩大。建築之宏偉。在東路全線。無有出其右者。車站附近。有小鎮一。並東鐵所設氣候療養所。總計居民不逾四百。職業大都伐木燒炭。或由附近各林場（劉大彬及札免公司）拉運木料為生活。私人貨備運輸無多。自民國十二年至十四年。慢運數量如下。

備別	噸數		千		斤數	
	十二年	十三年	十二年	十三年	十二年	十三年
備						

發	出	一、九七	二、九六	三、四七	四、八五	五、九三
運	到	一三	一四	一五	一六	一七

博克圖站

該站位於坡地。勢極傾斜。過此則路漸平坦。東鐵丙線由此站沿雅魯河岸。直達雅魯河流域入嫩江口處。始改直前。市內市面。極爲繁盛。居民約三千五百人。除車站職員外。駐有工務第四段段長。機務第二段段長。車站會計稽查員。分區醫官。地包鐵路醫院。測候所。初等及高等小學校等。行政機關設於車站者。有東省特別區市政分局。本地市自治會。商會。木石稅局。稅捐分局。東省特別區警察第四區第二分署。路警第二段。關於地政事件。歸地政分局管轄。

此站境內。有劉大彩。順尼和。鄭多明。黃起和。永利公司等林場數處。札免公司林場。即位於西部。各林場在站均有事務所之設。以便接洽。林業爲當地居民主要財源。此外經濟事業。尙有應行聲敘之者如下。(甲)種菜業。自有博克圖以來。業種菜者日衆。所種菜蔬。厥爲馬鈴薯。白菜。黃瓜。及其他青菜。向皆自運發售。近年來亦有運售於哈爾濱者。(乙)此間有含乳之牲畜約五百頭。

及小製油廠一所。然地質雖瘠。缺乏良好之飼畜草料。於牧畜事業上。不無影響。(丙)近數年來。從事耕種者。漸見繁昌。宜於耕種之地。大部爲獨立果樹窪地。惟目下耕種面積。並不甚大。(不及四百畝)其妨礙農業發達者。厥爲氣候之酷寒。(丁)市內有商號約百家上下。其中有各林場事務所所設之糧食麵粉棧房數處。酒精倉庫一座。(參屬志所有)及售賣各種貨物之店肆若干。以其位在免渡河站與巴林站之中心。所有該兩站之需要。皆由此供給。(戊)工業則有俄人齊德曼所設之火磨。電燈廠。製革廠各一所。及製造樟腦塔數所。運出之貨物。幾全屬木料(落葉松類之圓木及柴炭)及菜蔬。茲將民國十四年所運數量。列表如下。

類別	噸數	千斤數
木料	二〇〇三五	三三、五九六
柴	六三九	一、〇七〇
炭	三二九	五五一
菜蔬	一八五	三一〇

至近三年來該站貨載之運輸共數。則如下表。

發 出	噸 數				千 斤 數			
	十二年	十三年	十四年	十五年	十二年	十三年	十四年	十五年
運 到	二,五九九	三,〇三八	三,〇七九	三,七六五	五,〇七三	五,一五九	五,〇三三	五,〇三三

可見該站裝運之貨載。數目年見增加。實由(甲)安遠站、朱站、滿溝站、對青山站各移民區域需用木料。為數甚鉅。(乙)興安嶺西路砍伐木料。日形減少也。

雅魯站巴林站哈拉蘇站

博克圖站以次。裝運木料較多者。首推雅魯、巴林、哈拉蘇三站。左近有大德通、永利公司、及劉大有之林場。各站市內市面。規模匪鉅。居民數目。雅魯不足一百二十人。巴林不足二百人。哈拉蘇約一百五十人。哈拉蘇站住戶。除中俄人外。近數年中。有韓人數家。移居於此。巴林站風景幽雅。氣候宜人。故夏季避暑者。踵趾相接焉。計自民國十二年至十四年三站收發商備數量。分別列表如下。

站 別	噸 數				千 斤 數			
	十二年	十三年	十四年	十五年	十二年	十三年	十四年	十五年
發 出	一,〇〇三	二,〇八四	五,四四三	一,七五九	三,〇九二	九,一五七	三,〇九二	九,一五七
運 到	二五九	三三五	八五	二六	五八	一,一五	五八	一,一五
雅 魯	七	二七	五九	二七	一四	一四	一四	一四
巴 林	三	三三	三四	一〇九	五〇	五〇	五〇	五〇
哈 拉 蘇	三	二七	三	三	六	六	六	六

札蘭屯站

該站位於興安嶺支脈之麓。雅魯河經流其間。兩岸小。河。如阿魯河、伊萬河、德興河等。匯流之。河水流積。土地肥沃。頗宜於耕種。附近一帶。草地豐茂。灌木叢生。且多硬質之樺木等。森林之中。山雞、野鴨、山羊、麝、松、栎等。異常蕃殖。車站附近。有一俄民小鎮。居民約四百人。中國市鎮。則在距站二里處。居民達千人以

上市廬田應四五櫛比。大有雞犬相聞之樂。七賢旬阿憐河等處。並有索倫人居住。除本站職員外。駐有東省鐵路工務第五段段長。第三段地畝視察員。分段警官。並機務地包。醫院。測候所。職工。消費社及初等高等小學校等機關。而東省特別區市政分局。黑龍江稅局。山林警察分署。東省特別區警察第四區分駐所。路警第二段分段亦在焉。

附近區域。正在拓殖之中。種植物之最要者。為玉米。稷。麥。元豆。小麥。鈴。鐵麥。及蕎麥。各村屯種粟。頗為發達。其產物除一小部運售哈爾濱外。餘則供給西部居民以砍柴。燒炭。採取果木。羅惹。核桃等為生活者。頗不乏人。近數年來。俄民經營養畜取乳事業。不遺餘力。民國九年時。畜有乳牛約一百五十頭。十二年經東省鐵路之協助。會設一製造奶油廠。然不久停止。十五年東省鐵路地畝。又新設一廠。產額頗豐。工業則有磚窯燒鍋各一家。民國十二年。起。東省鐵路在此設有氣候療養所。位於興安嶺之麓。山明水靜。爽適宜人。芳草茂林。風景佳絕。誠東路第一避暑地也。匪特哈爾濱人士所稱羨。即天津上海嚆遊之士。亦不乏遠道而來者。運出貨。以柴炭兩項為主。民國十二年。曾估運煤全數百

分之六十五。十四年益增至百分之八十五。青萊次之。佔百分之五至百分之十五。民國十二年。至十四年。收發運私入貨。概之。總數。有如下表。

運到	發出	概別		噸數	千	斤	數
		順	數				
六三	一〇五	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年
六三	一〇五	一〇五	一〇五	二八五	一七五	二三五	四七五
六三	一〇五	七四	一〇七	一〇七	一〇七	一〇七	一〇七

成吉斯汗站

此站與札蘭屯相彷彿。亦以發運柴炭為惟一商務貨。估發運全額百分之九十九以上。為本產林區域各站之冠。所有柴炭。全數東運。以富拉爾。昂昂溪。安達三站銷納最多。市內及車站村屯居民。約七千人左右。民國十二年。至十四年。收發商務貨。概數量。有如下表。

運到	發出	概別		噸數	千	斤	數
		順	數				
三三	一三三	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年
三三	一三三	一三三	一三三	二六〇	二〇六	二三五	四三三
三三	一三三	三三	三三	三三	三三	三三	三三

農業區域

碾子山站至廟臺子站間

自碾子山站起至哈爾濱止。鐵路兩旁所有地帶。以農業著稱。耕種產糧。異常發達。商賈雲集。交易極繁。所有龍江道屬之布西縣境東部。景星縣。訥河縣。嫩江縣。龍江縣。林甸縣。青岡縣。克山縣。拜泉縣。安達縣。肇東縣。肇州縣。綏化縣。慶城縣。蘭西縣。及呼蘭縣。皆與此段經濟上有密切關係。各該縣總面積。約八十二萬方里。居民約三百萬以上。年來移民。仍絡繹不絕。數目日有增加。以東部各地及拜泉克山兩縣尤為稠密。密度有每方里一百五六十人者。人民職業。以農為重。刈草種菜次之。而龍江等縣則有養捕魚。海倫等縣則有業獵獸者。並間有採礦之地。各車站附近之適中地點。有油坊。酒廠。及火磨等大實業甚多。各縣之中。此種實業亦不乏。惟範圍較小。規模陳舊耳。

接近東省鐵路各區域。每年經鐵路運輸之大宗餘糧。現達十億斤至十五億斤。(合六十萬至九十萬噸)其中以元豆為

最多。佔全數百分之七十五。其他糧石。頗不一致。有直接向站拉運者。有視距離之遠近。及鄉民與商號之關係如何。而先運至各縣之商業中心地者。拉運糧石期間。多在冬季。比較上尤為繁盛之地。首推安達。滿溝。昂昂溪。對青山四站。及拜泉。克山。呼蘭。巴彥。林甸。蘭西等縣。各地間冬季均有大車往來。以相聯絡。夏季則沿嫩江。以輪船拖船運輸之。查嫩江自流入松花江口至嫩江縣城。均通舟楫。計水程垂一千四百里。(合八百公里)近來鐵路之建築。亦風起雲湧。其已成者。為四洮洮昂兩路。修築將竣者。為呼海鐵路。該路起自東鐵廟台子站前之松浦鎮。止於海倫縣。

此區域內商業之所以發達。蓋因糧食之購買。向農人批發後。即行轉輸出口。金融活動。其利甚溥故也。經營之者。均係北滿之大出口商號。如歐人之東亞洋行。中英洋行。西比利亞洋行。遠東國家貿易公司。索斯金洋行。日人之三井洋行。國際運輸會社等。而中國商人。又不勝枚舉。除出口商號外。尚有經紀商號多家。彼等先由鄉民手內定購。然後轉售於出口商號。主要之出口貨

品爲元豆。製油業之出產品爲豆油豆餅。各地農產物。以拜泉克山兩縣爲最富。(每年數量在五億至七億斤之多)在東省鐵路本路運輸上。除元豆外。(每年在五千萬至六千萬斤)小麥。草料。柴。酒精。酒品。碱等。亦爲數不少。運來貨備。以各種雜貨。建築材料。燃料及鹽等爲主。近數年來。建築材料及燃料貨備。異常增加。是可見明各地移民之增多。與夫當地工業之發達矣。民國十二年至十四年運到及發出私人慢運貨備運輸。列表如下。

類別	千噸數			
	十二年	十三年	十四年	合計
發出總量	六八.七	六六.三	九五.四	一九〇.四
其中				
糧	六七.一	六五.六	九四.八	一九七.五
草	三.〇	三.六	一.三	七.九
菜蔬	一.三	二.一	〇.一	三.五
牲畜	五.三	二.九	一.一	九.三
以原價				
織	一.八	〇.八	〇.八	三.四
運到總量	一〇〇.八	一七.一	一七.一	一三〇.〇
合計				三〇〇.二

中其	建築材料	煤	柴及炭	鹽	綢緞布	口袋
三三.二	二〇.〇	二七.二	六.四	三.三	三.九	七.九
一八.九	二五.二	三.一	九.四	二五.二	三.七	七.八
五.六	三.五	三.三	一八.〇	一七.九	五.九	二.八
三.九	三.三	三.一	一〇.七	三.一	六.五	一.三
三.七	三.四	三.三	一五.七	二五.六	六.二	一.四
六.二	六.〇	三.〇	三.〇	三.〇	一.〇	二.二

本區域之車站。計有碾子山、土爾池哈、富拉爾基、昂昂溪、小蒿子、喇嘛甸子、薩爾圖、安達、宋站、郭爾洛司小站、滿濟、魯赤果小站、對青山、及廟台子。其中就轉運貨備及所具關係論。以富拉爾基、昂昂溪、安達、滿濟、及對青山數站爲最大。而近數年來。小蒿子站及宋站。發運貨備亦不少。茲分述如下。

富拉爾基站

位於嫩江沿岸。屬黑龍江省龍江縣。站旁架有鐵路橋梁。長二千零三十三尺四寸。(合六百五十公尺七寸)市場在車站左近之路線兩旁。當民國十四年時。市民計二千五百八十七人。而鐵路南北一帶。田舍莊屯。復星羅棋布。若黃河屯、寧豐、前陀螺

河梅特樂五雷四訥等皆是也。除漢火外。尚有土著達烏里人。屬蒙古種之一。行政及自治機關。有東省特別區市政分局。商會。稅捐分局。東省特別區警察第四區第一分署。路警第三段分駐所。車站上則有鐵路醫院及初等高等小學校。隣站一帶。現正墾殖之中。內地人民。移居日衆。耕種面積。日見增加。遂蔚然成一富庶之區。運到糧石。多來自嫩江左岸。富隆洋行。西比利亞洋行。中英洋行等出口商號。在站均設有分號。中國商號營業最大者。爲雙合盛。同合成。益福祥等。工業則有徐勵志酒廠。廣吉火磨。廣信公司火磨。廣吉油坊。廣吉電燈廠。東省鐵路電燈廠。製造如油工廠。夏令草木暢茂。氣候乾燥。嫩江碧波清淺。沐浴最宜。故東省鐵路警務處設有氣候療養所。以資休養肺病。並製治療用之馬乳。貨載運輸。年有增加。茲就近三年來慢運私人貨載數量。列表如下。

運到	發出	噸數		千		斤		數
		噸	數	千	斤	數		
三、五、六	三、六、〇	十二	年	十二	年	十二	年	十四
三、五、三	二、八、七、〇	三、五	年	二、二、四	年	三、六、七	年	十四
三、八、七	三、〇、五	三、八	年	五、九、四	年	五、九、六	年	十四
六、四、六	三、〇、五	六、四	年	六、四、六	年	六、四、六	年	十四

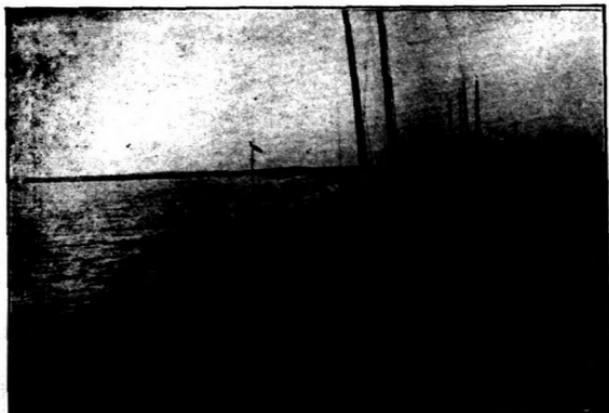
發出貨載中。糧石佔百分之九十二。至九十五。酒精及酒品。佔百分之五。上下。

昂昂溪站

該站（俄文名齊齊哈爾）距黑龍江省城齊齊哈爾（一名龍江。又名卜奎）四十六里。車站上除本站服務職員外。駐有東鐵之工務第六段段長。第二段行車稽查員。分段警官。分段獸醫。地包。東省鐵路商務事務所。東省鐵路驗工消費社。及初等高等小學等。

凡黑龍江省及龍江道龍江縣之最高行政機關。咸集於齊齊哈爾省城。黑龍江督軍公署。龍江道尹公署。龍江縣公署。警察廳。財政廳。實業廳。森林局。採金局。教育廳。郵政局。電報局。並銀行業之廣信公司。中國交通。東三省各銀行分行。文化教育機關之公共閱報處。圖書館。各種學校。及農業學校內附屬之農事試驗場等。皆在焉。昂昂溪本站。則駐有東省特別區警察第四區第一分署。路警第二段分駐辦公處。東省特別區市政分局。吉黑糧運鹽倉等。居民數目。省城內達十萬人以上。該站市內。不過四千人。故省城內商務繁盛。商號約有八百家之譜。其中數家。資本在大

齊齊哈爾站
嫩江沿



由安達附近運糧至安達站



安達車站堆糧



預備糧食裝車



在西線車站之豆餅及糧食



由西線出口之糧食

洋三十萬至一百萬元上下。最大糧業商號。為萬增店。增盛公。祥聚泰。德增長。及公興當等。工業方面。則有同益油坊。廣信公司。電燈廠。廣信公司油坊。德增火磨。又有製造掛麵。火柴之工坊。總計較為偉大之企業。約有二百家之譜。

昂站附近。工商兩業。亦頗不弱。其營業範圍最大者。為出口商號。(如寶隆洋行。索斯金洋行。西比利亞洋行等)。經把商號。亦為數甚多。其中運輪混合貨。最最多之商號。為福盛和廣泰興等轉運公司。實業則有增昌火磨。廣吉油坊。伊禮斯烟廠。及電燈廠等。

齊齊哈爾省城與昂站間。敷有窄軌鐵路。以利交通。名齊昂鐵路。建築資本。全係華人所投。為股份公司。客車貨車。共有八列。每列以九輛成之。每輛載重八萬斤至八萬五千斤。全路之最大運輪力。當在二百八十萬斤至三百萬斤之間。

昔者齊齊哈爾經濟勢力所及之區域。西至富拉爾基站。東至安達站。可稱廣遠。惟近數年來。稍形縮小。查拜泉及克山兩縣之東部。已為安達站所吸收。而南部各境。又轉入伯都訥。四洮路。洮昂路各站也。此後必也將龍江。訥河。嫩江。景星各縣移民事業。

力求擴充。於經濟勢力之發展。庶幾有多。

全境交通。尙稱便利。水路有嫩江。陸路則有吉林齊齊哈爾。大黑河線。齊齊哈爾拜泉線。齊齊哈爾克山線。海拉爾齊齊哈爾。大黑河線。各線縱橫交錯。洵四通八達之省區也。冬季各線汽車。通行無阻。夏則運輪。由嫩江。訥河兩縣。用船循嫩江上行。可達各地。下行可達齊齊哈爾城市。而大賚。景星兩縣之糧運。經嫩江下游。而達富拉爾基站。亦至便利。特為數均無多耳。冬季由陸路運往伯都訥及南滿鐵路之貨。為糧石。魚類。(在齊齊哈爾四郊各湖中捕取者)及礦等。

該站發運貨。以糧石為大宗。(年額約一萬二千五百萬斤。合七萬五千噸)。然較之安達及滿漢兩站。不如達甚。境內自民國十二年。至十四年。收發商務貨。之共數。有如下表。

運到	發出	總別			
		噸	數	千	斤
一九二二	三〇,三六六	十二	年	十二	年
一九二三	三六,六六六	十三	年	十三	年
一九二四	三三,三三三	十四	年	十四	年
一九二五	三三,三三三	十五	年	十五	年
一九二六	三三,三三三	十六	年	十六	年
一九二七	三三,三三三	十七	年	十七	年
一九二八	三三,三三三	十八	年	十八	年
一九二九	三三,三三三	十九	年	十九	年
一九三〇	三三,三三三	二十	年	二十	年

小蒿子站

齊齊哈爾附近各站之貨物運輸。與齊齊哈爾有密切關係者。厥為小蒿子站。齊齊哈爾各商號。俱派人員駐此。競購大宗糧石。其來源大多數為林甸明水兩縣。前數年曾直接運赴齊齊哈爾。故此站之貨物數量。年有增減。然附近各地之移民。接踵而至。卒能臻於增加之趨勢。民國十四年所運糧石。約達一千四百萬斤之多。即其明証也。其民國十二年至十四年該站收發商儲運糧之共數。有如下表。

類別	噸數			
	十二年	十三年	十四年	十五年
出	四四九三	三七一〇	九七五	七五五
運到	六九	九五	一七五	一〇五
			一五〇	一五〇
			三〇	三〇

此站運輸糧石。已如上述。然他種運輸。亦屬不少。如牲畜。由一百噸至三百噸。合十七萬斤至五十萬斤。羊草。由五百噸至二千噸。合八十萬至三百五十萬斤。及城是。由一百五十噸至四百噸。合二十五萬斤至六十七萬斤。

安達站

以發運貨物數量論。該站在西線各站中。居第一位。在東省鐵路全路各站中。居第二位。換言之。僅位於哈爾濱站之次耳。其經濟勢力所及之範圍。奄有黑龍江者十一縣。尤富庶之區。為安達。拜泉。克山。林甸。望奎。及青岡六縣。就中以運出糧石數目論。以拜泉居第一。距站北向二百二十里。

此站除車站職員外。駐有東省鐵路第七段段長及第四段地政視察員。並設有東省鐵路商警事務所及元豆混合保管處。行政機關。則有東省特別區警察第四署。東省特別區地政分局。路警第二分隊。東省特別區市政分局。及商會等。市內市面。極為興盛。居民約達三萬五千人。所有北滿之出口大商。如東亞洋行。中突洋行。西比利亞洋行。索斯金洋行。及日本各出口商號。皆設分號於此。經營商業。購買力甚大。惟日本田口商號之營業。近數年來。較前減縮。

工業亦尚發達。其最大者為油坊。計九家。其出產品。多數運往西南滿子。此外有官群火磨。永勝成燒鍋等。每年各約製麵一千一百萬斤。轉運公司之營業。亦頗可觀。其最大者。為永世和及

運 到 五三、一三五、二、九五三 舊二、二〇美 四、六〇

表內所列發出貨糧之增減。恒視草之收穫狀況。與糧石上站之情形以爲衡。就數量論。糧佔百分之四十五。草佔百分之三十五至四十五。

滿溝站

糧備運輸。除安達外。首推滿溝站。市內居民。在一萬人以上。行政機關。有東省特別區市政分局。商會。東省特別區警察第四區分駐所。路警第三段分駐所。商業頗盛。其資本雄厚者。約有百家。各大出口商號。均有代理人駐此。中國糧商之較大者。爲濱昌。及德源盛兩家。工業則有恒東號油坊。田家堡磚窯。北滿勸業會。雜糞紫苑兩套馬場。及本地商會所設電燈廠等。

此站商業所及之範圍。曰拜泉、綏化、呼蘭、蘭西、青岡、肇東、及肇州數縣。就中以拜泉、呼蘭兩縣交界之三道溝。爲購買大宗糧石之中心。所有各境運達車站出口之元豆及其他糧產。約有五萬萬斤。(合三十萬噸) 發運之草。亦頗不少。(視收穫之情形如何。由十六萬斤至三十萬斤) 在哈爾濱附近區域內。草之品質。以此地所產者佔上乘。其草地面積。約達七十里至七十五

里。(合四十至四十三公里) 近數年來。運草出境。忽形減少。蓋因耕種面積擴充。佔去割草地段故也。民國十二年。至十四年。收發商糧數量。有如下表。

運 到	備 別			
	順	數	千	斤
發 出	十二年	五三、八四三	三、七	二八、七五
	十三年	五、六八八	一〇、八	三、四九八
	十四年	九、五三三	一、八	一、八、五
	十二年	九、五三三	一、八	一、八、五

發運貨糧中。糧食居百分之九十一。至九十五。羊草居百分之五至百分之六。

對青山站

此站民三以前。居西線糧備運量最大之列。蓋商業勢力範圍。尙有拜泉、海倫、呼蘭、青岡、蘭西、肇東、及肇州數縣故也。運糧貨備。曾達一萬萬至二萬萬斤之鉅。嗣後。商業勢力所及之區域。大形縮減。現在起運糧備。不過呼蘭綏化運入之一小部份。並沿松花江各區域。(巴彥等處) 運到者。其運達也。大都取道對青山。呼蘭綏化線。及呼蘭巴彥線之陸路。車載而來。一屆開江行船。巴

彥捷即改由松花江之大樺樹、瀋打喇子、及烏河各碼頭而來矣。但與對青山間大車之交通、亦並不因此中斷。此外羊草之運出、爲數不貲。蓋該站附近、土地低濕、蔗草蕃庶、雖遇乾旱之年、而收穫如故也。運出貨糧、爲元豆、小麥、高粱、小米、鈴鑄麥、大麥、麩粉、豆餅、草、及少數大麻子。自民國十二年、至十四年之來、往運糧、有如下表。

類別	噸		千		斤		數
	十二年	十三年	十三年	十四年	十二年	十三年	
發出	五、二四	五、三三	二、八七	五、七五	七、六五	九、〇四	一、六、〇〇
運到	二、〇八	五、六九	一、〇九	三、四九	九、五〇	一、八、八〇	

上表所載發出數量中、糧糧佔百分之九十八、其餘貨糧佔百分之二至百分之四。

本農業區域之各站、除上述外、尚有土爾油哈、虎爾虎拉、烟筒屯、喇嘛甸子、薩爾圖、廟台子、及裝運商糧之鄂爾洛司與魯赤果兩小站。但在西線運輸貨糧上、現時尙無足輕重、姑分別述之、以備參閱。

碾子山站

除上述著名各站外、其轉運貨糧較大之站、爲碾子山。此站左右、居民亦尙不少。有碾子山及濟欣河等市鎮、商號工業、頗不寂寞。且有酒廠一家、石場一處、附近車站一帶、現正在移民墾殖期內、然胡匪充斥、影響至深。所有發運貨糧、計有糧石、(玉米、及少數之元豆、小麥、高粱等)、石塊、酒品、及木柴數類、茲將民國十四年之運糧數目列下。

糧石	四〇、七	石塊	五四六	酒品	〇、八
木柴	一、七	其他	二、二		

運糧木柴、自昔爲此站主要貨糧、近數年來、因產林地畝、砍伐殆盡、年見減少矣。

煙筒屯

此站異常蕭索、其發運之唯一貨糧、厥惟數量無多之羊草。大都由喇嘛甸子及薩爾圖兩站運來。此外礦之運輸、尙屬不少。均係採自四境湖中、在鄂爾洛司小站左右、種植糖蘿蔔、甚爲發達。向運售哈爾濱及阿什河站。

第十八章東省鐵路東線村站

站名及全線概況

東省鐵路東線長九百五十華里。(合五百四十公里) 所有車站並各車站距離哈爾濱里數列舉如下。

站名	華里數	折合公里
威高子小站	三五	二〇
程站	五四	三一
阿什河	七二	四二
太亞溝小站	九一	五二
二層甸子	一〇七	六二
白帽子小站	一二〇	六九
小嶺	一三七	七九
二道河子小站	一五六	九〇

帽兒山	一七四	一〇〇
蜜蜂小站	一九三	一一一
小九站小站	二二三	一一三
烏吉密	二三〇	一一三
烏吉密河	二四四	一四一
亞庫尼小站	二六五	一五三
一面坡	二八二	一六二
魯克士窩小站	二九八	一七二
葦沙河	三三五	一九三
喀贊才窩小站	三五四	二〇四
亞布洛尼	三六九	二二二

石 頭 河 子	三 八 七	二 二 三
六 道 河 子 小 站	四 〇 七	二 三 五
高 嶺 子 小 站	四 三 二	二 四 九
薩 拉 河 子 小 站	四 五 四	二 六 二
橫 道 河 子	四 七 二	二 七 二
三 道 窩 梁 小 站	四 九 一	二 八 三
山 市	五 二 八	三 〇 四
石 河 小 站	五 四 六	三 一 五
海 林	五 八 〇	三 三 四
牡 丹 江	六 一 五	三 五 五
也 河	六 二 八	三 六 二
磨 刀 石	六 五 六	三 七 八
山 頂 小 站	六 七 八	三 九 一
拾 馬 溝	七 〇 〇	四 〇 四
北 林 河 小 站	七 二 二	四 一 七
穆 稜	七 四 五	四 二 九

依 林 小 站	七 六 三	四 四 〇
小 城 子 小 站	七 八 五	四 五 三
馬 橋 河	八 〇 二	四 六 二
虎 力 密 河 小 站	八 二 二	四 七 四
太 平 嶺	八 四 一	四 八 五
綢 繆 河	八 六 九	五 〇 一
小 綏 芬	九 〇 八	五 二 三
八 道 河 子 小 站	九 二 六	五 三 四
綏 芬 河	九 五 〇	五 四 七

東線橫穿東部羣山。為物產富饒之區。東線由此起運之貨。首以林業產物為大宗。大都採自天寶山。及其支脈一帶之羣林。加以牡丹江、穆稜河、海林河、綏化河各流域之山間平地。悉經開墾。故農產亦頗豐富。就運輸數量言。佔第二位。餘如糧菜、植菓、養絲、及狩獵等業。無不逐漸增進。而礦業如煤炭、石灰、石、砂等類。則正從事開採。俱將來有望之事業也。茲將最近自民國十二年。至十四年三年間全線運輸總額。列表分述於下。

(一)全線各站起運貨物表

貨物種類	十二年		十三年		十四年	
	百斤	千噸	百斤	千噸	百斤	千噸
慢運私人貨	六九二	四六〇	〇五三	六二	〇五九	〇五九
慢運公用貨	四二	三	五二	〇	〇三	〇五
(二)全線各站到達貨物表						
慢運私人貨	三三六	二二	三〇〇	一三	二六六	〇
慢運公用貨	二七二	一六	三三三	一七	二九七	一七

前項各站起運之慢運私人貨物。其詳細類別及數量有如下表。

貨物類別	十二年		十三年		十四年	
	千斤	千噸	千斤	千噸	千斤	千噸
貨物類別						

馬鮑河與阿什河流域

阿什河站及阿城縣

站城兩處。統稱阿什河。村落極比。雞犬相聞。地質係沖積層。

各站之運輸事業。應視地理形勢。分爲四大部。第一部馬鮑河與阿什河流域。(計自阿什河站起至石頭河子站止) 第二部牡丹江流域。(即沿肇古塔區域之各站。如海林牡丹江等站) 第三部穆稜河流域。(自穆稜至馬橋河各站) 第四部即沿邊區域。(由綏化河至綏芬河各站)

林業產物	五六五	二八四	〇七	六六	二六四	〇
糧	三三〇	二二〇	〇六	七五	三八六	〇六
煤	二五	〇	〇	〇	〇	〇
原料品及牲畜副產	二	〇	〇	〇	〇	〇
乾草	四六	〇	〇	〇	〇	〇
菜	一〇七	六	〇	〇	八	〇
魚品	一	〇	〇	〇	〇	〇
其他貨物	六三六	六六三	七六	七	七	〇

下。	俄別	十二年	十三年	十四年
		噸數	噸數	噸數
起運	千斤數	噸數	千斤數	噸數
到達	六、五、五、五、五	吳、吳、吳、吳、吳	三、三、三、三、三	三、三、三、三、三

起運之主要商貨應推農產物。就中以黃豆、(豆油豆餅亦在內) 小麥高粱、玉米為最。糖、石、烟草。以及本地尋常之木製品。次之。到達貨物。主要者為阿什河糖廠所用之燃料(如煤炭木料)製糖材料(如蘿蔔沙糖)及民間日用之布疋食鹽。東省鐵路在該站設有工務第九段。懸城距站五華里。地勢低窪。溝渠錯綜。城站往來。頗感不便。遇有大雨。即四輪馬車。亦多梗阻。舊址白城遺跡猶在。此城建築於六百餘年前。即元代(西歷自一二八〇至一三六八年)發祥之地也。全境人口。現達六萬。城內有電報局。電話局。電燈公司。二等郵局。商會。並戲園醫院各一。小學。校五。男女中學校各一。古寺五。道院二。計大小商號六百家。其中巨擘。推廣盛堂。廣源永等各雜貨店。每年交易額。各達一千萬吊。

左右。餘則等而下之。大小不一。專營糧業者。計十有二家。其營業發達者。首推義盛昌。每年交易額。約百餘萬。外商如瓦薩爾得洋行及西比利亞洋行。歷年經營出口糧食。頗為獲利。製造業則有機器油房三家。其中兩家。一為大興昌。一為義盛源股份公司。每日共能製油一萬一千斤。(合六、六噸) 燒鍋兩家。麵粉火磨一所。每晝夜之產額。計達一萬九千二百五十斤。(合一、一、五噸) 磚窰六家。每年出磚五十萬塊。並膠干製糖廠一處。該廠最近十年來。計共製出糖品二千九百三十二萬斤。(合一七、四六四噸) 平均每年製出二百九十三萬二千斤。(合一、七四六噸)

帽兒山站及市內

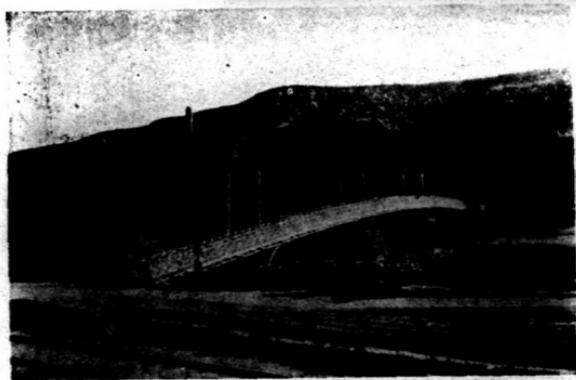
此站屬雙城縣界。附近有山峯環列。俯瞰全境。其形如帽。故以為名焉。華俄居民。分設兩鎮。沿阿什河左岸。有俄人住房數所。及避暑建築物二十五處。地面安靜。胡匪鮮少。在東線中為築土。故市面漸趨繁盛。現在房屋櫛比。已達三百戶以上。人口計五千五百名。設有商農兩會。中國小學校。俄國初等小學校。(在站) 二等郵局。自下擬設立電話局。俾與懸城相連。商會係由四十五



阿什河
車站



石頭河子
酒廠站



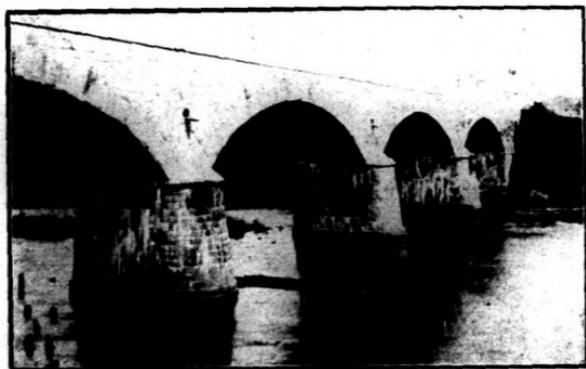
橫道河子站
人行木橋

愛河
站橋



東線
鋪石
軌道

一面坡
站橋



家以上之商號。組織而成。其中雜貨商計三十五家。最大者為天升東興謙盛號。每年交易額約大洋二萬元。糧商計十家。最大者為德昌泰福昌升。農會為全區農民共同組織。農戶地產。置地達一千兩者十人。四百兩至一千兩間者十五人。餘則概係零星小戶。無甚恒產。因市面之繁盛。移殖者又復接踵而至。故該站運輸。比呈日盛月增之象。有如下表。

機別	十二年		十三年		十四年	
	千斤數	噸數	千斤數	噸數	千斤數	噸數
起運	七、七三	四、七九	一、八四	四、四〇	三、三五	一、九七
到達	一、三三	五、四一	一、七六	一、〇六	一、九三	一、四三

曩昔該站旱路梗阻。無由運格。故糧備多不交站起運。茲自上表觀之。大有與年俱增之勢。良以自民國十五年夏季。以環該地商會。經東省鐵路管理局之援助。將道路改修。建橋多座。商旅往來。道途相續。交通既便。運輸之數。益亦增盛也。越運之煙草。年有增加。迄今已達一十三萬八千至一十六萬五千斤之間。（八十至一百噸）。此項煙草。品質絕佳。大都運售於西線所屬之

安達。滿漢。昂昂溪。海拉爾等處。而近二三年來。麻類植物。儼成特產之一。匪特供當地製物品之用。且運售他區。復備有舊式織機六架。製造麻線。產額計達一萬三千七百五十斤。（計合八噸）。十五年交由東運往西南嶺子出口之大麻子。亦有八車之鉅。發展之速。誠可驚也。此外高麗人之移居阿什河。四道河子。黃泥河子流域一帶。以種稻為業者。計達四百人。彼等或租華人地畝。或為華人傭作。或領取入籍證書。與華人同獲耕種。所種大米。大部初曾就地製造。後供當地之民食。近則漸有轉運出口者。計十四至十五年之運糧時期。起運達八萬二千五百斤。（合四十九噸）。要之該區種稻專業。雖屬創舉。然農戶對之之興趣頗濃。如本年每兩約能收穫大米三千三百斤。（合二噸）。獲利較他種作物為優厚。亦一種興奮劑也。屬境一部華人。每於冬季時伐木燒炭。及製造木器。其出產品。大都運售於滿洲各沙漠地。而如大車之零件板材等。亦有在近村銷售者。及夏季則採取蘑菇。秋季則拾拾核桃野葡萄等物。差許者數雖不乏。然遍滿於伐木種地。近山尚有菓園地多處。倣成農餘副業。所植桑。樺。大山莓。普通山莓。墨紅色野葡萄等類。異常繁殖。均係披種。其地地主之

最大者。首推俄籍魏斜勒肯與費多洛夫兩人。全境製造業。尙極幼稚。僅有小磚窑兩家。與福興永油房一處而已。該油房製油工作。昔恃人力。今已改用二十五馬力之煤油機器。此外種菜業。尙屬發達。所產馬鈴薯。大白菜及紅蘿蔔。胡蘿蔔。為數頗鉅。而家鷄鷄卵之產額亦富。歷年哈爾濱之一部需要。即仰給之。其品質不讓於產自五常者。比較哈爾濱市上所陳列。形大而價廉。

烏吉密河站及烏珠河縣城

烏吉密河站起運之根石。大都來自同賓。賓縣。方正各縣。出口數量。大有與年俱增之勢。例如民國十二至十三年之糧食出口時期。起運者僅六千八百五十九萬一千斤有奇。(計合四萬噸)及十三至十四年之出口時期。增至九千一百九十四萬六千斤。(計合五萬五千噸)迨十四至十五年度。竟達一億三千五百八十二萬三千斤。(計合八萬一千噸)是也。茲將歷年該站之私人慢運貨備運輸。列表比較如下。

起運	俄別		十三年		十四年	
	千斤數	噸數	千斤數	噸數	千斤數	噸數
突、柴、煤、元、八、六、二、二、四、八、六、四、九、三、三、五、五、三、四、七						

到 運 九、三、三、五、五、五、九、一、一、八、六、七、〇、七、三、三、五、八、八、〇、〇

起運數量。糧食之外。首推林木。(其主要者。為中日各鐵路所用之枕木木料)木炭次之。各出口商發往各小站之麻袋又次之。至到達貨機。則為糧食。(麵粉高粱)食鹽。麻袋。布疋。雜貨。糖品。鐵暨生鐵製品。並其他零星貨物。如果品。原棉。油等。此項貨物。亦年見增加。良因供給烏珠河及距河六十華里之同賓縣之需求也。查烏珠河原一寂寞鄉村。今則戶口繁盛。自設治以來。已儼然一縣治矣。城濱河岸。地勢低窪。所有街道。淡有溝渠。上覆以板。往來尚稱便利。惟溝洫處處建有木橋多座。雖以便交通。而觀瞻殊欠壯。當地人士。有鑒及此。故近有改良街市之提議。乘警易舉。當可觀成。城中自十四年春季。設有本城電話。並得與同賓縣聯絡通話。迨十五年十二月初。所有城站以及當地路員之房舍。更均設置電燈。不復長夜之幽幽矣。設有中學校兩處。男女各一。居民泰半重農。以耕種為唯一生活者。居四分之一。其最大農戶。輒擁有耕田千畝。所種糧食。首推黃豆。次為高粱。玉米及稷。黍等類。經商為業者。計全市有大小商號三百家(不能稱為商號者。亦包含在內)左右。屬於歐洲糧商者。有西比利亞公司。瓦薩爾得

洋行。略巴勒金洋行。索斯金洋行。屬於哈爾濱中國根商者。則有同記。永和盛。永合源三家。又車站及縣城附近有磚窖八家。每家每年製磚約十五萬塊。缸盆窖四家。大者一。小者三。係股份公司性质。每年作工約五個月。可製缸盆五百口。大都供給當地及附近人煙稠密地方之需。惟十五年曾由鐵路發運數百。推銷牡丹江地方。

一面坡站及市內

一面坡爲附近各站鐵路行政之中心點。華俄居民。分設兩市。東鐵置有工務第十段。醫務第十二段。醫段內設有醫院一所。置醫生一員。看護婦一名。及醫生助手數員。並商務事務所。獸醫廠。材料廠。全段稽核員。地畝管理員等。中國行政機關。則有護路軍司令部。地畝分局。鐵路交涉分局。市政分局。郵政局。電話局。特區警察署。東省鐵路路警分署。印花稅分處。東三省銀行分行。並中俄公益團體。學校數所。其中專爲俄人設立者。計有初級二級鐵路學校三。市立公立小學各一。農會一。爲華人設立者。則有鐵路學校七。市立學校七。私立學校十二。商埠雨會。普通商業外。有借貸莊及戲園各一。全境俄民。計二千九百二十一人。華民計二

萬八千四百三十四人。日本六十人。高麗七十人。夏季氣候朗和。生活極易。菓木茂盛。乳品充足。以言沐浴。則鱈鯉河水清魚躍。以言遊玩。則公園中鳥語花香。風景之佳。在東線中首屈一指。故哈埠人士前往避暑者。絡繹於途。附近菜園甚多。而俄人擅種落瓦巴活甯。皮穆神蘭所設立者爲尤著。每園面積。雖僅二三畝。然所產之俄國各種桑椹。山楂。及黑紅野葡萄等。頗爲繁盛。秦半行館哈埠市場。實業亦極發達。其規模最大者。應推葛瓦里司基林場。位於車站西北。設有鐵路道岔。長約五十華里。(合二十九公里)惜各項貴重木材。早已伐罄。今所輸出者。僅以木料爲大宗耳。尚有玻璃廠及一面坡啤酒公司。業已先後歇業。波羅金酒廠。雖未關閉。然營業絕無生氣。華商工廠。應推王興源燒鍋。德誠川燒鍋及油房。天興德油房。及公和利火磨。(均設有蒸汽機)公和利火磨製麵所需小麥。有產自當地者。有運自齊古塔及阿什河者。每年製出麵粉。計達三百八十五萬斤。(合二二三九三噸)供給當地市場外。銷售東線各站。該站實業界之巨擘也。全市商賈。有歐商三十家。華商一百五十家。歐商中除東鐵消費社不計外。應推下列各家之營業最大。即乳品公司。製油組合。哈爾濱松花

江火磨代理店滿洲商業公司及雜貨罐頭業之東方公司。是也。華商中擁有資本大洋五萬元以上者。計有二十五家。或為糧商。或為雜貨商。雜貨商一切貨物。向均採自營口。大連。奉天。長春。哈爾濱各埠。據一面坡商務會考查。每年商務交易額。現達一千五百萬元之鉅。市面之發達。概可知已。歐商中之最大出口商。現有瓦薩爾得洋行。西比利亞公司。喀巴勒金洋行。索斯金洋行。遠東國家商務局。及喀干洋行六家。

該站得享經濟中心及貨物集散地之稱者。良以五常縣之東北。同賓縣之東南。烏珠河之東部。及董沙河之全境貨物。幾無不由此出入之故。計由各該地輸入者。係各種原料品。(以糧食為大宗)。輸往者為布疋。食鹽。煤油。雜貨。前為吸收五常縣糧餉運至一面坡及烏吉密河起見。於十四年將龍王廟與烏吉密河站及一面坡站之陸道。大加改善。茲將該站歷年之私人慢運運糧列表如下。

起運	俄別			
	十一年	十三年	十四年	十五年
九,六四七,二五	千噸數	千噸數	千噸數	千噸數
二,五二五,三六六,五三〇,二四七,六八	噸數	噸數	噸數	噸數

以上起運者。以糧食為最多。次為當地所產之建築材料。木料。煤。酒品。玻璃。腐蝕。烟草。及其他零星貨品。運到者係各林場工人之食品。麻袋。鹽。糖。烟草。煤。及華人一般應用之各項雜貨。

魯克士窩小站

魯克士窩小站。為東線中供給軍糧及私人市場木料及建築木材著稱之地。站之迤北。協精斯繼承人之林場在焉。與林場間築有運木道。岔以通之。站內有鋸木廠。林木蒸溜廠各一。茲將該站歷年私人慢運運糧狀況列表如下。

貨種類	起運總量			
	十一年	十三年	十四年	十五年
千噸數	三,四七	七,九九	二〇,三六	五,五五
噸數	三,四七	七,九九	二〇,三六	五,五五
其糧	二〇	三三	一七	五八〇
建築木	五,六三	三,四八	四,七六	三,八三
木料	六,九七	四,二五	一,五五	七,六六
木炭	六〇	三三	四五	二五
到達總量	五,六	三,九	一,八	二,五

葦沙河站及葦沙河縣城

此地四面環山。僅沿碼頭河兩岸平原。及少數高崗漫坡。得從事耕種。故居民之主要職業。厥惟經營林木及林場工作。協結斯兄弟林場。即在站之南。規模極大。此外並有日本東省實業株式會社。以及經營林木輸出事務之華商數人。歷年起運之林木等項。為數至鉅。發運貨物中。大部為建築木材及木料。糧食僅佔少數已耳。茲將最近三年內私人慢運運輸詳情。列表於左。

貨物種類	十一年		十三年		十四年	
	千斤數	噸數	千斤數	噸數	千斤數	噸數
起運總量	四,八五五	一,〇二二	三,八三三	九,四七三	五,〇六〇	一,〇六〇
其建築材	五,二九六	九,一三三	九,六五五	六,七四四	六,九七五	一,七〇〇
木料	二,九三三	七,〇六六	二,九三三	七,〇六六	二,九三三	七,〇六六
糧食	二,二二八	一,四〇〇	六,一六二	二,七三三	六,一三三	三,七〇五
木柴	一,〇〇六	六,六六六	五,〇三三	二,九七九	七,四四四	四,〇〇〇
到達總量	二,三三三	一,七三三	六,八三三	四,二二八	六,七七七	四,〇六六

是該站貨物運輸。數量頗不在少。其中運到者。以林場工人

之糧食、食鹽、燒酒、布疋、煙草等項為要。起運者除表列數項外。並有銅、煙草、建築石料、及各項陶器。考葦沙河縣城。原一蕪小村屯。改易今名。時祇兩稅。現在住戶。計有五百家以上。人口約一萬五千人。教育機關。有俄人之男女初等小學各一。高級小學校一。居民職業。有經商、伐木、務農數種。工業尚在萌芽。所設商務會。由大小商號一百五十餘家組成之。其中混合式之商店。(糧商兼售雜貨)。有二十七家。雜貨店三十家。林商十家。糧商五家。屬於製造業者。有燒鍋一家。曰福慶永。一切建築。均係舊式。每日能製酒三百三十至四百一十三斤之間。(合一九七至二四六公斤)。(油坊一家。曰福合東。磚磨五家。鐵匠舖四家。木工作坊兩家。及華興製鎗爐一家。城內設有二等郵局及戲園。其他如東省鐵路護路軍。特別區警察。山林游擊隊。(駐在協結斯道密)及地方保衛團。亦均駐此。

石頭河子站及市內

該地華洋雜處。人口頗繁。亦東線重鎮也。就中華人計三千八百八十五名。俄人計一千一百六十名。華商一百七十五家。俄商二十五家。特區警察分署。東省鐵路警分段。木石稅分局。郵

局及鐵路軍司令部曾在焉。市鎮位在石頭河左近之平原。而高山圍繞之。查該站屬於林站之一。起運貨物。以林木爲要宗。運輸之盛衰。恒視東林場發展與否以爲斷。茲將歷年私人慢運運輸列表如次。

到運	十二年		十三年		十四年	
	噸數	噸數	噸數	噸數	噸數	噸數
三,三〇六	六,九八	一八,〇〇	二,五八三	二,〇〇	二,〇〇	二,〇〇
三,三〇六	六,九八	一八,〇〇	二,五八三	二,〇〇	二,〇〇	二,〇〇

前表起運貨物。其主要者。爲建築木材。木梓。木炭等。到達貨物。爲麵粉。食鹽。酒品。油類。大米。乾草等是也。查東林場爲東省鐵路所經營。林場採伐權。於前清光緒三十三年由政府撥給。而實行採伐。則始自民國五年。前此係半營業性質。不過劃出零星地段若干。包與約定人及約定團體採伐而已。茲將該林場歷年之伐木工作列表比較於下。

年	度	木梓 (單位位)	木桿根數	枕木根數
五	一	三,四八	六,七四	一六,〇五
六	年	三,四八	六,七四	一六,〇五

六	一	七	年	五,〇〇三	一五,〇六九	一九,〇六九	
七	一	八	年	一〇,一〇九	一四,四四五	七,八四四	
八	一	九	年	一七,一五〇	二四,八四四	四九,八四四	
九	一	十	年	二五,二二九	四六,三三八	一〇九,四四五	
十	一	十	一	年	二,九三三	五〇,四〇〇	七,二四五
十一	一	十	二	年	一,九八八	六〇,四四四	二,八〇〇
十二	一	十	三	年	三〇,六〇〇	五五,八六六	三,二二二
十三	一	十	四	年	三三,六六六	六六,三三三	一〇九,六六六
十四	一	十	五	年	三三,七〇〇	八九,六〇〇	三,〇〇〇

近年來東鐵當局爲擴充該林場工作起見。曾購馬二千匹。僱工五千名。從事砍伐。不遺餘力。從業勞工。類皆華籍。待遇極優。儲蓄亦豐。其中視爲樂土而家焉之者。殊不在少。故向之荒涼森林。今一變而爲繁盛之移民地矣。除採伐外。同時尚有各種附屬營業。如林木蒸溜廠。製造地板工場。鋸木廠及燒製木炭鍋爐皆是也。全境居民。不惟砍伐林木。其務農。經商。販運。製酒以生活者亦多。所種之糧。爲黃豆。高粱。穀子各宗。近年來復有稻田之經營。其經營者。與他處同。概爲朝鮮人。羣居車站。迨東半俄里地。

方。另立村落。戶約五十。鉅大商務。應推東鐵礦工消費社。及福昇泰。雙合與兩商號。製造業有油坊兩家。一爲松波仁。一爲永信昌。教育機關有學校兩處。一爲一級俄校。一爲華校。療病機關。則有俄醫生一員。並其助手。及日本醫院一所。若夫菓園事業。及以當地葡萄製酒者。亦頗發達。現下各種菓園。面積計地二十二畝。爲依他羅瓦。闊依克索洛非。蓋夫。圖連闊夫。差爾奴。賀諸人之業。民國十五年間。起運之菓品。共九萬八千三百九十五斤。(合六十噸)。而旅客隨身購帶。尙不在其內焉。查菓品爲釀酒之原料。菓產既豐。將來製酒業之發達。可操左券。例如去年商人就地購去之製酒葡萄。達八萬二千五百斤(合五十噸)之鉅。即其先兆也。此外張廣才嶺一帶。森林密茂。山谷縱橫。奇獸珍禽。無處蔑有。又動物蕃殖之數。而狩獵用武之地也。故中俄獵戶。弋取獸皮者。大有等先恐後之勢。

二層甸子等各大小站

二層甸子。小嶺。烏吉密。亞布洛尼各大小站。及成高子。二道河子。蜜蜂。小九站。亞庫尼。喀贊才窩等各小站。均位於阿什河及瑪瑙河流域一帶。所有運輸。數站擬編爲建築材料。如石塊。石灰。白

聖。林木。木料。及木炭等類。數站則除此項建築材料外。並有糧食。(如烏吉密。魯克士窩各站。及亞布洛尼之一部)。葡萄酒品。大米。蜂蜜。菜蔬。(如甜蘿蔔)。煙草等類。附近現且興行種稻事業。不過事屬初創。猶含試驗性質耳。養蜂事業。爲東線多數人民之特別副業。享其經濟上之利益者頗衆。而林木砍伐。今更日見其多。(尤以砍伐樺樹爲甚)。惟植符遍野。爲闊闊思。養蜂者尤蒙影響。昔時東線一帶。蜂房計有一萬五千至二萬個之多。每一蜂房。平均約產蜜五十五斤。(合三十二公升)。現在突形銳減。僅剩一萬之數。職是之故也。規模較大者。現僅羅果金司基。(計有六百蜂房)。巴波夫。(有四百蜂房)。皮金。(有三百蜂房)。阿夫皆耶夫。普亦闊。闊依闊。差拉耶夫。求連闊夫。諸人而已。其他舍東線而適西線者。實繁有徒。良因齊齊哈爾。富拉爾基。虎爾虎拉附近。及其他地點。近年遍種蕎麥。芥末。諸物。由此所採之蜜。雖視採諸樺樹者。質劣而色暗。然亦足以供本地市場。及煙草公司。改良土產煙葉。(與羅木酒混合)之用。故人皆爭就之。惟俄人雖囊。華人則運來。業此者頗衆。如小九站地方。有三華人。飼養有三百五十房是也。其他副業。則有植菓及製酒。蓋菓品不但爲釀酒

之原料。且凡不能售出者。或就地製成各種菓醬。以供哈爾濱及中國南部之用。或作藥酒及浸酒之品。皆可利用之。以出售漁利也。然畢竟用以在當地釀酒者為最多。即就小九站一地言。十五年所獲葡萄。雖有一都轉輸出口。然就地用以製酒者。仍達五十五萬斤之多。(合三百三十噸)。其明証也。因此間所產葡萄。發酵性強烈。而果汁甚富。故據製酒專家言。如各地有良好製酒方法。及保存酒品之適宜房宇。則此項葡萄。亦能釀成美酒云。茲將各該站之私人侵運運輸。及各站獨具之特點。列表分述於下。

(一)成高子小站

貨物種類	十二年		十三年		十四年	
	千斤數	噸數	千斤數	噸數	千斤數	噸數
起運總量	八〇〇六	四七九	八三九九	四九五	六九〇三	四二二
其中糖蘿蔔	七九〇二	四七六	八〇〇八	四七〇	六四〇	三八五
糧食	一〇五	六	二九九	一七	三九七	二〇〇
到達總量	三	三	二五	一五	七	四

自上表以觀。該小站運輸之盛衰。恒視所種糖蘿蔔之多寡。

為轉移。至為明顯。糖蘿蔔者。皆阿什河糖廠。充該廠製糖原料者也。

(二)層甸子站

貨物種類	十二年		十三年		十四年	
	千斤數	噸數	千斤數	噸數	千斤數	噸數
起運總量	三九、八五三	七、六〇四	八三、六三六	一五、九四三	一〇、四七九	二、三〇五
其中見附註	七、四八〇	一、六二二	八、五五九	一、九二九	八、七五三	一、九二九
石料	三、七八三	七〇九	七、五九〇	一、七三三	三、三〇三	七〇九
水	五〇	三〇	一七	一七	一七	一〇
到達總量	二、九三三	一、〇五五	四、〇六六	一、四四	五八	三〇五

(以噸為大宗)

附註：雪花石膏、硫酸、石灰、普通洋灰、白堊。

該站營業之盛衰。繫乎哈爾濱及沿線建築之多寡。蓋各地需要建築材料。則該站石商等始有工作。製石灰之業。始敢生火。而該站運輸亦興旺。否則立見縮減也。又該站係屬東鐵氣候治療區域之一。每遇夏季。前往休養者。實繁有徒。故該站往返開行之客車。以夏季為最多。蓋曾經多數醫學家之評定。河水澄潔。

味甘可飲。以之治療胃病。最爲有益也。療養區內設有旅館。設備清潔。養殖可口。舉凡山林之瀏覽。網球之比賽。小舟之競渡。水中之游泳。屬於夏季遊樂者。尤應有盡有。此外私人所築避暑山莊。亦達二十所左右。貨居休養。取價低廉。以風景幽雅著稱。非無故也。

(三)小嶺站

貨物種類	十一年				十三年				十四年			
	千	斤	噸	數	千	斤	噸	數	千	斤	噸	數
起運總量	五,五三	三,三三	七,九四	四七,〇	七,〇八	四,五五	二,六六	一,〇三	七,二六	二,八八	一,〇三	七,二六
其中糧	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
見附註	五三	三二	一五	八	八	無	無	無	無	無	無	無
建築木料	一,三八	七五	一,二八	三三	二,五	一,六	二,八	一,六	二,八	一,六	二,八	一,六
木料	二,〇七	一,七四	三,五三	二,四	四,〇四	二,八五						
石料	五五	三九	五三	三七	五	五	五	五	五	五	五	五
製造陶器之黏土	三〇	三三	二八	八	八	無	無	無	無	無	無	無
達到總量	一七五	一〇四	一〇七	六	二二	六	二二	六	二二	六	二二	六

附註：雪花石膏、硫酸石灰、普通洋灰、及白堊。
歷年由該站起運之建築木料。大部供給華人之需。尤以運往安達及滿溝各站者爲最夥。

(四)二道河子小站

貨物種類	十一年				十三年				十四年			
	千	斤	噸	數	千	斤	噸	數	千	斤	噸	數
起運總量	六,三三	三,八五	九,二七	六,六六	七,〇五							
其中糧	一七	〇	四七	二	一,三四	七,〇五						
見附註	五,六七	三,四七	九,〇七	二,八	二,八	一,六	二,八	一,六	二,八	一,六	二,八	一,六
建築木料	四四	五二	一,〇三	六九	一,七	一,〇						
木料	一,六三	九七	三,七	二,〇								
石料	三,七四	五,九三	七,三〇	三,三								
木炭	一,三	八五	三,三	二,〇	三,三	一,九						
菜蔬	一,六	九	三	三	一,四	三	三	三	三	三	三	三
到達總量	六,七	三,八	九,六	二,八	三,〇	一,八	三,〇	一,八	三,〇	一,八	三,〇	一,八

附註：雪花石膏、硫酸石灰、普通洋灰、及白堊。

(五) 蜜蜂小站

起運總量	二,九七九	七,四〇二	七,七〇〇	六,九九〇	〇,〇〇〇	五,九九七
其中建築木材	一,三三三	七六六	八〇〇	四六六	一,〇〇〇	七七八
木 枰	五,〇三三	三,〇三三	三,三三六	一,九五五	二,四四四	一,四六六
木 炭	五,五五五	三,三三三	七,五五五	四,四四四	六,三三三	三,七七七
煙 草	二七〇	一六〇	四〇〇	二八〇	三〇〇	一八〇
到達總量	二二二	七五五	三三三	二二二	六六六	四四四

(六) 小九站

起運總量	四,四四四	四,五五五	三,三三三	四,八八八	六,六六六	一,四四四
其中俄	一四四	九〇〇	二二二	一三三	三三三	一八八
建築木材	二,七五五	一,六六六	三,六六六	二,五五五	八,四四四	四,九九九
木 枰	六,九九九	四,三三三	三,九九九	二,三三三	二,五五五	一,三三三
木 炭	四,五五五	八,六六六	四,四四四	八,五五五	三,四四四	七,九九九
葡萄酒	四〇〇	二七〇	六六六	四四四	二二二	一五五
木製品	二	一三三	六六六	三三三	六六六	五五五
到達總量	七五五	四四四	九八八	五五五	六六六	三三三

(七) 烏吉密站

起運總量	三,六六六	九,四四四	七,九九九	二,六六六	二,四四四	一,六六六
其中俄	六六六	三三三	二五五	一五五	八八八	四四四
建築木材	一,四四四	八八八	三,三三三	一,九九九	五五五	三,三三三
木 枰	二,八八八	七,二二二	〇,六六六	二,三三三	六六六	九,九九九
木 炭	一,三三三	五五五	一,三三三	七五五	一,三三三	七五五
葡萄酒	四四四	元	二〇〇	三三三	元	元
木製品	三三三	二二二	六六六	三三三	三三三	四四四
到達總量	七五五	四四四	一,〇〇〇	六六六	九九九	五五五

(八) 亞爾尼小站

起運總量	三,二二二	二,九九九	三,三三三	四,四四四	三,三三三	六,六六六
其中木 枰	三,九九九	〇,九九九	三,三三三	三,三三三	六,六六六	三,三三三
到達總量	四四四	元	二	七	七	四

(九) 喀贊才窩小站

起運總量	二,九九九	七,三三三	四,七五五	八,八八八	二,〇〇〇	六,六六六
其中建築木材	二,五五五	一,五五五	六,五五五	三,八八八	三,四四四	二,〇〇〇

(十) 亞布洛尼站

木	九、三九	五、五二	八、二六	四、八五	六、九三	四、二三
到達總量	一、六四	六、九	五、三	三、〇五	三、三	七、三
起運總量	七、三三	四、六二	六、二六	七、〇七	六、六六	五、六三
中其	二、九	三、〇	二、八	七、八	二、四	一、二
建築木材	古、五	四、二	五、三	三、八	六、二	六、六
木	一、八	一、二	一、二	一、八	七、〇	九、五
到達總量	四、八	二、九	八、六	四、三	五、七	三、四

上述小九站市面之繁盛。饒有助人觀聽之價值。現在設有
 商慶雨會、三等郵局、及初等小學一處。居民達五千人。職業有務
 農經商者、砍伐林木者（如建築林木、木杵、燒製木炭是）、種植
 葡萄及養蜂者、大小商號、共五十家。就中糧商六家、雜貨商十家。
 歐商如西比利亞公司、瓦薩爾得洋行、索斯金洋行、均派有藤種
 專員、以資就近採辦。製造業計有油坊一家。每日可製油五百五
 十斤。（合三百三十公斤）燒鍋一家、磚窖兩處。全境蜂房頗多。
 計俄人洛果金司基、巴波夫、克拉司諾波力司基、及多羅神閣諸

人。共有蜂房一千個。華人三家。共有蜂房三百五十個。以同昇利
 為最多。製酒業上。此亦中心地點。十五年專為製造而運集之野
 葡萄。計達五十五萬斤（計合三三〇噸）之鉅。亞布洛尼站市
 內。現有小油房兩家。磚窖一所。林場一處。林場為俄人葛瓦里司
 基之業。係其五林場中之最大者。敷有鐵路道岔一段。直達林場。
 長一百四十八華里。（合八五公里）該林場自有列車。運輸貨
 物。裝卸亦俱用機械。並自設鋸木工廠一處。規模宏大。可稱北滿
 鋸木廠之巨擘。又為林場工員子弟就學起見。設有初等小學閱
 書樓（附帶報紙）各一。並醫室一所。以診治生徒之疾病。足見
 待遇員工不為不渥。林場設備。不為不周矣。程站、白帽子（即依
 茲米恩特閣維依）及太亞灣各小站。舉目荒涼。無商務與運輸
 之可言。高嶺子站、及薩拉河子、三道窩集、石河、山頂各站。地處山
 林。人煙寥寂。鐵路之設。此數小站者。僅為技術上之關係而已。惟
 六道河子小站。距離哈爾濱計四百零六里之遙。近年來已漸發
 生商務上之關係。自十五年以還。往來乘客既增。私人貨載亦盛。
 此由東鐵東林場中之其格羅夫地方。開始砍伐林木。他處人民。
 先後來此家之者。一年之間。達四十戶。有以致之也。現設有小商

號一。移來者成便之。總之東線各站中。其位置在高嶺子遼東。直至綏芬河站止。在最近三年內。往來旅客。一律減少。而起運之糧。則全體增加。究其絕大原因。要在爲粟之禁種。蓋人民鑒於官

府禁令。雷厲風行。始終不渝。商將前種爲粟之地。改種各項糧食也。故近數年來。各站之運輸糧石。極屬暢旺。即向來糧接濟之站。今亦有所運出矣。

橫道河子站及市內

牡丹江流域

茲將該站私人慢運運輸列表於下。

貨物種類	十二年			十三年			十四年		
	千斤數	噸數	千斤數	噸數	千斤數	噸數	千斤數	噸數	
起運總量	三,四〇二								
中其建築木材	三,〇〇九								
酒	二二四								
到達總量	三,一七九								

起運貨物之最鉅者。首推葛瓦里司基林場之建築木材。次爲當地各燒鍋之酒品。餘則盡屬零貨。到達之貨物。則以該林場工人所需之糧食爲最多。林場馬匹之飼料次之。煤塊又次之。該

站乃東鐵東線中人烟稠密之地。村鎮散處。名稱複雜。其大者曰地屯。管理屯。軍官屯。俄民屯。中國屯。是前三屯之居民。類與東鐵有職務之關連。或爲護路人員。站上設有車庫。工務第十一段。電務第四段。醫務第十二段。病院等機關。地方行政機關。有鐵路軍辦事處。警察署。特區法庭。及特區分監。二等郵政局。電報局。設在軍官屯。全境居民。計六千五百一十五名。其中俄人四千五百三十五名。華人一千九百五十五名。自十五年四月實行地方自治。設有自治臨時委員分會。由會員五六人組成之。教育機關。有中俄小學校數處。二級學校及私立小學各一處。居民以經商者最多。作工於葛瓦里司基林場者次之。種菜爲生者又次之。業農者無幾。良由該站地質奇劣。不宜耕種也。大商十家。每年交易額頗鉅。小商約在三十家以上。地方製造業。則有燒鍋製酒廠。

五家。其四屬於俄人克立莫夫、尼克欽、露連吉、庫克牙諾夫，其一屬於華商。此外有啤酒廠一、係溫牙勒所有。電燈局二。一為私人布馬吉那之業。其自十五年九月一日起。屬於東鐵。

山市站

該站車站境內。並無市鎮。茲將歷年私人慢運運輸狀況。列表比較如左。

到	起	俄		別	
		噸數	噸數	噸數	噸數
達	運	十二	十	十	十
		年	年	年	年
		三	三	三	三
		三	三	三	三

所發運之貨。以建築木材及糧食為最多。糧食之所以以加增者。實由於移來人民漸形衆多之故。

寧安境內之海林牡丹江各站

海林牡丹江各站。位於寧安縣（即寧古塔）境內。由寧安起運來站之貨。為糧食。（其中以黃豆、小麥、大米為要宗）。菜蔬、林木等物。各該站運回寧安者。則為鹽、糖、棉花、麻袋、藥品、雜貨。

考海林站距寧古塔五十二華里（合三十四公里）。有大路可通。牡丹江站距寧古塔五十九華里（合三十四公里）。除原有土路。可通車馬外。且得沿牡丹江駕舟直達。水程約一百三十華里（合七十五公里）。故交通極便。牡丹江站起運輸出之貨。由寧古塔水運而來者。佔起運總額百分之六十至六十五之間。而由該站運往寧古塔者。則為數頗鮮。大部概取道海林。同時寧古塔運來海林之貨。僅盛於冬季。蓋由牡丹江站陸路前往寧古塔。中途必經牡丹江之渡頭兩處。乃由海林站前往。則僅經一海林河。非汎濫時。水勢散漫。其運輸有難易。而取道之方針亦異也。兩地間寧古塔與牡丹江站。有專業運輸之帆船五十餘艘。與海林間。亦有專業大車。往來無間。車聲帆影。相續於途。頗為便利。茲將該兩站歷年起運到達之私人慢運貨物數量。列表對照於下。

(甲) 海林站

貨物種類	十二				十三				十四			
	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	
起運總量	四一、六三三	四七、九六四	三三、三三三	三三、三三三	二一、二五二							
其糧	三、五七三	七、四〇四	五、五二六	六、九七四	五、三三三							

建築木材	三五六	二,一三三	四,二六六	八,五〇〇	五,〇〇〇	三,〇〇〇
菜蔬	一四四	三三	二六六	九	二六六	八
大米	二八四	二九	六四六	三六	一,七六六	一,〇〇〇
到達總量	二四,〇〇〇	八,七五二	一九,九六六	七,四二六	九,七五二	五,七五二

(乙) 牡丹江站

起運總量	三三,六六二	七,九三三	六,八六六	八,六六六	五,八六六	三,〇〇〇
其中 俄	四,九七五	〇,〇〇〇	四,〇七五	六,七五五	七,七五五	三,二九四
建築木材	二,〇〇七	一,九三三	二,四六六	三,四〇〇	三,九六六	三,六六六
菜蔬	六六六	四〇〇	三三三	二〇一	一一一	六六六
大米	三三三	一九一	五五五	三三三	三六六	二二七
雞蛋	六六六	五五	五五	三三	三三	三三
到達總量	六〇,九八六	二〇,二〇〇	五,〇〇〇	二,九六六	四,八六六	二,六六六

海林站有歐商瓦薩爾得洋行、西比利亞公司、遠東國家商務局、及略巴勒金洋行分設之代理店。辦理運糧出口事宜。十五年秋季以降。東鐵設有商務事務所。招攬貨俄。海林市內居民。華人居多。計八百名。次為高麗人。計三百名。此項高麗人。多從事種

稻。以其地質肥沃。故近年種植。異常發達。有俄商設家公司於其地。安置最新機器。從事碾米。該公司不惟製造碾入之稻子。並有自置水田。種植水稻。此外尚有高麗人所設之小製米廠兩家。皆以水稻之發達。因緣而產生者也。至麵粉事業。應首推裕順和火磨。每晝夜能製麵粉三萬三千斤。合二十噸之譜。次為葛瓦里司基火磨。但現因麵粉需要大減。業已停止工作。裕順和雖仍工作。而亦時作時輟。有麵粉貨棧一處。(係寧古塔增金春火磨之營業)。小油坊兩家。轉運公司數家。其中如永昌興、福順德、三義興各家。專營來往寧古塔轉運事務。其運往寧古塔者。以各樣棉織品、玻璃器具、供奉紙張、及其他國產貨物為大宗。自寧古塔運來者。為薯蕷、藥材、烟草、麻皮、豕鬃、等。又近年以來。中日合辦之海林公司林場。進行甚力。在站設有賬房、貨站、鋸木工廠。(現未開工)。及電燈廠。查該林場位於站之北方。所產出口林木。極稱飽富。並築有窄軌鐵道一段。以便運糧。計長七十六華里。(合四十四公里)。全站商號約六十家。其營業最大數家。概係雜貨商及糧商。有郵政分局一初等小學三。華校俄校高麗學校各一。該站特產。為海林河內之珠貝。珠粒大小如豌豆。實光瑩澈。圓正玲

環。每粒值大洋五元至二十元不等。惟近年來此項貝殼。得之頗難。蓋近處之較大者。探採殆盡。若湖之上游。不無危險也。

牡丹江居民達六百名。以農商為業。有初等小學三。及二等郵局。商號五十家。組有商務會。出口歐商。有瓦薩爾得洋行。西比利亞公司。及索斯金洋行。距站三華里處。(合一公里半)。設有鐵路道岔一段。係志誠林業公司租賃。該公司在江岸設有碼頭。保管蒙古塔水路運到之貨。並貨棧鋸木廠各一。道岔附近。有磚窰七。其中兩窰。專為工務段營業。自車站迤西十五華里(合八公里半)。地方有石灰作坊一所。以供東鐵之需要。並設有哈爾濱觀象台分所。所輸入之貨。以洋瓷為最多。可稱東綫中輸入洋翠之第一地點。中國行政機關。有東省特別區警察第三區第一分署。鐵路軍。稅捐局。財務處。橫道河子木石稅局分卡。屬於東鐵商務處之機關。則黃豆混保事務所是也。

也河小站

茲將也河小站之私人慢運運輸狀況。列表於下。

機別	十二年	十三年	十四年
	千斤數噸	數千斤數噸	數千斤數噸

起	運	到
三五	一〇〇	三〇
五〇	一〇〇	三〇
三〇	一〇〇	三〇
一〇	一〇〇	三〇
一〇	一〇〇	三〇

查該站之運輸營業。悉惟俄人帕坡夫。恩林京。暨海林公司等林場之貨。是賴。站之附近。東鐵設有農事試驗場。歸地畝。管轄。沿牡丹江東岸地方。有氣候治療所。專為東鐵路員休養之地。每遇夏季。輒派遣醫生。前往隨時醫治。十五年夏季。入所休養者。成年者二百四十八人。兒童竟達三千人。(係馬家溝中俄貧兒院者)。

該站村屯凡四。其中俄國屯二。高麗屯一。中國屯一。各屯中。難以市肆。尤以中國屯為盛。居民職業。除高麗人專事種稻外。大都以務農。牧畜。蠶園為生。蓋治療區域。銷用乳品。瓜果。甚鉅也。各屯人口。計俄人三百。華人六百。華商三十家。組有商務會。俄僑則立有也河各屯地主房東公會。十三年在江沿屯內。設有工廠。製造顏料。及名「皮格棉特」之白墨。約計每年之製造額。由六千斤至一萬四千斤。近年來更有中國林業事務所。從事於林木之發運。轉輸出口。營業之發展。正方興未艾也。

磨刀石及抬馬溝各站

磨刀石及拾馬溝各站之運輸事業不甚暢旺。請閱下表。

磨刀石	站別		俄別	
	起運	到逕	十一年	十三年
	四元	一、二〇三	數千斤數噸	數千斤數噸
	二元	六毛	數千斤數噸	數千斤數噸
	二元二角二分	七角	數千斤數噸	數千斤數噸
	二元二角四分	四角	數千斤數噸	數千斤數噸
	二元	四角	數千斤數噸	數千斤數噸

拾馬溝	起運	
	到逕	起運
	二元	六毛
	四毛	四毛
	六毛	二元一角五分
	五毛	二元一角五分
	四毛	六毛

所有由拾馬溝站起運之貨物。幾全為附近林場之林木。磨刀石站除林木外。並有韓人種植之稻米。其到達該站者。為林場工人必需之各項食物。

穆稜河流域

穆稜縣及穆稜站

本區穆稜河流域西南北各部。有老爺嶺、哈達嶺、穆稜窩集嶺。山脈起伏。平原之地。地質肥沃。礦坑煤脈。既取之不盡。陸鬱森林。尤一望無際。借移殖事業。終未發達。穆稜縣城。位於該區之中。距穆稜站迤東十八華里（合十公里半）。在依林河北岸。距依林小站四華里（合二公里）。為軍古塔密山往來之孔道。距軍古塔一百七十四華里（合一百公里）。密山三百八十二華里（合二百二十公里）。城內除縣治應有機關外。並有二等郵局、商務會、農務會、私立學校三。（初等小學、中學校、四年畢

業）居民大部務農。所種者為黃豆、小麥、玉米及稷、黍等類。大商號計二十三家。以雜貨商糧商為著。製造業則有舊式油坊一家。日雙合油坊。每晝夜製油一千三百七十五至二千七百五十斤。磚窰一家。每年製磚約十萬塊。舊式磨坊十三家。農具工廠一家。燒鍋兩家。能製燒酒二十九萬五千一百八十五斤（合一百八十噸）。及木匠、鑄鐵匠、爐等數家。惟各項產額。僅足供當地之需用。

穆稜站距哈爾濱七百四十五華里（合四百二十九公里）。市內分為三部。曰鐵路屯。曰俄民屯。曰中國屯。俄民就食斯土者。

達六百名。一部爲東鐵之領受僱金人。一部現作工於爲瓦里斯塞林場。更有一部或以技藝餬口。或經商狩獵爲生。中國市街。人口計四千二百名。鐵路屯內。設有工務第十二段辦公處。及其領袖機段所屬之地包。醫務第十三段。(設有診病室。置醫官藥劑師各一) 學校多處。(除初等小學外。並有二級學校一處。帶有宿舍。消費社與東鐵其他各處之職員。車站對面。爲薩哈林小屯。有十二獵戶居之。其獵業最著者。爲果洛夫川。尼闊來耶夫。楊恩汪。馬爾克作夫諸人。秋冬兩季。在沿邊獵取野豬。熊。鼠。諸獸。春季則獵取豹類。售於華商。屯內並有雜貨商四十家左右。十二年有技師李和琴。集資設立電燈公司。供給車站及各屯。全市始大放光明。又有中國油坊一家。置有六馬力製油機。每晝夜之產額。計六千八百七十五斤。該站發運之貨。首推林木。次爲糧。糧。到達之貨。則爲林場之食物。布疋。食鹽。糧。雜貨。烟草等類。

依林及小城子兩小站

依林小站。距哈七百六十六華里。(合四百四十一公里) 小坡子小站。係於十三年設立。距哈七百八十五華里。(合四百五十二公里) 茲將兩站私人慢運運輸。分別列表如下。

(甲) 依林小站

俄別		十一年		十三年		十四年	
起	運	起	運	起	運	起	運
一、五〇四	九〇四	四、〇五二	二、四四五	二、九二七	一、七三七	三、四四三	三、四四三
三、三三三	二、〇四四	六、六六六	四、二二二	五、七七七	三、三三三		

(乙) 小城子小站

起	運	起	運
九、八	五、五三七	九、二八五	九、三三四
五、四九九	九、二八五	九、三三四	九、三三四

依林小站起運之主要貨。爲道經海參崴運赴日本之日商所購出口白楊木。(作製造火柴用) 查依林站以及也河。磨刀石。小城子。穆稜。馬橋河各站。均有日商派員。專辦白楊木出口事務。但以依林河流域輸出者。品質最佳。殊非他處所可比擬。故運輸亦獨多。此外黃豆。小麥。大米等。亦不乏起運。到達者則以林工所用之食物。及城市所需之布疋爲大宗。

小城子本屬人跡罕到之區。自穆稜煤礦公司所鑿之礦區鐵路告成。營業遂漸形繁盛。該路棧起自小城子站。終於礦區。共一百零九華里。(合六十三公里) 於十四年三月三日正式通

車。該站既有該支線相輔而行。將來運輸之發展。暨地面之繁盛。自是意料中事。故十五年九月間。東鐵爲招攬貨載。及便利主顧計。曾在該站及該支線沿綫。有商務事務所及商務分所之設。市街在車站迤北三華里。(合一公里半)。程稜鐵路車站。即設立其間。該市創於十七年前。華人計有一千八百名。居民除開設店肆外。主要職業。則係務農。全境已墾之地。現達三千畝。其中泰半種植黃豆。小半種玉米。小麥。高粱。當稜鐵路未成以前。市面至爲蕭索。今則其東之馬橋河站商店。不之移來營業者。並時有客商往來其間。故店肆外。又設有客棧多處。商旅稱便。製造業有磨坊磚窰各五。番式油坊燒鍋各一。燒鍋每晝夜之產額。由四千九百五十斤至五千五百斤。行政機關及官員。計有警察。縣署。徵收員。財務處委員。木石稅局委員。

馬橋河站

該站中俄人民。分居兩鎮。俄民市場中。帕波夫林場之棧房在焉。(現已轉讓協格赫斯爲業)。中國市場。距站約三四華里。(合一公里半至二公里)。男女人口現約五千名。設有學校三。其中男校二。女校一。在俄民市場內。亦有俄小學二。(一爲私立。一

爲初等)。鐵路一級小學。經營出口業者。洋商有西比利亞公司華英公司兩家。華商僅當增興一家。商號現在不逾六十家。其中較大者爲糧商及雜貨商。總計二十五家。在俄民市場內。有獵戶團。獵戶計二十人。內有沿海州遷來。及墜魯其那兄弟。尤善獵。此外有鋸木廠一。專行鋸劈由程稜鐵路運到之林木。以便出口。該廠及俄民市場。均燃用林場之電燈。他處則仍燃用煤油燈。俄民市場附近。設有魯京造酒工廠。每晝夜之產額。爲五百九十四華升。(合六百一十五公升)。中國市場之製鹽業。則有機器油坊一名。永隆油房。火磨一名。蘇寧初火磨。(現已停業)。並磚窰四。年各製磚約四十萬塊。該站私人慢運運輸狀況如下。

到	起	備		別					
		千	噸						
運	三、〇、六	千	噸	十一年					
	三、七、七	千	噸	十三年					
	三、八、三	千	噸	十四年					
	三、九、三	千	噸	十四年					
六、三、三	三、三、六	六、六、二	三、〇、三	六、八、七	噸	噸	噸	噸	噸

到達之主要貨載。爲各工人及製酒廠所需之糧石。布疋。食鹽。煙草。原棉。以及華人所用品之零星貨物。

沿邊區域

細鱗河站小綬芬站

此區凡運輸毫無之虎力密河及太平嶺各站。並細鱗河小綬芬。綬芬河各站俱屬之。茲將細鱗河小綬芬兩站之私人慢運運輸狀況列表述於次。

(甲) 細鱗河站

類別	十二年		十三年		十四年	
	起運	到達	起運	到達	起運	到達
千斤數	一、二、五	一、三、三	六、六、八	三、三、三	一、九、九	一、二、六
噸數	六、六、八	三、三、三	一、三、三	一、九、九	一、二、六	一、二、六

(乙) 小綬芬站

類別	十二年		十三年		十四年	
	起運	到達	起運	到達	起運	到達
千斤數	一、三、三	三、五、六	七、五	一、六、六	一、五、五	六、九、六
噸數	三、五、六	一、五、五	一、六、六	一、五、五	一、五、五	一、七、七

細鱗河站起運之貨物。以建築材料為大宗。到達之貨物。則為各種糧食。小綬芬站起運者。除建築木材外。並有木料。煤石。到達之貨物。則為糧食。燒酒。及布疋等類。小綬芬站附近。有一種大

市鎮。前因栽種高粱。發達極速。自十四年厲行禁種。一變而為冷落之區。時至今日。有半數茅舍。竟無人居住。該地俄人二十戶。或作石工。或與三岔口間起車為業。以言商務。均係零星小本營業。近年以來。始漸有根商。市內現有一級俄校一處。保私立性質。由東鐵學務處補助。並高麗學校一處。製造業則有舊式油坊一處。寶成公司磚窖一處。所燒之磚。係供給本路工務段之用。十五年。本路所用該窖之磚。計達二百萬塊之鉅。是其例也。其東為八道河子小站。該站商務。為數有限。茲不敘述。

綬芬河站及市內

綬芬河站。居東省鐵路東線之終點。村屯相望。地面遼闊。該站華街。不惟各行政機關。均聚集於斯。且商務興盛。為他站冠。車站附近及薩哈林地方。東鐵建有官房。供本路員工居住之用。中俄機關。有蘇俄領事館。吉林鐵路交涉分局。市政分局。稅捐分局。木石稅局。東北陸軍團部。東省特別區警察第三分署。東鐵路警第五段署。日本居留長會。蘇俄海關。中國海關。東鐵商務事務所。郵政局。及其他各項國家公益機關。各種中小學校。市自治臨時

委員會。全境男女人口。在二萬以上。其中華人佔一萬七千餘名。俄人佔三千名。居民職業。農商工俱有。而販運私貨者亦不少。此居邊地者所常見。不足怪也。近年來蘇俄方面雖嚴行禁止。稍形欲斷。然利之所在。冒險亦所不顧焉。所有私運之物。以酒精鴉片為大宗。次為布疋。煙草。糖品。及其他雜貨。

依該站市自治會徵稅額。計全市大小營業二百家。有一層獸場。原屬東省鐵路。自民七歸前董事會管轄後。十二年遷移別址。大行改建。現在工作頗盛。每年屠宰之牲畜。達二千頭之譜。該站燃用電燈。全由寶成電燈股份公司供給。該公司設有十六馬力及三十二馬力發電機。電力三百基羅瓦特。

東省鐵路於前清光緒二十八年。在該站設立海關代辦所。代報貨徵關稅。稅分兩種。一為俄海關稅。一為華海關稅。迨民國十四年。該所之職責。僅以清理經過沿邊貨物之華俄海關稅為主。及同年附設轉運事務所及貨棧之後。業務範圍。大形擴展。就現下情形論。不惟收運貨物。轉輸於各鐵路及海港。且能代客訂購貨物。辦理保險。及代售保管貨物各事。該站中國海關。設於光緒三十二年。稅則值百抽五。而實收僅及三分之一。稅費以銀兩

為本位。按照行市。折合大洋。蘇俄海關。創於宣統二年。稅費以盧布為本位。但亦兼收其他錢幣。按照當日盧布行市折算。

距車站一公里半地方。有一華屯。名曰阜寧鎮。創於民國四年間。大部居民。全係移自奉魯兩省。初種糧營粟。甚為發達。當民六時。居民達五千之多。迨十二年。營粟獲利。商民見無利可圖。相率機關而去。尤以移居烏蘇里邊境為最衆。其冷落未去者。僅五百人。奉半貧無所歸者也。一時出售藥物小舖。減至十五家。其蕭索可知矣。現有初等小學一處。三年畢業。該站以目下狀況而言。已成爲東部文明之中心。舉凡教育醫院。電報。電話。應有盡有。以言學校。則有市立一級二級華俄高麗。回回小學各一處。市立及東鎮中學各一處。以言衛生。則有模範醫院兩處。一爲東省鐵路醫院。一爲郭魯別夫私立醫院。（該院共有病床二十架。）茲將該站最近三年內私人慢運運輸列表如下。

到	起	備	
		別	年
運	三、三、五	十二	年
	二、〇、〇	噸數	千
	二、五、〇	噸數	千
	三、五、〇	噸數	千
達	二、〇、〇	十二	年
	二、五、〇	噸數	千
	三、五、〇	噸數	千
	四、一、三	噸數	千
到	九、〇、〇	十四	年
	二、二、〇	噸數	千
	二、四、〇	噸數	千
	六、九、二	噸數	千

第十九章 東省鐵路南線村站

站名及運輸總額

東省鐵路南線。長四百一十四華里(合二三八、七公里)。起於五家站。訖於寬城子站。爲吉林八煙稠密之區。地方富庶。以其介於南北滿之間。故北與北滿西比利亞有直接關係。而南則經過南滿與國有鐵路。有間接關係。各站中除寬城子站外。所運貨物。皆以糧石爲大宗。俱爲沿線出產。而運輸出口。惟寬城子站北發之貨物。多爲進口貨。茲將各站站名及距離哈爾濱里數。列表如左。

站名	距離哈爾濱	
	華里數	公里數
由鄂羅赤	二十二	十三
顯 鄉 屯	五	三
三 姓 屯	四十一	二十三
五 家 家	五十六	三十二
雙 城 堡	八十五	四十九
蔡 家 溝	一百十四	八十三
三 岔 河	一百七十八	一百零二
陶 顯 昭	二百十三	一百二十三
松 花 江	二百二十六	一百三十
老 少 溝	二百三十二	一百三十三
達 家 溝	二百五十二	一百四十五
密 門	二百八十	一百六十一
烏 海	三百十一	一百七十九

哈拉哈	三百三十二	一百九十一
米沙子	三百六十三	二百零九
一間堡	三百九十八	二百二十九
寬城子	四百一十一	二百三十七
長春	四百十七	二百四十

南線來往普通貨載。(寬城子站不在內)列表如左。(表內上方以噸,下方以千斤為單位,以下各表同)

各站之概略

五家站

該站位於哈爾濱雙城堡之間。往來運輸頗不在少。且年有增加。惟距站附近。尚無商鎮。其來往貨載。列表如左。

載別	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年
起運總量	四六三	四三三	五八五	七三三	七三三	九〇三
中共	四三〇	四三三	五八五	七三三	七三三	九〇三
其載	四三〇	四三三	五八五	七三三	七三三	九〇三
到達總量	二四	二七	三五	四三	三六	六九

載別	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年
起運	三六〇	三六四	六六五	七三三	七三三	九〇三
中共	三六〇	三六四	六六五	七三三	七三三	九〇三
其載	三六〇	三六四	六六五	七三三	七三三	九〇三
到達	四二	五五	五〇	四三	三六	六九

當民國十年時。為減少大車之運輸。而增加鐵路之運輸。曾將該線普通貨載之運則。一律減輕。

雙城堡站

該站為南線人烟稠密。物產富饒之區。設有東省特別區警署第二總署分駐所。路警第六段分駐所。及鐵路工務第十四段段長。距站不遠之地。雙城堡城市在焉。居民計達五萬人。兩間鋪以鐵軌。用馬曳之。藉以連絡。土道亦密為蛛網。往來絡繹不絕。城市與四鄉。復四通八達。誠運輸樞機之大埠也。車站在其西。不啻一重屏障。站側有雙和盛火磨。城內設有商務會。及銀行銀號十

二、兌換錢號七十。商號七百餘。棧鋪十家。舊式用馬轉動之磨坊三百二十。油坊十家。電燈公司一。大糧店十。小糧號百七十。糧石流通數量約達二億二千三百二十八萬斤。合十三萬三千噸。並有業運輸者七家。其運輸糧石數量共計約五千五百四十萬斤。(合三千三百噸) 機關有稅捐局。縣公署。警察所。陸軍營部。權運分倉等。東路於十五年九月十五日。在該站設有商務事務所。並置售票處於城內。往來商旅便之。該站進口貨。以布疋。鹽雜貨。並城內及火磨所需之煤為大宗。近年運輸數量如左。

備別	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年
起運總量	四,五八〇	二〇,二九二	四,四二六	二五,六五四	一七,七三三	二六,二六九
中其糧	八,五八八	四,七二二	三,三〇〇	五,〇三〇	五,〇九九	六,九五
食鹽	三,七	四,一〇〇	一〇,〇〇〇	六,二	六,七九	一六,六九九
到達總量	二五,八五五	二九,六六三	三,〇三三	四,四〇五	四,八三三	六,〇三三
中其食鹽	四,二六一	七,三四一	一五,七三三	六,九九九	二,三三三	三,四二二
煤炭	五,八六六	六,二七二	六,一五〇	九,七八四	一〇,五五九	〇,一三四

蔡家溝站

該站位於天寶山伸入拉林河口之支脈。林產繁茂。為南線各站冠。所伐森林。泰半順河流出。有供本地之需用者。有運售於長春者。糧食之銷路則不廣。所起運者。多來自雙城及扶餘二縣。東省特別區警察第二區分駐所。及路警第六段分駐所在焉。來往貨備如左。

備別	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年
起運總量	三,七九二	九,六九九	二,八五三	三,三三三	四,四六六	三,〇三三
中其糧	二〇,八三三	九,四三〇	〇,三三三	二,八六六	九,八六六	六,六六六
木料	三,三三〇	九,三三三	二,二二二	五,五五五	五,五五五	九,三三三
到達總量	四,四四四	五,五五五	四,四四四	八,八八八	九,九九九	八,八八八
中其皮貨	二,二二二	三,三三三	一,〇九九	三,三三三	二,二二二	一,八八八

三岔河站

此站為南線糧備匯集之區。係東省鐵路四大車站之一。(哈爾濱、安達、滿洲) 所有糧備。皆自榆樹、長春嶺、五常、及扶餘等處運來。為數頗鉅。故近來東鐵對於該站。極為注重。舉凡減輕出口運費。設立商務事務所。建築站台。以利裝備。擴充往來之交通。

等事。凡有利於商民者。無不踴立舉辦。將來之發展。猶未可限量也。商號中經營歐洲、中國及日本之大宗出口貨。並中國出口糧。以福陞棧為最鉅。現時市內設有中國銀行分行。東省鐵路商務事務所。稅捐局。及推運分倉等。車站一帶之工業。有油坊。春米廠各一。燒鍋二。東省特別區警察第二區及路警第六段。皆有分駐所之設。到達之貨。煤、雜貨、鹽、煤、及礦油等為多。茲舉其來往數量如左。

俄別	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年
起運總量	〇八、九〇〇	四、二三三	二〇、九〇〇	八、二二二	三、三三六	六、九七〇
其中糧	〇八、四〇〇	四、一三〇	二〇、五〇〇	八、一五〇	三、三〇〇	六、八〇〇
到達總量	五、八四二	一四、〇〇〇	一六、九〇〇	九、八〇〇	三、五〇〇	二、七〇〇
其中皮貨	一、二五五	一、七五〇	一、九〇〇	二、一〇〇	三、〇〇〇	三、〇〇〇
煤	四、九〇〇	一、三〇〇	一、六〇〇	八、三〇〇	二、五〇〇	二、七〇〇

陶賴昭站

該站運輸。全為拱餘榆樹兩縣之糧。昔時尚有木料一宗。

自吉林省城經松花江水運而來。今則悉由吉長鐵路轉運矣。設有東省特別區警察第二區分駐所。及路警第六段分駐所。來往貨。如左。

俄別	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年
起運總量	四、四三三	八、五八二	〇、五五七	六、五五〇	五、三三三	七、一七二
其中糧	四、二九七	八、三六六	〇、四八六	六、四〇〇	五、二〇〇	七、〇〇〇
到達總量	四、七〇〇	五、〇〇〇	五、三三七	七、九〇〇	八、五五〇	九、〇〇〇
其中布疋	一、二二六	九、八一	四、〇〇〇	二、〇〇〇	一、五〇〇	二、〇〇〇

松花江站

該站原為老少溝站之碼頭。臨松花江之左岸。為伯都訥一帶水運來糧轉運之地點。設有商務事務所。專理一切運輸事務。此站運則。於民十因引用航運糧。備運則之規定。特別減輕。以其位於松花江岸。風景富麗。故饒極精美之建築。東省鐵路有夏季避暑所設焉。凡沐浴遊戲之設施。鉅細畢備。哈埠人士及鐵路職員前往避暑者。踵趾相接。東省特別區警察第二區及路警第六段。曾設有分駐所。來往貨。備運輸如左。



運 載 糧 石 之 列 車



松 花 江 站 沿 由 松 花 江 上 游 用
木 船 或 輪 船 運 糧 餼 至 哈 爾 濱 站

達家溝站

該站重要營業。為運輸附近一帶糧餉。東省特別區警察第一區及路警第六段。皆有分駐所之設。來往貨餉如左。

俄別	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年
起運總量	三、三三	六、四六	一、二〇	五、九四	〇、九一	一、八三
其中糧餉	三、〇九	六、四三	一、〇五	五、五五	〇、六八	一、七五
到達總量	一、五五	二、六四	四、八	二、三〇	四、七	一、三五

老少溝站

俄別	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年
起運總量	五、四九	〇、五三	四、四三	四、七四	四、九六	五、九
其中糧餉	四、九七	〇、四九	三、六	四、三三	四、五五	五、〇〇
粘土貨	二、六	二、五四	二、〇八	一、五	四、〇	三、五五
到達總量	二、八〇	一、八四	三、四六	三、〇三	三、〇三	五、七八
其中鹽	一、五	五、一二	二、三	九、九	二、四三	
皮貨	八、五	五、二	五、四	一、〇三	五、九	九、七
鐵油	二、五	二、〇	四、〇	四、〇	三、七	八、三

塞門站

南線各站中產大宗糧石者。除三岔河及雙城堡外。以塞門站為著。十四年該站發出之糧餉。計達一億三千七百六十六萬二千斤。(合八萬二千噸)。多來自德惠縣。一部則來自扶餘縣及榆樹縣。附近一帶畜養家畜。頗稱發達。東省鐵路運輸之鴉片。百分之五十以上。皆此間所產也。附近車站。有屠獸場。所宰以豬隻為多。市內有燒鍋十家。油坊一。燒鍋年需高粱約五百五十萬斤。(合三、二七六噸)。距站六十四里。(合三十七公里)。並

俄別	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年
起運總量	二、五七	四、六三	七、八	四、〇九	七、七六	三、三
其中糧餉	二、五	四、三	七、七	四、三	七、三	三、〇
到達總量	三、五	三、三	一、八	四、八	四、七	三、六

此站距離德惠縣城二十六里。(合十五公里)。十二馬家子鎮五里。(合三公里)。於十二年十一月一日。設立商務事務所。初係小站。現已建築車站。站之附近。有磚窖二處。來往貨餉運輸如左。

距吉長路下九台站十八里(合十公里半)地方之東。有煤礦一處。但煤質甚劣。多充本地需用。僅一部份自該站運售於哈爾濱及島海而已。市內居民約三千人。實南線重要之商鎮也。機關有東省特別區警察第二區分局。路警第六段分段。交涉分局。地畝局。市政局。工務第十五段段長。來往貨俄運輸如左表。

俄		別		十二年		十三年		十四年	
起運總量	七,五〇六	六,五五三	七,〇七〇	四,〇四〇	三,四二二	八,六六六	八,三三三	三,九三三	三,三三三
中其	糧	六,三三六	七,三三三	二,四七六	三,九三三	三,三三三	三,三三三	三,三三三	三,三三三
	雜	一,一六六							
到達總量	四,〇二二	八,六六六	〇,七九九	二,四二二	三,三三三	一,四三三	一,五三三	八,三三三	八,三三三
中其	木料	八六六	一〇〇	六二	一,〇二	二六	一,〇二	一,〇二	一,〇二
	鑛油	三三三	三三三	六四	五四	三三	三三	一,〇二	一,〇二
	鹽	二,四二二	二,三三三	三,六六六	三,三三三	四,三三三	四,三三三	六,〇二二	六,〇二二
	煤	七,四二二	一,四二二	一,四二二	一,三三三	二,三三三	二,三三三	二,四二二	二,四二二

島海站及米沙子站

兩站運輸之糧。皆係產自附近一帶。即距島海站十里(

合六公里)之雙廟。距米沙子站運西十八里(合十公里半)之萬寶山是也。來往貨俄運輸如左。

(一) 島海站

俄		別		十二年		十三年		十四年	
發運總量	五,三三三	四,四二二	三,七六六	八,三三三	七,四二二	六,五五五	六,五五五	六,五五五	六,五五五
中其	糧	五,〇二二	四,三三三	三,三三三	三,三三三	三,三三三	三,三三三	三,三三三	三,三三三
到達總量	四,〇二二	三,三三三	一,三三三	三,三三三	四,三三三	四,三三三	四,三三三	四,三三三	四,三三三

(二) 米沙子站

俄		別		十二年		十三年		十四年	
起運總量	七,三三三	七,一六六	一,六三三	七,三三三	七,三三三	七,三三三	七,三三三	七,三三三	七,三三三
中其	糧	八,六六六	〇,九三三	六,九三三	一,四三三	六,三三三	二,三三三	六,三三三	六,三三三
到達總量	四,四二二	三,三三三							

哈拉哈站

哈拉哈站。小站也。大宗運輸。係附近一帶之糧食。茲舉其來往貨俄運輸如左。

俄		別		十二年		十三年		十四年	
起運總量	二,三三三	三,〇二二	五,三三三	三,九三三	五,一六六	八,三三三	八,三三三	八,三三三	八,三三三

中其種	俄	二,三三五	三,〇八一	五,〇〇〇	三,九〇三	五,一七七	八,四八
到達總量		二,〇〇	三,三三	一,三三	四,六六	五,〇〇	二,三三

寬城子站

此站為東鐵南線之終點。架有岔道。長五里。(合三公里)以與南滿鐵路之長春站相銜接。中日運輸機關林立。南北滿漢通之樞紐也。遼南之南滿鐵路。屬日本管理。首站曰長春站。長春城市。即在其南。查南滿鐵路自歸日本以來。近由長春至吉林省城之吉長鐵路。事權亦落其手。故現時此處。已成各鐵路之集合場。如(一)東省鐵路寬城子站。轉運自南滿運來貨物。(二)南滿鐵路長春站。轉運來往東鐵之旅客貨物。(三)東路在該處亦設立車站。以便商旅。(四)吉長鐵路是也。市場除長春城市及寬城子外。其南滿鐵路附屬地內之市場。名頭道溝。或稱新市街。市面亦極繁盛。市內工商營業。有日本正金銀行分行。朝鮮銀行分行。火磨坊。吉黑運權總局。木廠。美孚煤油公司。鐵鎚煤油公司。亞細亞煤油公司。並粮商。運輸公司。進口貨廠等多家。東省著名之重鎮也。

寬城子則市面甚小。商業以轉運中國需用品及工藝品為

大宗。昔有亞洲火磨一。現已停業。其他大小工商。至為寥落。此間自東省南滿兩路聯運實行以來。直接發運及到達之貨物。均形減少。運輸機關亦相繼歇業。市面繁盛之地。一變而為凋敝之象。蓋在昔東路之貨物。皆係運達該站。再行轉運長春。今則直運南滿鐵路也。茲舉其來往普通貨物運輸如左。

貨物	十二年	十三年	十四年	十二年	十三年	十四年
鐵	二,三三	三,〇〇	四,六六	五,〇〇	六,六六	八,四八
起運總量	九,三三	九,三三	一〇,〇〇	一〇,〇〇	一〇,〇〇	一〇,〇〇
中其鹽	七,七二	五,五五	八,七〇	三,九〇	九,九〇	四,四四
布疋	二,二二	一,一三	二,二〇	三,九〇	三,九〇	三,九〇
皮貨	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四
香料貨	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四
藥材	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四
糖	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四
到達總量	三,三三	三,三三	三,三三	三,三三	三,三三	三,三三
中其木料	七,七〇	六,六六	六,六六	六,六六	六,六六	六,六六
糧	三,三三	三,三三	三,三三	三,三三	三,三三	三,三三
鐵	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四
魚貨	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四	一,一四



第二十章 交通

總論

東省鐵路建築之前。北滿水陸兩路交通。因彼時地方業務幼稚。絕少大宗流動貨物之通過。蓋以人民稀少。所製之產物。幾難以足敷自給為範圍。所謂對外商務。數既式微。有之亦僅限於輕量貨物之交換。計由中國內部輸進者。為茶、棉絲織品及鐵製品。輸往者為毛皮、鹿茸、人參。至於笨重物品之運輸。不過由人煙較密之南滿區域。運往蒙古遊牧區域。以各種糧食而已。其時尤以水路為重要。而水路之中。又當以遼河及松花江兩水程居第一位。蓋遼河上流及松花江兩段之間。陸地尚屬平坦。無甚高山峻嶺。不足以妨礙兩流域往復之倒流。故凡由中國內地起運之大宗貨物。大都聚集於營口。由營口溯遼河而上。直抵現今鄭家屯（即遼源）地方。再用大車運抵距離該處一百公

里（二百華里）之松花江左支伊通河。繼續運往伯都訥。水程祇三百四十七華里（二百公里）。而自伯都訥沿松花江及其支流前進。可達北滿最要地點之吉林齊齊哈爾。以及彼時所稱人煙稠密之呼蘭阿什河各區域矣。可知東省鐵路未建之時。北滿水路。係沿遼河成一惟一之子午幹線。既抵扶餘。暫行分道。而循嫩江松花江及其支流。通往西北東北及正東各方。

各主要陸路。則與前略有不同。然仍不失子午線之形勢。維時南部溝通北滿之陸路凡三。其一開通最早。比較亦最安全。係由奉天起點。經過防禦蒙古之柳邊牆一帶。以達吉林。在吉林又歧而為二。一通東方人煙稠密之寧古塔。一通西北之伯都訥。由此繞道前往伯都訥。在彼時據稱較由南部遼河上游前往之直

路。爲少危險。其途徑係沿松花江右岸而過。有多數滿人。集居於斯。至左岸則仍蒙古民族遊牧之地也。其自吉林正北向。即抵舊滿城之阿城。(又名阿什河)及至阿城。又分岔道爲二。右路係沿松花江右岸達賓州。(又名賓縣)三姓。(又名依蘭)富錦。左路係經由松花江。以達呼蘭。

彼時柳邊麓以外。伊通河中流地帶。早已設有寬城子。(即長春)前往寬城子者。除取道奉天吉林舊路外。並在伊通縣設有新路。厥後新路漸次延長北進。經過東鐵南綫迤東計二十六至八十七華里(十五至五十公里)一帶。該路對於移植事業。以及貨備運輸。佔重大勢力。直至鐵路敷設。其勢力亦未完全消滅也。

第二陸路。係滿洲與中國內地銜接之途徑。計由遼河下游之新民縣起。而沿河之西部右岸。節節北進。橫斷法庫門之柳邊。經過現在鄭家屯境內之遼河。然後再沿嫩江之東岸。以往阿城及齊齊哈爾。自齊齊哈爾復沿嫩江西岸上行。路經墨爾根。越過小興安嶺山脈。即達環環之黑龍江岸。

第三陸路係西大路。即自喜峯口附近之長城以外起點。緣

蒙古領地北行。經過現今洮南迤西八十七華里(折合五十公里)地方之洮兒河。即沿嫩江右岸。可達齊齊哈爾。

第四陸路。係沿外蒙及興安嶺西坡而設。計自綏遠起。沿蒙古北行。通往商務地點之多倫諾爾。該路在北部者。即折入巴爾嘎。(即呼倫貝爾)直抵海拉爾爲止。

以上各路。大都成子午線形。不過折入北部後。略有不同。另有橫形岔道相連接而已。其中最要者。係由吉林經過扶餘以達齊齊哈爾一道。與其北互相銜接之由阿城通往呼蘭以抵齊齊哈爾及海拉爾者。由海拉爾折轉而北。即前往俄國交界。直達環環河之租魯海屯。

彼時以北滿多與中國內地貿易。與俄國之商務。極不發達。故貨備運輸之趨向。會有一定之途徑。即出口貨幾純往南運。入口貨則由南而北。致各種橫設陸路。僅居次要之地位。在本地在復運輸上發生關係而已。迨東省鐵路建築之後。路線橫貫滿洲。軌轍四達。既由西北以達東南。又由哈爾濱直指南向。至是各項大車路與水路。所處之情勢。遂大變更。不復當年之揀圖矣。換言之。即各種貨備之輸送。以及由南移來之人民。什九仰賴鐵路爲

交通之利器。而地方上除舊日移殖各區不計外。復先後成立多數之新殖民區域。此項區域。悉數與東省鐵路造爲呼應。另闢新陸路。以達車站。無復與水程相爲聯絡者矣。

其後所有大車旱路與水路。大都使之通往東省鐵路。成東省鐵路之培養路。惟舊有之遠程旱路。畢竟失其自有之交通勢力。此蓋由於鐵路運貨之利益。已昭昭在人耳目。人皆爭趨之也。縱有以種種原因。時由大車運輸之貨。然亦係取道新闢之旱路。其以新闢之旱路。均與鐵路銜接而聯絡。沿線一帶。不惟人煙稠密。業務發皇。且徑行運輸。亦較便利而安全耳。向使已往之三十年間。北滿始終保持其平靜之狀況。則所有貨物之運輸。當早經鐵路網羅承運。其他一切水旱路。亦久成培養鐵路之支線。無如地方迭經事變。致未能盡副所期。例如始而拳匪之亂。既而日俄戰爭。中國革命。世界大戰。終而俄國革命。凡此種種。無往而不

陸路大車與鐵路

北滿地方。並無石頭子路。即上層鋪修妥善者。亦不多見。最佳者。祇有所謂舊大路而已。此項大路。有時兩旁修有境界。在窪

予地方及東省鐵路以莫大之影響。蓋每一事變。則東省鐵路之商務營業。即倒退數武。匪但不復能輝皇。有時且完全停頓。捲入軍事及政治漩渦。彼日俄戰爭及世界大戰期內。從事於大批軍隊及軍用品之運送。以及民七至民九俄國內亂期內。鐵路滿載駐軍及白黨軍隊之貨。概皆是也。

在最近十年以內。上述一切困難。首當其衝者。即爲東省鐵路。若夫南滿鐵路。固仍照常工作。並無絲毫影響也。推其流弊。不啻助長東鐵以外之轉運之發達。此項轉運之發達。當民八時。計達極點。蓋是年北滿對外運輸。不經東鐵而運往南滿鐵路首站之長春者。計佔總額之泰半云。

北滿地方。昔僅有東省鐵路一線。故舊式之大車運輸。最易復活。時至今日。亦未完全消滅。不過受鐵路之壓迫。而改其途徑而已。換言之。即由向之與鐵路平行者。變而爲垂直是也。

地則建以橋梁。然當夏季雨水浸露之時。無論係大道抑係普通村路。通行均極困難。坎坷泥濘。激深及載。以致在多數區域以內。

大車不能運行。所有貨物。皆取道水路運輸。及至冬季。始為大車運輸最盛之時。蓋冬季鄉民及馬匹。均不從事於農作。所有河渠。亦已冰凍。道路甚覺平坦也。當十月至三月。糧食出口時期。所有北滿剩餘之糧石。大都在此時期以大車運至鐵路各站。再由各站轉運出口。

北滿車輛。約有數種。其重要者。一為大車。一為小車。大車乃係最大之兩輪車。以馬或騾五匹至十四匹以上。載之。普通多套以七匹。此車係一平板形。有車轆兩根為經。車轆之內。另安多數短粗橫木為緯。車轆下部。附設車台兩個。車軸即安於其下。車輪則置於軸之兩端。此項車輪。並無車輻。即在輻內代以重厚木棍三根。其中一根。係按車輪直徑安置。車軸即由此穿過。其他兩根。對於第一根成垂直線。因此車輪圈內。變為兩個弦形。而輪上釘有厚約一俄寸之車瓦。以資鞏固。此種大車。可載重四噸。合六千七百華斤。但普通不過二噸至二噸半。合三千三百五十斤至四千一百五十斤。尚有較小一種。亦可用以載運旅客。凡載旅客者。車上類皆搭有席棚。遮蓋風日。

北滿套車之法。係將牲畜列成扇形。或作六對馬形。不似歐

洲之並列。

近程載運。大都使用較形輕便之車。是為小車。大都用舊鐵市。其車輪安於不動之鐵軸間。輻內並另設車輻多根。以馬一匹。二匹或三匹。載之。轆馬永套在車轆之內。其加套兩匹。則左右各置其一。而繫以挽索。載重約一噸。

蒙古地方。復有一種。構造極為輕便簡單。即平板形。而以兩根木棍。作為車轆。車轆之內。橫置木棍多根。再以木條編之。車轆之下。另安輕便木軸一條。軸之兩頭。釘以鐵片。車輪極大。直徑達六、三五華尺。合二米突。並不釘任何鐵瓦。但輻內安有多數木製車輻。此車尋常祇套牲畜一匹。普通多以牛。有時亦用駱駝或馬匹。其載重方計三噸。或三噸以上。此車除蒙古及呼倫貝爾地方外。與蒙古毗連之滿洲邊界地方。亦多有之。尤以齊齊哈爾一帶為多。

北滿幾無專以趕車為業之戶。蓋一年之中。計有四分之三。係在道路泥濘時期。縱有專業車戶。亦不能終年從事於斯也。况北滿之車夫。人數極夥。一般農家。幾皆可任之耶。

北滿對於農作。雖廣用低賤之人力。然農戶為耕。絕施肥。以

及拉運糧棉草束各工作。勢必仍舊驟馬充之。此項牲畜。大都在秋季使用。及至冬初。則幫助打場。打場之法。或用石滾子。或以馬匹。在打禾場往返繞走。或將馬匹趕至場院。在置放之糧棉上。令馬蹄踐踏。自打場之後。至春耕開始之前。農戶之牲畜。正無事之際。農家乃用以駕車。出外運貨。

農家需用銀錢或履行期貨交易之時。多將自有糧食。以自己之馬匹。自行運至附近糧食貿易地點。如縣城市鎮。或鐵路車站。此種情形。農人所得之運輸收入。即包括於車站糧價及腹地糧價之差額之內。究有若干。頗不明顯。故按其本來解釋。而諱車資。殊多困難。若其自為車夫。而運他人之糧。則較為明瞭。不過後者於車夫及貨主之間。每另有所謂中間人者。居間介紹。俾使轉運契約之成立。及担保運送上應守道德之履行而已。此項介紹手續。異常繁複。凡欲由某地點起運糧食。起運人應先赴轉運公司接洽。將貨價交其接收。轉運公司接備後。如所在地位商務大埠。即赴車廠僱車。如係較小村鎮。則赴相識之富厚農戶。令其找覓定數車輛。按照約定路程。運輸糧食。前項車廠。為運輸起見。常為轉運公司介紹主顧。担保一切。而大農戶中。亦不乏代該公司

招攬鄰近較小農家。將糧交由公司轉運者。蓋彼等介紹後。可由運役中獲得幾成担保費及扣用也。

於締結合同之時。貨主先給車夫定銀若干。貨車由貨主派執事者一人。隨車押送。而貨單亦即由該執事人收執。此項貨單。寫明發送之貨物數量。以及將糧交給何地何人等字樣。而貨單副本。及該執事人接備之收據。則歸貨主保留。此外所有關於証明運輸合法之各種文件。稅局所發之稅票等項。亦悉交該執事人收執。至於運輸在中途對於限期之遵守。向來車夫本人。即已注意。故於締結合同之時。對於此層。不復贅言。

車夫對於途中貨價之保全。負完全責任。除胡匪行搶外。舉凡遺失損壞情事。一律惟車夫是問。賠款收備人由運費內扣除。但貨車如係經由轉運公司居間議僱。則責任由該公司負之。

東鐵東西兩線境內。起運糧食。經由轉運公司介紹者。幾未之見。查採購糧食各商號。如無熟識車夫時。寧向當地大車店或糧棧接洽僱車也。惟由長春及哈爾濱起運雜貨則反是。所需車輛。大都由各轉運公司代辦。其由齊齊哈爾前往黑河亦然。而兩線境內大車運輸則長春。亦仍以各轉運公司經手者居多數。

此項轉運公司。或為純粹日商。或以日資經營而掛中國旗幟。與長春各日本商號有密切關係者。要之其營業與代售及貸款各營業有密切之關連焉。

大車運輸之價值。極不穩固。按時季而異。大抵夏季視冬季格外昂貴。一則因夏季道路難行。二則因人馬均忙於農事也。迨興盛之冬季。其價目之釐定。又完全視各種條件為轉移。舉其最要者。如道路積雪之深淺。馬匹飼料之漲落。以及沿途胡匪之消長皆是也。道路積有深雪。係北滿尋常罕見之現象。有之最足以妨礙車輪之轉動。蓋道路一有深雪。則道路損壞。遂由能與石頭子路相抗之上層平坦大路。一變而為坑坎不平之途。大車載重。力既因此大形減少。貨價之運價。自不得不予以相當之抬高也。有時因胡匪為患。致某路之交通。竟完全斷絕者。每暫時停止運輸。或另擇比較安全之途徑。繞越而行。查近年以來。胡匪不惟注意及於所運貨價。即對於車夫之馬匹。以及其本身。亦有搶掠及加害者。奪去馬匹。良者匪徒自騎。劣者仍令備價贖回。故凡胡匪猖獗之境。大多數車夫。均拒絕前往。貨價之運價。遂因以銳漲。

又官帖之行市。比較本位幣之大洋為活動。影響於金銀價

之漲落。殊非淺鮮。願農人對於行市之變化。顧不及選料。即料到亦事機逸過。是以農人於行市增高之時。仍向貨主索取舊日之運價。跌落之時。亦未曾增漲。

車戶徵收運費。不以一定之重量為單位。若載運各種糧食。以容量之石為單位。其他貨物。即本地所謂雜貨者。則以件數為單位。而每件之重量。概備各異。計由一百零九華斤至一百二十六華斤。(合六十五公斤至七十五公斤)。按每件徵收。並不分別貨價之種類。其大小長短。亦不過按每件之重量多少。大致估計而已。運價低廉之貨。大都為所值無幾。及不為胡匪所注意者。如竹製之篾箕。筲帚。蓆子。是較高者。大都為不便運輸。或相當高價之貨物。前者如煤油及寶通油。後者如布疋。雜貨。靴鞋。大米等。至最貴重之貨物。如係起運地。可由鐵路發運者。幾絕不復由大車輸送。所運之各種貨價。雖極不相同。然大車運價。相差極屬無多。此蓋由於大車運貨。對於各種貨物之價值品質。並不似路之詳加區別也。茲將歷年大車運糧前往長春。每一市得俄里之運費。列表於下。(以金戈比為單位)

年 度	別	由哈爾濱起運	由南線區域起運
-----	---	--------	---------

民二十一民三年	五、三	五、六
民九一民十二年	三、七	六、四一七六
民十一民十三年	無	一二、八一七三

又由長春運輸各項進口貨物。每市得俄里之大車運費如下。

年 度 別	運至哈爾濱	運至各縣城及各站
二一三年	七、五	八、〇
九一十二年	一、〇一、五	一、八一、六三
十二一十三年	一一、九一、七三	一〇、八一、六三

今時之大車運費。比較前增長甚鉅。揆其原因。係由於牲畜之主要喂養料高粱一物。價值高昂。有以致此。近年來由哈爾濱運往長春之糧食。運價暴跌。特例外耳。此蓋以數年中由南以大車輸進之貨物數量。比較以大車南運出口之糧食。格外增多。故車戶爲攪運回頭糧起見。情願按照極低運價。將北滿糧食南運也。

東省鐵路自民十伊始。即經設法遏止大車爭運。頗有成效。

之可言。然欲求遏止政策絕對之勝利。必須於商務上。鐵路對於主顧。事事比較大車有利。而鐵路運價廉於大車。其首要也。

就一切情形攷查。農戶於大車入款。雖極式微時。亦有從事冬季趕車業之可能。所以鐵路即將一切運則低減。致大車運價。臻於最低程度。而大車運輸。仍當繼續存在。何以言之。蓋運程大車運價。至於極低時。則鄉民間所發生之問題。僅係變更大車路程。及縮減車行鐘點等項。仍不能從此停止其營業也。然則假如鐵路運則減輕。或擬有其他辦法後。其力足令貨載起運人拒絕利用與鐵路並行之大車。而大車運糧。由各生產區域前往附近之鐵路各站。無論如何。亦能存在。此種運輸之面積。雖遠不及大車運糧至長春之面積。然終屬極大。有注意之價值。項此大車。與鐵路相競爭。固不敢輕於嘗試。然其運價。祇使鐵路運則減輕時。亦能保持其自由之增高也。

前往長春一途。以大車運輸貨物。由來已久。東省鐵路釐定運則時。亦已預防及此。以上項運則釐定之本旨。期使出口貨物。運由海參崴輸出。故對於南運出口之糧食。既加以遏止。而由南輸進之各種貨物。尤力予阻碍。無如鐵路運則之價目。終嫌過昂。

以致營業仍極順利。

東鐵當戰前平靜之秋。因不欲將糧食運往南部之各日港。曾訂有各種取締運則。然南運之貨物。終未減殺。而東鐵沿線之糧食。被大車先後運去者。計佔概運總額四分之一強。而東鐵實施之各項由南進口取締運則。亦獲同樣之結果。即大部入口貨。因此均不由鐵路輸進是也。

其後世界戰爭。東鐵商務營業。因以縮減。俄國內亂。路務陡起紛紜。而大車之輸出。反乘此時機。年見發達。降至民八民九年間。而達於最高限度。不經由鐵路輸出之貨物。計佔出口額之泰半。至歷年由北滿以大車輸出之糧食數量。平均計算。則如下表。

年 別	千噸數	百萬斤數	對於所有輸出額之百分比
宣三至民四年	二五、九	四六三	二七
民國五年	二五、二	四九二	三三
六年	三二、二	五三三	二五
七年	三六、四	六五三	三五
八年	五五、九	一、〇四五	五
九年	八二、〇	一、七五〇	四四

十年	七〇、七	一、二一〇、〇	五
十一年	二五、二	四九二、三	七
十二年	二四、七	四三三、五	三

自民國五年起。直至十年止。農商兩界。大都願將糧食交由大車運往長春。蓋長春係南滿鐵路中與大車起運地點接近之一站。隨時均可獲得運貨火車。並無任何困難。且彼時該處對於北滿糧食之市價。極昂昂貴。糧食之需要。亦頗堅固。並能向該地日本銀行作抵貸款。車戶又能立有同頭備之承運。以及就近購買各種應用貨物等項。均足以助長之。無怪華商向長春是趨矣。

東省鐵路當車輛缺乏路務紛擾之秋。商務營業。曾先後縮減。已如上述。惟同時大車之輸出。乃與年俱增。即遠北各區域之貨物。亦漸被取而代之。換言之。即大車輸往長春之糧食。不僅由東鐵南線各區所起運。凡扶餘區域。及黑龍江省遙遠地點。如齊齊哈爾。拜泉。克山。通北。綏化等處。亦多迂迴前往是也。故當民七至民十年。糧食出口時期。此項大車運糧路線之延長。超過二百四十七華里（合二百公里）云。

其由東北前往長春之大車運輸路線。比較其他方面。短縮

良多。營業亦始終並無發展。惟民八至民九及民九至民十年各年度適值東鐵極為困難時。在出口時期由巴彥、寶縣、同賓、有所起運。會予東鐵以不利之影響而已。其途徑自正東方面運往。前運往。運往區域。則以媽遼河與牡丹江兩水系間之分水嶺為界。若夫民七至民八年間。會由松花江沿岸各埠如新甸、木蘭、密林、河各地起運者。俱係偶然性質。其後已無此現象矣。

曩昔大車運往長春之各種糧食。其中永居第一位置者。應推黃豆。次為雜糧。如高粱、糜子、綠豆等是。小麥則為數頗少。且運往長春外。其中有莫大數量。經過長春。繼運至南滿鐵路以下各站。如范家屯、四平街等處。及民八至民九及民九至民十年各年度之冬季。有大部大車。前此係南往長春者。至是漸開往吉長鐵路各站。尤以赴下九台、九站、樺皮廠者為多。揆其原因。係由彼時運至吉長鐵路各站。比較東省鐵路。諸多優益。幾與運赴南滿鐵路者同也。即如該路車輛之足用。運費之低廉。以及以糧食貸款諸端。均足將東鐵境內之貨糧。吸收而去。故不獨與該路運及接近各縣。如德惠、榆樹以及五常。大都運至該路。而其他若黑龍江省之遼遠各縣如拜泉等。亦有運往銷售者。同時吉林省城。會

由東省鐵路境內（係由寧安等各縣）運去雜糧甚夥。以備民食。及大宗小麥。充吉林火磨製麪之需焉。

查大車輸出糧食數量最高者。厥為民九至民十年度之出口時期。其後各年。因東鐵籌有種種取締方法。始大形退減。其效所及。所運去者。尚不逮戰前之數量。蓋戰前之時。為所吸運者。超運輸出額百分之二十五。迨至民國十二年間。僅佔百分之十七耳。此項大車減運。若再就地方產物及輸出額逐年增高一層。合而觀之。又知所退減之數量。當至鉅大矣。

大車輸入貨物之情形。亦大率與前述類似。即始則東鐵有遏止運則之公布。既而鐵路成車輛缺乏之困難。終則以民九年間。運費抬高兩倍。並改用金本位。故均助長其運輸之發展是也。茲將歷年大車輸入之進口貨物數量。列表如下。

年 別	千 噸 數	百 萬 斤 數	要於鐵路由南滿 入額之百分比 (概不在內)
宣三至民國四年	26,704	10,612	3
民國五年	23,311	9,488	3
六年	111,000	44,000	3

七年	一五、三	二五、八	一三、七
八年	一八、八	三〇、三	三三
九年	三三、六	三九、〇	一七、三
十年	一七、〇	二八、八	八、六
十一年	一三、〇	一〇、〇	六、三
十二年	八、三	一四、八	三、六

計民二及民二以前由大車轉運者。僅為中國民衆所需之粗製貨物。且大都運往與長春直接有關之南線區域而止。至運至與東鐵幹棧駁連之各區域也。與由各該區域輸出糧食之情形相似。為數亦比較匪鉅。乃其後鐵路運輸。愈益困難。改由大車轉運之貨物。遂大見增加。推其結果。不僅上述之貨物。用大車轉運。即向由中國商務分配機關經手之一切貨物。亦多仰賴大車

水 路

松花江水系之各水路。除松花江本流外。其餘均仍未脫原始狀態。既未劃定任何流線。亦從未修濶河槽。獨松花江本流。則

之轉運。並不繫於貨備係為何國人士所需用矣。所不經之者。僅各項笨重貨物。或大車運運極不便利者。如各種機器煤炭等已耳。而大部歐商。亦不得不採用此項頗不習慣之運輸方法。當時彼等用以輸運者。計為麻袋、煤油、糖品及一部歐洲布疋等項。要之民八至民九年度之出口時期。由南以大車輸運北滿之各項貨備。計在四億二千六百四十一萬五千斤（合二十五萬四千噸）。以上。而由鐵路運載者。除煤備不計外。僅二億五千五百一十七萬八千斤（合一十五萬二千噸）。已耳。惟此後各年。東省鐵路車輛。業已足用。而又一面低減本路各項進口運則。一面設法減少運糧回頭之大車數目。俾使大車輸運之運費。倍形昂貴。故大車輸入額。與夫以之輸出糧食額。同呈劇烈減少之象。而近於戰前之普通數量已。

由海關隨時監督。劃有船行流線。並在航行困難之三姓三塊石地方。（是地為興安嶺伏脈經過松花江者。延長九十餘里）夜

間燃有探海燈。以防危險。此種設施。於秋季新糧運輸。極有關係。蓋秋季日短。封凍日近。航行時期漸促。苟非設備若是周至。勢不足以竣船運工作也。加以哈爾濱上下各碼頭分支之松花江水道。曾經東省鐵路修運。而在哈埠對岸。又築有橫堤一道。並在各城市碼頭附近。澇有多數溝渠。江道規模。業已大備矣。

松花江得以恒久行船之地帶。計長一千六百三十九華里。折合九百四十四公里。係由嫩江口起。至與黑龍江合流處止。仍得沿嫩江下流。以達齊齊哈爾。在水勢浩大之年。並能沿嫩江口以上之松花江。以達吉林。各該水路。均可連續通行。當水勢漲滿之年。凡吃水華尺三尺七寸至四尺七寸（合一、二、一、五公尺）之船隻。往來無阻。如遇水淺之年。亦能在每航行期四分之一以內通行之。特正當低落之時。祇可開駛吃水二尺八寸（合〇、九公尺）者耳。而最淺之年。在極短時期以內。僅能容二尺三寸（合〇、七五公尺）者。

凡輕便之汽船。類可開行於呼蘭河。以達呼蘭。該處距離河口二十八華里。（合十六公里）

風船之航路。除上述各流域外。可沿吉林上游之松花江。及

齊齊哈爾上游之嫩江。以達黑爾根。再溯嫩江各支流而上。經過伊通河、驛馬河、拉林河、呼蘭河。以及各該河之多數支流。其他如牡丹江之上游。計由肇古塔起。至也河站附近與鐵路交錯之處。止。以及牡丹江與松花江合流處（即三姓）附近。亦概係風船之航路也。

至浮放木排之面積。比船隻之通行。尤為廣遠。凡大小各水系之上游處。均可為之。茲將與東省鐵路區域有關之松花江各主要碼頭名稱及大體狀況。分述於下。

一九站 九站係倒裝糧食至吉長鐵路之碼頭。近年來該碼頭之營業。已大有江河日下之勢。

二老少溝 該碼頭係在東省鐵路松花江車站附近。江流與鐵路交錯地點。所有由輪船風船運到之貨物。即由此倒至鐵路水運。

三伯都訥 伯都訥距離哈爾濱四百八十一華里。（合二百七十七公里）嫩江口五十六華里。（合三十二公里）松花江上流最大之商務中心點也。所有大宗糧食以及各項進口貨物。大都以此為集散地。良以位在通往長春各旱路與河流交錯

之處故也。

四大賚 其地濱嫩江岸。距離哈爾濱五百一十七華里。(合二百九十八公里) 爲全縣商務及行政之中心。所有該埠糧食交易。大都經由伯都訥辦理。

五肇州 距離哈爾濱計三百二十六華里。(合一百八十八公里) 爲糧業碼頭。及全縣之中心。所有一切商務。亦大都經由伯都訥辦理。

六哈爾濱之傅家甸 傅家甸乃係全松花江之中央碼頭。由北而之下流到達貨艙。爲糧食、林木、木料、石料及其他貨艙。起運者爲各種雜貨。哈爾濱江岸事務。類皆集中於此。碼頭極比。舟楫縱橫。其中有所謂倒俄碼頭者。係設於迤西之鐵路大橋附近。由此得直接倒俄於東。而運到哈爾濱銷售之各項貨物。亦即在此卸俄。

七、八、九、濱打嘴子 距離哈爾濱一百四十一華里。(合八十一公里) 烏河。距哈一百五十八華里。(合九十一公里) 石頭河子。距哈二百十五華里。(合一百二十四公里) 此三處乃係巴彥、寶珠、木蘭各縣運糧之碼頭。

十新甸 新甸距離哈爾濱二百六十九華里。(合一百五十五公里) 爲營業最早運輸發達之碼頭。就其起運之糧食數量而言。在哈爾濱至三姓一帶中。應推巨擘。起運之糧。以寶珠之糧食佔大多數。

十一索倫江口子 距離哈爾濱計二百九十九華里。(合一百七十二公里) 位在木蘭縣附近。該縣之糧食。多由此運輸出口。

十二南天門 南天門碼頭。距離哈爾濱三百九十九華里。(合二百三十公里) 方正等各縣之糧。悉由是輸出。

十三、十四、通嘎拉及岔林河 前者距離哈爾濱三百六十一華里。(合二百零八公里) 爲起運各項林業之碼頭。後者距離哈爾濱四百一十三華里。(合二百三十八公里) 爲一般風船航行之主要終點。起運之貨。以林木木料兩項爲要。宗至由通河縣運來裝發之糧食。則爲數匪輕。

十五伊邁通 距離哈爾濱計四百四十四華里。(合二百五十六公里) 方正縣往來運輸之興隆碼頭也。

十六德豐里 距離哈爾濱四百六十二華里。(合二百六十六公里)

六公里)爲起運木柁之碼頭。

十七、十八、大勒勒密及小勒勒密。前者距離哈爾濱四百九十五華里。(合二百八十五公里)後者五百零二華里。(合二百八十九公里)皆起運大宗林木及木柁之碼頭也。

十九三姓(又名依蘭)距離哈爾濱五百九十二華里(合三百四十一公里)爲商務集散及糧業交易之中心。近以附近各地移民興盛。該碼頭往來運輸。遂呈發達之象。考其位置。係在牡丹江與松花江合流處。有海關之設。按該地原爲條約上開放水路商埠之一。附近江底。有三塊石淺灘或稱滿天星者。乃興安嶺之伏脈。亦即松花江下游與中游分界點也。

二十湯旺河。距離哈爾濱六百八十四華里。(合三百九十四公里)爲起運湯原縣各項糧糧之碼頭。

二十一佳木斯。距離哈爾濱七百八十一華里。(合四百五十公里)按其起運之糧食數量言。依蘭樺川各縣之糧。爲全松花江之第一碼頭。亦商務最繁盛之地點也。鉅大糧棧。計有二十家以上。每年各出口商。亦多在此採購糧食。人皆曰爲松花江下游糧食之貿易中心點。誠不誣也。

二十二蘇蘇。距離哈爾濱八百四十七華里。(合四百八十八公里)樺川縣二、六華里。(合一公里半)成立於民國以後。爲時未久。但其糧食貿易發達極速。舉凡新種各區之糧。大都運此轉輸出口。

二十三富錦。距離哈爾濱一千零七十五華里。(合六百一十九公里)爲縣城之一。附近移民日衆。農事繁昌。起運之各項糧食。大有與年俱增之勢。

二十四拉哈蘇蘇。此係松花江與黑龍江合流處之一碼頭。有海關設焉。

松花江可航行風船及汽船兩種。經哈爾濱海關註冊之風船總額。計超過二千艘。其未開至哈爾濱而未無註冊者。爲數尙不在少。此項風船。不惟運輸貨物。且能搭載旅客。船身最大者。載重量達二十五萬一千八百二十華斤。(合一百五十噸)尤鉅者爲拖船。行不以風。而由汽船曳之。不過現在拖船數目。殊感缺乏耳。風船運進哈爾濱之貨物。類爲糧食。林木。木柁。石料等。而由哈爾濱運出者。爲雜貨。食鹽。麻袋及其他貨物。

哈爾濱鄰近各碼頭之糧商。大都樂用風船。僉謂風船轉運。

比較輪船。計有種種優點。即運費較低於輪船。而對於任何數量之貨物。一律承運是也。輪船則大都僅顧較運大批之貨物。且遇貨主裝載遲延。輒要求停留時間之意外費用。及抵哈爾濱後。又應將糧食從速卸下。比諸風船之能等候糧食售出。再行卸載者。顯有軒輊焉。

往年因風船船主每遇行船發生事變。常行逃遁。貨價損壞。無法向其追索賠償。故有許多貨主。每不願將糧食交由風船起運。迨自民國八年起。經該船主等組織風船公會。凡入會會員。均納有股實押款。以資保障交貨之完整。自是以降。各貨主遂相率與該公會等締結運輸契約。蓋該公會對於貨價之保全。有充分担保故耳。而該公會為主顧便利起見。除在傅家甸設立總賬房外。並在所有重要碼頭。分設代辦所。故關於運輸貨價之條件。在傅家甸及各碼頭到處可與締結之。

曩昔華商因不諳輪船起運貨價之手續。對於是項轉運。頗為懷疑。近年以來。漸次熟悉。知其比較風船運輸。諸多優點。首為遠道航行時交貨之迅速。次為貨價完整之保障。其他如風船不能轉運之鉅量貨價。僅輪船始運輸之。以及助長松花江下游地

方經濟之發展。均非風船所可冀及也。

松花江輪船之開行。與敷設東鐵。同時並舉。但此項輪船。初幾艘為該路自用。其後航務漸次發達。對於商務運輸。遂亦佔極要之地位。不惟運送各項貨價。茶。糖。且經營北滿各備之輸出。回顧大戰開始之前。輪船轉運之貨價。悉為糧食。其中輪進哈爾濱者固半。而輸往阿穆爾者亦半。及戰事勃發。運輸數量。漸次縮減。後益江河日下。以至完全停頓。近數年以來。所有各地以及松花江下游之糧價。均已悉數運至哈爾濱。分別消納矣。

民六以前。在松花江營業之船隻。以俄國輪船為最多。嗣俄國革命期內。始有多數俄船。及航行黑龍江一帶之大拖船。先後售於華人。設因彼時松花江之俄國船務。處境困難。民七以降。不得不相率轉售也。

當民國十三年時。往來松花江之商船。計有輪船及大拖船九十二隻以上。載重力總額約七千七百二十二萬五千華斤。(合四萬六千噸)。彼時按輪船之隻數言。應推成通公司營業為最大。惟業務終不甚振。其後遂出售改組。易名東北航務局。按船隻之總載重力言。應推東省鐵路所有居主要位置。以大拖船最

佔多數也。乃自是年起。所有俄國及東省鐵路船隻。均經中國官府禁止在松花江航行。迨十五年。東省船隻。復移交東北航務局接收。至此松花江一切運輸。純歸華商之手。其中尤以東北航務局營業居第一位。計十五年該局工作之船隻。計有輪船大拖船各二十一。兩者載重力計二千一百八十二萬四千華斤（合一萬三千噸）以上。主要之大宗貨物。幾純為糧食。其營業之猛進。殊非昔日之戊通公司所可比擬。揆其原因。一則由於各輪船船員之選拔得人。二則指揮船隻開行。及招攬貨載人員之稱職。有以致之。而為鼓勵航務職員起見。復有獎金之規定。其金額為航行期內航務營業項下所得純利百分之二十五。亦其一也。

其次為廣信公司。計有船頭大拖船各三艘。按其十五年營業成績。佔第二位。置。又其次為東亞公司。（王鶴卿所有）計有船頭五。大拖船七。客貨船四。並普通風船多隻。但聞十五年營業。不甚振作。此外尚有奉天航業公司者。成立未久。昔為索斯金之營業。因禁止航行。由該公司收買者。計有船頭四。大拖船十二。統共載重力為一千二百三十七萬五千華斤。（合七千三百七十一噸）然上述各航務機關對於松花江沿岸各區域交通之貨

載。殊未能完全輸出。故航行期內。貨主往往爭先恐後。此種貨載。以糧食林木兩項為要宗。其中有運至哈爾濱倒由東省鐵路分運各地者。亦有即在哈爾濱銷售者。

曩昔交由輪船拖船運輸之貨載。計為五億零三百六十四萬華斤。（合三十萬噸）近數年以來。數量權長增高。已達六億七千一百五十二萬華斤。（合四十萬噸）惟查松花江所有輪船之總噸量。共計不過七千七百二十二萬五千華斤。（合四萬六千噸）誠能於航行全期。將運輸數量次數等支配均勻。則轉運能力。當可再增三倍之鉅。無如就事實觀察。松花江之運輸。因時季而異。極不一致。最盛者向係航期開始之前數月。以及終結之際。此時有大宗新糧之輸出。需船最為孔亟。原乎所有大拖船之噸量。亦足敷用。但由松花江下游輸出時。當以水淺之故。非常困難。倘須經過三姓者。則其下有伏行脈。長九十餘里。萬難盡量裝載云。

松花江流域船隻運費。不惟各航期極不相同。即同一航期以內。亦因船隻之種類。及業主之不同而異。當戰後各年。因阿穆爾船隻。有一部開來松花江。又因松花江與阿穆爾斷絕經濟關

係故。松花江之運費。曾年見低減。迨至十三年。以松花江實在工作之船隻噸量。比較昔日減少兩倍有奇。(如禁止東鐵及俄人各船航行)。致運費復劇烈騰貴。至同一航期以內運費有莫大之差別者。蓋以航行前半期。各商須將大宗貨物。均於短迫期間同時輸送。此種事實。足致船隻運輸能力。驟感緊張。遂促成運費之高貴。迨至航行之中期。以貨備蕭條。遂引起船主之競爭。牽越於劇烈減費之一途。以相招攬。故運費低落。至於秋季。以及航期

滿洲各鐵路

南滿鐵路

日俄戰爭終結以後。東省鐵路之南段。計由長春站起。經過大連港。以至旅順口止。讓與日本佔有。所謂南滿鐵路是也。該路幹線。係由長春至大連。計長七百零一公里。合一千二百一十七華里。又由周水子站另分枝線一條。通往旅順。計長四十四公里。又三。合七十七華里。

與南滿鐵路幹線銜接者。計有下列之枝線。即(一)奉天至安東線。計長三百一十一公里。折合五百七十六華里。(二)大石

最終之時。封江在即。起運人雖多付運費。亦願將俄運行輸出。誠以不若是則不僅虛糜貨物保管費。且一經耽擱。須停滯半載。始能銷售也。戰是之故。又復騰貴。近數年以來。因船隻運費之高昂。於松花江沿岸各區地方業務。不無影響。至是可知此項運費之低廉。誠發達松花江下游區域移植事業。林業。煤礦。其他礦產。以及增加種植面積之重要條件之一也。

橋至營口線。計長二十一公里。合三十六華里。(三)蘇家屯至撫順線。計長七十公里。合一百二十二華里。茲將該路幹線各重要站名。及各站距離長春之里數。列表於下。

車站名稱	距離	
	公里	折合華里
長春	三〇	五二
范家屯	六二	一〇八
郭家店	八九	一五五

熊岳城	蓋平	大石橋	海城	鞍山	遼陽	盤台	沙河	奉天	虎石臺	新臺子	鐵嶺	開原	昌圖	雙廟子	四平街
五二〇	四八九	四五九	四二七	三九七	三六七	三四五	三二八	三〇三	二八三	二五九	二三二	二〇〇	一六八	一四三	一一五
九〇三	八四九	七九七	七四一	六八九	六三七	五九九	五六九	五二六	四九一	四五〇	四〇三	三四七	二九二	二四八	二〇〇

萬家嶺	瓦房店	普蘭店	三十里堡	金州	大房身	南關嶺	周水子	大連
五五二	五九三	六二二	六四二	六六五	六七〇	六八二	六八八	七〇一
九五八	一〇二九	一〇七八	一一一五	一一五四	一一六三	一一八四	一二九四	一二二五

南滿鐵路幹枝各線並各項附加營業均由南滿洲鐵道株式會社管理。該會社股本金額日金四億四千萬元。半數屬於日本政府。此外復發行債券金額約日金二億四千四百萬元。截至民國十五年四月一日止。該路營業之總值計共日金五億九千八百七十萬元。

就實際言。該路係日本政府之營業。兩者關係。不僅政府稽核其股本而已。且訂有正式條例。雙方遵守。舉凡該會社社長、副社長、及理事各職。一律由日本政府委任。經由該社股東大會選

舉者。僅各監事而已。惟同時日政府對於私人股本及債券。担保付給年利百分之六。又就民國六年六月三日所布條例之附件。攷查該社社長。受關東廳長官之節制。

由上述種種及該會社組織之特點以觀。足証該路非純粹的商務營業。且同時不啻為日本政府之機關。故日本在滿蒙實施之政策。由該路一手造成。雖敷設中國領土之內。實與日本有莫大之關係。其營業之組成。計有下列各種。即

(一) 年見擴充之鐵路路線。
(二) 築造完備之大連灣。配有多數日本軍艦及商船。俾滿洲得與日本各島聯絡。

(三) 有規模宏大之煤礦。製鐵。製鋼。各種營業。以資補助日本本國煤產及黑色金屬之缺乏。

(四) 經營含有商務及政治經濟性質之其他各種營業。現時該路從事於路線之擴充。雖有時懸掛中國旗幟。然均按日本預定計畫。用日本資本並在日監督之下。其擴充路線計畫之要旨。係在實施此種計畫之後。可使日本在滿洲之經濟軍略。均處於優越之地位。及保障日本得與各大陸市場有可靠

之聯絡是也。故日本之併吞朝鮮。租借遼東。以及經營南滿鐵路業務。無非藉此以為認定大陸之步驟也。茲將滿鐵之資本。按其營業種類。列表分配於下。

營業種類	以日金百萬元為單位	對總額之百分比
鐵路	二二〇、八	三六、九
鐵路工廠	一一〇	二〇
航務	四、四	〇、七
港灣	四六、七	七、八
採礦業	一一八、四	二一、四
製鐵業	四五、三	七、六
電氣業	二〇、二	三、四
瓦斯工廠	七、九	一、三
窯業及玻璃廠	二、六	〇、四
旅館	二、八	〇、五
地方經營	七〇、四	一一、八
其他各項設施	三七、二	六、二

共計 五九八、七 一〇〇

可知主要營業應推鐵路所需之資金。計佔資本總額百分之三十七。其次為礦業。(按所投資本之類數而言)尤以煤礦為最要。至其餘各項營業。則所投資金比較減少。計每一營業所佔。均不及資本總額百分之十。其中關係重要者。計有鞍山之製

鐵所。各港灣之築造。(以大連為最)以及鐵路附屬地之設施。茲將該路各決算年度(自四月一日起至次年三月三十一日止)各種營業之收支數目。以及盈虧情形。列表比較於下。(以日金百萬元為單位)

營業種類	收		入		支		出		盈		虧	
	三十二年度	三十三年度	三十四年度	三十五年度	三十六年度	三十七年度	三十八年度	三十九年度	四十年度	四一年度	四二年度	四三年度
鐵路及其工廠	五、三	六、六	七、四	七、四	二、七	三、四	三、六	三、八	盈四、九	盈六、〇	盈六、六	盈六、六
船舶及港灣	七、九	八、八	九、七	六、二	八、七	九、〇	九、〇	九、〇	盈一、七	盈〇、一	盈〇、一	盈〇、七
礦業	六、九	六、七	六、五	五、五	六、六	六、〇	六、〇	六、〇	盈三、四	盈九、一	盈九、一	盈六、五
製鐵業	三、七	四、四	四、〇	五、〇	七、四	七、七	七、七	七、七	虧一、三	虧三、〇	虧三、〇	虧三、七
電氣業	五、〇	五、〇	五、七	三、二	三、七	四、三	四、三	四、三	盈一、八	盈一、三	盈一、三	盈一、四
瓦斯工廠	九、〇	一、〇	無	〇、〇	〇、六	無	無	無	盈〇、四	盈〇、四	盈〇、四	無
旅館	一、〇	一、〇	一、一	一、〇	一、三	一、三	一、三	一、三	無	虧〇、三	虧〇、三	虧〇、三
土地行政之施設	四、五	四、三	四、五	九、八	一四、一	一五、九	一五、九	一五、九	虧五、三	虧九、八	虧九、八	虧二、四
其他各項設施	六、四	八、四	一〇、七	四、三	四、三	二、七	二、七	二、七	虧五、九	虧八、二	虧八、二	虧二、七

是由東省鐵路交運之貨物。計佔各鐵路總額百分之六十以上。惟民國十四年間。稍形減少。推其原因。要以北滿之建築林木。輸出銳減。及糧石之東運者增加。有以致此也。查兩路間由北滿輸往之大宗貨物。以糧食居第一位。設將南滿鐵路所運之煤。以及由北滿輸進之各項貨物。自該路總運輸數目內一律除去。則該路其餘之運輸。計如下表。

年 別	糧 食		其 他 貨 物	
	千 斤 數	千 噸 數	千 斤 數	千 噸 數
十二—十三年	三,九七,五三	一,〇六,六	四,七五,五七	二,八三
十三—十四年	三,〇六,八六六	一,〇三	五,三〇,一,九〇	三,一五
十四—十五年	二,六三,〇八三	一,七五	五,四四,四四	三,一五

南滿人煙稠密。種植繁昌。所有糧食之剩餘。已無繼續增長

之望。南滿鐵路以屬境起運之糧食。雖無增加之象也。不得不仰賴其他各路境內剩餘糧食之南運。茲將歷年各鐵路輸往數量。列表比較如下。

由何區域運來	十二—十三年	十三—十四年	十四—十五年
南滿鐵路	三,一七,七三	一,九〇,三,〇五	一,九八,〇八二
東省鐵路	一,〇三,一,七	六九,四八,五六二	九三,六八,八八
吉長鐵路	四,美,三,四	二,七	三,六,四
四洮鐵路	四,五,九,四	二,八	三,三,三,〇
共計	五,二九,〇,九	三,〇八,五,三六八	三,〇八,五,三六八

以上計由東省鐵路輸往之糧食。約佔南滿鐵路所有糧食運輸額百分之二十八。至南滿鐵路運輸糧食之銷納地點。請閱

項道岔。迄猶存在。為各林場業主所享用。嗣至民國元年。自南滿鐵路之終點長春站起。至吉林省城止。復另敷設鐵路一條。名曰吉長鐵路。此路雖屬中國固有鐵路之一。然日本因稅有鉅資。並派有人員。充任重要職務。路軌寬度。與南滿鐵路同。長二百三十六華里。(合一百三十六公里。)路之方向。由東南而西北。長春以南八十七華里(合五十公里。)間。與東鐵南線。距離頗近。茲將最要車站。列表如下。

站別	距離	
	約共公里	折合華里
長春		
卡倫	二八	四八
下九台	五六	九七
營城子	六四	一一一
土們嶺	八〇	一三九
樺皮廠	九三	一六一
孤店子	一〇三	一七九

九站	一一三	一一二
吉林	一三六	一三六

該路自開車以後。即與東省鐵路開始競爭。獲取東鐵所運之出入口貨物。蓋其中另有南滿鐵路。多方幫助。適該路困難之時。由滿鐵量力接濟。遇裝運最旺之時。由滿鐵供給列車及機車。而民六至民九各年間。東省鐵路務之紊亂。運輸之式微。以及南運運則之昂貴等項。均足助長其進展也。

榆樹。五常。呼蘭各縣之產糧區域。雖大部分多與吉長鐵路各站毗連。然各該縣之貨物。迄今大多數仍運往東鐵南線各站。一部運往東線各站。南滿鐵路鑒於東運及由南線各站輸出之項多。遂多方整頓吉長鐵路。以期各該區域之貨物。改由該路轉運。自十四年南滿鐵路取得該路指揮實權。更擬有多數辦法。以資發展路務。如為該路搭載旅客起見。特定開行客車六次。所有客車之瓦羅車。由南滿鐵路車隊供給。並與南滿及四洮各路。訂有客貨聯運辦法。如遇聯運貨物發往該路時。即由南滿鐵路列車裝運。且自是年起。各種運則。均行低減約百分之八皆是也。茲將該路各要站歷年起運之貨物數量。列表於下。

站別	十三年		十四年	
	噸	數	千	斤
下九台	二六,九〇〇	三三,〇〇〇	二六,〇〇〇	三三,〇〇〇
樺皮廠	六,五五五	五,六〇〇	二五,五〇〇	八,〇〇〇
九站	四,三三三	四,七七七	七,七〇〇	八,〇〇〇
吉林	二〇,三六六	二〇,八〇〇	三〇,六〇〇	三〇,〇〇〇
其他各站	二四,三三三	二三,五五五	二〇,八七九	二〇,八〇〇
共計	五七,〇〇〇	五七,五五五	九八,二五九	九八,〇〇〇

查十四年該路運輸總額之減少。完全由於起運糧餉之低減。蓋是年該路各站裝運之糧餉。僅四億一千二百四十六萬八千華斤。(合二十四萬五千六百九十二噸)。而十三年則為四億六千九百九十五萬四千華斤。(合二十七萬九千九百三十五噸)。減運五千七百四十八萬六千華斤(合三萬四千二百四十三噸)。故也。及十五年。而該路糧餉之裝運。愈呈增加之象。則又因是年農產豐收之故。

該路主要貨物。糧食之次。即推林木一項。此種林木。幾純在

吉林站。及其附近之九站起運。請閱下表。即知梗概。

站別	十三年		十四年	
	噸	數	千	斤
吉林	三,六六八	四,六三三	五,三三三	六,〇〇〇
九站	一三,〇〇〇	一三,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇
其他各站	二,二六六	一,〇七七	三,八〇〇	六,〇〇〇
共計	一五,〇〇〇	一七,六三三	一四,一三三	二〇,〇〇〇

木材裝運增加之原因。係由該路輸出以供敷設新棧之枕木。為數大。增。有以致此。糧石林木而外。各站往來運輸佔重要地位者。應推烟草一宗。蓋吉林烟草。係滿洲優具之選。大都用以製造紙煙云。

四洮及洮昂各鐵路

此兩鐵路之情形。與吉長相類。即名為中國國有。然因建築之時。投有日本資本。故日本處於監督之地位。並派有代表。辦理路務。領袖行政是也。

四洮鐵路當民國八年時。僅自四平街起至鄭家屯止之第

一段。方始築成。名曰鄧鐵路。其後由鄧家屯展築至洮南。合之爲四洮全線。其由鄧家屯延至蒙古之白音太來者。曰鄧白支路。計全線開通之期。係在十二年十二月間。

又由四洮後展築而北出黑龍江省者。名曰洮昂鐵路。起於洮南。至距離東鐵齊齊哈爾站約二公里之昂昂溪站止。自上述兩鐵路告成。而齊齊哈爾與南滿鐵路之四平街站。由此銜接。查四平街洮南間一線。延長五百四十七華里。(合三百一十五公里)鄧家屯白音太來間支路。延長計二百二十二華里。(合一百二十八公里)洮南昂昂溪間支路。延長三百九十九華里。(合二百三十公里)。茲將四洮鐵路之車站名稱里程。列表於下。

站名	距離	
	約共公里	折合華里
四 平 街	無	無
泉 溝	三二	五六
八 面 城	三八	六六
傅 家 屯	五〇	八七
三 江 口	六七	一一六

洮昂線重要車站及里程如下表。

鄧家屯	八一	一四一
臥虎屯	一〇〇	一七三
前店	一一〇	一九一
茂林	一三八	二三九
三林	一四七	二五五
衙門台	一五五	二六九
金山	一六四	二八五
豐庫	一七二	二九八
太平川	一九六	三四〇
巴彥昭	二〇九	三六三
開通	二三八	四一三
鳴興	二七〇	四六九
雙山	二八一	四八八
黑水	二九三	五〇八
洮南	三一五	五四七

站名	距離洮南公里數	折合華里
昂昂溪	二三〇	三九九
湯池	二二三	三七〇
依布溪	二〇〇	三四七
哈拉爾格	一九〇	三三〇
豆雅海	一七八	三〇九
武廟子	一六八	二九一
大克力	一五四	二六七
秦來	一四三	二四八
王順街	一二八	二二二
哈拉干圖	一一五	一九九
東平鏡	一〇二	一七七
鏡東	七四	一二八
龍山	六二	一〇七
洮安	三六	六二
穆家店	二四	四二

鄭家屯白音太來間支路各車站名稱里程如下。

站名	距離鄭家屯公里數	折合華里
遼源(即鄭家屯)	無	無
白市	一一	一九
歐里	二八	四八
門達	四九	八五
大罕	六五	一一三
大林	七八	一三五
錢家店	一〇一	一七五
通遼(即白音太來)	一二八	二二二

現在由通遼(即白音太來)起。又展築支線一條。直抵開魯。延長計共一百五十六華里。(合九十六公里)。

所有四洮鐵路使用之列車。悉由南滿鐵路租用。雙方結有租用車輛合同。租期至十六年秋季屆滿。惟到期仍可繼續租用之關係。惟該路表面上雖係中國國有營業。實際則事權均在日人之手。所有事務。類由日人支配耳。

四平街齊齊哈爾間之路線。幾不經過北滿版圖。大部係在車林木族各蒙王之遊牧地。惟適至北部。距離昔日與東鐵毗連之泰來、大興、肇州各縣。並不遙遠。終點之昂昂溪站。則舊通拜泉、克山各縣耳。查拜克二縣。歷年需由東鐵起運之剩餘糧食。數以萬萬斗。此後當改由該路輸出。故該線之敷設。殊予東鐵西線區域以莫大之威脅。良以經由昂昂溪、流南、四平街、以訖大連。路線途程。共僅一千九百七十九華里（合二千一百四十四公里）。若取道昂昂溪、經哈爾濱。以達大連。約為二千一百一十八華里（合一千二百二十公里）。遠近不無相差也。

呼海鐵路

此路在十四年下半年開始動工。由呼海鐵路工程局主持進行。目下仍在建築期中。及十五年下半年。松浦至綏化（即北林子）一段。開始通車。預定十六年夏季。直達海倫。全工報竣。茲先將其開車段內大小車站里程。列表於下。

站名	距離	
	約合公里	折合華里
松浦站		

徐家小站	一四	二四
呼蘭站	二九	五〇
馬家小站	四二	七三
沈家小站	五三	九二
康金井站	七四	一二八
石人城小站	九〇	一五六
白奎堡小站	一一〇	一九一
興隆鎮站	一三三	二三一
萬發屯小站	一六〇	二七八
綏化站	一七六	三〇五

該路軌道。與中國國有鐵路同。而較東省鐵路為狹。首站松浦。位於松北殖業公司松北支線之松北站對面。（在松北鎮附近）。查松北支線。由廟台子站起點。長十四華里。合八公里。與東省鐵路同軌。凡呼海鐵路運到之貨。應在松浦站倒載。交由松北支線轉運。然後再由該支線轉運東省鐵路出口。是故假定吉長、四洮、洮昂各路。爭運東鐵之一部貨。有破壞東鐵營業之

可能。對於東鐵爲不利。則呼海鐵路應屬有利於東鐵者。蓋呼海將來勢必經由拜泉克山。或經由龍門鎮。展築以達嫩江。（尤以經由龍門鎮沿小興安嶺敷設爲有利。）於北滿移植事業之開發。現下人煙稀少區域之興盛。固多利觀。而東省鐵路亦有新鐵可運。以補其他區域所受之損失。自屬必然之勢也。

由前觀之。北滿現有之鐵路線。如將寬軌之松北支線。窄軌之齊昂支線。及由雙城堡車站起至雙城縣縣城（長八華里。合五公里）者。一併除去不計外。則有東省鐵路。吉長鐵路。四平街至昂昂溪鐵路。及呼海鐵路之四線是也。至迤北一帶俄國固有之赤塔。阿穆爾。烏蘇里各鐵路。則不屬本篇範圍之內矣。

新鐵路線

夫已成者及正在進行中者。已如上述。然我人深信北滿將來仍必有新線之敷設。蓋北滿天產豐富。其中林木及煤。首足以引起企業家之注意也。惟將來新建之鐵路。對於東鐵之關係。或爲有益。或爲有害。或爲無益而亦無害。頗有可得而言者。大抵新線如由東省鐵路幹線向北敷設。則對於東鐵營業前途之發達。殊爲有利。但此項新線。屬於東鐵幹線迤南各區域。已建或預定

建築之各鐵路繼續展築者。則不在此例。因東鐵幹線北部之新線。能助長東鐵吸收貨物。而南部之新線。且將東鐵貨物爭運以去也。

滿洲鐵路業沉悶。阻滯地方百業之進步。此吾人之所公認者。近雖多所新設。然各鐵路間演成極無意識之競爭。均僅注意於吸收他路之貨物。此最遺憾者也。嘗以爲北滿地方從事於路線之發展。必須出之以正常之手續。換言之。即各路應本合作之精神。使各線之位置。適合地方之需要。若不此之圖。行見許多區域內。將無一線。而一區域內。竟有數路。出資致勝。相爲劇烈競爭。競爭之結果。必致各路均受影響。其危險爲何如哉。

對於東鐵。最足予以威脅者。即爲日人在朝鮮及北滿建築鐵路。或在他處。而亦以日本資本建築。南滿鐵路對於北滿貨物之爭運也。始自樸資芬斯和約之訂立。即亦東省鐵路歷史中最大之關節。當世界大戰開始之秋。大部分進口貨。取道大連。由滿鐵輸進。其後俄國革命。內亂暴發。該路乘東鐵之多難。將北滿之出口貨物。亦完全攫之而去。設法由大連輸出。指痕之深。斑斑可考。近數年以來。南運之出口貨物。得有一部向海參崴運輸者。頗

南滿鐵路垂涎之哈爾濱長春一線。未歸滿鐵佔有。無從支配東鐵之意向耳。且哈長全線毋論。使該線之長春老少溝間一段。落諸滿鐵掌握。則滿鐵亦早將北滿之東運出口貨一網打盡矣。

夫日本不僅對於南滿以經濟侵略。即對於北滿及蒙古。亦探同一之步驟也。其擬定之具體計畫。在將滿洲之日本勢力。漸次擴大該計畫內重要之一。即在北滿及蒙古。建築鐵路。此項鐵路築成之後。且勿論。而東鐵之大宗貨物。被其吸收以必去也。吉林敦化間之吉敦路。即爲此項性質之一。該線現已着手建築。在吉林省城附近。敷設鐵橋一座。新線即跨橋而過。聞該線將來擬展築至龍井村地方。俾與朝鮮鐵路接合云。

由上述以觀。將來可築成由長春經吉林敦化。以達會審之一大直達幹線。與東鐵東線並行。通往北部朝鮮各商埠。已予東鐵以莫大打擊。若該幹線再將預定之通往寧古塔支路敷設。則所有寧古塔境內之貨物。必舍東鐵而趨於該線無疑也。

不但此也。日人更擬在北滿西部及滿蒙交界地點。從事於規模廣大之路線。而現有之四平街昂昂溪間一段。亦擬向北繼續進展。以達齊齊哈爾。嫩江。環理黑河各地。一面復擬由洮南沿

脫爾果勒河附近一帶。另闢一線。通往索倫及海拉爾。其鄰家屯白音泰來間之支路。擬先展至開魯。然後繼續展至蒙古之多倫諾爾及畢魯雀特。而長春站起。亦有敷設新線之計畫。一達洮南。一達扶餘。安達。各該鐵路如果實施。則素爲東鐵營業安全基礎之糧。必有大部分被奪以去。故關於建築。有益東鐵及扶助東鐵運輸發展之路線問題。對於東鐵殊有特別之關係。蓋北滿農產

物之轉運。無論現在及將來。均爲東省鐵路運輸之基礎。如民國十四年間承運之各項貨物中。糧食佔百分之七十。可爲明証也。北滿出口之糧。不外來自南北兩地帶。北地帶位於東省鐵路幹線迤北。嫩江及松花江之間。所有糧。概經安達。滿溝。及昂昂溪各站。由鐵路轉運。南地帶位於東鐵幹線迤南。南線左右

兩方。東抵螞蟻河及牡丹江之分水嶺。此地帶與東省鐵路之關係。頗南線中由五家至米沙子。諸站爲之聯絡。查南部產糧地帶。移殖業已有年。所有可墾之地。幾已悉數耕種。故將來該區域之農作。已不能再求數量之發展。值得從事於品質之進步而已。北部產糧地帶則異是。尚有待於移殖者甚多。新來農民請領之田地。未經開墾者。爲數甚鉅。且愈北而可墾之開地愈多。由東鐵幹

線以北直抵小興安嶺支脈。平坦沃野。一望無垠。將來之發達。未可限量。人皆目爲北滿穀倉。將來滿洲出口之糧食。仰給於此。誠不誣也。

兩地帶對於東省鐵路運輸之關係。絕對不同。即北地帶所有之貨。僅什九交由東鐵運輸。故在此區域。東鐵未感其他鐵路競爭之苦痛。南地帶則完全反是。按東省鐵路南線區域。係以東省鐵路幹線分界中。爲南線所隔斷。其位置不僅密通南滿鐵路首段。及吉長路線。且有四平街昂昂溪線。蜿蜒於其間。有此競爭之路線。而又在大部貨。傾向南運情勢之下。故有許多東鐵局。提貨。被各該路吸收以去。如各該路。再行展築。則一屆冬季。行且互相平分。不僅吸收一部而已矣。

夫南部之情勢若此。而北部之荒地。面積又極廣大。尙待移民開墾者。窮數十年之力。恐猶不能竟其事。故此時東鐵之職責。應即設法。將此項土地。早日種植。俾使積糧之增加。而支線之敷設。東鐵亦有特別注意之必要。惟所設之支線。應注重運糧之道途。且於計畫建築之時。尤宜設法。不妨害東鐵西線之營業。而後可。若呼海鐵路者。即其權輿也。同時東線境內。亦宜建一有益東

鐵之支線。直指同賓縣。使該縣之剩餘糧食。趨於東鐵轉運。而鄰近之賓縣及方正縣。亦將歸該支線勢力範圍之下。就吾人推測。該支線營業之第一年。糧食之裝運。即能有十萬至十二萬噸。經過數年。可達二十萬至二十五萬噸。且建築之實施。頗屬易易。僅將由魯克士窩站起。至與同賓縣距離五十二華里間之謝結斯林場道岔。予以展築。或將亞布洛尼站起點之葛瓦里斯基道岔。設法延長已耳。

至由下城子小站起。沿程稜河附近平原。以達程稜煤礦公司礦區之已設支線。亦頗有重要之關係。查該支線現長一百零九華里。將來如能向東北擴充展築。則對於剩餘糧食之輸出。以及程稜、密山、虎林各縣之移殖事業之開發。必佔重要位置無疑焉。

至下策則莫如由東鐵幹線。如達沙河之林場道岔。展至五常縣方面是。及建築海林、寧古塔間支線之二者。一旦建築。則向由南運之貨。必有一部被其吸收以去矣。一言以蔽之。欲求北滿移殖事業之銳進。及東省鐵路新備之增加。支線以利交通外。無他道也。

東省鐵路廣告

本路辦理乘客小件包裹行李與中華民國國有各鐵路之往來聯運運輸事務茲詳細列舉如後

(一)接收發送與中華民國國有鐵路聯運之小件包裹。即由哈爾濱、滿洲里、海拉爾、齊齊哈爾、綏芬河發至錦州、北戴河、天津、北京、漢口、濟南、上海、與青島之件。此項小件包裹。係重量不過六十公斤。(約兩甬得)取費異常低廉。較之貨物行李之運送。其價值約低兩倍。

(二)運送聯運客商及其行李。除前列之地點外。並能聯運至張家口、綏遠、浦口、杭州。在上列各站如係購買來回車票時。在南滿路及中國國有鐵路尚能廉價百分之二十。

(三)各等車票。除上列各處可以購買外。並能就近在哈爾濱道裏、齊齊哈爾、傅家甸各商務事務所購買。

(行)

(洋)



(亞)

(德)

◀ 號九街道五國中裏道濱爾哈 ▶

Германо-Азиатская Компания
Харбинь. Биржевая 9.

Deutsch Asiatische Kompagnie
Harbin (China), Birschewaja 9.

本行開設哈爾濱道裏中國五
道街九號為德國法琅克佛德
「密阿格」火磨建築實業股份
公司之支店
「密阿格」工場經營之事務及
出售之製品如下
建築一切火磨出售火磨所用
各種機器安裝麥芽製造所釀
酒製糖各廠應需之機器轉運
上一切設備築造磨石及洋灰
等廠裝置機械及電氣之集塵
零件並代碾米等工場安裝各
項機器
本行同時為下列德國各工廠
之代理店
福里德力和股份公司開設於
愛思仙出售鐵路用一切材
料阿爾該里特工廠開設於愛
別爾瓦里德裝置轉運上一切
設備及安裝供煤之器具
泰姆股份公司開設於伯林專
售外科醫生應需之器具
托達利工廠出售消防用具及
機器
貨物出入口均聽主顧之便

電報掛號「達開」
本行電話三三〇號

WILLERS, ENGEL & Co. 漢 爾 哈
Dresden, HAMBURG. K810.

ВИЛЛЕРС, ЭНГЕЛЬ и Ко. 哈 爾 濱
Дрезден, ГАМБУРГ, Кельн.

AGENTUR MANDSCHUREI
HARBIN
Novogorodnaya No. 63.
Fernsprecher No. 38-92.

МАНЬЧЖУРСКОЕ АГЕНТСТВО
ХАРБИН
Новгородная № 63.
Телефон № 38-92.

利昌洋行

本行開設於哈爾濱道裡
新城大街第六十三號
電話三八一九二號
代售馬費依及明恒兩廠
製造之新式運轉機車
干諾維爾該香郭力得機
械工廠之「烏龜」牌玻璃
帶及金鋼砂帶與列木斜
依德工廠之水管接口
及瓦斯接口
本行運進之貨物計有條鐵、屋柱鐵、鋼鐵、
白葉鐵、波形鐵、鐵葉、鐵模、鐵釘、鐵絲
、鋼鐵索船繩索、及其他各種鐵製品



本公司現在倉庫存有汽車 磨刀器 牛如機 火油發動機

拉查子磨 拉鋤子磨 機器磨磨 農業機器拖車 機車

犁 馬力犁 彈簧齒耙 釘齒的耙 圓盤式耙 撒糞車

圓盤式播種機 鋤地機 割草機 撲草機 摺草機 割莊

稼機 割捆莊稼機 割捆機用的麻繩圈 打場以及其他各

種農具農機 一概俱全 所有以上各種機

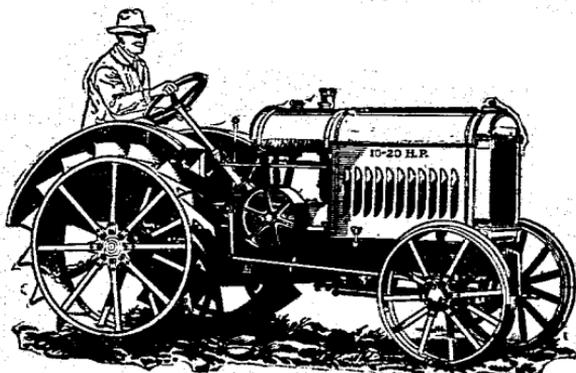
器之零件 本公司皆存有現貨 以備主顧

添配之用



哈爾濱萬國農具公司謹啓

南崗長官公署大街與箭射街拐角門牌一號
電話 四〇一九四號 通道外
本總公司設在美國芝加哥城



華英公司油坊廣告

本公司設立於哈爾濱

電話第 二五一八四 二二一八三
四二一八七 二五一六五 號

精製飯店及廚房應用之「阿且特蘭」牌食油

此種食油品質優良香馥適口並無其他氣味堪代上等植物油類恐未週知特此廣告以示介紹務望中國人士試購此油食用自知所言之不謬而不復購用豆油矣

列寧格拉得烟草公司烟捲烟葉



總批發處及帳房道裡 中國大街 一三八號
電話四三二一八號

總



公司設立哈爾濱

莫斯

科商場四號及

五號電

報掛號哈爾濱

消費組

合

帳房

電話

經理室
營業部
普通室

四一六六
四三一六一
二七四二

本消費組合

之組織

係為借給東鐵

織工

各種日用必需

品

本公司設在哈爾濱

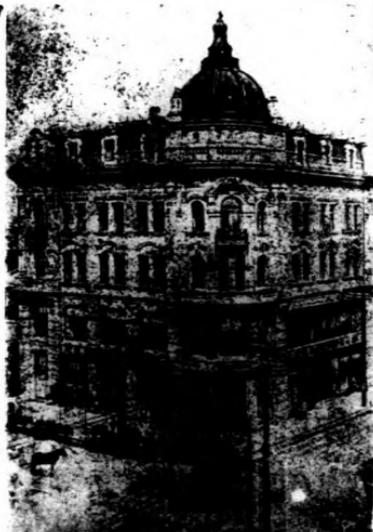
及東鐵沿線一帶地方

東省錢路職工消費組合



松浦商會廣告

本行開設於哈爾濱中國大街自置高樓一座零整
批發均無不可
第一層樓電話三三一九一號
第二層樓電話二九一八九號
內設 布疋 飾物 襪衣被單 化粧品 玩物



及運動用品 靴鞋 兒童糖品 旅行用品 帶
夾及毛氈各部
所有貨物直接購自歐美日本印度各工廠種類繁
多樣色齊全任聽主顧隨意選擇
此外另有自製絲貨大宗批發特此廣告

中法儲蓄會

中法儲蓄會是民國七年開辦的 曾在財政外交兩部立案 總會

設在北京東交民巷 內地各處都有分會 董事都是政界和銀行

界著名的人物 辦理非常的完善 入會的 可以將小數的零錢

積成巨大的款項 並有得獎致富的希望 儲蓄的法子有五種

(一)每月儲三元 (二)每月儲六元 (三)每月儲九元 (四)每

月儲十二元 (五)每月儲十五元

但儲戶願意一年一交 半年一交 一季一交 都可以

開獎的時間 每月十五號

地點 北京開明電影院

開獎時 隨便人去參觀

開獎後即印號單 分給各儲戶 得小獎的 可以作下月儲金

得大獎的 立時可以領取 沒有折扣 備有章程函索即寄

哈爾濱總分會 在道裏中國大街三十一號

哈爾濱卜里聶爾洋行廣告

本行開設於道裡中國五道街九二號電話二一七九〇號

代辦輪船保險各事宜 為下列輪船公司之代理機關即

(一)格連沙依輪船公司

(二)荷蘭東亞航線輪船公司

(三)滅薩力馬里齊母輪船公司

(四)洋元輪船公司

(五)海洋大將輪船公司

(六)爪哇支那日本輪船公司

(七)坎拿大太平洋鐵道會社輪船公司

復為後述之保險公司委辦人

(一)紐約大陸保險公司(專辦海上轉運及郵包保險營業)

(二)紐西蘭保險公司(專保火險)

此外并發給客商運赴歐洲各口岸直達俄帝極屬便利如有詢問事
件請向哈爾濱道裏中國五道街第九二號 本行接洽可也

本行在哈開設

島

有年經營出入

利

口商務聲名素

島

著恐未週知特

田

此廣告

洋

行址哈爾濱地

行

段街第一四〇號

電話

三二八一號
四二一〇七號

濱興隆軍衣莊

本莊創辦於民國十年

座落哈爾濱傳家甸正陽六

道街

專辦各種呢絨 毛布 皮

張 及軍樂等件 發客

零售

定製軍警學各界制服仕紳

洋服 大氅 雨衣 四季靴

帽工精價廉如承

賜顧無任歡迎

電話七五九號

川 崎 汽 船 株 式 會 社

載貨輪船四十八艘

營 業

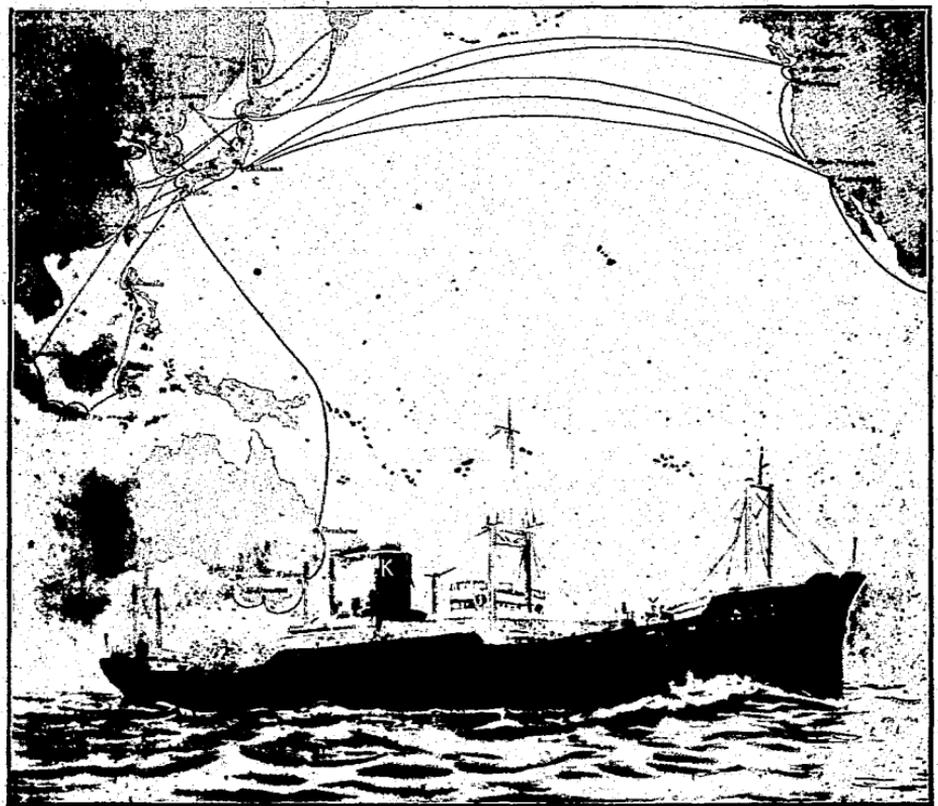
- 1 週行世界之航行
- 2 紐約向東之航行
- 3 日本海灣東部之航行
- 4 漢堡向東之航行
- 5 漢堡紐約間往來航行
- 6 意大利紐約間往來航行
- 7 日本紐約間往來航行



達三十三萬〇五百十噸

營 業

- 8 北太平洋各口岸之航行
- 9 日本澳洲間之航行
- 10 海參崴日本歐洲間之航行
- 11 橫濱台灣間往來之航行
- 12 上海台灣間往來之航行
- 13 東京大阪間往來航行
- 14 大阪樺太間往來航行



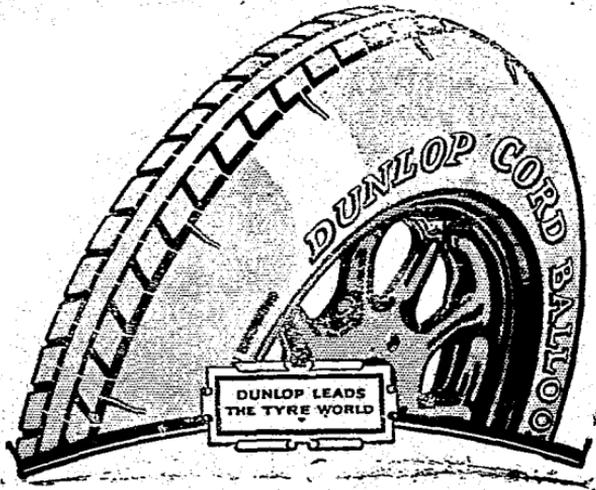
本會社總社在神戶海岸道八番

代理處

倫敦	紐約	西雅圖	西丁
東京	哈爾濱	海參崴	台北

◎司 公 車 汽 大 久◎

專配各種汽車零件以及鄂薩普老頭牌與外帶並與國牌汽車火裂新式的四帶的白克或愛四動汽車



哈爾濱道里中國大街二一號
久大汽車公司謹啓

廣 告

哈爾濱和利洋行廣告

本行在滿洲之哈爾濱奉天及大連在日本之神戶東京及橫濱均有行店辦理出入口營業

本行爲德國各大廠家之代理店自有貨棧出售下列各種貨物
鐘表 叫鐘及猶士思工廠之掛鐘瑞士懷表及次巴牌手表
既思特也及發別爾牌各種鉛筆

復寫器打字機用之帶墨瓦格森爾工廠之水彩畫應用各種顏料並
代售德德「瓦依別里」顏料公司各項顏料

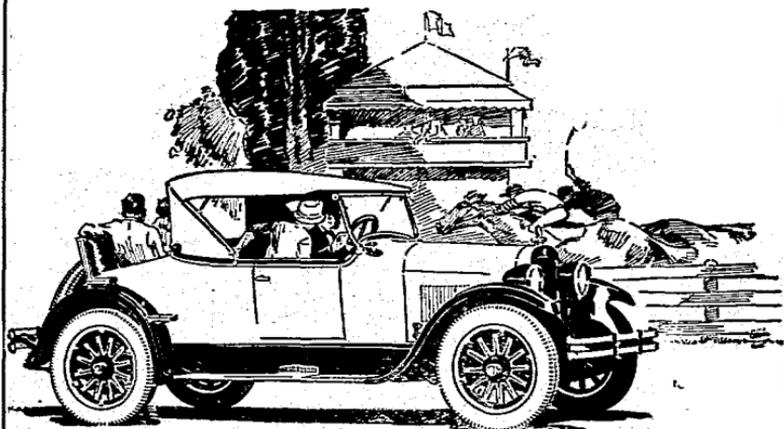
藥劑 本行爲「列未爾庫爾」藥劑製造股份公司之分銷處該公司
計有下列之各工廠即把依耶爾、魯齊吾思、威斜拉、及威拉、
是也此外本行爲柏林格爾、克諾方、麥爾克、三工廠轉許專賣
店及伯林格、未爾克、馬爾布爾格、各洋行之代理者
照像用具及零件 照相應用之薄片、平板、阿格發、屏射映器、
及其他各種化學用品

技術部 本行爲德國上等機械工廠代理店代售器具及各種機器
布疋部 毛織布疋貨樣齊全隨意選擇

代主顧向德國訂購各種貨物供給各醫院病院醫署之機械
保險部 承辦一八四一年創設之荷蘭保險股份公司及「和買」保
險社會一切保險營業

哈行設在道裏日本街第十四、十五號

電話四五八一號



道
濟
汽
車

外觀華容量較大的新式遊玩用二人坐敞蓬汽車
道濟遊玩用二人坐敞蓬車的畫線最為精緻不論在賣車房
內或在街上此車所顯的成色均極美滿所以有千萬的買主
無不願購用此最精良之車輛

此車配用木輪車上有木蓬架以支托頂蓬此項蓬幕是黃褐
顏色的頗屬雅觀車內的裝璜係用西班牙圈最高的灰色之
漆光淺綠色之畫線顏色配合之美觀令人見之立生美感
除上述優美的成績外尚有柔軟的坐位頗稱寬敞乘坐二人
極為舒服且有放置行裝之餘地

哈爾濱公懋洋行開設商務街二九號房

自動電話二二一九七

DODGE BROTHERS
MOTOR CARS

東省雜誌社廣告

東省鐵路管理局發行之俄文東省雜誌 係請本外埠及中俄日本各經濟專家担任撰著由本局職員共同編輯致請鄂爾合舉主任其事每月出版一次 志在 闡明東省鐵路業務滿洲農工實業狀況 並將中俄遠東各地方事業調查發表以供各界之研究此外每週附刊 經濟週刊一本 載詳本路一切局令及關於商務運輸之命令章程統稱為運輸公報凡訂閱東省雜誌者即 無償贈閱 本年如蒙訂購當即逐期寄上不誤

附東省雜誌(連經濟週刊在內)訂閱價目表

		全	年	年	年	三個月
東	鐵 職 員	金魯布	八元	四元	二元五角	四元五角
哈	埠私人及機關	哈大洋	十五元	二元	四元二角五分	四元五角
東	鐵沿線私人及機關	哈大洋	十六元	八元五角	四元五角	四元五角
外埠私人及機關		現洋	十三元	七元	四元	
中	國	現洋	十五元	八元	五元	

東鐵職員訂閱者全年書價由薪水項下四次扣付之

編輯部哈爾濱東省鐵路管理局內

電話二八一七九號



本局開設哈爾濱道外頭道街路東專印紳商學界各種書籍名片商標股票報單兼刻牙角木石圖章批發西洋紙張湖筆徽墨文具用品定期迅速價值從廉倘蒙賜顧不勝歡迎之至此啟

電話六百七十六號

東 省 鐵 路

格 蘭 德 大 旅 館



格蘭德旅館經理馬也夫斯基謹啟

本旅館坐落哈爾濱南崗與火

車站相距咫尺 房間潔

淨取價低廉附帶浴室電話以

及其他各種設備 預售西

比利亞快車 車票 及

睡舖並代運過境行李

對於過境旅客 特別招待

如有詢問事件即請向本旅館

接洽不取分文通訊以 華俄

英德法各國文字均可

各界人士如來哈之時請先將

台端姓名等項通知本館以便

預備一切

電報掛號為「格蘭德旅館」

英商 保險有限公司
 滿洲東鐵沿線及松花江沿岸一帶總代理



本總公司創辦於一千八百八十五年在倫敦設立總行哈爾濱總代理處在中國
 大街五十號中國三道街拐角電話四一八八號專辦一切保險事務如火險壽
 險聯合英國著名保險公司辦理資本金額達一千萬鎊合金魯布一萬萬元在府
 各保險公司開列於後

(一) 英國保險公司 總公司設在倫敦
 (二) 蘇格蘭加拿大保險公司 總公司設在托耶托

(三) 披托瑪克保險公司 總公司設在華盛頓
 (四) 喀伊爾總保險公司 總公司設在托耶托

(五) 印度保險及喀蘭 總公司設在旁北(六) 運輸保險公司 總公司設在倫敦

(七) 人壽總保險公司 總公司設在倫敦
 (八) 巴爾奇保險公司 總公司設在拜羅斯愛列斯

民國十五年發給之賠償金計

火險二千四百四十萬零六千六百金魯布

壽險一百八十九萬六千元金魯布

各種保險三千二百六十五萬零八百四十一元金魯布

本公司曾經在英國領事館註冊

本公司保險單各銀行均收賠款在哈爾濱付給手續敏捷

自本年十月一日起委瓦里斯基為本公司委員

中國大街斜紋街拐角一百二十五號

經理牙闊布霜謹啓

廣告

哈爾濱新源布莊廣告

本莊專售歐洲自己各大工廠造成綿麻各種布疋，西機次，黑瞎子布，大花羽，綢亮光花布其他合用之貨種類繁多顏色各異一時不及備載如蒙惠顧駕臨本行不勝歡迎之至批發零售價值格外克己無論何時均有大宗現貨

駐華總行設在哈

爾濱道裏中國大

街頭道街拐角

電話四五二八九

駐分行

設在 天津法界二號路
上海英界江西路

一天藥局

採製道

本藥局

地藥材丸散膏丹

內外科男

婦方脈

哈爾濱傳家甸正陽十二道街

經理 醫士 朱佐耘謹啓

哈爾濱道
中國四道街西頭

周濟醫院

診治科目

內科 外科 小兒科 花柳皮膚科 婦人科
眼科 耳鼻喉科 梅毒驗血 新發明注射
戒烟 特設太陽燈治療科（肺病 皮膚病
婦人科病 其他內外科各種疾病）

隨時門診出診

入院隨意

地址 道裏中國四道街西頭路南十二號

自動電話 四二四〇

前任濱江醫院醫官

院長 周樹彬

廣告

坐落哈爾濱道外正陽九道街口 照像放大

照像放大
神情畢肖
布景完備
定期不誤

◎東省鐵路經濟調查局出版書目

- (一)「俄文」北滿與東省鐵路民國十一年出版定價十元
- (二)「俄文」東省鐵路關於辦理商務事項訓令十一年出版定價一元
- (三)「俄文」東省鐵路關於辦理商務事項規則章程及所有訓令彙編十一年出版定價七角五分
- (四)「英文」北滿與東省鐵路十三年出版定價九元
- (五)「俄文」蒙古地圖十四年出版定價十元布祿
- (六)「俄文」北滿地圖每英寸四十俄里十四年出版定價五元五角布祿
- (七)「俄文」北滿地圖每英寸二十俄里十四年出版定價十一元布祿
- (八)「俄文」中國農業十四年出版定價三元
- (九)「俄文」中國地圖十五年出版定價九元布祿
- (十)「俄文」北滿與東省鐵路指南定價五元
- (十一)「俄文」東省特別區域十五年出版定價二元
- (十二)「俄文」民國十六年東省鐵路統計年刊定價三元
- (十三)「漢文」民國十六年東省鐵路統計年刊定價三元
- (十四)「俄文」遼東鑛產十六年出版定價四元五角
- (十五)「漢文」遼東鑛產十六年出版定價三元
- (十六)「俄文」屯墾地畝十六年出版定價二元五角
- (十七)「漢文」屯墾地畝十六年出版定價二元五角
- (十八)「俄文」北滿鐵路之建築十六年出版定價一元五角
- (十九)「漢文」北滿鐵路之建築十六年出版定價一元五角
- (二十)「俄文」巴爾曼(即呼倫貝爾)定價三元
- (二十一)「俄文」稅捐及稅收十六年出版定價一元五角
- (二十二)「漢文」北滿全圖每英寸二十俄里十六年出版布祿定價十元
- (二十三)「漢文」東蒙古地圖十六年出版布祿定價九元
- (二十四)「漢文」中國農業十六年出版定價三元
- (二十五)「漢文」北滿與東省鐵路十六年出版定價五元

以上書價均以金盧布為本位購書時應按當日金盧布行市以大洋核算外埠定購者以現大洋核算金盧布計算



中華民國十六年十二月出版

北滿與東省鐵路（一巨冊）

定價 金 盧布 伍 元

外埠酌加郵費

編輯者 東省鐵路經濟調查局

印刷者 哈爾濱中國印刷局

發行處 東省鐵路經濟調查局

