

日本朝日新聞社編
黃倫芳譯

滿蒙問題

陳垣著



黃倫芳譯

滿蒙問題

全

日本朝日新聞社編

譯者叙

夫日人所謂「滿蒙」，即遼吉黑熱四省之地，面積四百三十四萬七千七百里，人口三千二十萬，較之日本，面積大逾三倍，而人口僅二分之一，地廣人稀，物產豐饒，誠一東方之新大陸，而蓄未來待展之光榮之地也。咸同以前，豐草長林，依然荒古，洪楊起，滿洲禁弛，自是直魯之民，陸續來居，六十年來，一變荒煙蔓草之區，爲村落都邑之盛，產業蔚起，方興未已。然而滿清末葉，政治紊亂，邊政不修，強隣乘機思逞，吞食東北邊陲，滿蒙問題，遂成爲世界著目之國際問題，論者且以巴爾幹問題第二，危險地帶目之。外力橫行，

喧賓奪主。各國學者，對於滿蒙問題，研究不遺餘力，尤以日本爲甚，於滿蒙之山川形勢，森林鑛藏，人文習俗，瞭如指掌，研究滿蒙之書籍，應有盡有，只南滿鐵道會社所編著者，亦有二百餘種，日本國民，上自政府，下至農人，無人不知滿蒙，無時不以滿蒙爲標的，滿蒙地圖，官衙學校，私人室中，莫不張掛，其處心積慮，有如此者。而反顧忝居主位之中國，反相形見絀，以其僻遠荒涼，反多隔闕焉。

夫日本之經營滿蒙，始於日俄戰後，滿洲善後條約，實爲其始基，傾注其雄厚資本之力，利用我勤儉強健之民，迄今二十餘年，今農產之厚，鑛藏之富，森林之盛，漁獵之繁，俱足稱東方第一富源，以

地瘠民稠之小邦，據此物華天寶之大地，宜乎其稱之爲「生命線」視之爲經濟命脈所托，國家興亡所繫。其拓殖大臣松田答某議員之言曰：『日本無論如何，斷不退出滿蒙。』卽此已足窺滿蒙問題之嚴重矣。

日本在滿蒙所主張者爲『特殊權益』，而其所持爲特殊權益之根據者：一爲條約關係，二爲事實關係。滿蒙對日條約，其惡因種自前人，大錯旣鑄成，今欲一筆抹殺，或非時勢之所許。然則何者可以承認，何者不能承認，非稽其原委，權其利害，通盤熟計，定統一之辦法，必不能應付裕如。又日本在滿洲，旣有種種事實上之勢力，如人民雜居之關係，經濟事業之關係，一時未能排除，則在其勢力未排除之前，日日有接觸之機緣，不可不定根本上對待之策。欲挽回滿蒙之

危局，使金甌缺而復完，則上述二者之研究，實有不容緩者也。

本書爲日本第一大報社朝日新聞社所編，對於滿蒙問題，爲簡明的分析，論旨雖爲日人立言，然於此吾人可得一日人對於滿蒙問題之態度。其中叙述我國之東北政策，其不利我國之南北和平統一，畏懼我葫蘆島及鐵路網之築成，皆情現乎辭，又可得見日人對我全般政治之心理。且彼對於我國之謀畫，夙夜匪懈，用力之勤，用心之細，吾人於驚歎之餘，爰將此書譯就，倘於國人之研究滿蒙問題者，略有微補，是譯者之大幸，並希閱者錫以教言爲幸。

中華民國二十一年二月

原序

中日兩國之關係，以日本對於滿蒙地域之關係爲最重要，最密切，固無待言。日本人口，年增百萬，苦無解決，而能爲之尾閘，並爲其唯一之立足地，邀約其發展者，亦此滿蒙之土地也。

日俄戰爭以還，日本在滿蒙所獲之既得權，皆爲日本民族心血之結晶，而此日本民族心血結晶之既得權，現已遭如何之情勢耶？今者時代變化，情勢日非，中國之收回主權運動，發揚蹈厲，將欲結束一切國際的舊關係，轉赴新機，着着奏效，今後且以日本之滿蒙權利爲對象，而置之刀俎之上，不待智者而辨矣。夫滿蒙權益之根幹，以鐵

路爲主。然中國今以日本之滿蒙鐵路爲目標，樹立精密遠大之計畫，實行壓迫，勇敢進攻。在此環境之下，日本當如何擁護滿蒙之地位，中日之間，應圖若何之新調節耶？時機緊迫，刻不容緩，鐵路問題之考察研究，誠當務之急也。

武內君在同業者中，爲首屈一指之『中國通』，尤於滿蒙研究，造詣甚深，深爲同人所敬服。本書係當其赴任奉天支局長之時，倉卒草就，無暇推敲，雖自引爲憾，然能將複雜之鐵路問題，縱橫解說，詳盡無遺，是則敢爲讀者推薦者也。

目錄

第一章 滿蒙之地位及重大性

第一節 滿蒙政策之危機

第二節 日本所觀之滿蒙

第二章 在滿蒙之日本特殊地位

第一節 特殊地位之本質

第二節 特殊地位之內容

滿蒙問題

第三節 日本所依存之滿洲權益

第二章 滿蒙之鐵路

第一節 鐵路之現狀

第四章 在滿蒙之日本鐵路利權

第一節 關於南滿洲鐵路之利權

第二節 關於新奉及吉長之利權

第三節 關於滿洲五案協約及間島條約之鐵路利權

第四節 關於吉會鐵路利權 附 天圖鐵路及吉敦鐵路

第五節 滿蒙五鐵路

第六節 滿蒙四鐵路

第七節 新滿蒙五鐵路

第八節 其他之鐵路利權

第五章 日本經營滿蒙之主體「滿鐵王國」

第一節 滿鐵王國

第二節 滿鐵受難史

第六章 滿鐵及滿蒙政策之危機

第一節 危機四伏之滿蒙鐵路問題

第二節 危機之原因

第三節 空疎之樂觀論

第四節 精密之包圍滿鐵之鐵路網計畫

第七章 中國之東北鐵路政策

第一節 鐵路政策之目標

第二節 東北交通委員會

第三節 中國之東北鐵路網計畫

第四節 鐵路政策附帶之港口政策

第五節 葫蘆島築港及於日本之影響

第六節 中國對日本之違法行爲

第七節 收回利權之自主政策

第八章 結 論

附 圖 東北之鐵路計畫

滿蒙問題

滿蒙問題

第一章 滿蒙之地位及其重要

第一節 滿蒙政策之危機

美國前總統羅斯福(Roosevelt)有言曰：『人類歷史，行將進於太平洋時代。』當今世界形勢，駸駸演進，國際外交舞台，已由歐洲移轉於東亞。現代之國際關係，幾莫不與太平洋問題相關聯，太平洋問題，已成爲現代國際關係之中心，羅斯福之言，殊可信矣。然則此重大之太平洋問題之重心，果何在耶？非他，卽以號稱巴爾幹第二之新中

國，與動輒陷於國際的孤立之日本爲中心之國際問題是也。質言之，卽世界之學者政論家所目爲「極東之危險地帶」之「滿蒙問題」是矣。

夫日本與滿蒙，有密切之關係，居特殊之地位，保重要之權益，滿蒙政策之張弛，影響外交之消長，故日本在滿蒙能否保持其「特殊權益」與「特殊地位」，是日本國家之獨立與生存之重大問題也。

日本之國際外交，以對華爲主，而對華外交之樞紐，則爲對滿蒙之政策，滿蒙政策之成敗得失，國運之榮枯與國家之命脈繫之。然以滿蒙鐵路爲根幹之滿蒙政策，近遭中國之摧壓，列國對之又潛爲之應援，遂釀成新的國際環境，以致禍機日迫，險狀環生。滿蒙地位，誠

岌岌可危矣。

自民國十九年下季，迄二十年春間，日本之言論界，羣起而論滿蒙鐵路政策之危機，議論囂然，爲數年來所未有，而此問題，復反響於第五十九議會之論戰焉。於此可見滿蒙問題之嚴重矣。

前滿鐵副總裁政友會議員松岡洋右，指摘滿蒙之危狀曰：『滿蒙爲日本之「生命線」，其爲重要，無俟贅言，而滿蒙政策之危迫，誠以今日爲最甚。』又前滿鐵社長貴族院議員川村竹治亦言：『日本自領有滿蒙以來二十餘年，滿蒙政策之不滿足不安定，未有如今日之甚者矣。』蓋二氏之言，皆攻擊當局之懈弛，與滿蒙政策之「失敗」者也。

滿蒙今日之狀況，誠有如二氏所言，大有山窮水盡之象，在同議會復有一議員質問政府曰：『滿蒙問題，已險象環生，滿鐵因中國鐵路之壓迫，收入銳減，情勢若更惡化，致滿鐵陷於虧損，則日本將由滿洲退却否？』主管大臣松田拓相答曰：『滿鐵縱致虧損，日本亦斷無由滿洲退却之理。』由此可知日本對滿蒙之關係，其特殊緊密決非計一時之利害而已。滿蒙政策之危機，縱致發生，日本亦萬無放鬆滿蒙之理。雖然，關繫重大之滿蒙政策，今既危機四伏，日本應如何迅赴事機，以謀善處之乎？研究此問題之先，吾人須進一步，先觀滿蒙於日本實質的關係，如何重大，而檢查滿蒙地位之重要焉。

第二節 日本眼中的滿蒙

本書主旨，固非敘述太平洋時代之太平洋問題，不過欲求理解滿蒙問題在日本外交上所佔地位之重大，與滿蒙鐵路問題於國際問題如何之重要，因略及之而已。

一言蔽之：「對滿蒙發展，乃日本國家生存之必要條件也。」然此結論，果從何項前提而得之耶？則美國前總統他夫特 (Taft) 所著之日本論 (Japan and The Far East Conference 參照) 至可傾聽者也。他夫特之書有曰：

『日本既不能生產其國民生存所必要之糧食，亦不能不仰給必要之原料於國外，以維持其工業界。不獨此也，日本人口，以幾何級數的增加率而驟增，而國內可耕之

土地又甚狹，雖寔行世界罕見之集約的農法，然糧食缺乏之程度仍日高。故謀供給國民之糧食，與維持其產業所必需之原料，則將其產業的範圍擴張於亞洲大陸，乃絕對的必要矣。」

此誠中肯之論也。

羅素 (Russell) 亦云：「現代國家之真正勢力，并非武器，寔原料與糧食也。」果如其言，則缺乏原料與糧食之日本而欲求生路，除趨向滿蒙，豈有他途？日本亟求發展於滿蒙者，謂非國家生存上之必要條件耶？

今日本亟待解決之大問題有二：一爲人口問題。二爲糧食問題。而爲解決此二大問題之基礎，即商工立國政策，剴切言之，即工業立

國政策也。日本果欲確立此政策以謀解決此一大問題乎？則最小限度，亦須將滿蒙劃入國內同一經濟單位之內，正如美總統他夫特所言：『不能不將日本之產業範圍擴張於滿蒙大陸矣。』

若以移民爲解決人口問題之對象地以觀滿蒙，則滿蒙之將來，誠多疑問，蓋日本自戰勝俄國，進展於滿蒙，已歷二十餘年，然今滿蒙之日本僑民，僅有二十一，二萬之日僑，與八十萬之韓僑，合計不過一百萬人而已。第一任滿鐵總裁後藤新平伯爵就職之呈文有曰：『不出十年，如能移植五十萬之國民（日本人）於滿洲，則俄國雖強，必不敢妄與我戰，和戰緩急之大權，操之吾手矣。』由今視之，當年之意氣與熱望，竟未能寔現。縱在將來，除非根據二十一條條約，以謀

解決日本所獲得之土地商租權，或由其他途徑，確立土地之利用權，則殊難多所冀望。尤以近狀觀之，中國收回國權之思想勃興，主權利益，事事爭持，壓迫韓僑之風潮不絕，前途乃愈益黯淡。

雖然，滿蒙之經濟的潛勢力，其偉大乃最可驚，此則不能不促日本國民之注意者也。

所謂滿蒙，即指遼寧，吉林，黑龍江，與熱河之東北四省而言，其面積當日本之三倍，爲七萬四千四百二十一方里（日里）。東三省之中國人口，於過去二十年間，驟增二倍以上，今爲二千九百十九萬七千九百二十人，其一方里人口密度，爲四百三十六人。與日本地內之人口密度每方里二千五百零九人比較，則僅約六分之一，滿洲雖具特

有之缺點，猶保有七千五百萬人之收容力量。目下由中國各省移居滿洲之人民，年達一百萬。哈爾濱在三十年前，荒煙漫草，人跡稀疎，今則已成人口四十萬之大都會。大豆之在今日，雖爲滿洲經濟界之唯一大宗，然初輸出於歐洲者，始於一九〇八年（光緒三十四年，三井物產會社輸出滿洲大豆一百噸至英國，用作樣本，寔爲嚆矢）今則其輸出之量，只大連一港已達二百七十萬噸。大豆與其他之農產及畜產，出口額達二萬萬海關兩，近二十年間，外國貿易額由二千萬海關兩而進至七萬萬三千萬海關兩，飛騰凡三十六倍之巨。凡此等等，皆爲滿蒙之經濟的潛勢力因鐵路之建築，奧地之開發，相與育成者，是又豈糧食原料兩缺之日本所能忽然忽視者耶？

又滿蒙之耕地面積，爲二千一百萬町步，廣逾日本之三倍又半，目下之既耕地積，僅及半數而已。又近代強國之要素爲鐵與煤，鐵煤蘊藏亦甚豐，祇就滿鐵所有者觀之；撫順煤礦之蘊藏量爲九萬萬噸。鞍山鐵礦之蘊藏量爲三萬萬噸。日本每年消費煤量三千萬噸，只撫順一礦，已足維持日本三十年間之煤量。更有可驚者，則爲新邱煤礦之蘊藏量，與其他陸續在各處所發見之各礦。撫順煤礦之露天採掘，其生產費每噸不及二元，成本之廉，無與倫比，亦競爭上一極饒興味之事也。

更就滿洲之貿易與日本之關係觀之，則滿洲之重要，尤爲顯然易見。南北滿洲之貿易總額七萬萬三千萬海關之中，北滿占一成四分，

南滿占八成六分。輸出貿易占六成，輸入貿易占四成。中國全部之貿易，雖年年輸入超過，唯滿洲之貿易，則年年輸出超過，此實表現滿洲之財政經濟之優厚，洵足注意者也。在南滿之貿易額中，日本貿易占其五成二分，而此五成二分，即當日本對全華貿易之四成。日本人每言對華貿易，動輒聯想上海貿易，由此觀之，日本人從此可以改其觀感矣。又滿洲輸入貿易總額之三分之一，係由日本輸入，則滿洲又爲日本產品之重要銷場，亦宜銘記焉。

日本之所以期待於滿洲者，誠以滿洲有若彼可驚可怖之經濟的潛勢力與發展力，又如後章所述，日本於經濟上，須依附滿洲而生存，況今後之國際環境，益有如是之趨勢，故滿洲大地，爲天予日本之良

滿蒙問題

土，爲其生命線，豈不然歟！

第二章 滿蒙之日本特殊地位

第一節 特殊地位之本質

夫日本在滿洲之地位，或稱之曰『特殊地位』或稱之曰『特殊權益』或稱之曰『勢力範圍』皆無不可，總之，日本對於滿洲，在國防上，政治上，經濟上，皆關乎國家之『死生利害』，無庸諱言。雖然，滿洲非日本之領土，乃中華民國之領土也。故日本雖在滿洲投資十萬萬，僑民一百餘萬，復有政治，經濟，及國防等之利害關係，尚不能任意實行滿蒙之經營計劃。仍須有待於條約，協約，諒解，或其他合理的根據，方可自由施行。發展無礙。

然則日本對於滿蒙之開發計劃，果有如何之合理的根據耶？唯此

合理的根據，爲日本在滿蒙成立特殊權益之母胎，由此綜合而成之結果，卽世人所稱日本在滿蒙之『特殊地位』也。

夫此『特殊地位』之內容，本甚複雜而又多岐。然於大體，可分三方面觀之如左：

第一 爲事實上之關係。日本在滿洲，有日本僑民二十餘萬與韓僑八十萬，投資超過十四萬萬之巨，復於貿易，原料，糧食，以及國家經濟上之特殊關係等等，是皆以特殊之事實關係爲基礎者也。

第二 爲依據於一主義者。卽依據一九一七年十一月二日之石井蘭辛宣言（The Lansing-Ishii Notes of 1917，惟此宣言因太平洋會議之結果，於一九二三年四月，經日美兩政府廢棄）協定『承認凡領土相接國

家之間，發生特殊之關係。因此，美國政府承認日本在華有特殊之利益，尤於與日本領土相接之地方爲然，是以一主義爲依據者也。

第三 爲依據條約，協約，協定及其他，可以合法的主張之『既得權利』，此類既得權利，誠屬『特殊地位』之最合理的國際主張，亦即最有力之根據也。

第二節 特殊權益之內容

然則日本在滿蒙，果有如何之『特殊地位』耶？

吾人因欲得日本與滿洲之特殊國際關係之正確觀念，尤欲得以鐵路問題爲中樞之滿蒙問題一般之正確觀念，故不能不略爲考查特殊地

位之內容之特殊權益。

夫日本在滿蒙特殊地位之獲得；始於日俄戰爭後之朴資茅斯和約（一九〇五年九月五日）與中日滿洲善後條約，及附約（一九〇五年二月二十三日）據此，日本得繼承南滿鐵路，旅順大連之租借權，及其他俄國在南滿所有一切之權益。復據一九一五年（民國四年）之二十一條條約，特殊地位遂得以完成。茲摘揭日本在滿蒙所有特殊地位之根據及內容於左，俾得其大概：

一 日俄之朴資茅斯和約

日本據此和約，以中國政府承認爲條件，關於滿洲得繼承下列一切之權利：

甲 旅順大連之租借權。

乙 長春以南之鐵路幹線及支線，並其附屬之一切財產及諸項權利。

丙 屬於該鐵路，或爲其利益所經營之煤礦。

丁 沿鐵路每一公里，得駐紮護路兵十五名。

戊 中立地帶之設定。

二 中日滿洲善後條約及附約

據此條約及附約，中國政府依據日俄之朴資茅斯和約，承認日本在滿洲繼承俄國所有一切之左列權益：

甲 開放東三省十六處都市爲商埠。

乙 經營及改築安奉鐵路。

丙 設立及經營鴨綠江採木公司。

丁 設定滿洲朝鮮國境互惠關稅。

戊 劃定營口，奉天，安東三處之日本租界。

三 滿洲五案協約

此協約與閩島協約，同於一九〇九年九月四日（宣統元年）締結，日本獲得權利如左：

甲 中國築造新法鐵路時，豫先商議權。

乙 滿鐵之營口支綫建築權。

丙 撫順及烟台煤礦之採掘權。

丁 撫順及烟台以外，關於安奉路沿綫及南滿路沿綫之鑛山之中日合辦權。

而日本則承認中國之京奉路（北寧路）得展築至奉天城根。

四 間島條約

本條約所規定者如左：

甲 以圖們江爲滿洲朝鮮國界。

乙 從速開放龍井村，局子街，頭道溝，百草溝，爲商埠，許日本得建設領事館或領事分館。

丙 以圖們江北之墾地即間島作爲雜居地域，依舊準韓僑居住。

丁 雜居地域內之韓僑，得所有土地房屋，如華人財產同樣，一律受中國政府之完全保護。

戊 中國政府築造吉會鐵路，開辦之時，須與日本政府商議決定。

據此，僑居間島（延吉，和龍，汪清，三縣）韓僑之居住營業權得以確認，而在滿

洲之八十萬韓僑中，居住於間島者約四十萬人。而世界注目之吉會鐵路，亦以此得劃入日本關係之內。

五 二十一條條約

此二十一條條約不獨於中日之間詬病叢生，即當巴黎和會，華盛頓會議等，亦屢生波折者，在華又爲排日運動之原因，誠中日外交上暨國際間，極其波瀾重疊之一癥結也。中國至今仍主張其無效，然此條約之確實有效，毫無疑義，由實際上觀察，依據此條約，日本在滿蒙之『特殊地位』始獲確乎不拔之基礎，即直指此條約爲日本在滿蒙之特殊地位，亦無不可，蓋因其具備極重要內容之故也。茲略舉其要點如左：

甲 旅順大連租借期限，均展至九十九年爲期，因此，於一九二三年三月二十六日

應屆滿期者，得展期至一九九七年。

乙 南滿安奉兩鐵路之期限，均展至九十九年爲期，因此，南滿之歸還期限，得展至二〇〇二年，安奉之歸還期限，得展期至二〇〇七年。並將原約之中國贖回權取銷。

丙 日本臣民在南滿，爲建築商工業應用之房廠，或爲耕作，可得其須要土地之商租權，以三十年爲期限，并得無條件更新之。

丁 日本臣民得在南滿，任便居住來往，並經營各項商工業務。

戊 在東部內蒙古，有與華人合辦經營農業及附屬工業之權。

己 南滿之牛心台，田什付溝，杉松崗，鐵廠，暖池塘，鞍山站，紅窩，夾皮溝，等九鑛山之試掘及採掘權。

庚 關於吉長鐵路諸協約，並該契約之改訂。

依此二十一條條約，滿蒙之日本特殊地位乃大擴充。雖然，於實施上無須另行協定者，姑勿具論，其於實施上必須另行協定者，則因中國近日反對帝國主義之思想勃發，與複雜之國際關係，扞格橫生，致寔施上所必要之協定，多未能成立，故於此雖言擴充，其實僅爲法理的抽象的擴充而已。即與『鐵路問題』并立而爲日本滿蒙政策之二大台柱之『商租權』至今仍毫無解決之眉目。

六 關於各鐵路之權益及其他。

第三節 日本所依存之滿洲權益羣

由此觀之，日本在滿蒙所構成特殊地位之權益，牽涉各般事項，

內容極其複雜，然大體可區分爲四項如左：

- 一 關於領土土地者。
- 二 關於鐵路者。
- 三 關於產業者。
- 四 關於關稅租稅者。

而各項之內，亦甚複雜。日本在滿洲，既居如是特殊地位，又擁如此多大權益，因此，是否即可斷言『滿洲爲日本帝國主義膨脹之重心。』抑或『今日帝國主義之結構，以金融資本及重要工業爲重要台柱：故日本之對華政策，當以貫徹滿洲之權益羣（中國有本部與滿洲之二大權益羣）爲理勢之自然。』殊不可知。吾人當此物換星移，時代轉

變之今日，既不效美人佐治，勃朗遜，李 (George Bronson Lee) 所云『滿洲者，日本愛國戰士瀝血之土，埋骨之鄉，由旅順以迄奉天，墓墳纍纍，功碑巍峨，點綴風光，遊人興感。』徒爲感傷之咏歎，亦非徒爲中日，日俄之兩役，在滿洲糜二十萬萬之國帑，犧牲十萬之生靈，而鳴不平。更非如李氏所謂：『日本在滿洲所獲之權利，乃由大犧牲得來，原非倖至，誠爲日本獨立國民繼續生存所托命，則日本必以擁護該領土（滿洲）之權利，而不惜一戰歟。』日本雅不欲培植若是之好戰信念也。日人堅信在滿洲特殊地位之意義及解釋，因時轉變，不能以昔泥今，然至少亦不能不認如下之二事實：即日本於經濟上，與滿洲實相依爲命，并且滿經濟的相依之傾向與必要，因國際環境之

推移，愈益強化是也。

滿蒙問題

二五

第二章 滿蒙之鐵路

第一節 鐵路之現狀

展覽滿蒙之地圖，則滿蒙之「鐵路網」，區分而爲三大鐵路系統焉，其形勢如左：

一 南滿路關係路線 由大連北走，縱斷南滿之南北，直至長春，而與俄國中東路之南段相接。

二 中東路關係路線 由哈爾濱南走，至長春而與南滿路線相連。東西橫斷北滿，在滿洲里與西比利亞鐵路聯接，在綏芬河與烏蘇里鐵路聯接。

三 中國關係路綫 在奉天與滿鐵綫交叉，在山海關與本部連絡之北寧路綫。與滿鐵平行之打通，瀋海，吉海諸路綫。在北滿沃野建築中之齊克，呼海諸路綫。

此三大動脈，東西南北互相交錯，形成國際顏色鮮明之鐵路網焉。茲將既成各綫之國別，路名，區間，延長，起工年月，通車年月，資本，及經營關係等列表如下（民國十九年末調查）

日本關係路綫

路名	區	間	延長 (里公)	起	工開	通	資本及經營
南滿	大連—長春 蘇家屯—安東	及支綫	一、二三	一九〇六、五	一九〇三、七		日本經營
金福	金州—城子疇		一〇三	一九〇六、四	一九一七、一〇		中日合辦金 福鐵路公司

吉長 長春—吉林 二八

一九二〇、四 日本借款中國
國有(委任滿鐵)

四洮 四平街—洮南
鄭家屯—通遼 四六

一九二七、四 日本借款
中國國有

洮昂 洮南—昂昂溪 三四

一九二五、六 日本墊款
中國國有

吉敦 吉林—敦化 三〇

一九二六、六 一九二八、一〇 同

溪城(輕) 本溪湖—牛心台 二六

一九二三、一〇 中日合辦

天圖(輕) 圖門江岸—老頭溝
朝陽川—延吉 二二

一九二三、八 一九二四、一〇 同

合計 八 路 二、三四〇

俄國關係路綫

中東 滿洲里—綏芬河
哈爾濱—寬城子 一、七七

光廿四年五月

光二十九年七月中俄合辦

穆稜 小城子—梨樹溝 三 民十三年五月 民十四年三月 中俄合辦穆稜煤礦公司

合計 二 路 一、七〇〇

英國關係路線

北寧 山海關—瀋陽 溝帮子—營口 五三 光 四 年 光 二十九年 英國借款 中國國有

中國關係路線

北寧 錦州—北票 打虎山—通遼 三六 同 年 四 月 民十三年十二月 民十六年十月

瀋海 瀋陽—朝陽鎮 沙河—西安 三九 民十四年七月 民十七年八月

吉海 朝陽鎮—吉林 一八 民十六年五月 民十八年八月

呼海 馬船口—海倫 三二 民十五年五月 民十七年十二月

滿蒙問題

鶴立崗

蓮花口—興山鎮

五

民十五年七月

民十五年十一月

吉敦
仍子山

蛟河—仍子山

二

民十七年

民十八年二月

齊昂

(輕)

齊齊哈爾—昂昂溪

二元

光緒三十四年

宣元年十月

開拓

開原—掬鹿

四

民十四年四月

民十五年五月

齊克

昂昂溪—克山

一〇(三〇)

民十七年六月

工事中

洮索

洮安—索倫

四(三〇)

民十八年八月

同

通裕

女兒河—大窰溝

二元

停止營業

合計

十一

路 一、六五一

以上總計

六、三〇四

註 一 (甲)中東，穆稜兩路係俄國式五呎廣軌。(乙)天圖，溪城兩輕便路軌係二呎

六吋。(丙)齊昂，開拓兩輕便路軌係一米突(公尺)

二 齊克，洮索兩路延長括弧內數字係全長。

據右表觀之，日本關係之八路綫，共長二千三百四十公里。俄國關係之二路綫，共長一千七百九十公里。中國關係之十一路綫，共長一千六百五十一公里。英國關係之路綫爲五百二十三公里。四者合計六千三百〇四公里。若據各國關係路綫對總數所佔之成數觀之，則日本關係路綫佔三成七分。俄國關係路綫佔二成八分。中國關係路綫佔二成六分。英國關係路線佔八分強。再列表如下：

國 別	路 綫	延長(公里)	所佔成數
-----	-----	--------	------

日本	八路	二，三四〇	三成七分
俄國	二路	一，七九〇	二成八分
中國	十一路	一，四〇七	二成六分
英國	一路	五二三	八分
合計	廿二路	六，三〇四	

英俄二國關係路綫，近年來幾無增築，日本關係路綫，原佔滿洲鐵路之半，惟自近年中國之『鐵路自辦熱』勃興以來，中國之自辦鐵路，陸續建築，因此中國路綫，日加延長，所佔成數，日益加大。反之，日本關係路綫所佔成數，次第减小，日本以鐵路爲滿蒙政策之基幹，遂日形薄弱。

日本關係路綫，自洮昂路於民國十五年七月通車，吉敦路自民國

十七年十月通車以後，不增一綫，即承辦契約已經成立，早應起工之長大（長春—大賚）線，與吉會（敦化—圖們江岸）線，亦以中國之反對，迄未動工，今後且不知何時方可動工。而中國之自辦鐵路，進行迅速，自民國十五年至十九年底，五年之內，所築造之自辦鐵路，凡九路線，共計一千三百五十公里。中國十一路線共長一千四百〇七公里中之九成六分強，皆於此五年間所築成，直可謂滿洲之中國路線，幾全部於此五年間所築成。不獨此也，目下鐵路工程，仍繼續進行，興修未已，與下述之包圍滿鐵之鐵路網計劃相關聯，對於日本之滿蒙鐵路政策，及滿鐵之將來，實不容忽視之形勢也。再將最近中國各鐵路通車年月表示如左：

	延長(公里)	通車年月
鶴立崗	五六	十五年十一月
開拓(輕)	六四	同年五月
打通	二五二	十六年十月
瀋海	三一九	十七年八月
呼海	二二一	同年十二月
吉敦	一一	十八年二月
吉海	一八三	同年八月
齊克	一六〇(二一〇)	十七年六月起工未完
洮索	八四(二二〇)	十八年八月起工未完
合計		

(註) 齊克，洮索兩綫數字係完成部分，括弧內數字係全長。

第四章 在滿蒙日本之鐵路權利

第一節 南滿鐵路之權利

所謂南滿鐵路係大連至長春之幹線及支綫，與奉天至安東之安奉線之總稱，全長一千一百一十公里，四呎八吋半之標準廣軌鐵路也。從一九〇七年（光緒三十三年）四月一日，爲南滿洲鐵道株式會社（南滿鐵路股份有限公司）所經營。

大連至長春之幹線及支綫，爲日本據一九〇五年（光緒三十一年）九月五日之日俄朴資茅斯和約，由俄國承受，復於同年十二月二十二日之中日滿洲善後條約及附約，經中國政府所承認者也。

安奉線原當日俄戰爭時，日軍因運輸軍需器械所築之二呎六吋軍用輕便鐵路也。此軍用鐵路據滿洲善後條約之附約第六條——「中國政府允將安東奉天間軍用鐵道仍由日本政府接續經營，改爲專運各國商工貨物鐵道……」所承認。然因改築問題，中日兩國間大起波折，改築工程以此延遲，直至一九〇九年（宣統元年）八月，始動工改築。改築工程復因所經路線，山嶽重疊之故，路長雖僅二百六十一公里，而有山洞二十四處，鐵橋二百二十座，總工程費凡二千二百五十三萬餘元（日金），需時二年餘，至一九十一年（宣統三年）十一月始行工竣，全線通車。

安奉路因與朝鮮鐵路京義線連絡之故，在鴨綠江架設鐵橋，此鐵

橋於一九〇九年（宣統元年）八月動工，費時二十六個月，於一九一一年（宣統三年）十月竣工，遂成滿韓境界名勝之一。

甲 大連至長春之幹線及支線之經營期限，據中俄舊約所訂，則自竣工之日起，以八十年爲期，期滿之後，應將鐵路連同一切附屬財產，無償歸還中國政府。或於通車後三十六年，中國政府得償還鐵路一切投資及一切債務并其利息，將鐵路贖回。

乙 安奉路之經營期限，據滿洲善後條約之附約第六條，規定「自此路改良竣工之日起，以十五年爲限……屆期雙方選請他國評價人一名，妥定該鐵道各物件價格，售與中國。」

依據上述兩約，則南滿本線於一九三九年（民國二十八年），安

奉線於一九二三年（民國十二年）中國應發生贖回權，可將兩路贖回。雖然，滿蒙既爲日本經濟所托命，滿鐵復爲經營滿蒙之根幹，又爲在滿蒙之基本利權，果如此短期而被原主贖回，豈非日本之重大憂慮乎？幸賴民國四年之二十一條條約，兩綫皆得展限九十九年，依此，滿鐵本綫可展期至二〇〇二年，安奉綫可展期至二〇〇七年，且原約中之中國贖回權亦作取銷。如此，日本之滿蒙基本權，今後七八十年之間，可以安然無慮，而日本國民始可高枕無憂矣。

第二節 新奉路及吉長路之利權

吉長綫爲吉林長春間一百二十八公里之廣軌標準路鐵，滿鐵之借

欸鐵路也。新奉綫爲新民屯奉天間之路線，曾經種種交涉，今爲北寧路之一部，原當日俄戰爭時，欲與北京新民屯間之京奉線相聯接之故，日軍所築之軍用輕便鐵路也。

新奉綫及吉長綫之協約，成立於一九〇七年（光緒三十三年），即滿鐵開始營業之年之四月十五日，日本進出滿蒙伊始，即獲吉長綫之借款權者，相傳當日俄議和談判之際，日本要求哈爾濱以南之中東路綫，俄國拒絕，只獲得長春以南一段，故另獲得吉長綫之借款權，用作補償云。

新奉及吉長鐵路之協約，締結於一九〇七年（光緒三十三年），翌一九〇八年十一月十二日，復締新奉及吉長鐵路契約，又於一九〇

九年續訂吉長鐵路借款細目契約，於一九一七年（民國六年）成立吉長鐵路續借款契約，茲分叙其梗概如下：

一 新奉路 當日俄戰爭，原爲日軍所築之軍用鐵路，據上開之協約及契約，中國政府以日金六十六萬買收，爲中國之自營鐵路，由日本供給改築遼河以東之部分所需資金之半額，即日金三十二萬元，借款期限十八個月，此款已於民國十三年還清，故關於新奉綫之日本利權，已歸消滅。

二 吉長路 此路據上開之協約及契約，由日本供給資金之半額，即二百十五萬元，爲中國之自營鐵路，民國元年十月竣工後，即開始營業，嗣因局長等之舞弊，經營方法之不良，財

政之紊亂等，而借款契約本身亦有不備之點，故在民國四年之二十一條條約之第六條，約定根本改訂關於吉長鐵路之契約及諸協約，據此，於民國十六年十月十二日，訂左記之吉長鐵路借款續約：中國政府借滿鐵六百五十萬元，期限三十年，在借款期限內，滿鐵獲得吉長路之委任經營權利。因此，此路歸滿鐵經營，以迄今茲。茲摘錄該約要點如下：

甲 中國政府因改良吉長鐵路，及償還舊債，由滿鐵公司借款六百五十萬元。

乙 利息五厘，以該路全財產及收入作担保，照額面百元實收九十一元五角。

丙 借款期限三十年，借款期間，將本路之運輸營業，委任滿鐵公司，代為經理。

丁 滿鐵公司每年應受該路之純利二分，作為委任契約之報酬。

又據一九〇八年（光緒三十四年）之新奉及吉長鐵路契約，新奉路須聘任日本人為總工程師，吉長路須聘任日本人為總工程師及會計主任。

第二節 滿洲五案協約及間島協約之鐵路利權

此兩協約如第二章第二節所述，訂於一九〇九年（宣統元年）九

月四日，據此兩協約，日本獲得下列之鐵路利權：

甲 中國政府如築造新民屯至法庫門之鐵道時，允先行與日本政府商議。

乙 中國政府允日本由大石橋築造至營口之滿鐵支綫，俟滿鐵期限屆滿之日，一律交還中國。

丙 中國政府將來將吉長路延長至延吉南邊境，與朝鮮會寧鐵路相聯絡，其一切辦法，照吉長路一律辦理。至開辦時期，由中國政府酌量情形，再與日本政府商議。

而日本政府亦允中國將京奉路線延長至奉天城根。

第四節 吉會鐵路之利權（附天圖鐵路及吉敦鐵路）

吉會鐵路

吉會鐵路因通過地點之如何，有種種之豫定路線，原爲滿鐵之借款鐵路。由吉林起點，東西橫斷吉林省東部，直達朝鮮會寧之豫定綫也。

吉會鐵路之規定於中日協約，始於一九〇七年（光緒三十三年）四月十五日之新奉及吉長鐵路協約，該協約第三條規定「吉長鐵路將來如築造支綫或延長幹綫，歸中國自辦築造，若資金不足，可向滿鐵公司借款。」雖未指明吉會鐵路，然日本實已獲得吉長路之支綫或延長綫築造之借款優先權矣。

而一九〇九年（宣統元年）九月四日之間島協約第六條規定「中國政府將來將吉長鐵路延長至延吉南邊境，與朝鮮會寧鐵路相聯絡，其一切辦法，照吉長鐵路一律辦理。至開辦時期，由中國政府酌量情形，再與日本政府商議。」則既指明吉會鐵路，並同時規定「一切辦法，與吉長鐵路一律辦理。」據此，日本獲得築造吉會鐵路所需資金半額之借款權（參看本章新奉及吉長鐵路協約）亦據此，日本對吉會鐵路之有借款權始明。但該協約因未明定開辦時期，故遷延至今，迄未展築。

吉會鐵路之築造問題，迄今懸案約十年，仍未解決，民國七年六月十八日，北京政府交通總長兼財政總長曹汝霖與日本銀行團（興業，朝鮮，台灣三銀行組成。）訂立吉會鐵路借款草約，規定如下：

一 建築吉會鐵路所需十足資金，由日本墊借。

二 本草約成立後六個月內，即以本草約爲基礎，締結借款正約，正約成立時，即起工築路。

三 本草約成立之日，即墊附十足日款一千萬元與中國政府。

等項。墊款一千萬元經已照交，然民國八年中國勃發排日風潮，民國九年又突起直皖戰爭，重重障礙，相繼發生，遂使草約訂立後六個月內，應訂之正約，未能成立，而訂立契約之當局安福系段內閣，亦以戰敗狼狽下台，吉會鐵路問題，又遭挫折。

及日木田中內閣時，山本條太郎任滿鐵社長，謀滿蒙鐵路問題之根本解決，於民國十六年十月十日，單身到北京，與安國軍總司令張

作霖折衝樽俎，簽訂所謂「新滿蒙五鐵路草約」，其中二線卽長大線（長春大賚間）與吉會線之二線，則另由山本滿鐵社長與北京政府交通部訂立正約，至遲於民國十八年五月十五日，卽須動工築造，然民國十七年六月，張作霖被炸死，遂復使倖獲完全解決之吉會線築造問題，到最後之頃，重遭頓挫。

天圖鐵路

天圖鐵路係由圖們江岸之地坊（在朝鮮之圖們江輕便鐵路上三峯站之對岸）起，經龍井村，朝陽川，老頭溝至天寶山之幹線，及由朝陽至延吉（局子街）之支線之總稱，爲中日合辦，二呎六吋之輕便鐵路也。目下除老頭溝至天寶山之一段未成外，全長一百十二公里，已通

車營業。

天圖鐵路原爲吉會鐵路豫定線之一部分，此路貫通有四十萬韓民所僑居之間島，又爲聯絡間島與朝鮮北部之交通機關，故其築造實爲各方所歡迎。

此鐵路據日人飯田延太郎與華商代表文祿，於民國七年三月十六日，所訂中日合辦天圖輕便鐵路公司契約，創設中日合辦天圖輕便鐵路公司，由該公司所築造。

如上所述，天圖鐵路既爲吉會鐵路豫定綫之一部而建築，最初豫定，原由朝鮮之會甯起，卽渡圖們江，經烏拉街之嶮，過龍井村而達天寶山。然據實地調查結果，不獨烏拉街之工程險峻，於鐵路技術上

亦不適於築造，乃變更豫定計劃，改從今綫。今之路綫，乃由會寧至地坊之對岸之上三峯（在朝鮮境）間，築造圖們輕便鐵路，此鐵路於民國八年六月起工，民國九年一月已完成會寧至上三峯間。於是又繼續築造天圖鐵路：地坊至龍井村間，於民國十二年九月，龍井村至老頭溝間，及朝陽至延吉間，於民國十三年十一月，皆次第通車。

而天圖輕便鐵路與圖們輕便鐵路（皆係二呎六吋狹軌）之連絡，從來只藉一木橋，然於民國十六年，雄偉之鐵橋亦落成矣。

天圖鐵路之投資額，迄民國十九年底，已達日金七百萬元，而營業不振，貨運蕭條，現貨運年僅十萬噸上下而已，故每半期恒虧損兩三萬元。

本鐵路原係吉會鐵路之豫定綫，因中日合辦關係。當事人營利自私，綫路迂迴曲折，縱使將來吉會鐵路與天圖鐵路走同一路綫，地基亦恐不堪利用，有識者皆以是爲大辱，齊聲糾彈。

間島問題

今日在滿洲，與鐵路問題同爲日本對滿政策之二大問題者，卽關聯韓僑之間島問題也，不可不一言及之。

所謂間島，固屬中國之領土，卽吉林省屬之延吉，和龍，汪清，暉春四縣之總稱。若據中日條約正確言之，間島應除去琿春。而爲延吉，和龍，汪清三縣之總名，蓋延吉，和龍，汪清之三縣，據宣統元年之中日間島條約，規定爲華韓人民之雜居地域，韓僑不獨取得居住

權，且取得土地所有權，誠一特別地帶也。島間之面積，大體與日本之四國，（日本南部一大島）相等，居民有華人九萬，日僑二千，韓僑四十萬，隱然一韓僑之王國。雖然，據間島條約，韓僑雖取得土地所有權，其實若非歸化之韓僑，或依佃民制度用歸化之名義，韓僑不能有土地。況據間島條約，既確認間島爲中國領土（蓋往年間島問題，間島爲朝鮮領土？抑爲中國領土？相爭甚烈）警察權與司法權皆在中國掌握，日本領事館之保護，究不能周密，自民國十九年韓僑共產事件以來，韓僑受中國官憲壓迫，日益嚴峻，韓僑遂極不安，而糾紛亦日甚。

寄居間島之韓僑既達四十萬之衆，其數佔寄居滿洲韓僑之半，今

間島之可耕地面，爲四十萬町步、其中屬於韓僑所有者，雖僅爲既耕地面二十萬町步之半之十萬町步，已足容納八十萬之韓僑，只須秩序安定，將來更可優容七八十萬韓僑而有餘。夫朝鮮與間島，國境相接，將來視此問題解決之如何，於地理上，思想上，經濟上，與朝鮮統治上，有密切關係，間島問題或變而爲對滿政策，及朝鮮統治上一大問題，未可知也。故求根本的解決，誠爲當務之急。要之，此間島問題，如久放任，不圖解決，則將來與中國之主權收回問題，不平等條約撤廢問題等關聯，不出數年，將爲中日外交上之一重大魔障，識者對於間島問題，主張『拙速主義』，而排斥『巧遲主義』，高呼採取果斷國策者，亦恐夜長夢多，遷延誤事耳。

吉敦鐵路

吉敦鐵路，由吉林起，東西橫斷吉林省之腹部，而達敦化，延長二百一十公里，四呎八吋半之標準廣軌鐵路也。

此鐵路基於民國十四年，北京政府交通總長葉恭綽與滿鐵公司代表松岡洋右理事所訂之包工契約。包工款額爲一千八百萬元，翌民國十五年六月一日起工，十七年十月開通全線。據包工契約：當本路工程完成驗收之日，中國政府應即支付包工款額；若於驗收後一年內，不能償還款額之全部或其一部，則包工契約改作借款契約，延長期限。然時至今日，工程完成，全路通車，亦既經兩年有半，中國政府不特未付分文，即契約載明所應訂立之借款契約，亦迄未成立焉。

右述之吉敦鐵路契約，與民國十三年張作霖

(東三省總司令)

王永江

(奉天)

(省長)

兩人與滿鐵公司代表松崗洋右間所訂之洮昂鐵路契約之性質相同

，破從來借款築路之舊例，而新爲包工之契約，俟鐵路工程竣工驗收之日交款，若竣工驗收後一年內（洮昂鐵路則六個月內）不能付清工款之全部或一部，始改作借款契約，延長期限，此誠中國政府斟酌輿論，考慮外交，所創行之中國鐵路界一新例也。由此觀之，可見中國內外之形勢，今後借款築路之不易易矣。

吉會鐵路之經過路綫及終港問題

關於吉會鐵路所欲言者，尙有該路之經行路綫，及終點港口之重大問題。吉會鐵路之最初豫定，原係由吉林出敦化，經龍井村而至會

寧，即在此地與朝鮮鐵路相聯接，若吉會鐵路照此路線築造，則其終端之港口，當爲朝鮮東海岸之清津港。

但其後據該路綫之調查，得如左之三結論

一 在龍井村與會寧之間，有烏拉街之嶮阻，橫亘其間，於鐵路技術上，萬難築造鐵路。

二 再就天圖鐵路與圖們鐵路所經路綫考之，若能利用天圖鐵路，改輕便而爲廣軌，目下既有吉敦鐵路，只需於老頭溝與敦化間之六十七哩，建築新鐵路，則吉會鐵路在中國領土內之一段，即全部告成，豈非甚善？不幸如前所述，天圖鐵路已不能利用作吉會鐵路之一部分，即其所經路綫，勉作地方鐵路，或尙可

能，若以作一大鐵路之路綫，能否勝任，甚屬疑問。

三 況在朝鮮境內會寧至清津間之鐵路，其最急勾配有五十分之一之難路，清津港又缺乏良港之素質，其吞吐能力，最高只有二百萬噸上下之能力，則以一千萬噸爲目標之吉會鐵路之出口港，殊非適宜。

因此，天圖、圖們兩輕便鐵路所經之路綫，於路綫，於出口港，皆不能勝任，已顯然可見。

今者有力之新說，則主張由吉林經敦化而出延吉，再由延吉渡圖們江而達朝鮮之穩城，再由穩城而利用目下建築中之圖們江岸綫（朝鮮總督府所築，由雄基達穩城之四呎八吋半廣軌鐵路）出口港則或爲

雄基，或爲羅津。若採此路綫，則路綫既不長，最急勾配不過八十分之一，雄基與羅津，兩者皆天然之良港，尤以羅津港之優良，駕乎大連港之上，用作吉會鐵路之出口港，誠天與之良港也。目下雖未至最後之決定，然說者皆謂終當採此路綫，并定此良港爲出口港云。

今試以吉林爲中心，而比較其至葫蘆島與至羅津之距離，則其比例如左：

吉林至葫蘆島——四百七十九哩八。

吉林至羅津——三百三十七哩。

羅津之距離較近一百四十二哩八，以此而與葫蘆島對抗，已操勝算，故羅津（清津亦略同距離）港之速成，與吉會路之建築，實爲各方所

期待者也。

或嘗用圖規以羅津作中心點，畫一弧形，則日本本國之函館，新瀉，敦賀，下關等地皆略在半徑四百哩之同一弧上，於是皆動色相告，謂羅津之地誠天予日本所以促進日滿關係者。總之，日本各地與滿洲相聯之最短距離，即以羅津爲中心之吉會綫，此吉會綫誠爲日滿經濟關係促進之楔子，負日本全國極重之期望。顧可惜者，包工契約雖已訂立，然動工尙遙遙無期，將來爲草爲禾，尙未可卜，良可慮耳。

第五節 滿蒙五鐵路

滿蒙五鐵路，即：

- 一 四洮鐵路（四平街，鄭家屯，洮南間）
- 二 開海鐵路（開原，海龍間）
- 三 長洮鐵路（長春，洮南間）
- 四 吉海鐵路（吉林，海龍間）
- 五 洮熱鐵路（洮南，熱河間）

蓋日本根據民國二年十月五日，中日訂立之滿蒙鐵路借款換文，所獲得之鐵路利權也。

四洮、開海、長洮三路，據借款換文載明：『以日本借款（準津

浦鐵路借款條件）築造。」吉海、洮熱二路，則規定：「中國政府如借外款築造之時，須先與日本資本家商議。」蓋亦獲得借款優先權也。五路中最初實現者爲四洮鐵路，此路於民國四年十二月十七日，日本正金銀行與中國政府，先成立四鄭鐵路借款契約，其後繼續數次借款，進行工程，四平街至鄭家屯，於民國六年十一月通車，鄭家屯至洮南，及鄭家屯至通遼，皆於民國十二年通車。

第六節 滿蒙四鐵路

滿蒙四鐵路，即：

- 一 開吉鐵路（開原，海龍，吉林間）

二 長洮鐵路 (長春，洮南間)

三 洮熱鐵路 (洮南，熱河間)

四 由洮熱鐵路某一點至海港之鐵路

此四鐵路根據民國七年九月二十四日，中日所訂滿蒙四鐵路覺書，全部應借日款築造。此四鐵路與上述五鐵路不同之點：五鐵路中除去半成之四洮路，而代以由洮熱路某地點至某海港之鐵路。合吉海，開海兩鐵路而爲開吉鐵路。又於五鐵路協定，只承認日本有借款優先權者，今則全部改作借日款築造矣。

據此覺書，民國七年九月，日本特殊銀行團與中國政府訂結滿蒙四鐵路借款草約，以在四個月內訂立正約，促進工程爲條件，日本付

交墊款二千萬元。然因段內閣之瓦解及其他關係，卒未能如約實現，日本不但未築尺寸之鐵路，甚如吉海綫，中國竟不顧日本屢次之嚴重抗議，於民國十六年五月，悍然興工建築，至民國十八年八月全綫通車，與瀋海鐵路銜接，今則與打通鐵路同爲滿鐵之重大平行綫，此事匪特於中日兩國間物論騷然，且四鐵路之中，(甲)洮熱鐵路與(乙)由洮熱綫某地點至某海岸之鐵路借款權，亦因民國九年十月十五日，日英美法四國新銀行團成立，而劃歸該銀行團。(不過因中國政府未承認此新銀行團，故日本與中國之關係，利權依然存續耳。)

第七節 新滿蒙五鐵路

所謂新滿蒙五鐵路，當民國十六年十月十日，滿鐵社長山本條太郎，因欲謀滿蒙鐵路問題之根本解決，躬來北京，與北京政府當局安國軍總司令張作霖促膝談判，臨時簽訂所獲之滿蒙五鐵路也：

- 一 吉會鐵路
- 二 長大鐵路（長春，扶餘，大賚間）
- 三 吉五鐵路（吉林，五常間）
- 四 洮索鐵路（洮南，索倫間）
- 五 延海鐵路（延吉，海林間）

此五鐵路，各有其獨特之效用與使命，故其築造，甚爲重要，當在北

京臨時簽訂之時，振動中外，而日本則以此爲滿蒙政策劃一新紀元，故朝野皆特致期待。

此五鐵路中，爲日本滿蒙鐵路政策重心之吉會與長大兩鐵路，於民國十七年五月十五日，山本滿鐵社長與北京政府交通部簽訂包工契約，訂定至遲在一年內，即迄民國十八年四月十五日動工。多年懸案，幸獲解決，日本國人大爲欣慰。

然民國十七年六月四日拂曙，張作霖在皇姑屯突被炸死，於是幾經艱苦始獲解決之兩路築造權，亦同時葬送於炸彈硝烟中，日本徒擁新滿蒙五鐵路之空文，虛渡數年，以迄今茲，吉會，長大兩路之築造，又遭停頓。

第八節 其他之鐵路利權

上述以外，日本在滿蒙尙有關於洮昂鐵路，溪城鐵路，金福鐵路等之利權，亦略叙如左。

洮昂鐵路

洮昂鐵路。由洮南至昂昂溪，二百二十四公里，四呎八吋半之標準廣軌鐵路也。此路根據民國十三年九月三日，奉天當局與滿鐵公司所訂之築造洮昂鐵路之包工契約，滿鐵路公司有包工權，於民國十四年六月動工，十五年七月十五日開始臨時營業。

該路之包工契約載明：『全路竣工驗收之後六個月內，中國應付

包工工款，若不能照付全部或一部，即改作奉天省之借款」而借款條件則爲：償還期限四十年，利息九釐，以該路之收入及該路附屬一切動產不動產作第一担保。

此路於民國十六年七月三十一日，由中國完全驗收，但包工工款既未能如約照付，則應改作借款契約矣，顧中國多方諉延，不肯交涉，迄今並借款總額亦未見決定云。

溪城鐵路

溪城鐵路由本溪湖至城廠，二呎四吋之輕便鐵路也。目下通車部分，僅有本溪湖至牛心台間，幹支線二十六公里而已。此路原於民國二年間，由中日兩國紳商發起，同年動工，翌年二月通車，其後關於

築造權，東省官憲提出異議，嗣經關係人之奉天當局，滿鐵公司，本溪湖煤鐵公司之間，迭經交涉結果，同年九月二十五日，議決作爲滿鐵公司與本溪湖煤鐵公司（日本大倉組與奉天官憲之合辦事業）之合辦鐵路，規定資本五十七萬元，煤鐵公司負擔三成，滿鐵公司負擔七成，該路之重要職員皆由滿鐵公司任命。

金福鐵路

金福鐵路與其他之利權鐵路不同，由日本租借地關東州之金州至城子疇，一百〇二公里之標準廣軌鐵路也。爲民國十四年十一月一日所創立，資本四百萬金之中日合辦金福鐵路公司所建築。民國十五年五月動工，同年九月竣工，十一月一日全綫通車。

滿蒙問題

六八

此路將來若能照原擬計劃，展築至安東，則或有發展，不然，目下氣息奄奄，弊病百出，前途殊少希望。

第五章 日本經營滿蒙之主體——滿鐵王國

第一節 「滿鐵王國」

日俄之役，日本大勝，結果得繼承南滿鐵路於俄，自是經營滿蒙，忽忽已二十六載。然於此二十餘年之間，屢經憂患，迭遭危機，始得奠今日之基，撫今憶昔，感慨繫之。

夫滿鐵之克有今日，誠賴歷任政府之努力，與民間各界之活動，固無論矣，而當經營之主體而活躍者，實爲滿鐵公司，日本經營滿蒙，滿鐵立於第一戰線，作滿蒙政策之嚮導，負保護增進滿蒙權益之重任，實現中日共存共榮，實爲滿鐵所負之國家的使命，故滿鐵公司，

國策公司也。

職此之故，滿鐵努力至大，犧牲不少。由今日所得結果觀之，雖去理想尙遠，惟於培養綫之築造、借款權之獲得，新綫築造權之增加，既已舉相當之成績。故公司之資本，得由最初之二萬萬元，進而爲二倍有餘之四萬萬四千萬元，年舉四千五百萬元之純利，民國十七年十八年兩年度，紅利竟達一分一釐，不可謂不優矣。

然至民國十九年度，純利銳減，不及改正豫算之二千六百萬元，因此，是年紅利只得六厘，約減半數。更有進者，據民國二十年三月拓務省所認可之民國二十年後滿鐵豫算，則同年度之純利豫測，爲二千一百萬元，較之前年度，減少六百萬元，較之前前年度，益減二千

四百萬元。申言之，廿年度之純利爲二千一百萬元，與前前年度（十八年度）之純利四千五百萬元比較，則銳減一半又一百五十萬元。

滿鐵公司之實體

滿鐵之本名：爲「南滿洲鐵道株式會社」。日俄戰後，日本由俄繼承長春旅順間之鐵路，並其附屬一切事業，滿鐵卽爲經營此南滿鐵路及其附屬事業，所設立之公司也。於一九〇六年（光緒三十二年）十二月七日登記設立，由一九〇七年四月一日開始營業。公稱資本四萬萬四千萬元（日金），收足資本三萬萬八千七百十五萬六千元，股票半數爲日本政府所有，半數爲商民所有，半官半民合辦之「特殊會社」也。資本初爲二萬萬元，至民國九年因有增資之必要，遂一躍增加

至四萬萬四千萬元。偌大之資本，以三井公司或三菱公司之全部財產，或足與比，但僅一公司而有偌大資本者，在日本固無之，即以財力充實之正金銀行論，資本一萬萬元，公積金一萬萬元，合計二萬萬元，亦僅及滿鐵資本之半數耳。由此觀之，滿鐵不但在日本公司之中，高據王者地位，無足與比，即在世界，擁如是鉅資者，亦寥寥而已。

滿鐵資本，既極雄厚，經營事業，亦甚廣汎，財雄勢大，蔚然大國。其事業以六百九十哩之鐵路運輸，及撫順煤礦爲二大基幹，經營範圍，有港灣，製鐵，海運，陸運，瓦斯，電氣，以及其他各般事業。其分支公司及有關係之公司，凡五十七社之多，皆貢獻於滿蒙之產

業的文化的發展者也。

尤有進者，依據一九〇六年（光緒三十二年）八月一日之三大臣之命令（遞相山縣伊三郎，財相阪谷芳郎，外相林董三大臣之命令書第五條）滿鐵對其附屬地帶，更掌握行政權，該命令書第五條載明：『經政府之認可，關於鐵路及附帶事業之用地內之土木，衛生，教育等，可從事必要之設備。』故滿鐵在鐵路附屬地內，對於土木，衛生，教育等，有行政權，名雖爲株式會社（股份公司），實則與尋常公司大異，於實質上與國家有相等之重任，真不愧『滿鐵王國』之稱號矣。

吾人回憶滿鐵過去之歷史，有可歌可泣之佳話焉。滿鐵之發軔，

相傳係胚胎於日俄戰爭時，參謀總長兒玉源太郎大將之陣中提案，此事尤爲可紀。時當日俄酣戰，兒玉大將在陣中，考察戰後經營滿洲之方針，思及往日英國經營印度之東印度公司，大可取法，因卽命調查東印度公司之組織，制度，及其運用。是誠滿鐵發軔之第一步，而兒玉大將之高瞻遠矚，至可欽佩。

迨日俄罷戰，日本外相小村壽太郎赴美與俄議和，其間桂太郎內閣閣議議決，將滿鐵以一萬萬元售與美國財閥哈利曼（Harriman），約且簽訂矣。小村比訂約歸國，聞知其事，卽歷訪當局重臣，力陳不可，卒止其事，收回滿鐵，滿鐵之有今日，賴有此耳。此一則外交秘史，亦日本國民所應感激牢記者也。

總之，產生滿鐵之直接母體，實爲一九〇五年九月五日之日俄普資茅斯和約，該約第六條載明：『俄國以中國政府之承認，將長春卽寬城子至旅順間之鐵路，及其一切支綫，並同地方附屬一切權利，特權，及財產，與所經營之一切煤坑，無條件讓與日本。』又據同年十二月二十五日之中日滿洲善後條約第一條載明：『中國政府承認日俄媾和條約第五條與第六條，俄國讓與日本之各項利權。』據此，該鐵路及其附屬一切財產，權利，特權等，皆一律無償歸日本掌中。日本以此爲基礎，創辦滿鐵公司，當時桂太郎內閣舉朝野各界名士爲創辦委員，而推兒玉大將爲委員長，可惜此草創滿鐵之恩人於滿鐵發軔之頃，忽溘然長逝，政府乃任命寺內正毅伯爵爲委員長。

時當日俄大戰之後，金融緊迫，滿鐵招股，頗懷疑慮，不料招股告白甫登報端，認股者忽達一百五十倍，結果認一百五十股者，祇得一股，且認股者中，財閥巨室，比較少數，而朝野各階級，佔其大半，當時日本國民意氣之軒昂，熱血之騰沸，可見其盛。

一九〇六年（光緒三十二年）十一月十三日，台灣民政長官後藤新平伯爵，轉任首任滿鐵總裁，揭『南滿洲鐵道株式會社』之木招牌於麻布狸穴上之川村伯爵邸，愛國熱血如火如荼之四十名社員，數月之間，晝夜不息，奮勉從事於滿鐵之創辦大業焉。

投資額七萬萬元

滿鐵財雄勢厚，事業廣大，儼然一王國，既如上述。然僅此區區

數語，固未足表示滿鐵之偉大實體，其投資額之鉅大，營業利益之增嵩，恰如海潮滿漲，吾人須細閱其表示財方之『投資綱』，方足窺滿鐵偉大之一斑，茲詳述之如次：

請先觀其事業費。滿鐵之事業，有鐵路，工廠，港灣，鑛山，製鐵，製油，肥料等等，範圍廣大，略述如前。此等事業之投資額，據民國十八年度底統計，爲七萬萬二千六百萬之鉅，較創辦初時一九〇七年（光緒三十二年）之投資一千四百萬元，增加五十一倍。茲將其光緒三十三年度與民國十八年度之事業別投資額，及其增加之指數，並其民國十八年度各事業別投資額對於總投資額之百分比，表示如左：（單位日金元）

事業類別
 光緒三十三年度
 (一九〇七年度)
 民國十八年度
 (一九二九年度)
 民國十八年
 度百分比
 光緒三十三年
 基準
 指數

鐵路
 九、〇九、三〇一
 二六、八八二、三三六
 三六、六
 七五九

工廠
 六三〇、九三四
 六、五〇三、九九九
 〇、九
 一、〇三一

港灣
 五三、三二〇
 七六、〇九三、九七四
 一〇、九
 一四、九三三

鑛山
 六六五、一〇八
 一二、二七六、八六〇
 一五、七
 一六、八八一

製鐵
 |
 二七、二七、一三九
 三、八
 六一〇

製油
 |
 八、九六一、一七四
 一、三
 一八二

肥料
 |
 四七、二三五
 |
 五九

地方設施
 九〇、六六一
 一七三、五三三、九五五
 二四、一
 一九、一三三

雜項設施

一、九〇〇、五九

四八、七九四、八三

六八

二、五六七

合 計

一四、〇四八、七五八

七六、二〇一、五二七

一〇〇

五、〇九八

按右表中最著目者，當爲鐵路投資額，鑛山（即撫順煤礦）投資額，與地方設施投資額，三者投資特多。民國十八年度事業類別之投資額順序：鐵路二萬萬六千萬元，佔百份之三十七。地方設施一萬萬七千二百萬元，佔百份之二十四。鑛山一萬萬一千二百萬元，佔百份之十六。港灣七千八百萬元，佔百份之十一。合計鐵路與鑛山二者之投資，爲三萬萬七千二百萬元，實佔百份之五十三，即達全投資額半數以上，二者之於滿鐵。其地位之重要可知。

鐵路與鑛山之重要性，觀於滿鐵之營業收支，益覺顯著。茲將民國十八年度，各項營業之收入，損益，及收支之百分比，表示如下，則總收入二萬萬四千萬元之中，鐵路收入一萬萬二千二百萬元，佔總收入額百分之八十五。鐵路與鑛山，不啻為滿鐵之金庫矣。（單位日元）

事業類別	收入		支出		損益		百分比		
	收	入	出	損	益	收	入	支	出
鐵路	三三、一〇三、七四三	四七、二二三、五〇八	七四、八九〇、三三五	五〇、七	二四、二				
港灣	一三、二七六、三〇四	八、七二九、四七七	三、五五六、六七	五、一	四、五				
鑛業	八四、三六四、六六五	七三、〇八九、五四八	一一、二七五、一六	三五、〇	三六、九				
製鐵	八、九三九、七〇六	八、三九七、一〇三	五四三、六〇三	三、七	四、三				

地方	四、六八九、八三三	一八、二八八、三三六	一三、五九八、五〇三	一、九	九、四
總體經費	—	一五、一五、八八	一五、一〇五、八八〇	—	七、七
收入利息	七、二三、七四五	—	七、二三、七四五	三、〇	—
社債利息	—	一五、八五二、〇九七	一五、八五二、〇九七	—	八、一
支付雜利息	—	六、三五九、二五一	六、三五九、二五一	—	三、三
雜損金	一、五〇〇、二六六	二、一六一、五三五	六六一、二五九	〇、六	一、一
債社發行 差額填補金	—	一、三〇五、四八〇	一、三〇五、四八〇	—	〇、七
合計	二四〇、九九八、〇六二	四五、五〇五、八五七		一〇、〇	一〇〇

祈讀者勿厭煩瑣，恕著者更列一數字表。上列數表，或示滿鐵各事業之投資額，或示其收支關係之內容，然苟欲明『滿鐵王國』之經濟的潛勢力，則知滿鐵逐年贏益幾何，並其贏益之增加如何，實屬絕對必要。故不嫌煩瑣，再將自光緒二十三年以來，至民國十八年之二十年間，各年之收支；及贏益金，並以光緒三十二年度之贏益金作為一百，各年度對之之贏益金為指數，列示如左，則滿鐵大勢，一目瞭然。（單位日金元）

年 度	收 入	支 出	贏 益 金	指 數
-----	-----	-----	-------	-----

光緒三十二

一三、五四、二六

一〇、五六、五三

二、〇二六、五五

一〇〇

民國元年	三三、五六、四七七	二八、六一、四三三	四、九二六、〇四五	二四四
民國六年	六九、四三九、二五二	五四、五〇三、六一〇	一四、九二五、六四三	七四〇
民國十二年	一八五、六九八、三三四	一五〇、九〇二、七三二	三四、七九五、五九二	一、七二五
民國十五年	二二五、六四、九四四	一八一、四五七、〇六〇	三四、一五七、八八四	一、六九四
民國十七	二四〇、四三七、七五三	一九七、八七四、八九一	四二、五五二、八六一	二、一一〇
民國十八	二四〇、九九八、〇六一	一九五、四九二、二〇五	四五、五〇五、八五七	二、二五七

由此觀之，滿鐵之贏益，與年俱增，在二十三年前，即光緒三十三年度，贏益金，僅為二百萬元，而民國十八年度，贏益金長至四千五百五十萬元，於二十三年之間，增加至二十二倍半之鉅。山本前總

裁且謂：『滿鐵公司之贏益金，增加至七千萬元，決非難事。』當此經濟疲弊，百業不振，多數公司，或無紅利可分，或損失倒閉，而滿鐵獨能增分紅利至一分一厘，非『滿鐵王國』之豪，焉能有此魄力或！

典型的資本主義陣營

與滿鐵有關係之會社（公司），凡五十七社，如蜘蛛張網，廣張其『經濟網』於滿蒙焉。吾人叙述滿鐵之實體，苟將此類有關係之公司，撇開不叙，則不免挂一漏萬之譏。何則？蓋滿鐵之經濟勢力，及其經濟霸權，有此關係之『公司網』，始能發揮其財權的支配力，而建築其壁壘森嚴之典型的資本主義陣營。且滿鐵關係公司之廢存整理

，係仙石總裁提出於滿鐵改革會議主要議題之一，滿鐵關係公司，遲早必成問題，故略述其梗概如左。

滿鐵之關係公司，據民國十九年二月之調查，其數五十七社，公司種類，有：工業，信託，金融，保險，運輸，交通，倉庫，鑛業，商業，農業，土木建築，電氣，瓦斯，新聞報社等類，幾網羅一切。所投資本，則既繳資本額一萬萬零五百萬元，未繳資本額一萬萬二千萬元，故若收足全額之時，滿鐵之投資額，當爲二萬萬二千五百萬元。以三井公司或三菱公司視之，固不足驚異，然以一股份公司之滿鐵之在叢爾之關東州，及滿鐵之附屬地內，投資如是之鉅，亦足驚矣。茲依事業種類，將滿鐵關係公司之公稱資本金，既繳資本金，滿鐵投

資額（既繳額未繳額合計）及公司數目，列記如下，以供讀者一覽焉。
 （單位千元、千銀元、千磅）

車業種類	公稱資本金	既收資本	滿鐵投資額			公司數
			既繳額	未繳額	合計	
工業	一五、二〇〇	五九、八五七	三三、〇〇一	七七、四三三	一九、四二五	一六
信託金融保險	三三、五〇〇	二一、六四七	一、三四三	一、一七九	二、五三三	九
運輸交通倉庫	一〇八、八七〇	四六、七三〇	二六、三五六	一九、一七〇	四五、五二七	八
礦業（元）	五、八七五	三、〇三六	一、三八一	一、二三九	二、六八六	五
	（磅）	一、〇〇九	一、〇〇〇	—	—	—
	（銀元）	一〇九	六四	—	一七	—
商業	六、一〇〇	二、五五五	一、五三三	一、八九七	三、四〇〇	七

農業	110,000	7,500	7,378	11,136	9,515	二
土木建築	15,000	3,750	1,627	4,882	6,510	二
電氣瓦斯	37,000	3,300	3,610	3,700	36,310	三
新聞	1,300	1,300	1,100	—	1,100	三
雜	150	150	100	—	100	二
(銀元)	6,000	6,000	11,311	—	11,311	
總計 (元)	378,995	17,827	105,414	121,619	230,033	五七
(銀元)	6,100	6,064	4,088	17	3,106	
(磅)	11,000	1,001	—	—	—	

五十七公司之中，滿鐵有全股者十二公司，幾有全股者二公司

有股半數或稍超過半數者十九公司，以上合計三十三公司。按此滿鐵對於過半數（十分之六）之公司，握有完全之支配權，勢力不可謂不大。

雖然，於此成爲問題者，此類關係公司，成績極惡，民國十七年之關係公司五十社中，能有一分以上之紅利者七社，七釐以上至九釐之紅利者十社，而無紅利者二十三社，關係公司之約半數乃無紅利。此種狀態，今依然如故，且有惡化之趨勢焉。滿鐵關係公司之存廢整理，所以喧傳於世也。

疑獄事件與政黨化之積弊

其次所論之問題，即滿鐵如何活用此雄厚之資力與偉大之組織力

之問題也。吾人一述及此，不禁悲從中來，有忽墜落於十八層地獄之感。此何故耶？蓋滿鐵擁此雄厚之資財，與偉大之組織力，乃不利用之於伸張滿蒙權利，反惡用之於政黨之黨費與黨略，或因一片之女性的夤緣，或因少數資本家之私利，或爲要人之個人私慾，而浪費資財，濫用權力，尤以籌措黨費，位置黨員之故，惡跡公行，人言嘖嘖，識者痛心久矣。

請以事實證之。民國十年一月三十一日，在衆議院之豫算會議席上，因憲政會議員早速整爾之糺彈，而暴露之搭連煤坑買收事件，滿洲丸不正收買事件，川村社長之機密費流用事件。近例則如山本前總裁所籌劃之昭和製鋼所事件等，皆爲國民痛心疾首之事，茲略叙其事

跡如下：

搭連炭坑事件

民國九年，當時之滿鐵副社長中西清一（社長爲野村龍太郎）由東洋炭坑株式會社以不當價格，收買撫順之搭連煤坑，以其餘款奉之政友會。此事件與關東廳之鴉片事件，並稱爲滿洲疑獄事件之雙璧，誠一大疑獄也。當時被傳喚而爲嫌疑人，證人，參考人之滿鐵要人，凡達數十名，今之滿鐵理事，當時之撫順炭坑庶務謀長小日山直登等，被收押於東京監獄，野村社長雖幸得免，然中西副社長竟受『背信罪但緩刑』之有罪判決焉。

該事件之內容，係搭連煤坑經滿鐵之技師評價，只值五十萬元，

乃中西副社長竟擅斷以二百二十萬元之高價收買之，以其差額奉送政友會爲黨費。憲政會議員早速整爾於民國十年一月三十一日，衆議院豫算總會席上，以『百鬼夜行之伏魔殿滿鐵』爲題，猛烈攻擊原首相，此事遂聳動全國，森恪其時任東洋炭坑會社之常務董事，同爲漩渦中之一重要人物。

滿洲丸事件

此亦與搭連煤坑事件同時發生之疑獄也。滿鐵之分支公司——大連汽船會社，以每噸三百二十五元之高價，由內田汽船會社收買八千五百噸之滿洲丸輪船，而以每噸七十元合計五十五萬二千五百元，奉送政黨。此案未判決犯罪人，葬送於有耶無耶之中。

昭和製鋼所

山本前社長所籌劃之昭和製鋼所，亦疑雲密布，是否屬實，雖未判明，然設立昭和製鋼所於朝鮮之新義州，實與鳴綠江水力電氣，鳴綠江電鐵等，皆有關聯，或謂內幕欲建立『山條王國』於新義州，或謂昭和製鋼所有三千萬元之利權，此類穢聞，徧傳內外。

其他事件，倘詳細搜查，定更僕難數。此數疑獄之動機及內幕，皆大同小異，或爲黨略？或爲國策？或爲私利？滿鐵歷任首腦所高唱之大經綸大事業，吾人於其裏面，常發見其包藏黨略，黨利，或私慾焉。政黨化之害毒，乃至於此，宜爲識者之所痛心矣。

滿鐵政黨化，則其及於國家之弊害，蓋如此酷烈。抑吾人尤有不

能已於言者，滿鐵既政黨化，則每當政局轉變，滿鐵之幹部亦必隨之更迭，於是滿鐵四萬之社員（據民國十七年末調查，滿鐵社員共三萬四千八百八十九人）亦隨之動搖，滿鐵之政策方針，亦隨之更易，或因感情，或藉夤緣，甲變爲乙，乙變爲丙，丙變爲丁，所謂滿鐵之『社是』遂無從確立，一貫方針，故不可得而見也。

按滿鐵幹部之選任及任期，本皆明定於該社之定款第三十五條及第三十六條。定款載明：

- 一 總裁，副總裁各一名，經勅裁由政府任命之。任期五年。
- 二 理事定爲四人以上，於持有五十股以上之股東中，由政府任命之。任期四年。

此不啻爲滿鐵之憲法之定款儼然所規定，然事實則大異，謂余不信，可觀下表。總裁副總裁，大抵隨政變而見更迭，總裁之實際任期，平均不出兩年三個月，副總裁亦然。卽常務之理事，亦隨總裁之更迭，而更動三人以爲常（日下理事共六人，卽更迭半數）。如此而希望滿鐵能舉實績，滿蒙政策能振興，猶緣木以求魚，必不可得矣。

今當仙石總裁高唱滿鐵職制之改革，非設立評議會，或用其他方法，掃除積弊，謀根本之刷新，則難期長治久安之策也。茲將滿鐵歷屆之總裁，及其所屬內閣，政黨，任期，表示如左：

任	姓名	內閣	政黨	任期
一	後藤新平 (總裁)	西願寺，桂(一次)	——	一年九月
二	中村是公	桂(二次)，西願寺(二次)，桂(三次)	——	五年
三	野村龍太郎	山本(一次)	——	八月
四	中村雄次郎	大隈	同志會	三年一月
五	國澤新兵衛(理事長)	寺內	超然	一年九月
六	野村龍太郎 (社長)	原(一次)	政友會	二年一月
七	早川千吉郎	原(二次)，高橋	政友會	一年五月
八	川村竹治	加藤(友)，山本(二次)，清浦	超然	一年九月
九	安廣伴一郎	加藤(高)，若槻	憲政會	三年二月
十	山本條太郎 (總裁)	田中	政友會	二年二月
十一	仙石貢	濱口	民政黨	民國十八年八月十四日任命

第二節 滿鐵受難史

夫「滿鐵王國」今日之勢力，雖如此雄大，其營業利益，亦逐年增長，具如上述。但滿鐵過去之行程，果爲一帆風順之坦途耶？否，否，吾人回顧滿鐵既往二十餘年之歷程，則崎嶇險阻，危難橫生，及今思之，吾人反訝異滿鐵何尙存日本之手也。

據歷史所示，滿鐵於過去二十五年間，曾經五次大危機，茲爲略述如下：

第一次危機，爲一九〇五年（光緒三十一年）美人哈利曼（Ernest Man）收買滿鐵事件。一九〇五年，首相桂太郎經閣議議決，於十月十二日手交哈利曼如下覺書：『日本政府允將滿洲之鐵路，連同船梁

，碼頭，倉庫，讓與美國資本團，在日本法律之下，採日美合辦之形式，經營運輸業務，并同意任命美國人某，爲經營滿洲滿鐵之首腦。『其後倘無小村壽太郎止之，則滿鐵早非日本所有，而轉入於美國財閥哈利曼掌中矣。一場大難，幸得拯於最後之俄頃，小村侯之功，不可沒也。

第二次危機，爲一九〇七年（光緒三十三年）英商坡菱（Pauling）公司獲得新民屯齊齊哈爾鐵路築造權事件。一九〇七年，北京政府將新民屯至齊齊哈爾之鐵路築造權讓與坡菱公司，此路由京奉綫之新民屯站起，北走經法庫門，轉向西北經洮南，直達齊齊哈爾，南北縱貫滿蒙之一大鐵路也。所謂英商坡菱公司，不過係一幌子，內幕實爲上

述之美國哈利曼財閥，故情勢極爲嚴重。幸外務省（日本外交部）與滿鐵及各方之竭力運動，始獲打銷其事，可云幸矣。

第三次危機，爲一九〇九年（宣統元年），振動一時之錦瓊鐵路問題也。日俄戰後，清廷任徐世昌爲東三省總督，唐紹儀任奉天巡撫，勵行新政。唐紹儀謀改革東三省財政，因美國駐奉總領事司徒萊特（Straight）斡旋，由美國財團借款二千萬美金，擬創立東三省中央銀行，而將齊齊哈爾至黑河之鐵路，即齊黑鐵路之築造權，許與美國。

草約變成，司徒萊特即與前述之坡菱公司接洽，結果，將司徒萊特所得之賓黑鐵路，與坡菱公司所得之新齊鐵路，二路銜接，以京奉鐵路之錦州站作基點，黑河迤南之瓊瑋作終點，而築造錦瓊鐵路，此

即轟傳中外之中美錦瓊鐵路協定也。

日俄兩國探知其事，大爲恐慌，蓋錦瓊鐵路若成，對於滿鐵，則爲重大平行綫之出現，所關非淺。對於俄國，則不特中東鐵路將蒙重大影響，在國防土且爲極大威脅。日俄兩國，同陷危境，於是四年前以干戈相見者，頓釋前嫌，於一九〇七年（光緒三十三年）七月三十日，締結日俄協約，奮然共立同一戰綫極力反對。其後因清廷兩宮崩御，中國政界之惑星袁世凱下野，唐紹儀亦罷免去職，錦瓊鐵路之約遂寢，滿鐵又得危而復安。（第二次日俄協約，締結於一九一〇年七月四日。第三次日俄協約。締結於一九一六年七月三日。日俄二國對滿蒙政策之提携，乃益臻鞏固。）

第四次危機，爲一九一〇年（宣統二年），美國國務卿諾克士（Knox）所倡議之滿洲鐵路中立提議也。諾克士提議之內容：一由各國共同出資，使中國政府爲借主，收買滿洲諸鐵路，在借款本利未還清期限內，管理權歸投資各國之協同委員會，共同管轄。禁政治軍事上之使用，惟限於商業運輸，使洲事實上爲中立地帶，確保列國機會均等主義云云。『實則巧取滿路之奇策也。日俄又以共同利害，一致提出正式之反抗，美國提議，遂全歸失敗。』

如上所述，滿洲鐵路歷受列國之威脅，益促日俄二國接近之機，一九一〇年（宣統二年），日俄乃締結第二次日俄協約，宣明共同戰綫之意義，其原文如左：

日本帝國政府及俄羅斯帝國政府，真實維持一九〇七年七月三十日之協約所定之主義，且爲擴張該協約之效力，以確保極東和平，特協定左之各條。

一 兩締約國，爲保各國交通便利，商業發達起見，相互協力改善滿洲之鐵路，及整備該鐵路之聯絡，決不爲妨害此目的之一切競爭事務。

二 兩締約國，尊重現時日俄二國所結之條約，又日俄與中國所結之一切條約，及其他條約，以維持滿洲之現狀。

三 前記之現狀，若發生帶侵迫性質事件之時，兩締約國爲協定維持該現狀必要辦法，得相互隨時商議。

因此協約，滿鐵之地位，乃得穩固。

第五次危機，爲中國修築葫蘆島之計劃。查葫蘆島築港之始，遠在前清末年，原中國政府夙欲興築遼寧省錦縣東南端之葫蘆島（即連山灣），以與滿鐵之大連港對壘，一九一〇年（宣統二年）十月，根據英國工程師許士（Hughes）之勘驗動工，翌年因武昌革命勃發，工程廢棄。爾後二十年間，中國政府每逢機會，即計劃進行，民國三年再動工修築，因經費無着，旋復中止。其後東三省巡閱使張作霖，與北京政府交通部，各籌款五百萬元，合作興築，民國十一年二月，招商投標包工，英，美，日，荷四國，已投標承攬，又以奉直戰爭，勃發近畿，興築計劃，重複頓挫。迨後北京政府閉幕，政府南遷，奉天

新設東北交通委員會，又舊事重提，再由此東北交通委員會議決修築，民國十九年七月二日，張學良臨席舉行盛大開工典禮，從此葫蘆島由荷蘭築港公司包工承辦，著著進行工程，至民國二十四年十月十五日，當可完成有二百萬噸吞吐能力之葫蘆島港。

葫蘆島築港，實爲東北交通委員會之齊一精密之『滿蒙鐵路網』之基點，將來隨鐵路網計劃之進展，葫蘆島尙擬就第二期及第三期之擴張計劃。不獨此也，東北交通委員會之滿蒙鐵路網計劃，及葫蘆島築港計劃，如東北鐵路網計劃緣起所明載：『欲謀抵制中東與滿鐵兩路，除築造東北鐵路網之外無別法，而鐵路網中最重要者爲大幹綫，即夾持滿鐵而截斷中東路之東西兩大幹綫也……更集中於北寧路，築

良港以爲尾閘，則不特可制南滿路之死命，於中東路亦一重大威脅也。『蓋東北交通委員會之規畫，遠矚高瞻，實欲使滿鐵及大連陷於癱痺不靈之一深謀遠大政策，將來日本之滿蒙權利，及滿蒙經營，定受重大之威脅。』

此次之危機，爲從來所未有，滿鐵縱有雄厚之實體，及偉大之經濟力，倘仍無堅決國策之樹立，迅赴事機，急爲處理，深恐無法挽回。萬一國策延誤，則日本將不能不由國家生存所托命之滿蒙退却，滿鐵現在之地位，已危如纍卵矣。

第六章 滿鐵及日本滿蒙政策之危機

以鐵路政策爲根幹之日本滿蒙政策，因中國對滿鐵實行精密有組織之挑戰的壓迫，已瀕危急。既如上述。然樂觀者每曰：「此非自今日始也。」其意若曰：滿鐵屢遇危機，皆幸無恙，今日之事，不足憂也。燕巢焚幕，魚游沸鼎，不知禍之將至，吾人實不勝其憂慮。形勢果許樂觀，固無須自先驚擾，然眼前事實，已屆危急關頭，不容再緩。日本應亟究明危機之原因，綢繆對付之良策。

刻下之滿蒙鐵路問題，其關係原極繁複，欲得真相，雖才智之士，亦不易易。率爾操觚，逕欲詳紓管見，深恐讀者不易得其真相。故

著者特銜朝日新聞社之命，派赴滿蒙實地視察。從民國十九年梢，至二十年一月底，於中日俄三國之鐵路關係，親見親聞。調查所得概要，（危機四伏之滿蒙鐵路觀），已刊當時朝日新聞報端，茲摘錄其必要部分於此，俾讀者於時下之重大問題，即滿蒙鐵路問題及滿蒙鐵路政策，先得一般形勢之概念，然後再進詳察各般事實。以下所論，係摘錄危機四伏之滿蒙鐵路觀中必要部分，而略加修改者也。

第一節 危機四伏之滿蒙鐵路問題

余在東京，爲『滿鐵之危機』，『滿蒙政策之破綻』等聲浪所震，欲作滿蒙之實地視察，以究滿蒙鐵路之真相。乃銜社命，於民國十九

年十二月二十五日出發東京，特由朝鮮之京城，坐乘飛機，二點半鐘間，一舉飛至大連，三年闊別，今又重履日本對華經營之策源地。爾後余之足跡，以大連作出發點，經滿鐵沿線之奉天，開原，四平街，長春。又經哈爾濱，吉林，敦化，間島等地，而及於內蒙之通遼方面，行程約四千公里。此次視察之目標，固在究明滿蒙鐵路問題之真相，故於中國政府蹂躪中日條約，蔑視日本抗議，所築造之包圍滿鐵之打通，吉海兩基幹鐵路，著者尤加意調查，細心視察，以期巨細無遺。

視察結果，始覺中國鐵路對抗滿鐵之政策，徹底精密，出人意外。且其競爭能力，亦不可侮。打通，吉海二路，及北寧，瀋海，吉長

，吉敦，呼海，洮昂，齊克，四洮等中國鐵路，皆完全統制於東北交通委員會指揮之下，以『打倒滿鐵』『自築鐵路』爲二大標語。聯絡運輸，節扣運費，莫不整整有條，一絲不亂，發揮其十足機能，以壓迫日本南滿鐵路焉。

於滿鐵更有不利者，則爲銀價之世界的暴落，銀價之暴落與中國之壓迫政策，二者互爲因果，滿鐵乃陷危險關頭。滿鐵今期純利，已銳減至二千數百萬元，所分紅利，較前期之一分一厘者，今竟縮至六厘，景況慘憺，逆轉於一九一一年（宣統三年）前。夫滿鐵爲日本經營滿蒙之根幹，滿鐵危險，則日本滿蒙政策危險，滿蒙政策危險，則滿蒙之特殊地位，將不克維持，滿蒙之特殊權益，將不能保全，日本

將失去其國家生存之必要條件，滿洲鐵路問題之危急，誠日本嚴重之國家的問題也。

日本爲鐵路問題，舉國神經，大爲振動，理屬當然，近日張學良躬赴南京，東北與南京政府，實行合作，合作結果，南京政府將掌握東三省之外交政權，至是，紛擾之滿蒙鐵路問題，將益趨嚴重，日本苟無當機立斷之決心，必貽稍縱卽逝之後悔。

日本政府向隱忍自重，持袖手傍觀態度，至是亦爲此嚴重事實所迫，令外交部，陸軍部，拓務部，及滿鐵會商對策，決定使滿鐵出頭，向中國開始中日新滿蒙鐵路交涉，滿路木村理事負此重任，卽命滿鐵大連本社（總公司）之交涉部爲總動員，與駐華日本公使館及總領

事館等，取一致聯絡之步驟，由民國二十年一月二十二日，已開始交涉。能否成功，尙難逆料。

交涉之能成與否，固未可知，然若能觀察滿蒙鐵路問題之真相，或可爲相當程度之推斷，且此真相觀念，既可作對內與對外改弦更張之基礎，並可作解決滿蒙鐵路紛擾之關鍵，因此，吾人先尋繹滿蒙鐵路問題緊急之原因，滿鐵及滿蒙政策危機之來源，真相闡明，然後決定大計，將滿蒙鐵路問題公表於世界，使列國明瞭日本無領土之野心，大公無私之態度。

第二節 危機之原因

今者『滿鐵之危機』、『滿蒙政策之破綻』等聲浪，已編傳朝野矣。然滿蒙之中日鐵路問題，何遽危急至如是耶？其真因究何在耶？日本之應付態度，又應如何耶？是皆不可不即求解答者也。危機之原因，雖有種種，然大體可分爲下列之三者。

一 世界銀價之暴落。

二 中國包圍滿鐵之鐵路網之築造。

三 東北交通委員會之壓迫滿鐵政策。

一言蔽之，滿蒙鐵路問題緊迫之主因，乃世界銀價之暴落。蓋滿鐵以金爲本位，中國鐵路以銀爲本位，世界銀價暴落，滿鐵之運費，

即較中國鐵路之運費昂騰二倍，於是中國鐵路對滿鐵之競爭，大占優勢，精於計算之商賈，皆相率利用中國鐵路，東北交通委員會乘此良機，即運用其包圍滿鐵之中國鐵路，徹底實施其壓迫滿鐵政策，是為今日滿蒙鐵路問題緊迫之主因，『滿鐵之危機』。『滿蒙政策之破綻』等喊聲，皆從此發生，茲更縷述各因如下：

一 銀價暴落

世界銀價，一落千丈，竟至半價，從前以中國現大洋一百元買日金一百元者，今則需現大洋二百元，始可買日金一百元，以金為本位之滿鐵運費，因此，較以銀為本位之中國鐵路運費，昂騰二倍，商之就利，如水之就下，滿鐵運費既昂騰二倍，群商皆爭趨中國鐵路，是

亦自然之經濟現象，無足怪也。

一一 東北交通委員會之活動

默察機運，佈局設計，實行壓迫滿鐵政策，致事態益趨糾紛者，厥爲東北交通委員會。此東北交通委員會，實爲反對滿鐵之大本營，其反對滿鐵態度，於其所規劃之包圍滿鐵鐵路網計畫，最屬明顯。

所謂東北交通委員會，世間尙似未甚周知，宜略說明。按該會係北京政府交通次長，兼京奉鐵路局長常蔭槐所創立。（詳見後章），據南京國民政府於民國十八年十二月十六日，公布之東北交通委員會暫行組織條例，爲中央政府所承認。委員規定五人至七人，由中央各主管部，及東北最高行政機關推薦，呈由行政院呈請國民政府任命。論

其權限，則實握東三省之鐵路、電政，航業之絕對權，不啻爲東北之鐵道部兼交通部也。（但外交問題，則由中央政府直接處理）

東北交通委員會，其權限既廣大，自負亦不凡，當仙石滿鐵總裁爲新任酬酢，拜訪張學良之時，交通委員會自謂爲東北之鐵道部，仙石總裁既係鐵路公司之首腦，當有同樣之應酬，期待仙石總裁定來拜訪云。交通委員會之自負，及其輕視滿鐵之態度，可見一斑。北甯鐵路局長高紀毅，素手腕明敏，任該委員會之副委員長，執該會之牛耳，以財政充裕之北甯鐵路爲中心，統制北甯，瀋海，吉海，吉長，吉敦，呼海，洮昂，齊克，四洮等九路，指揮對抗滿鐵之政策，滿鐵乃大受其困。茲通觀其壓迫滿鐵之政策，則有如下六項：

- 一 築造滿鐵之競爭線。
 - 二 築造滿鐵之平行線。
 - 三 佈置中國各鐵路之聯運。
 - 四 中國郵政物件及鹽等，由中國鐵路運輸，迴避經由滿鐵。
 - 五 實行節扣運費。
 - 六 修築葫蘆島。
- 要之，所有方法，無所不用其極，實施『痲痺滿鐵政策』以打倒滿鐵爲本。

而東北交通委員會之痲痺滿鐵政策，其所以能奏效者，實賴銀價跌落，既乘滿鐵運費之昂騰，復節扣中國鐵路之運費，統制中國九路

之聯運，指揮其有機的活動，而與滿鐵開始貨物爭奪戰，以期一舉制勝。遂使睥睨滿蒙二十五年間之『滿鐵王國』，根基動搖，幾一蹶不振。中國之壓迫滿鐵政策，尚有多端，其詳請俟異日另稿陳之。總之，因世界銀價之暴落，中國鐵路運費之節扣，互相呼應，中國鐵路之競爭力，大為優越，滿鐵竟瞠乎其後。茲將余實地視察所得數字，列舉二三，以充實證。

三 打通路之影響

民國十九年七月一日齊克，洮昂，四洮，打通，北寧，五路聯運成立之後，運費節扣七五，於是以滿鐵線之四平街為中心。中日兩鐵路每噸特產品運費之比較如左：

區 間 距 離 運費(日金)

由滿鐵線運大連 三七〇公里 二九三元七十錢

由四洮，打通，北寧線運河北(營口) 五三〇公里 二一七元

按右觀之，中國鐵路之距離，雖較滿鐵之距離遠一倍半，然運費反便宜七十六元七十錢。

又以吉林作中心，經由吉長，滿鐵而到大連之運費，一車四百九十三元，若經由中國鐵路吉海，瀋海到奉天，再由滿鐵運大連之運費，一車四百二十八元，二者相差六十四元。距離略同，而運費相差如此，貨運被中國鐵路吸收，亦當然之經濟原則也。故近來轉集四平街，開原而出滿鐵之滿蒙特產品，日見減少，本年(民國二十年)恐至

營口)之中國港。

觀此，則滿鐵所蒙影響，不難想見矣。

第三節 空疎之樂觀論

於此有一疑問，即中國之包圍滿鐵之鐵路網計畫，能否實現是也。中國之計畫倘無實現之可能，日本固毋須畫鬼自嚇，自相驚擾。反之，倘確有實現之可能，則誠滿鐵當面之難關，如不急求根本之解決，必貽曦疇之悔。

關於此點，滿鐵理事，交涉部長木村銳氏嘗對余放言曰：「中國之包圍滿鐵之鐵路網計畫，喻之，猶劃一赤線於地上而已，不能實現

也。對抗大連之葫蘆島築港，竣工之期尙遠，營口之河北港亦爲凍港，不能有大發展，故刻下絕無可悲觀之事。』交涉部其他幹員亦謂：『目下之日本報紙，對於滿蒙鐵路問題，何以自相驚擾？』觀此，滿鐵之幹部，似一律皆爲樂觀宗之信徒也。燕巢焚幕，不知自危，險哉！

此類樂觀論，大抵發源於『此非始於今日也』一語，然請樂觀家注意下述四點：

- 一 當南京政府之權力，尙未及於東北四省之時，東北官憲，尙敢蹂躪中日條約，蔑視日本抗議，而修築與滿鐵平行之打通路及吉海路。

二 今蔣張合作既實現，南京政府之權力及於東北，則包圍滿鐵之危險程度，更加緊急。

三 南京政府交通部長王伯群，已作成全國路線計畫網，鐵道部長孫科，亦命克姆拉委員會（Kammer 由美國聘請之顧問團）作成全國路線統一案，此二案包含有與東北交通委員會之包圍滿鐵鐵路網計劃大同小異之東北鐵路網計劃。

四 今在中東鐵路之北部，用中國之資本與人才，猛烈進行呼海與齊克兩路之築造，東北官民之鐵路熱，日益熾烈。故滿蒙鐵路問題之形勢，已屆危急關頭，不容再事樂觀矣。

況滿蒙鐵路問題，須從結果論以策萬全，由表面觀之，已有上述

之危險，由結果觀之，則葫蘆島築港，四年後必竣工，目下工程建設，猛烈進行，據滿鐵之鐵路專家觀察，葫蘆島築港工程之進行，本年（民國二十年）可有三十萬噸貨物之吞吐力，明年可有五十萬噸之吞吐力，不久將進而爲吞吐三百萬噸五百萬噸之大港，誠大連之一大威脅也。

包圍鐵路網一旦完成，滿鐵若仍維持現狀，則結局必陷於窒息狀態，決無可疑。滿鐵幹部際此嚴重事實當前，尙懵然不覺，而發揮其樂觀論焉，宜乎國民大聲疾呼滿鐵之革命的改造也。

如上所述，因蔣張合作之實現，滿蒙鐵路問題，益趨急迫，滿蒙鐵路政策，已瀕空前之危機，日本已迫於不能不講徹底的『打開策』矣

吾人講求『打開策』，固宜對症下藥，對於銀價下落，世界經濟蕭條，中國鐵路網計劃等，足致問題糾紛之諸禍根，應盡力驅除外，尙可分爲對外打開策與對內打開策之二者。

所謂對外打開策，係指外交手段之打開策而言。所謂對內打開策，係指滿鐵自身急求合理的改革，以自身力量，確立生機而言。民國二十年一月二十二日開始之外交的打開策，卽新滿蒙鐵路交涉，果有成功之希望否？又依據對內打開策，滿鐵能否不以平行線及包圍綫介意，養足實力，毅然抗衡否？皆爲目前最焦急之問題，形勢日迫，苟不急起直追，稍縱卽逝，吾人亟須講求根本的打開策矣。

第四節 精密之包圍之鐵路網計畫

吾人於此不能不述東北交通委員會所規畫之鐵路網計畫矣。此包圍滿鐵之鐵路網計畫，誠爲滿蒙鐵路問題之中心問題，用意周到，佈置精密，惹起日本朝野異常之衝動，不獨爲反滿鐵政策最露骨之表現，亦卽滿蒙鐵路糾紛之根源也。

銀價暴落，與滿鐵運費之必然的飛騰，實爲此次滿蒙鐵路問題爆發之主因，既如上述，卽當銀價略爲安定之今日，鐵路問題之嚴重性，依然如故。雖然，好愁以間之滿鐵，終必實行運費之大改正，以謀與中國鐵路對壘，則中國鐵路因銀真跌落所生之優勢，或終歸消滅，

果能如此，則因銀價跌落所及於滿鐵之威脅，或爲過去的或爲一時的現象。反之，包圍滿鐵網計畫，於銀價跌落之時，雖已發揮相當之成效，但現僅完成打通，吉海，瀋海，數綫路，葫蘆島之修築，亦興工未久，完成之期尙需四年，又河北港（營口）吐吞力薄弱，斷無十分能力。故包圍鐵路之威力，總須俟葫蘆島築成，及鐵路網完成之後，始能盡量發揮其勢力。故對於滿蒙鐵路政策之影響，銀價跌落，爲過去的一時的威脅，然包圍鐵路網之影響，乃將來永遠致命的威脅也。吾人須詳研該鐵路網之內容，而立決對待之方法焉。

研究東北之鐵路網計畫，首宜注意者，爲東北鐵路網計畫緣起所載明之目的：卽以抵制中東與滿鐵兩鐵路爲目的者也。據該緣起之一

節有云：「欲抵制中東與滿鐵兩路，除實行築造鐵路網外無他法，而鐵路中最重要者，爲築造大幹線，卽夾持滿鐵與截斷中東之東西兩大幹綫是矣。……更集中於北寧路，築良港以爲出口，則不但可制南滿路之死命，於中東路亦一重大威脅也。」其意氣之盛，目的之遠大，眞可驚人矣。

該鐵路網計畫欲完全制滿鐵之死命，擬有精密遠大之計畫，茲將東北交通委員會之基本案，示之如次：

(一) 葫蘆島—奉天—海龍—吉林—海林(或謂五常)—依蘭—同江—綏遠(撫遠)—東大幹線。

(二) 葫蘆島—打虎山—通遼—洮南—齊齊哈爾—甯年—嫩江—黑河

——西大幹線。

(二)葫蘆島——朝陽——赤峰——多倫——南大幹線。

此即計畫緣起中所稱：鐵路網中最重要之大幹線。由此三大幹線分出之支線，凡七十餘線之多。三大幹綫皆以葫蘆島爲起點，以優秀之北寧路爲中心，是最宜注意者也。

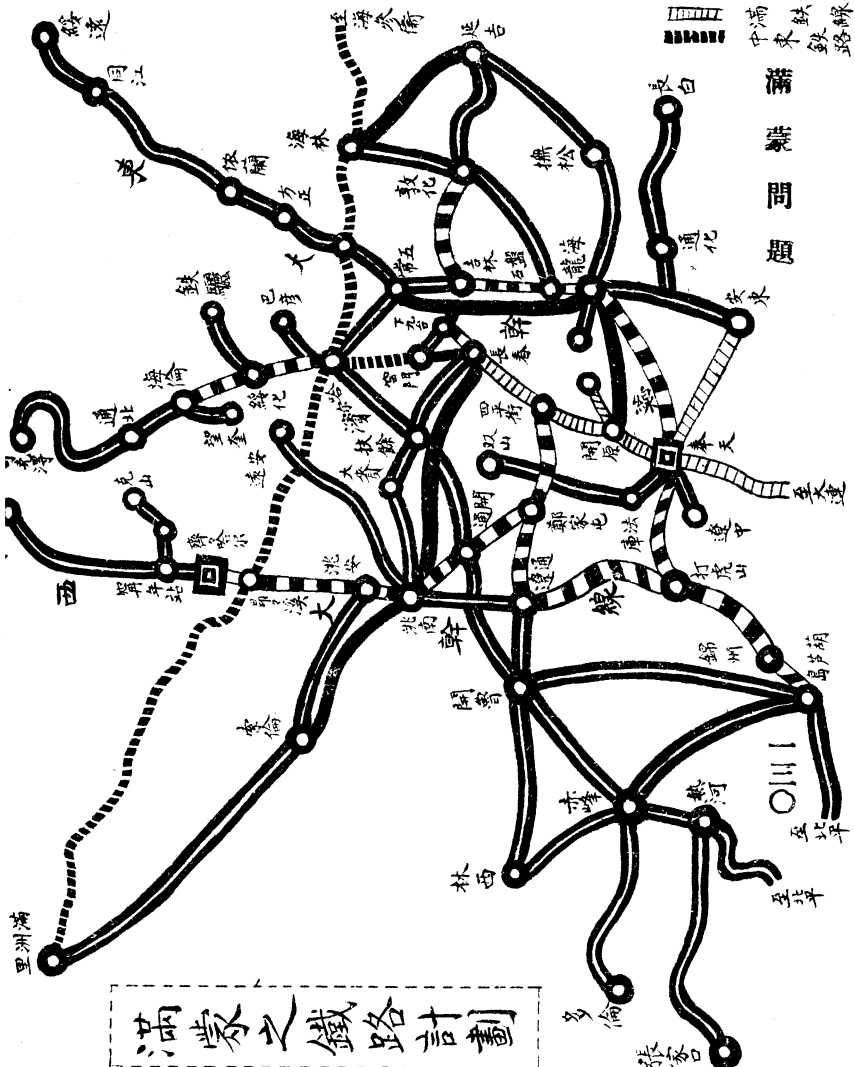
右述之葫蘆島中心主義，既爲滿鐵對抗策之表現，完成東大幹線與西大幹線，左右夾持滿鐵，使滿鐵癱瘓不靈，窮蹙而爲一地方鐵路，同時箝制大連，陷大連於死地，是誠一舉兩得之妙計，滿鐵當頭一痛棒也。

吾人復據東北鐵路網計畫緣起以外之資料，左右夾持滿鐵之東大

的幹線（葫蘆島—奉天—綏遠綫），與西大幹綫（葫蘆島—打虎山—齊齊哈爾—黑河綫），與其分出之支線之總延長，爲四千九百七十一公里，築造費爲二萬萬二千七百萬元，其雄大誠足驚嘆也。

滿鐵預定線
 中國預定線
 中國既成線
 中東鐵路線

滿蒙問題



滿蒙之鐵路計劃

第七章 中國之東北鐵路政策

第一節 鐵路政策之目標

中國之東北鐵路政策，以挑戰的態度，用盡手段，欲陷滿鐵，中東兩路於癱痺不靈。然中國不恤傷害日俄兩國之感情，倘若無人，貫徹其積極政策者，其目標果安在耶？

此無他，中國欲由滿蒙驅除外國勢力，以壟斷滿蒙之經濟利益爲目標耳。夫鐵路最易誘導外國勢力之侵入，最能扶植外國勢力之基礎，故欲驅除外國勢力，必須驅除關於鐵路之外國勢力，此爲直捷了當，最有效果之方法。故近年中國所勵行之東北鐵路網計畫，一是皆以

痲痺剷除外國鐵路爲本。

中國之鐵路利權收回運動，非自今日始，日俄戰後，收回運動，漸次抬頭。宣統三年，政府樹立鐵路國有政策，而民間反對粵漢，川漢兩路借外債之烽火，竟演成辛亥革命之原因。然過去之收回鐵路運動，或因中國內部之統制未成，或因自覺之程度未足，或因中國國民之團體經營尙有缺陷，或因封建軍閥之對壘紛擾，或因列強以半殖民地視中國所採之強硬政策，或因各地之軍閥，及有特殊地位之外國勢力等關係，互相錯綜，迭爲妨礙原因。加之中央政府與地方軍閥，財政支絀，窮於羅掘，救窮不遑，無暇顧及築路。只藉借款築路之名，行救窮之實，故回收運動，大抵虎頭蛇尾，旋起旋滅，終歸無成。收

回利權之聲浪雖高，然鐵路債款反以日增。尤以日俄二國之南滿與中東二路，盤據滿蒙，中國縱有第三國作奧援，亦未能撼動其絲毫。

以上所述，爲歐戰以前之形勢也。然自歐戰以後，中國之形勢一變。蓋自美國前總統威爾遜（Wilson）提倡國際平等，被壓迫民族解放之思想，中國民族大受刺戟，復因平和思想傳佈世界，於是中國之收回利權運動，與撤廢不平等條約思想，勃然興起，又加以國際的應援，中國乃向外國勢力第一線之外國鐵路利權，首露其鋒鏑矣。

中國第一次顯其身手者，爲中東鐵路。民國九年十月二日，中國發表聲明，謂：『將來在俄國樹立正式政府以前，中國政府掌握中東鐵路之最高管理權。』嗣於民國十三年三月十四日，締結中俄協定，

同年九月二十日，又締奉俄協定。在此以前，中東鐵路雖名爲中俄合辦，實爲帝俄對華之帝國主義機關，自此以後，中東鐵路遂變爲中俄合辦之商業機關。其後中國益乘勢謀驅逐俄之勢力，至民國十八年遂實行用武力奪取中東路，然此舉反挑撥俄國之武力反抗，結果中國失敗。今中東路之中俄勢力關係，已回復於武力對戰前之狀態。但中國謀收回中東路之態度，依然不變，於伯力議定之善後辦法，及其他以解決中東路問題爲目的之中俄會議，中國收回中東路之提議，皆爲公然之事實也。

中國第二次顯其身手者，爲滿鐵及其他日本之滿蒙鐵路利權。中國全權代表，歷於巴黎和會及太平洋會議席上，聲明民國四年之二十

一條條約之無效，並阻止日本既得權益之滿蒙四鐵路及吉會鐵路之築造，皆謀收回滿蒙鐵路利權之策畫也。

雖然，利權本基於條約，或其他合法的根據而設定或賦與，不能只由當事者一方的意思表示，任意取消或廢棄。況在中國之外國鐵路利權，爲外國勢力之根源，更不能由中國任意取消，是事實上不可能之幻想也。

中國知難而退，乃一變其方針，放棄事實上不可能之收回運動，而用自國之資本及人才築造鐵路，利用自辦鐵路，爲事實上之抵制。於是東北鐵路自辦「熱」，鬱然勃興，風靡東北，此鐵路自辦政策，統帥於東北交通委員會齊一精密規畫之下，以壓迫日本之滿蒙鐵路政策

致激成目下中日間之複雜關係焉。

第二節 東北交通委員會

概觀

以有組織的統制，鼓吹鐵路自辦「熱」，蔑視中日條約，大築包圍鐵路網，以謀搖撼滿鐵根深蒂固之基礎者，厥爲東北交通委員會也。吾人於此，先將此東北交通委員會之實體說明，再進覘其齊一精密之鐵路政策。

民國十一年，第一次奉直之戰，奉軍敗退出關，張作霖遂與中央政府分離。宣言自治，蟠據東北，號稱東三省保安總司令，勵行改革

，以圖恢復，遂設立東北交通委員會，統轄東三省之交通機關，及管理其他一切交通事項，是爲東北交通委員會之起源，此民國十三年之事也。及民國十三年，第二次奉直之戰，奉軍戰勝入京，組織奉系內閣，常蔭槐（當時任安國軍交通總司令）任交通次長，代理部務。常爲當時之國權恢復黨，有排日黨魁之目。

常蔭槐既任交通次長，卽修改交通部官制，採極端之中央集權制，召集各鐵路局長，開路政會議，謀確立中國鐵路統一政策，尤注意於東北鐵路政策，欲利用自辦鐵路之築造，與統制中國各路之有機的活動，以剷除滿鐵及中東兩路之勢力，其雄圖偉略，直可驚人。彼抱如何澈底之政策，證之下列諸端，足覘其大略。

一 將民辦之瀋海鐵路，收歸奉天省省辦。

二 蔑視一九〇五年（光緒三十一年）十二月二十二日滿洲善後密約第三條之「禁止築造滿鐵平行線」專條，完成打通線，使與北寧鐵路、四洮，洮昂諸路聯接。又展築洮昂鐵路，橫截中東路，直達齊齊哈爾，更規畫貫通北滿之齊克鐵路，以備實現東北交通委員會之包圍滿鐵之鐵路網計畫，卒致激成中日間之糾紛。

三 動工築造吉海鐵路，使與瀋海路銜接，以備形成包圍滿鐵之鐵路網之東大幹線之主要部分。吉海鐵路原爲日本既得權利之一，又爲違反中日滿洲善後密約第三條之滿鐵平行線，日

本屢提嚴重抗議，反對修築，然彼竟蹂躪條約，不顧抗議，動工修築。

四 破棄濟海路與滿鐵間既成之聯運契約，復將日本貸與洮昂路之車輛，擅用於奉海鐵路，致中日關係緊張。

五 召集北寧，瀋海，四洮，洮昂各路代表，規畫各路之聯運。

六 北京之安國軍政府坍台後，改革東北交通委員會之組織，使爲事實上之東北鐵道部，與中央政府交通部對立。

七 調查勘驗堪爲北寧鐵路出口之港灣，備作包圍滿鐵之鐵路基點。

組織及權限

由此觀之，東北交通委員會實爲反對滿鐵之大本營。茲將民國十八年十二月十六日，南京國民政府所公布之東北交通委員會暫行組織條例之主要條項，節錄於次；

第一條 國民政府爲行政利便起見，設立東北交通委員會，由鐵道部交通部委託監督遼寧，吉林，黑龍江省路電航行政事宜。

第二條 本會爲委員制，設委員五人至七人，共同處理會內一切事務。

第三條 本會委員由中央各主管部及東北最高行政機關推薦，呈

由行政院呈請國民政府任用之，并指定一人爲委員長。

第四條 本會置左列各處

總務處 路政處 電航處

第八條 本會置處長三人，每科置科長一人，科員四人至六人。
處長得由委員兼領。

第九條 本會設秘書二人至四人，辦理本會機要事項。

第十條 本會因考核工程，技術之必要，得置技正四人，技士八人。

第十一條 本會因事務之需要，得酌用辦事員及雇員各若干人。

第十二條 本會處長爲簡任職，科長，秘書，技正，爲薦任職。

前項簡薦各員，由本會遴請主管部，呈由行政院轉陳國民政府分別任命之。

第十三條 中央主管部及東北最高行政機關對於本會處分事務，本會對於區域內之各鐵路局長，電政局長，無線電，電話，航務各機關，有所指揮，均以令行之。本會對於主管部及東北最高行政機關之公文，均用呈。

第十四條 本會依照主管部之通行法令規章，督飭區域內路電航各機關一致遵行。

第十五條 本會對於尋常事務，應依據本條例職掌範圍處理之，關係重要之興革事項，應由全體委員會議決定方案，請由主管

部及東北最高行政機關核准施行。其關係外交事項，由中央直接處理。

第十九條 本條例如有未備事宜，得由本會呈由主管部陳請修正之。

第二十條 本條例自公布日施行。

權限 東北交通委員會，據該條例第一條規定：「由鐵道部委

託監督遼寧，吉林，黑龍江三省之路電航行政事宜。」握有監督東三省之鐵路，電政，航業行政之權限，而此權限，實由中央政府之鐵道交通兩部所委託者也。其與主管部即鐵道交通兩部之關係，則如第十四條所規定：「依照主管部之通行法令規章，督飭區域內路電航，各

機關一致遵行。」

然東北交通委員會對於區域內各交通機關實際上之權限，不止於監督，考核，督飭等之監督機關的權限，如該條例所規定。其實際上之權限，乃絕對的權限，實儼然東三省之鐵道部兼交通部也。申言之，東三省內之鐵路，電政，之各局處及航業機關之計劃，建設，經營等關於交通一切事項，不論官私，無不服從東北交通委員會之指揮命令。

祇外交關係事項，則據條例第十五條規定：「其關係外交事項，由中央直接處理。」關於此點，委員會大體尙似遵行。故自民國二十一年一月二十二日，張學良與滿鐵代表木村銳理事開始之中日滿蒙鐵路交涉，依條例之規定，最後之決定，仍須有俟於南京國民政府。該條

例之第十五條，既足爲張學良回避責任之口實，又日本與張學良之交涉，縱進行順利，然結局南京政府是否承認，殊難逆料，有此最後之不安，故於日本極爲不便。

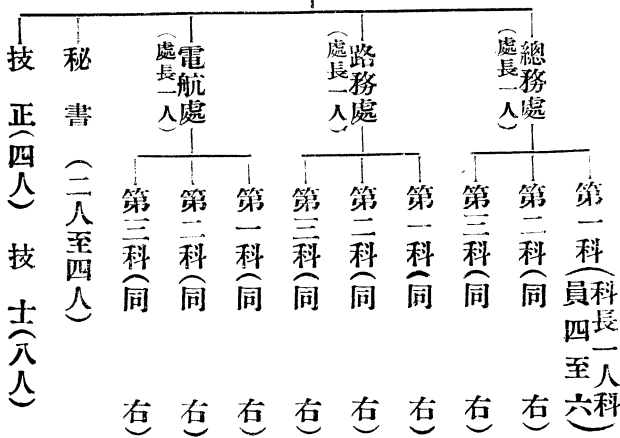
組織

東北交通委員會之組織，乃由五人至七人之委員而成之委員制也。『委員由國民政府之鐵道部，交通部及東北最高行政機關之東北政務委員會推薦，呈由行政院呈請國民政府任用，並指定一人爲委員長。』會內分總務處，路政處，電航處之三處，輔佐委員執行事務。每處置處長一人，每科置科長一人，科員四人至六人。處長得由委員兼領。

茲據東北交通委員會條例，將東北交通委員會官制上之地位，系

統，及其組織，表示如次：

國民政府
 東北政務委員會
 東北交通委員會
 委員長
 委員
 (五人至七人)



東北交通委員會之活動

據東北交通委員會條例，該委員會監督東三省之鐵路、電政、航業之三大系政務，然徵其實績，則委員會之活動，大體集中於東三省之鐵路事項，而其鐵路政策之犖犖大端，略如下列諸項：

- 一 以排除滿鐵及中東兩路爲目的，完成東北鐵路網建築計畫。
- 二 修築葫蘆島及其他港口。
- 三 實行東北之中國鐵路聯運，而阻止中國鐵路與滿鐵之聯運。
- 四 勵行與滿鐵對抗之運費競爭。
- 五 籌辦鐵路材料工廠及東北鐵路工廠。
- 六 實行中國各路共同採辦鐵路材料。

其他事項尙多，範圍十分廣汎。東北交通委員會之東北鐵路政策，即今中國之東北鐵路政策，已極爲中外各方所重視，茲更詳述於下。

第三節 中國之東北鐵路網計畫

計畫之內容

中國之東北鐵路網計畫，即包圍滿鐵之鐵路網計畫，今已惹起日本朝野甚大之衝動，且此計畫爲中國東北鐵路政策之基本，其他諸般政策，或依附此而行，或須俟此完成之後，始能發揮其十分之效用。

規畫指揮東北鐵路網之建築計畫者，固爲東北交通委員會。東北之鐵路建築熱度，自民國十三年，用中國之資本與人才，築成瀋海鐵

路之後，日漸增高。嗣因收回利權之思想普及，愈益熾烈，主權利益，事事爭持，鐵路工程，着着猛進。既證明自築鐵路非不可能之事，於是各地官民之築路熱度，益加奮進，由各處擬就築路計畫，呈請交通委員會立案者，如雨後春筍。當審查之任之路政處，因審查事務太多，無暇應付，於民國十九年春間，提議添設副處長，而同時交通委員會亦決定樹立東北鐵路計畫案，在此計畫案樹立之前，一切關於築路呈請立案，暫不收受。

因此，東北交通委員會，於民國十九年四月二十五日在會內召集第一次東北鐵路路政會議，討論東北鐵路建築計畫案。是日副委員長高紀毅因病缺席，委員盧景貴代任主席，委員兼政處長鄒致權，技正

室首席技正程式峻，顧問阿斯特羅莫夫（Ostromov，前中東路理事長），路政處第一科科長孫遜，路政處第二科科長鄒恩元，路政處第三科科長廖鴻猷，秘書譚咸慶等八人集合開會，討論結果，聞議決略與後述之三大幹線相類之三大幹線案如左：

- 一 綏遠（撫遠） 同江 依蘭 海林 敦化 吉林 海龍 通化 安東 三道浪頭
- 二 黑河 通化 克山 齊齊哈爾 洮南 通遼 打虎山 葫蘆島
- 三 葫蘆島 錦西 朝陽 赤峰 圍場 熱河（承德）

其後自四月二十九日起，規定每星期二日爲定例會議 委員會乃將所擬就之案，與東北從來規畫諸線統一，作成所謂東北鐵路網計畫緣起，於五月一日分送各鐵路局，徵求意見，復討議支線案，遂決定

目下世間所傳之三大幹線案。三大幹線如次：

東大幹線

葫蘆島—瀋陽—吉林—海林—依蘭(三姓)—同江—綏遠(撫遠)。

西大幹線

葫蘆島—打虎山—通遼—洮南—齊齊哈爾—寧年—嫩江—黑河。

南大幹線

葫蘆島—朝陽—赤峰—多倫。

此東北三大幹線案，與民國十六年十月南京政府交通部所作成之全國路線計畫案，民國十八年南京政府鐵道部所作成之全國路線統一案，大同小異，故東北三大幹線案現稱爲最良之路線案。

據確實可靠之調查，東北鐵路網計畫中，屬於東西兩大幹線之豫定線之延長及建築費如左：

屬於東大幹線之豫定線 延長二千五百公里，建築費九千七百四十萬銀元。

屬於西大幹線之豫定線 延長二千四百七十一公里，建築費一萬萬二千九百六十萬銀元。

兩線延長合計四千九百七十一公里，建築費共二萬萬二千萬銀元。
再詳細區分如下表。

東大幹線所屬豫定路線

名	稱	延長(料)	建築費(單位萬元)
安東——海龍線		四二三	一,〇〇〇
撫順——長白線		四五七	一,〇〇〇
海龍——延吉線		三八九	一,〇〇〇
吉林——同江線		七二六	五,〇〇〇
下九台——張家灣線		五八	三〇〇
呼海鐵路支線			
甲(興隆鎮——東興鎮)		七六	
乙(綏化——鐵驢)		八八	
丙(綏化——富景)		五〇	二四〇
綏化——望奎線		三六	二〇〇
呼蘭——巴彥線		六二	三〇〇
延吉——敦化線		一三五	七〇〇
合		二五〇〇	九七四〇
計			

滿蒙問題

西大幹線所屬豫定線

洮南——索倫線

一八〇

七〇〇

洮南(索倫)——滿洲里線

四八九

三,〇〇〇

洮南——長春線

三四三

二,〇〇〇

克山——黑河線(齊克線)

三七八

四,〇〇〇

齊克線寧年——訥河線

八〇

一六〇

通遼——開魯——魯北支線

二一二

二〇〇

開魯——林西支線

二二五

六〇〇

葫蘆島——多倫線

四九八

二,〇〇〇

瀋陽——遼中線

六六

三〇〇

合

計

二,四七一

一二,九六五

以上兩線總計

四,九七一

二二,七〇〇

計畫之目標

東北交通委員會所佈局設計之東北鐵路網計畫，其目標固在打倒滿鐵與中東兩路，藉以驅逐外國勢力於滿蒙之外，吾人屢已述之，觀該委員會於民國十九年五月一日，分送各鐵路局之東北鐵路網計畫緣起，足窺其意。茲摘錄該緣起有興味之一節如次：

東北鐵路網計畫緣起

……本會規畫東北鐵路網，已一年於茲，民國十八年呈准南京鐵道部，及東北政務委員會，遂決定積極進行。本年政務委員會開會，討議此案，已及二次，議決：官民合辦，資金倘有不足，則酌量情形，得利用外款。然外款以美德二國之投資，較爲妥當

，惟須在相當條件之下，以不受外人之挾制，不生若何危險爲原則，此已荷張委員長同意矣。又於前日（四月三十日）之四路聯運會議，各路代表曾再行討論，擬即着手實行。……

而鐵路網中之重要者，爲大幹線，即夾持滿鐵截斷中東之東西兩幹線……更集中之於北寧路，築良港以爲出口，則不特可以制滿鐵之死命，即於中東路亦爲重大之威脅也……將來俟東北各路之聯絡實行，葫蘆島之工程完竣，即動工展築東西兩大幹線。

再撮錄其要點如下：

一 欲謀抵抗中東與滿鐵二路，祇有築造東北之鐵路網，故須建

築夾持滿鐵，截斷中東，之東西兩大幹線。

二 再將東西兩大幹線集中於北寧路，築良港（葫蘆島）以爲出口，則不獨可以制滿鐵之死命，亦足威脅中東路。

三 官商合辦如資金不足，得酌量情形，利用外款，惟須以不受外人之挾制爲條件。

四 若借外款，當以美德二國之投資爲較妥。

五 實行東北各路之聯絡，俟葫蘆島工程完竣，即動工展築東西兩大幹線。

總之，修築港口完成鐵路網，以謀剷除外國勢力，雖借外款，亦須不受外人挾制。此修築葫蘆島，與集中北寧路政策，其深謀遠慮，高瞻

遠矚，誠令人嘆服。

東三省之自辦鐵路熱

日本之所夙夜憂慮者，爲此東北鐵路計畫結局將制滿鐵中東之死命，於此更須注意者，此鐵路網計畫，非東北交通委員會之空中樓閣，乃在歐戰以後，東三省蓬蓬勃勃之自辦鐵路熱，所發生之堅實結果也。蓋東省人民，築路熱度勃起，各地濫興工程計畫，頗有參差不齊之象，倘不樹立基本鐵路計畫網，將致紛亂而不可收拾，東北交通委員會欲收統制齊一之效，遂有此東北鐵路網之規畫焉。

東北鐵路計畫，決非尋常之中國官樣文章，乃有必可實現之實質，故爲各方所重視。

東北鐵路網之計畫，作成於民國十九年，而該計畫作成之經過，據某當局所調查，具有極明瞭之實證，茲略予修正，將自民國十四年，至十九年之六年間，東北築路之熱烈情形，簡叙如左：

自民國十四年至十五年

甲 概 觀

此兩年間爲中國東北鐵路政策之萌芽時期，東北交通委員會之設立，及各鐵路之規畫，多發端於此時。雖未完成有組織的計畫，然發議築造滿鐵平行線之打通，吉海兩路。興工自築瀋海，呼海兩路。又與滿鐵締結包工契約，動工築造洮昂，吉敦兩路。

乙 具體的說明

民國十四年

一 設立東三省交通委員會（民國十二年），着手統一東北之中國鐵路。

二 自築瀋海路之議成熟，八月動工修築。

三 與滿鐵締結洮昂包工契約，五月動工修築。

四 八月開設自辦呼海鐵路局，十月動工修築。

五 修築滿鐵平行綫之打通路之議起。

六 十月與滿鐵成立吉敦線包工之契約。

民國十五年

一 張作霖進關，東北交通委員會一時停頓。

二 八月，瀋海線開通至撫順。

三 七月，洮昂線全通。

四 七月，呼海線通至呼蘭。

五 一月，中國政府宣布吉敦線之包工契約無效，奉天當局置之不理，六月動工修築。

六 十月，自築滿鐵平行線之吉海線之議，起於吉林省。

自民國十六年至十七年

甲 概 觀

此兩年間爲中國東北鐵路政策之猛進時期，張作霖退出關外，常蔭槐任東北交通委員會領袖，內以強力統一中國各路，增進競爭之機能，與滿鐵抗衡，外攘日本之抗議，着着進行包圍滿鐵之政策，樹立中國之東北鐵路政策。

東北鐵路網之計畫，亦於此時期規畫，對滿蒙競爭之各種戰術，亦於此時期開始，對日違法行爲，亦於此時期特別露骨。

乙 具體的說明

民國十六年

一 復興東北交通委員會，常蔭槐任領袖，用強力統一中國各路。

二 不顧日本之抗議，築造打通線。

三 六月，不顧日本之抗議，動工建築吉海線。

四 八月，瀋海線開通。

五 動工建築瀋海線之支線海朝及梅西線。

六 關於洮昂工程費之決算，不應日本之交涉。

民國十七年

一 東北交通委員會統一中國各路，愈益緊密，改民辦之瀋海線爲省辦。

二 中國宣言：凡未經東北交通委員會承認之契約，一律無效。

三 無視奉天城根支線之協約及日本之抗議，開始京奉，瀋海兩

鐵路之聯運。

四 無故破棄滿鐵與瀋海線之聯運協定，又將對滿鐵作擔保之洮昂線車輛，流用於瀋海線。

五 關於吉敦線工程費之決算，不應日本之交涉。

六 自築齊昂線。

自民十八年至十九年

甲 概觀

此兩年間爲中國滿蒙鐵路政策第一期之完成時期，同時又爲第二期飛躍之準備時期。承民國十六年十七年飛躍進展之後，規

畫建築第一幹線及第二幹線之支線，籌備工廠之整頓，材料之自給，并着手修築終端港（出口港）之葫蘆島。一面更銳意籌畫民國十九年以來之進展計畫，尤應注目者也。

乙 具體的說明

民國十八年

一 無視中日契約，擅設四洮路局副處長，箝制日本處長之權限。

二 動工自築齊克鐵路。

三 完成吉海線。

四 對四洮路之墊款改立正約，設辭延宕。

五 擴張皇姑屯工廠，籌畫輪轉材料之獨立自給。

六 減低鐵路運費，謀吸收貨運。

民國十九年

一 七月，葫蘆島築港動工。

二 着手增修營口港。

三 開始各路之直通客車。

四 動工自築洮索線及齊黑線。

五 召集路政會議，討議鐵路網計畫。

六 東北交通委員會之東北鐵路網計畫案成立，日本輿謂騷然。總之，中國之東北鐵路網計畫，有堅強之根底，進行極其猛烈，

而以(甲)打倒外國鐵路，(乙)收回主權思想爲根蒂之鐵路自辦熱，爲其熾烈之動因，尤應特予注意之點。按借外債築路，適促外國勢力之扶植，有悖收回主權之本義。中國欲自圖發展，則不應仰給外債，而用自款自力建設，實現自辦鐵路主義，以謀收回鐵路權利，此卽中國自辦鐵路熱抬頭之原因也。初各方對中國自辦鐵路，多存輕視，以爲無此能力，然事實反證之，蓋最初之自辦開拓輕便鐵路（開原至掏鹿，長六十四公里，民國十四年四月起工，十五年五月開通），及瀋海鐵路（奉天至朝陽鎮，長三百十九公里，民國十四年七月起工，十七年七月開通）居然次第竣工，且成績優良，出人意外，由是自辦鐵路之熱度，日趨日盛。

東北近年已竣工未竣工之自辦鐵路，其數甚多，而未竣工之路，當工程進行之時，又更規畫第二期之展築計畫，其進行之猛烈，有如此者，於是日本以滿鐵爲中心之滿蒙鐵路政策，乃逐漸陷入窮蹙境地。茲將東北已竣工未竣工自辦鐵路表示如下：

鐵路

工程費

性質

質

開通年月

開豐鐵路

二一〇萬
(大洋)

官商合辦(滿鐵路有出資)

十五年五月

瀋海鐵路

二,〇〇〇萬

官商合辦

十七年八月

打通鐵路

六五〇萬

京奉路所築

十六年十月

呼海鐵路

一,〇〇〇萬

官商合辦

十七年十二月

吉海鐵路

二,三〇〇萬

吉林省費地方自治費

十八年八月

齊克鐵路

六二〇萬

奉黑兩省出資

未竣工

淞案鐵路

五〇〇萬

未竣工

備考……參照東北鐵路章

第四節 鐵路政策連帶之港口政策

修築葫蘆島問題

最初之修築計畫

凡鐵路必須有出海之港口（鐵路終端港），以爲尾閘，始能發揮

鐵路之效用，不然，倘鐵路而無港口，則等於船之無舵，將受有港口之鐵路壓迫。東北之鐵路，因無出海良港，自二十四五年以前以來，夙受其困。

清末東三省總督徐世昌，規畫修築葫蘆島，蓋爲最初收回主權論者也。徐世昌於光緒三十四年任奉天勸業道黃開文爲總辦，聘英人工程師許斯 (Hughes) 爲總工程，使查勘遼西一帶海岸，結果認葫蘆島 (連山灣) 爲最適宜之良港，遂擬在此修築港口，卽爲葫蘆島築港計畫之始。

當二十四年前，卽光緒三十四年，徐世昌何以竟能有此修築葫蘆島之計畫耶？蓋有深意在也。

蓋日俄之役，日勝俄後，繼承南滿鐵路及大連港灣於俄，即勵行大連集中主義，集中滿洲之物資於大連。因是，從來爲南滿第一海港之營口，貨物被大連所吸收，繁榮衰歇，一落千丈。大連遂一躍而爲東北之第一大港矣。而中國於日俄之戰，本受戟刺，收回主權，頗有醒覺，於是規畫在東省沿岸適宜地點，修築良港，對抗大連，并謀牽制日本發展於東北，挽回既失之利權，故有此舉，而徐世昌之高瞻遠矚，至今思之，猶有足稱。

徐之規畫，着着進行，宣統二年依照總工程師許斯之設計，動工修築，然宣統三年革命勃發，時局大變，原擬規畫，悉成廢棄，糜款百萬，祇築成連山站至葫蘆島七哩鐵路，防波堤岸四百呎，碼頭事務

所，工人收容所等工程而已。

按葫蘆島之位置，在錦縣南端，去連山站七哩之渤海灣一峽島也。屬奉天省錦西縣管，爲渤海灣內一不凍港，背地廣闊，水深，風向，氣候，及其他條件，皆較近海諸港優良。且由奉天至連山港之距離，較至大連港之距離，約近六十二哩，較至秦皇島之距離，約近九十二哩，故開闢連山港，作東三省之門戶，更屢築連葫線（卽由連山站至葫蘆島支綫）至北票炭坑，輸出煤炭，競爭上海市場，可以奪大連之商利，葫蘆島誠渤海岸第一良港也。

工程師許斯之工程計畫，爲利用葫蘆島之南海西門山下及半拉山之突角作築堤，由其尖端與陸岸平行，築防波堤岸兼碼頭長五千呎幅

一百二十呎，以供繫留大船之用，又填南海之灣形部及北海之小灣形部，作倉庫建築，鐵路建築及市街地之用，以成每年有三百萬噸吞吐能力之港口。許斯之計畫案大略如左：

工程費

八十萬英磅

完成期間

六年

築造防波堤及碼頭

長約一萬呎幅百尺

繫船面積

一萬噸級三艘

港內收容船

大小船舶十四艘

每年貨物吞吐能力

三百萬噸

水深

干潮面三十呎

鐵路綫路

由連山站至碼頭七哩

建築倉庫及市街地

危險物起岸地點

豫定設於舊老山葫蘆山間之灣形部

其後之修築計畫

葫蘆島工程，自宣統三年革命勃發，一時頓挫，其後曾屢次復工，皆因經費支絀及其他原因而停頓，直至去歲七月二日舉行開工典禮，其間停頓凡二十三年。茲分北京政府時代，南京政府時代，及此次最近之動工三時期，述其厓略如左：

甲 北京政府時代

一 民國二年，重議開工，因經費無着，二次停頓。

二 民國五年，通裕鐵路煤礦公司總辦陳應南，集資二千萬元，設立連峯鐵路商埠有限公司，呈請奉天督軍，修築葫蘆島，經營碼頭及倉庫業，築造從葫蘆島經由通裕煤礦鐵路，朝陽，而達赤峰之鐵路，以資啓發內地及鐵路事業。惟當局雖贊同其旨，然不許民辦，故未批准，三次停頓。

三 民國八年，奉天政府任命周肇祥爲開港督辦，工程費三百萬元，擬由奉天省政府與北京交通部分担各半，一百五十萬元，旋因皖直戰爭，四次停頓。

四 民國十一年，設立督辦奉天葫蘆島商埠事宜處，招請英，法，

日，德，荷各洋商標投承攬工程，各國俱已投標，中國亦經實地勘驗，又因第一次奉直戰爭突發，開標展期，五次停頓。

五 自此以後，雖屢傳開築，未見實行，工程師許斯所規畫築成之碼頭及其他鐵路等，逐漸毀壞，所建房屋，亦爲海軍學校及無線電所等所佔用。

六 然至近年，中國之各新路綫，陸續築造，港口問題，當亦連帶議及。民國十六年，北京交通部召開聯運會議，討議港口問題。

七 北京交通部樹立葫蘆島，秦皇島，營口之三港修築方針，民國十七年，命京奉鐵路運輸處長王奉端爲調查主任，實地視察，呈報交通部。

乙 南京政府時代

一 南京政府成立後，打通路，吉海路，瀋海路諸自辦路綫，皆已開通，內地貨物，可由本國鐵路運出港口，南京鐵道部長孫科依據全國鐵路統一主義，完全掌握北寧路，欲利用該路之贏利，修築蘆島，并發表其第一期計畫豫算爲一千五百萬英磅。

二 南京政府之鐵路顧問曼鐵爾 (Mantel) 亦極言孫科之計畫有實行之必要。

三 民國十八年，傳遼寧省當局，亦有以二千四百萬元，修築吞吐三百萬噸港口之計畫。

四 各國稔知中國經費不易籌集，常伺機宜，注意不懈，遂有美國

實業團一萬萬借款說，英法銀行借款說等風說，喧傳一時，葫蘆島重修機運，漸次成熟。

葫蘆島築港之實現

如上所述，修築葫蘆島計畫，經過無數波折，直至民國十九年春間，卒屆實現之秋。是年一月二十四日，北寧鐵路局長高紀毅與荷蘭築港公司駐華代表倭士，訂立修築葫蘆島包工契約，二月六日經南京政府批准，七月二日，於張學良臨場之下，舉行盛大之開工典禮，動工興築，自是晝夜兼程，猛烈進行。茲節錄該包工契約之要點如下：

一 總工程費六百四十萬美金，每月由北寧鐵路收入中，撥九萬

五千元攤還。

二 荷蘭築港公司包承一切工程，工程期限約五年半，須於民國二十四年十月十五日前竣工。

三 若工程遲滯，不能依期完竣，築港公司須納工程遲滯之罰鍰，一日賠償一千元。

四 契約簽訂後，北寧鐵路局以一百萬作準備金，存儲雙方協定之銀行，築港公司以五十萬元作保證金，供託中國指定之銀行。

五 工程完成後，築港歸中國所有，在契約期間內，北寧鐵路局得以商業上之目的，使用完成之部分。

六 築港公司依照中國之法律及規則，關於契約，發生爭議，或

契約發生變更時，由雙方代表商議決定。

築港計畫概要

港內水面積約二十四萬坪（六尺平方）。陸上面積約十二萬坪。一年吞吐能力二百萬噸。

以較大連之港內水面積八十九萬坪。陸上面積約五十八萬坪。一年吞吐能力一千萬噸。則葫蘆島築港不及大連遠甚，但此次之修築葫蘆島計畫，祇爲第一期計畫，葫蘆島不特擬有第二期，第三期計畫，據滿鐵之專家談：「若能每噸投資十萬元，則葫蘆島可有五百萬噸吞吐能力，決非難事」。故一旦竣工，與東北鐵路網計畫之進展相呼應，則滿鐵與大連灣所受之影響，

不難豫料。

渤海灣內其他中國港口

在渤海灣內中國之港口，除上述之葫蘆島外，尙有秦皇島，河北港，大河河港之三港。聞東北交通委員會有在葫蘆島未竣工前之過渡期間，改修秦皇，河北兩港，或擴張其他港口之規畫，作葫蘆島之副港，與東北鐵路網計畫之進展相呼應，對抗滿鐵，茲據某專家調查，右述三港之狀態，大體如次：

秦皇島

位 置 在渤海灣之西岸，屬河北省臨榆縣，位於北緯三九度

五五分，東經一一九度三八分，北寧路之天津山海關中間。

現狀 爲開灤煤炭之出口港而發達，一年吞吐量二百五十萬噸，貨物以煤爲大宗。

將來 有擴張計畫，完成之日，一年可有七百五十萬噸之希望。

結冰狀態 冬季有二三個月凍冰，其間用碎冰船。

河北港

位置 在葫蘆島北方海程約六十三浬，溯遼河河口約十三浬之一河港也。位於北緯四〇度四〇分，東經一二〇度

一四分。

現狀 在滿鐵營口站之側，有碼頭設備，尙屬相當整備，惟

河口淺，深吃水船難以航行。中國所規畫修築之河北，現在港口，殆無何等價值可言，不過爲吸收北滿特產計，有擬築特產物倉庫，露天堆棧等設備之計畫，故頗爲人注目。

將來 河北港無論如何擴張，大體不過有五十萬噸能力之希望。

結冰狀態 冬季四個月間凍冰，船舶完全不能出入。

大河河港

位 置 在大清河（秦皇島塘沽之中間）河口。

現 狀 無港口的設備，每年民船出入，約三百艘。

將 來 若施港口的設備，可有三百五十萬噸之吞吐能力，但

其計畫能否實現，殊屬疑問。

結冰狀態 冬季約有二個月凍冰，須用碎冰船。

要之，東北鐵路之出口港（終端港），葫蘆島之外，雖尙有秦皇島，河北，大河河港等諸港，然諸港因吃水，凍冰，距離及其他關係，皆不免有缺點，而東北鐵路網計畫所需要之港口，又以五百萬噸，一千萬噸爲目標，則右述三港當然不能入選，結局止足爲葫蘆島之補

助港而已。

第五節 葫蘆島築港及於日本之影響

『葫蘆島築港一旦成功，則日本將受若何影響乎』？此屢發之質問也。吾人當答復如次：

『今東北鐵路問題之所以爲日本重視者，因東北交通委員會所規畫之東北鐵路網計畫，非常精密齊一，已如前述，此鐵路網若一旦完成，則滿鐵全被包圍，棧能盡失，癱痺不靈。又此包圍滿鐵之鐵路網問題，更有重大意義，爲日本所關心者，爲中國修築葫蘆島良港，與鐵路網計畫雙管齊下，猛烈進行，急於

完成，從來爲滿鐵及大連港所獨占之貨運，將必全被中國鐵路及葫蘆島所奪故也』。

滿鐵本來之特色，在將腹地產物，運輸港口，此爲其鐵路的主要使命。職此之故，東北鐵路若無良港出口，則無爲東北幹線之價值，而僅足爲有良港出口之幹線之培養線而已。中國之包圍滿鐵之鐵路網計畫，不論其若何精密而齊一，苟無良港爲出口，則終不免爲滿鐵之培養綫，徒爲大連港集中貨運而已。故中國東北鐵路網之完成，未必即可痲痺滿鐵，亦未必卽爲日本之滿蒙政策之威脅，蓋葫蘆島築港之完成，始足爲滿鐵并日本之滿蒙政策之嚴重問題也。

於此固尙有一問題，葫蘆島築港之完成，足爲滿鐵及日本滿蒙政

策之威脅，尙須葫蘆島眞爲中國鐵路網出口之良港，始能有此效力。然則葫蘆島之質地，果能協東北交通委員會精密齊一之布置，并副東北鐵路網計畫之期望否？

『夫葫蘆島之形勢，葫蘆附近，山岳重疊，陸地狹小，飲水不足，以作大海港口，是否適合，大有疑問，葫蘆島之吞吐貨運能力，終不能出三百萬噸以上，由一千萬噸能力之大連視之，誠卑卑不足道，故目前不足爲滿鐵之威脅』。此樂觀家之論也。然事實乃最大之雄辯，葫蘆島築港自民國十九年七月興工以來，實行探索水源，已發見三處井水可以完全供給飲料，市街用地，亦由鑿山填海，證明足充建設之用，一年吞吐五百萬噸之能力，亦絕非難事，而中國東北鐵路網建

築工程，相與並行進展，滿鐵至是，始形驚愕。葫蘆島之第一期工程計畫之目標，雖爲港內水面二十四萬坪，陸上面積十二萬坪，一年吞吐能力二百萬噸，惟在將來，一年吞吐五百萬噸能力，既證明決非難事，滿鐵及大連之頭痛，遂成不治之痼疾。

蓋葫蘆島與滿洲腹部各地相隔之距離，較大連爲近。又其是否爲一絕對不凍港，雖有疑問，然此問題，可以碎冰船之設備解決之，復有河北港，秦皇島諸口作副港，將來與包圍滿鐵之鐵路網首尾聯接，滿鐵與大連之必受重打擊，已瞭如觀火矣。茲將滿洲腹部各主要都市與大連，葫蘆島，營口，清津（羅津亦大同小異）等港口相隔距離，表示如左（單位公里）：

港口 經由線

距離

吉林至葫蘆島 吉海，瀋海，北寧

七三三

大連 吉長 滿鐵

八三〇

營口 同

六一一

清津 吉敦，清會(中間未成)

五四三

長春至葫蘆島 吉長，吉海，瀋海，北寧

八六〇

大連 滿鐵

七〇五

營口 同

四八三

清津 吉長，吉敦，清會(中間未成)

六八〇

奉天至葫蘆島 北寧

二九八

大連 滿鐵

三九九

營口 同

一七九

哈爾濱至 葫蘆島

哈爾濱—扶餘—關通—
通遼(以上未成)打通，北寧

一、〇〇四

大連

中東南段線，滿鐵

營口

同

七二四

清津

中東南段線，吉長，吉敦，清會
五常，吉林(以上未成)吉敦 清會

七九〇
七九九

齊齊哈爾至 葫蘆島

齊昂，洮昂，四洮，打通，北寧
齊昂，洮昂，關通—通遼(未成)打通，北寧

一、〇一八
九〇三

大連

中東西段線，中東南段線，滿鐵
齊昂，洮昂四洮，滿鐵

一、四〇〇
二七〇〇

清津

齊昂，洮昂，四洮，滿鐵，吉長，吉敦，清會
中東西段線，哈爾濱—五常—吉林(未成)吉敦，清會

一、二三五
一四三

茲按右表，比較東北各地至葫蘆島與大連之距離：長春與哈爾濱至大連之距離，因在同一直線上，較至葫蘆島爲近，但餘地至大連之距離，皆較至葫蘆島爲遠，將來中國鐵路與滿鐵競爭，有重大關係之吉林，奉天，齊齊哈爾諸重要地點，皆以葫蘆島爲近便，吉林近九十八公里，奉天近一百零一公里，齊齊哈爾近三百六十七公里。將來爭奪北滿之貨運，齊齊哈爾最爲重視，今大連竟較葫蘆島遠至三百六十七公里。況以哈爾濱爲中心而爭奪貨運，滿鐵有中東路南段線（哈爾濱長春間）之不利，故上述之遠距離，不啻爲滿鐵之致命傷也。

由此觀之，葫蘆島築港工程，與包圍滿鐵之鐵路網計畫，並行進展，一旦葫蘆島工程完竣，則所予滿鐵之物質的與精神的打擊，蓋可知矣。

尤有進者，將來（甲）通遼—洮南。（乙）通遼—開通—扶餘—哈爾賓。（丙）吉林—五常—哈爾賓。諸線築成之日，滿鐵與滿蒙之鐵路政策所蒙受之重大打擊，更有不堪言喻者矣。

今日日本有識者之間，不慊於現在之一線一港主義（滿鐵線與大連港）。而提倡二綫二港主義（滿鐵，吉會兩綫及大連，羅津二港）乃至三綫三港主義（滿鐵本綫，安奉綫，吉會綫及大連港，多獅島港，羅津港），力主吉會路之速成者，亦此故耳。

第六節 中國對日之違法行爲

中國之東北鐵路政策，所以予日本朝野極大之震動者，因其包圍

滿鐵之鐵路網計畫，及葫蘆島築港工程，皆爲極有組織的并澈底的，既如上文所證，此外尙有一重大之原因，爲日本所不能忽視，卽中國不恤蹂躪條約，蔑視日本抗議，以貫徹其計畫是也。

中國近年對日之違法行爲，即對於條約，協約，協定，契約等之違反行爲，指不勝屈，茲據日本當局調查，搜集中國近數年間對於日本滿蒙鐵路關係之違法行爲，彙綜於次，以示一斑。

中國對日之違法行爲一覽

年 月 違法事項

日本之對策及爾後之經緯

摘

要

民 四

中國不顧日本

民國十四年九月，中國

一，打通線爲四洮線與

滿蒙問題

一九四

國 十 六 年
月

嚴重之抗議，
議決築造打通
線。(日本之
抗議被抹殺)

政府發表建築打通線，
日本政府即根據光緒三十一年之中日滿洲善後條約『中國不築造滿鐵平行線』之附帶聲明，抗議再三，中國設辭推諉，強行修築，日本遂成默認之勢。

京奉線之聯線，與洮昂四洮鄭通諸線聯成，對滿鐵之一平行幹線也。二，光緒三十一年九月之中日滿洲善後條約之附帶聲明如次：

『清國政府爲保護南滿洲鐵路計，擔保在收回該鐵路以前，不得在該鐵路附近或平行線築造有害於該鐵路利益之其他鐵路幹線或支線。』

六 月

中國不顧日本之抗議，動工

建築吉海線。

（日本之抗議

被抹殺）

此路中國全不與日本商

議，以吉林省官商合辦

，於民國十六年六月動

工，十八年五月全線開

通。

日本根據滿蒙四路協約

，再三提出抗議，中國

置之不理，進行建築，

日本又成默認之局。但

吉長與吉敦兩線，今尙

未實行與該路聯接。

一，此路與瀋海線聯接

，爲滿鐵東方之平行線

也。

二，滿蒙四鐵路交換公

文要點如次：

『中國政府決定由日本

資本團借款，從速建築

左記各路。本使受本國

政府之委任，特向貴國

政府聲明。

一 開原—海龍—吉林

。

二 長春—洮南。

三 洮南—熱河。

四 由洮南熱河之間某

地點至海港。

七月

洮昂線工程費

洮昂線爲滿鐵包工承築

之決算，雖開

，據民國十三年九月所

始交涉，但未

訂洮昂線包工契約，規

見解決。

定：『全線驗收後六個

（日本之抗議

月，如不清還工費全部

被抹殺）

或一部時，則另訂條件

，將包工墊款改作借款

。』

民國十七年
一月

本線民國十五年竣工，同年十二月用中國驗收，但自十六年七月以來，協議工費之決算，經過三年，仍未決解。

中國不履行洮昂鐵路日本顧問

權限之契約

，

（日本之抗議

被殺抹）

據洮昂包工契約第五條，及其附屬往來文件，載明：『顧問代管本路一切收支，并關於本路一切之收支文書，與局長連署』然中國不肯遵行，雖經日本再三抗議

，迄未能解決。

三 月

中國破棄滿鐵
與瀋海之聯絡

據民國十年延長京奉鐵路之中日協約，規定：

關於京奉線延長之中日協約摘要：

協定，不顧日

『在奉天與滿鐵交叉之

據一九〇九年（宣統元

本之抗議，開

東進線，展築至奉天城

年）九月四日，中日兩

始瀋海，北寧

根』故中國無使該城根

國在北京所訂協約之第

兩線之聯運。

線與瀋海線聯絡之權利

五條，中國將京奉鐵路

（日本之抗議

。又據民國十七年二月

，由現在之瀋陽車站，

不澈底）

南滿瀋海聯運暫行協約

展築至奉天城根，兩國

，有南滿瀋海聯絡設備

委員議定辦法如左：

及方法之規定。

然中國無故破棄滿瀋聯

第一條第二項：

運協約，并無視京奉線

展築協約，且爲瀋海京

奉兩線聯絡之設備，開

始聯運，日本提出抗議

，民國十八年四月，雖

履行滿鐵瀋海之聯絡協

約，然瀋海京奉之聯運

，依然實行如故。

對瀋海京奉兩線之聯運

，當日本抗議時，中國

又將担保滿鐵墊款之洮

昂路之機車二輛，貨車

該延長線應依照附件

第一號之朱点線。其

在城根之車站：則設

於小西邊門北一英里

以內之地點。

中國將担保滿

鐵墊款之洮昂

路車輛，流用

於瀋海線。

滿蒙問題

(一年之後，

四十輛，流用於瀋海線

中國始承認日

，日本抗議，置之不理

本之抗議)

，至民國十八年四月，

中日兩政府間始成立諒

解。

五月

中國要求吉海

中國無視日本之抗議，

吉長兩線之接

築成吉海線之後，民國

續。

十七年五月，復向日本

(日本拒絕)

交涉為聯運之設施。

滿鐵以依貨運之方向，

運費率不設差別的待遇

為條件，欲行承認。但

日本政府以爲若如此，則不啻完成吉海線設施之違法行爲，堅持不允。爾後雖屢經交涉，迄今未決。

十月 日本要求清算吉敦鐵路之

工程費，未

見解決。

(迄今未決)

吉敦鐵路原爲滿鐵包工築造，民國十七年十月竣工，經中國驗收，開始營業。

據包工契約，及往來文書，規定：『全線驗收後，經過一年，如尙未

付清工費之全部或一部時，即將欠費改爲借款

。』

中國既於民國十七年十月驗收全線，然屢設辭反復，不肯決算工程費。

日本屢經要求，竣工二年餘，迄今不決。

中國不肯依照
吉敦鐵路包工
契約任用日本
據吉敦鐵路包工契約第六條，規定：須聘用日本人爲會計主任，日本

人爲計處長。

(至今不決)

據此向路局交涉，而路

局則謂該路并未正式驗

收，堅持不允迄今。

四洮鐵路局添

民國十八年四月一日，

設副處長，謀

四洮鐵路局奉東北交通

奪日本人處長

委員會訓令，於車務工

之權限。

務會計之三處（處長爲

民國十八年八月

（因日本之抗

日本人）各加設副處長

議，撤銷）

，并定其權限如左：

一 各副處長受局長之

指揮監督，與處長共

同掌管全處事宜。

- 二 各副處長對於全處事宜，與處長共同負責。如意見有不合時，應各具理由，呈請局長副局長裁決。
- 右述辦法，顯出於欲奪日本處長之權限，殊屬明瞭，滿鐵指摘其抵觸四洮借款約之第十四條第十六條，要求廢止。
- 經種種波折後，至三月一日始撤銷副處長。

五 中國對於四洮

第六次四洮路短期借款

月 借款不肯轉息

之期限，係民國十五年

。(未解決)

五月三十一日，滿鐵交

涉更新，中國托言政情

不定，不應交涉，且要

求低減利率，迄今不肯

轉息。計至十八年五月

止，延滯利息按單利計

算，超過一千萬元。

右列違法行爲中，日本所最重視之點，爲中國蹂躪一九〇五年（

光緒三十一年)十二月二十二日之中日滿洲善後密約第三條，并該約議事錄所載之協定「禁止築造滿鐵平行綫」規定，既無視日本歷次之抗議，悍然築造與滿鐵平行之打通吉海東西二大幹綫，將來尙恐更蔑視「禁止平行綫」之規定，邁進包圍滿鐵鐵路網之完成。

茲將上述之中日滿洲善後秘密條約(議事錄所載事項)中，中國之聲明，示之於左，以供參考。(關於中日滿洲善後秘密條約第三條，可參考美使馬慕瑞(Mac Murray)著：中國條約集)

清國政府爲保護南滿洲鐵路計，担保在收回該鐵路以前，不得在該鐵路附近或平行綫，築造有害於該鐵路利益之其他鐵路幹綫或支綫。

當一九一四年（民國三年），錦瓊鐵路問題發生之時，日本即根據右述聲明爲抗議之理由，卒阻止其事。關於此「禁止築造滿鐵平行綫」規定，因中國之態度若何，有使中日關係趨於極險惡之虞，故爲世界所甚注意者也。

又上述之中國違法行爲，從反面觀之，又幾全部爲「關於滿蒙鐵路之重要中日懸案」，無待說明。

第七節 收回利權之自主政策

中國之東北鐵路政策，尙須注目者，有左列各項：

- 一 用本國資本與人才，自行建築鐵路政策（自辦鐵路主義）。

二 自辦材料。

中國籌畫以資金二千萬元建築東北鐵路工廠，製造機車及其他路員用品，實行自辦材料，替代舶來品。

三 設立購料委員會

東北各鐵路從來購辦材料，皆歸各鐵路自行隨意購辦，并無統一辦法。自民國十八年頒布採辦材料規程，東北交通機關凡採辦一筆五百元以上之材料時，皆須得東北交通委員會之同意，經購料委員會核准，然後施行。

中國既勵行減用外貨，自製材料，各國對華銷售材料，競爭轉劇，復因中國對日態度疎遠，於是日貨銷路漸少，甚至向爲滿鐵

所獨占之鐵路，亦相率不購日貨，用他國貨，日本遂大不利。

四 鐵路自營政策

築路熱度，既風靡一時，鐵路自營政策，爲當然之歸趨，自然反對任用外人爲會計主任，工務主計，顧問等。且如前節所述，雖於條約，協定，契約，等有明白規定，亦往往不恤爲積極消極之蹂躪。

五 實行本國各路之聯運，而阻止本國各路與滿鐵之聯運。

六 節扣運費，與滿鐵對抗。

七 施行差別課稅，保護本國鐵路政策。

尤有進者，中國向來之政策，每多官樣文章，爲政略的虛聲威嚇

，然東北鐵路政策乃大異是，出乎向來之政略的外交的威嚇範疇之外，而以鐵路本來之經濟的經營并收回主權政策爲目標，質言之，腳踏實地，不蹈空虛，根據本質的鐵路政策，勇往邁進。職此之故，今日之東北鐵路政策，非往日之外交官樣文章可比，有嚴重之意義，日本滿蒙政策之危機，已由『抽象的恐怖時代』，惡化至『現實的受難時代』，所以爲世所重視也。

第八章 結 論

問：

「日本的滿蒙政策，現在因為中國鐵路政策的壓迫，遇着空前的危機了。日本經營滿蒙，是以滿鐵做根幹的，但滿鐵已經陷入難境，眼前事實，就是最有力的證據。如果這經營滿蒙的根幹乾枯了，滿蒙的特殊地位就不能保持，經濟也無發展的可能。……

……照今日的形勢看去，前途只有越變越壞，將來等到情勢惡化，滿鐵繼續虧累下去的時候，政府是否豫備由滿蒙撤退麼？」

答：

「無論滿鐵怎樣繼續的虧累，日本是斷不由滿蒙撤退的。」

此爲民國二十年春間，於日本第五十九議會場中，某議員與松田拓殖大臣問答之詞也。此項問答，簡明直捷表現日本滿蒙政策當面之危機，并日本對滿蒙最後之決心，誠爲二者代表的意思表示也。質言之：「日本之滿蒙政策，因中國之攻擊的鐵路政策，已直面空前之危機。雖然，不論形勢如何惡化，日本斷不撤退滿蒙。」此誠今日日本根據國民總意所表現之真實國家意思也。

「斷不撤退滿蒙！」斯誠立足於國民輿論之國家意思之真實表現也。然於此有不能不喚起日本國民之注意者，日本獨占滿蒙鐵路之時代，已經過去，今日已至自由競爭時代。惟既在中國領土內之競爭，雖

云自由競爭，已非真實之平等自由競爭，於事實上，爲昔日日本獨占時代之末落，今則陷於被壓迫者之地位。誠以今日中國之東北鐵路政策，絕非一時的作興，乃以東北百年大計爲具體的規畫，組織與統一具備，復以恢復主權思想爲基礎，兼有全國之聲援。更加國際的對峙，『非協調』的傾向，牽制日本，鼓動中國，益種中國挑戰的政策爆發之禍因，蔣張合作，南北政權統一，遂使滿蒙鐵路問題之轆轤，愈益不易解決。

形勢至此，日本尙能『斷不撤退滿蒙乎』？質言之，目下四面楚歌之滿蒙鐵路問題，能打開一條血路否？吾人於此，簡單方法，固不易言，要之，打開局面之方策，既非武力政策，亦非自屈退嬰政策，

乃爲一九三二年式之對滿蒙政策，而其更新之第一步，則當爲滿鐵本身之自省的再確認，與以此爲基調之更生是也。

中華民國二十一年四月出版

定價一元

版權
所有

編者 日本朝日新聞社

譯者 黃 倫 芳

印刷者 大北印書局

總代發行處

北平楊梅竹
斜街青雲閣

佩文齋