

哈爾濱滿鐵事務所編  
湯爾和譯

北

滿

概

觀

商務印書館發行

# 目次

北滿發展略史	一
境域及人口	一
政治的發展略史	三
中東路附屬地內之行政	七
鐵路附屬地之司法權	一五
俄國革命	一七
附屬地政權收回後中國之設施	一九
中東鐵路略史	三三
營業開始以後	三五
中國收回利權（俄國革命後）	四三
北滿經濟發達略史	四七

中東鐵路開通	四七
歐戰	四八
東省事變前	四九
東省事變後	五一
北滿之交通	五四
第一項 概說	五四
(一) 滿洲鐵路之發達	五四
(二) 東省各路之滿鐵委任經營	五五
第二項 陸運	五七
(一) 既成鐵路	五七
(1) 中東鐵路	六三
(2) 呼海路	七九
(3) 洮昂鐵路	九一
(4) 齊克鐵路	九七

(5) 洮索路	一〇三
(6) 齊昂輕便鐵路	一〇七
(7) 穆稜鐵路	一〇八
(8) 鶴立鐵路	一〇八
(二) 未成鐵路	一〇八
(三) 馬車運送	一〇九
第三項 水運	一一三
(一) 概說	一一三
(二) 松花江	一一四
(三) 嫩江	一一二
(四) 牡丹江	一一五
(五) 呼蘭河	一三六
(六) 烏蘇里河	一三七
(七) 黑龍江	一三九

(八) 結論.....	一四一
第四項 北滿之輸出入貿易與其輸送徑路及將來.....	一四一
(一) 特產輸出.....	一四一
(1) 概說.....	一四一
(2) 中東路沿線.....	一四二
(3) 呼海路沿線.....	一四九
(4) 齊克路沿線.....	一五一
(5) 海克路沿線.....	一五二
(6) 松花江地方.....	一五三
(二) 北滿特產之交易.....	一五四
(1) 概說.....	一五四
(2) 交易市場.....	一五五
(3) 經紀人.....	一五七
(4) 交易之順序.....	一六〇

(5) 交易之種類·····	一六一
(6) 交易習慣及交易通貨·····	一六三
(三) 北滿輸入貨物之現狀·····	一六三
(1) 北滿入口貿易及數量·····	一六三
(2) 輸入徑路·····	一六七
(3) 輸入新徑路·····	一六八
(4) 北滿輸入市場在蘇聯之傾銷·····	一六九
(四) 最近滿鐵與東路烏路及其他各路之關係·····	一七〇
(1) 中東路與滿鐵之關係·····	一七〇
(2) 烏鐵與滿鐵之關係·····	一七一
(3) 數量協定·····	一七二
(4) 中國鐵路之威脅·····	一七四
(5) 中國鐵路與中東路·····	一七四
(6) 中國鐵路與烏鐵·····	一七五

(7) 偽國鐵路與北滿·····	一七六
(五) 北滿輸出入徑路之將來及其影響·····	一七六
(1) 北滿輸出入徑路之將來·····	一七六
(2) 新輸送徑路及於北滿市場之影響·····	一七八
北滿混合保管之實施及其成績·····	一八〇
一 大豆混合保管制之實施·····	一八〇
二 混合保管審查大豆之機關·····	一八二
三 中東線大豆混合保管開始寄存後之成績·····	一八二
北滿之農林·····	一八五
第一項 北滿之氣候·····	一八五
(1) 特殊點·····	一八五
(2) 氣溫·····	一八六
(3) 溼度·····	一八六
(4) 風·····	一八六

(5) 降水·····	一八七
(6) 蒸發量·····	一八七
(7) 日照時數·····	一八七
第二項 北滿農業·····	一八八
(1) 土地利用狀態·····	一八八
(2) 重要作物之收量·····	一八八
(3) 適宜作物之品種·····	一九〇
(4) 重要作物之農期·····	一九一
(5) 當地人之農業經營·····	一九二
第三項 北滿林業·····	一九五
(1) 林地之分布·····	一九五
(2) 林相及樹種·····	一九五
(3) 林產物大要·····	一九六
第四項 日本移民·····	二〇二



北滿之畜産

(1) 日本人移民	二〇二
(2) 朝鮮人移民	二〇八
第一項 概説	二〇九
第二項 家畜	二一一
(1) 馬匹	二一一
(2) 牛	二一二
(3) 綿羊	二一四
(4) 豚	二一五
(5) 家禽	二一五
第三項 獸疫	二一六
(1) 鼻疽 炭疽	二一六
(2) 牛疫 牛肺疫	二一八
(3) 口蹄疫 氣腫疽	二一八

(4) 豚霍亂 豚疫 豚丹毒	二一九
(5) 羊痘 雞黑死病 雞霍亂 寄生蟲病及其他	二一九
第四項 畜產改良設施	二二〇
(1) 農事試驗場畜產科	二二〇
(2) 獸疫研究所	二二〇
(3) 種羊 種豚 種雞場及種乳牛育成所	二二一
第五項 畜產工業	二二二
(1) 製酪工業	二二二
(2) 皮革工業	二二四
(3) 骨粉工業	二二五
(4) 食用用牲畜之肥育	二二六
(5) 開設家畜市場	二二六
(6) 家畜運往日本	二二六
北滿之水產	二二八

第一章 北滿漁業沿革	二二八
第二章 淡水魚種類	二三〇
第三章 漁業地與漁獲額	二三五
第一節 漁業地	二三五
(1) 呼倫池水系	二三五
(2) 額爾古納河及黑龍江水系	二三六
(3) 松花江水系	二三七
(4) 烏蘇里江水系	二三八
第二節 漁獲量	二三八
北滿之鑛產	二四〇
第一項 概說	二四〇
第二項 金鑛	二四一
第一 概說	二四一
第二 產地	二四二

第三項 鐵礦	二四七
第四項 煤	二四九
第一 概要	二四九
第二 產地並煤礦概要	二五〇
(一) 穆稜煤礦	二五〇
(二) 密山煤田	二五一
(三) 東寧煤礦	二五一
(四) 鶴立崗煤礦	二五二
(五) 富樺 富安煤礦	二五三
(六) 札賴諾爾煤礦	二五四
第五項 城及鹽	二五六
(一) 城(曹達)	二五六
(二) 食鹽	二五七
北滿之工業	二五八

第一項 概説	二五八
第二項 電氣	二六〇
第三項 油房	二七一
第四項 麪粉	二八〇
第五項 釀造	二八七
(1) 酒精	二八八
(2) 火酒	二九二
(3) 燒酒	二九三
(4) 啤酒	二九四
第六項 甜菜糖	二九五
第七項 煙草	二九七
第八項 雜工業	二九九
(1) 畜産加工業	二九九
(2) 毛織工業	三〇一

(3) 清涼飲料·····	三〇二
(4) 製材加工業·····	三〇二
(5) 罐頭工業·····	三〇三
(6) 肥皂業·····	三〇三
(7) 蠟燭工業·····	三〇四
第九項 北滿工業之將來·····	三〇五
<b>北滿之商業</b> ·····	三一〇
第一項 北滿之貿易概況·····	三一〇
一 貿易出入之大勢·····	三一〇
二 貿易之徑路·····	三一二
第二項 北滿進出口之貿易·····	三一三
一 出口貿易·····	三一四
二 進口貿易·····	三一八
第三項 北滿之金融 通貨·····	三二三

一 金融	三二三
二 貨幣	三二六
第四項 北滿商業	三二八
一 日人之商業	三二八
(甲) 北滿日商之現狀	三二八
(乙) 北滿日商從前不振之理由	三二九
(丙) 由交易商品類別之北滿主要日商	三三〇
(丁) 日本方面之商業機關	三三七
二 當地人之商業	三四〇
(甲) 北滿商人之特殊經營狀態	三四〇
(乙) 北滿華商之困苦	三四一
(丙) 中國商業機關	三四三
三 外人之商業	三五六
(甲) 各國在北滿經濟勢力推移之概觀	三五六

(乙) 俄商勢力之推移並現狀	三五七
(丙) 英商勢力之推移並現狀	三六一
(丁) 美商勢力之推移並現狀	三六七
(戊) 德商勢力之推移並現狀	三七二
(己) 法商勢力之推移並現狀	三七五
(庚) 其他外商勢力之推移並現狀	三七九
(辛) 外國方面商業機關	三七九
四 商業補助機關	三八三
(甲) 交易所	三八三
(一) 濱江貨幣交易所股份有限公司	三八三
(二) 濱江糧食交易所股份有限公司	三八六
(三) 蘇俄商會附屬交易所	三九一
(乙) 倉庫	三九三
五 北滿之日貨交易系統	三九六



(甲) 哈爾濱與日本內地之關係	三九六
(乙) 哈爾濱與背後地之關係	三九九
六 北滿貨物進出之交易習慣	四〇〇
(甲) 北滿日商經手進口貨之交易習慣	四〇〇
(乙) 北滿特產以哈爾濱爲中心之交易習慣	四〇四
(丙) 北滿特產向日本輸出之交易習慣	四〇六
(丁) 北滿特產向歐美輸出之交易習慣	四〇九
(戊) 北滿特產之輸出地及比例	四〇九
(己) 日貨進口交易手續	四一〇
七 北滿貿易館	四一一
(甲) 貿易館創設之旨趣	四一二
(乙) 貿易館之機構	四一二
(丙) 北滿貿易館之現狀	四一三
(丁) 北滿貿易館網之組成與腹地交易	四一六

# 北滿概觀

## 北滿發展略史

### 境域及人口

南、北滿之稱，起於日、俄戰役，別無確然之區劃。關於此事，有爲種種說法者，要之南滿指日本勢力圈，而北滿則指俄國，故以長春及吉林一線爲日本勢力範圍時，以第二松花江線視爲境界，可稱妥當。北滿爲黑龍江全省（內含呼倫貝爾）並包有吉林省之大部分，其境界，西南始於蒙古之哈拉哈，北接俄領後貝加爾州，從環琿河以黑龍江，烏蘇里江爲界。更南至綏芬河及東寧縣國境。其南方境界，如前所述，不甚的確。

試觀其面積時，江省爲五二〇、五〇〇平方杆，呼倫貝爾爲一五五、六〇〇平方杆，吉林省二八八、一〇〇杆，合計九六四、二〇〇平方杆，其中北滿爲六六四、〇〇〇平方杆（東鐵調查），據滿鐵會社計算，北滿面積爲四八、四六三日本方里。

地勢 以山脈爲南北行之關係，故嫩江、松花江、牡丹江等主要河流，皆貫通南北。西方興安嶺，由南至北，縱斷北滿全體，自黑龍江走向西伯利亞。小興安嶺自其北部分歧即爲東南向。入吉林省，則有長白山支脈之張廣才嶺，老爺嶺及太平嶺。

北滿跨北緯四五度之南北，自其位置言，與庫頁北部同一緯度。爲大陸氣候，寒暑之差特甚，一年平均溫度，爲三度一分，較學理的溫度，低六度五分（參照後文北滿之農林）。民國二十一年哈爾濱市之最高溫度爲三五·二度（六月），最低零下二八·二度（一月）。在國境之滿州里驛，一九二八年中，最高爲三一·四度（七月），最低零下三九·一度（一月）。

人口 東省人口無確實統計，中國官廳之調查，亦係推定。本無所謂北滿之行政區域，故於人口，當然不能有確切之數字。

據一九三〇年中東鐵路經濟調查局報告

吉 林 省	九、二五〇、〇〇〇人	每平方杆之密度爲 三二·一人
黑 龍 江 省	五、八二〇、〇〇〇人	每平方杆之密度爲 一一·二人
呼 倫 貝 爾	六〇〇、〇〇〇人	每平方杆之密度爲 〇·四人
合 計	一五、一三〇、〇〇〇人	每平方杆之密度爲 一五·七人

### 中東路接壤地方

(一)	呼倫貝爾	六〇,〇〇〇人	每平方秆之密度爲	三·九人
(二)	齊齊哈爾	一,〇〇〇,〇〇〇人	每平方秆之密度爲	四·八人
(三)	安達	一,八〇〇,〇〇〇人	每平方秆之密度爲	六二·五人
(四)	哈爾濱	二,五〇〇,〇〇〇人	每平方秆之密度爲	三七·一人
(五)	松花江下游	一,四〇〇,〇〇〇人	每平方秆之密度爲	一六·三人
(六)	南線	二,五〇〇,〇〇〇人	每平方秆之密度爲	七八·六人
(七)	東線	一,六〇〇,〇〇〇人	每平方秆之密度爲	一八·六人
計		一〇,八六〇,〇〇〇人	每平方秆之密度爲	一六·七人

以故北滿面積，約爲四八、四六三英里，人口一〇、八八三、〇〇〇人（去年滿鐵調查）。

### 政治的發展略史

行政組織 日俄戰後之滿洲，曾布行軍政。時北京政府，因滿洲善後，同時整理軍備，於光緒三十二年，任張錫鑾爲奉天巡防營務處總辦，與將軍趙爾巽一同整頓軍政。

時滿洲之清朝陸軍，爲烏合之衆。無秩序而極不統一，張總辦以奉天爲中心，擢張作霖、吳俊陞、馬龍潭馮德麟

等爲統領，創設前後左右中五路巡防營，（宣統元年），使分駐各省。而各省將軍之下，置副都統。

副都統吉林六人（吉林、寧古塔、三姓、阿勒楚喀、琿春）黑龍江省五人（瑗瑤、墨爾根、齊齊哈爾、呼蘭、海拉爾）。

一九〇七年改正行政制度，同時廢止向來之地方官廳，奉天設總督，統轄東三省，任徐世昌爲總督（一九〇八年轉任，其後任爲錫良），各省置巡撫，任朱家寶爲吉撫，段芝貴爲江省巡撫。同時廢副都統制，設道臺，歸巡撫直轄，其下有府廳州縣。吉林省，在長春有西路兵備道，哈爾濱（傅家甸）有濱江關道及其他。江省有興東道及其他。此外有吉省鐵路交涉局及江省鐵路交涉局，爲巡撫直屬，均在哈爾濱。各道之長官爲道臺（濱江道常兼充吉省鐵路交涉局總辦），除監督地方各府縣外，尙有軍事上之權限。

巡撫衙門之官制，爲民政使司、度支使司、交涉使司、提法使司、提學使司、巡警道、勸業道等。此外有旗務使司、蒙務使司、承宣廳、諮議廳等官制，亦有不能全部實行之省分。

當時之地方行政部如次。

吉林省內有吉林府、敦化府、伊通州、磐石縣、長春府、農安縣、依蘭府、大通府、臨江州、湯源縣、雙城廳、新城府、榆樹縣、濱江廳、延吉廳、綏芬廳、五常廳、賓州廳、長壽縣。

黑龍江省內有呼蘭府、巴彥州、蘭西縣、木蘭縣、綏化府、餘慶縣、海倫縣、青岡縣、拜泉縣、黑水廳（齊齊哈爾）、大寶廳、肇州廳、安達廳。

宣統三年五月錫良辭職清廷以前盛京將軍趙爾巽爲東三省總督，兼三省將軍。趙督就任後，圖振肅紀綱，策地方官吏，破除成例，巡視北滿。時武昌革命，奉天省城亦有捲入漩渦之慮，趙急遽回奉，鎮定人心，欲度難關，於九月組織國民保安會，趙督被推爲會長，以獨立之形式，收拾政權，十一月巡防統領張作霖率兵移駐奉天省城，兼保安會軍政副部長。

一九一二年，中華民國成立後，東三省廢總督，各省置都督（武官）及民政使，冀分明文武官之權限。時以趙爾巽爲奉天都督，陳昭常爲吉林都督，宋小濂（翌年爲畢桂芳）爲黑龍江都督，黃龍旗遂爲五色之民國旗所代替矣。

隨同改易者，於民政使署內置內務、財政、實業、教育四司，道臺削除軍權，改稱觀察使（在外國人居住地，道臺兼外交部交涉員），廢府廳州而統一於縣，其首長爲縣知事。

次在民國三年省制變更之結果，其首長改稱巡按使，道之長官曰道尹，十七年改爲交涉員。巡按使於民國五年，改爲省長。地方縣知事，自十七年以來，改爲縣長。軍權方面，於民國三年以都督爲將軍，五年改爲督軍（時黑龍江督軍爲吳俊陞，吉林爲孫烈臣）更有用護軍使之名稱者，但職責無所變化。統轄省內之軍銜，當軍隊指揮之任。文武官之名稱，雖區分若此，但以督軍兼省長之關係，在實際上，其區別有名無實。此等督軍，由東三省巡閱使（民八制定）兼奉天督軍之張作霖上將所統率。

民國六年（一九一七年）三月，俄國革命以後，北滿之俄國勢力，遽爾失墜，各地有俄國過激派之宣傳，秩序維持不易，北京政府命吉督孟恩遠調兵取緝過激派，同時駐哈混成十八旅長陶祥貴發出布告如次。

「中東鐵路附屬地，由中俄兩國特別協約，受中國委託，俄國管理附屬地行政，經營鐵路，今有某種團體，意圖奪取該團體之行動，既係侵犯中國主權，中國乃派兵討罰，保護中外人民，並維持附屬地治安，各地區兵額，均已配置就緒，望各國僑民，勿生誤解。」云云。

同時高士濱之第四旅，從吉林派往哈爾濱（第十八旅開入哈埠，為六年十二月十日，至是月二十六日，遂將駐紫市內俄國國民軍兩營，解除武裝），其後分駐於中東線一帶，是為中國收回附屬地利權之第一步。

次為聯合國之西伯利出兵，日本出兵北滿，為民國七年（一九一八年）七月，所派為第七師團，向滿洲里方面。

因西伯利鐵路及中東路運輸管理之故，聯合國組織技術部，亦在是年，先是本年夏美國鐵路技術家約百名，行抵哈爾濱，各就部署。

東省鐵路護路軍，係民八所設置。當時中國方面乘中東路南線有罷工之舉，任命吉督鮑貴卿為東路督辦，兼護路軍總司令，其司令部在哈爾濱，於滿洲里設哈滿司令部，於一面坡設哈綏司令部，於哈爾濱設哈長司令部，全線配置約二師兵力，沿線守備之實權，收入掌握。

其後督軍改稱督辦，民十八年二月，改督辦爲主席委員，張作相爲吉林省主席，萬福麟爲黑龍江省主席。同時於省政府設五廳，卽民政、財政、教育、農礦、建設是也。

北滿之外國領事館 創始中東路之際，外國領事館，在東省尙未徧設，惟營口有日、俄兩領事館，係一八九九年五月開設。至光緒三十三年二月，日本在哈爾濱設總領事館，次爲法國（是年四月）、俄國（十一月），陸續有美、德、比等領事館。齊齊哈爾設俄國領事館，亦在光緒三十三年冬月，其後在海拉爾，亦設領事館。

#### 中東路附屬地內之行政

一切政策苟非與實力相隨，不能見其效果。外交上之抗議，必有實力在後，始能奏功。俄之出入東省，卽由實力之後援（在齊齊哈爾，俄領事館密探，爲中國逮捕，俄國要求引渡，中國不聽，其時守備隊司令官，進兵齊齊哈爾城外，加以威嚇，而中國方面，忽容納其要求，督軍宋小濂出而轉圜，問題遂告解決之類，其適例也）。故述附屬地行政之前，須就鐵道守備，紀其梗概。

警備隊 路工開始，同時必須守備，但正規軍開入東省，爲條約所不許，於是編制特殊警備隊，其勤務性質上，以哥薩克騎兵爲適當，由俄國陸軍部命令蓋倫格羅司大佐，從歐俄各哥薩克兵團豫備兵中，募集志願者。該警備隊，先以騎兵五中隊（人員七五〇名），隸屬於俄國財政部，以蓋大佐爲司令官，一八九七年十二月在海參崴上岸，開往現地。



工事進展，益覺警備隊不敷分配，在一八九八年，於沿黑龍江管區，編成步兵一中隊（二五〇名）在歐，俄編成步兵七中隊，前一種於同年末到哈爾濱，後一種於翌年春在海參崴及旅順登陸，在一八九九年又增加兵力，至一九〇〇年春，其兵額爲步兵八中隊（二千名），騎兵十九個中隊（二五二七名）是年六月即以當拳匪之亂。

後黑龍軍區 其後以庚子之變，兵力益感不足，一九〇一年正月，向來之警備隊，改編入獨立護境團後黑龍軍區（護境軍團屬於財政部，以歐、俄各方面國境警備及防止秘密輸入爲任務）。其編制於是年五月，經俄皇勅許，計步兵五十五個中隊，騎兵亦然，砲兵六中隊，下士養成所二十五，編爲八個戰列枝隊（即聯隊），四豫備枝隊（聯隊），分枝隊爲四旅，在哈爾濱之黑龍軍區司令部統率之（兵員，將校以下爲二五、〇〇〇名），齊齊耶戈夫中將任爲司令官。

日俄戰後，規定每杆里駐兵十五之結果，一九〇七年，軍區內之部隊數，減爲步兵五十四中隊，騎兵四十二中隊，砲兵四中隊，下士養成所二十五。一九一〇年正月，更編爲步兵六聯隊（六〇中隊），騎兵六聯隊（三六中隊），下士養成所七，砲兵四中隊，工兵一中隊，而成三枝隊（旅改編者），其兵數，將校五八六，下士以次二一、一一〇名，此種編制，直繼續至歐戰爲止。

改稱軍區之後，以現役兵編成，名稱爲護境軍，與正規兵有別。至一九一一年則使正規兵（西伯利步兵第十五聯隊）駐於富拉爾基站。

後黑龍軍區諸部開赴歐戰（一九一五年八月、九月），同時到有歐俄及西伯利國民軍十二大隊，與後黑龍騎兵聯隊留守之六個中隊協力，在派來威耳塞夫少將指揮之下，當守備鐵路之任。延至一九一七年十一月，布爾雪維克革命，在此等國民軍內，行種種宣傳，軍律紊亂，中國軍乘機於十二月二十六日，在哈爾濱，將國民軍二營，包圍攻擊，解除武裝。次年正月，依次將此等俄軍之一部，送往西伯利，此外任意歸國，於是帝政時代之俄軍，不復見於東省矣（俄軍撤退後，在一九一八年，中東路曾編成備兵制度之警備隊，其中雜有賽爾維亞兵中隊及朝鮮人中隊，但大勢已不利於俄國，未幾只得解散，而鐵路守備，由中國軍當之）。

後黑龍護路旅 本旅與前記守備軍不同，純為技術兵。創於一九〇三年，最初由六中隊（各中隊之兵員為三二五名）編制之四營構成。其任務為鐵路運行之實施，同時在緊急之際，任鐵路守備，期運行之安全，並養成鐵路職員（旅之教導營）。戰時當然為實施前線之軍事輸送。日俄戰時，該旅除任前線軍用車運行外，俄軍退卻時，司軍隊之收容輸送，及鐵路營造物之破壞工作，頗著功績。

該旅初屬伊爾庫茲克軍區，後隸關東軍司令部（旅順口），僅於技術上之關係，受路局指揮。比及日俄開戰，同時為路局所直轄。其後變為三個聯隊制，設模範教導營（足可稱為鐵路專門學校）及俄國革命，遂於一九一八年七月解散。

行政警察 基於東清路約第六條，鐵路有附屬地內之行政權，據定款第八條，當然設警察制度。在築路之初，

諸事均未整備，故建設部技師長，使警備隊將校，代行警官職務，而使哥薩克中尉加沙耳金氏當其任，當時尙無法庭設置，故中尉既爲警察署長，同時且兼判檢事之職焉。

鐵路開始營業後，始正式成立警察制度，一九〇三年十月一日，查來巴中佐爲警察部長，置於鐵路民政部長管下，由守備隊選將校八名，下士卒七一四名爲警察部。本部在哈爾濱，沿線配置警察，共分沿線爲四區，則設哈爾濱警察署。據一九〇九年規定之沿線區分如左。

第一區 自滿洲里至依賴克站；

第二區 自依賴克站至沙敦站（哈爾濱之西隣）；

第三區 自哈爾濱新市街線至寬城子站；

第四區 自哈爾濱站東部信號柱地點至綏芬河站。

此外哈爾濱警察署，分轄於舊埠頭區、新埠頭區、新市街及舊哈爾濱四分署（以上制度，實行至俄國革命爲止）。

阿法納雪梭中將爲民政部長（一九〇八年十月），米得祿法奴大佐爲警察部長，阿奴爾特大佐爲哈爾濱警署長（一九〇七年）以來，附屬地警察事務，亦漸發展。一九〇八年，哈爾濱又新設偵探局，機能益整。

服務警察諸人，均爲後黑龍軍區（守備隊）人員，以故警察常受該軍區威壓，議使完全獨立，一九一六年已

照此方針定案，以革命而消滅。

其後有主張附屬地警察，與路局分離，歸地方自治團管轄者，霍瓦特局長以爲俄國權益，不免有所侵害，警察且有略帶國際性之虞，於一九〇九年末，向俄京總局申明反對意見，故此問題亦未實現。

一九一七年革命後，俄國警察，變爲民團式，離開路局，屬於執行委員會及其他機關，漸次軟化，至一九二〇年，遂爲中國官廳收回。

鐵路警察 行政警察之外，尙設有路警，此爲日、俄戰役中亞歷格塞夫氏之創議，一九〇四年設置與俄國鐵路相同之憲兵隊（在獨立憲兵團管轄之下，不歸內務部），戰後因憲兵隊之名不妥，自一九〇八年以降，改稱路警。服裝爲護境軍式，內容與憲兵同。

路警配置亦分沿線爲五區，限於車站，機關車及接近工場與其他線路之處，執行職務，主要爲取締思想關係。附屬地行政 附屬地之俄國行政權，前清雖有抗議，但俄國以條約（一八九六年關於鐵路敷設及經營條約第六條）爲後盾，強詞奪理，遂完全取得政權。

民政部之設置 中東路設民政部（一九〇六年一月），以管理局民政部副部長爲其部長，整備民政機關之陣容。欲明俄國在附屬地行政，必先知民政部之組織。

屬於民政部所管者有八課如次：

(一) 民政課 統轄警察事務，關於附屬地內自治之監督，及未設自治市街之管理並其他行政事項。課內有行政股、刑事監獄股、建築股（關於建築之監督）、哈爾濱警署偵探股、沿線警察股、警察警務股等八股。

(二) 土地課 專管土地區劃及整理，土地租借事項，收納地價，自治制地方以外之課金徵收，鐵路所屬林區管理及經營。

(三) 中俄交涉課 與中國地方官交涉事務，因管理鐵路及駐在極東之俄領事、外交官、北京公所並外人利益保護，駐在各地代表間之交涉文書，並參加附屬地內之會審公堂（審判中國人被告之處）及其分署之公判等。

(四) 教育課 管理附屬地內之鐵路技術並一般學校，兼管測候所。

(五) 寺院課 附屬地內鐵路直轄俄國教會之事務。

(六) 衛生課 關於病院及診療所事務，對於路局員工及家族，軍區兵員及鐵路旅團兵員並家族，又因鐵路事故而受傷或患病之公衆，加以醫治。以及關於附屬地內衛生狀態並防疫及消毒事務等。

(七) 獸醫課 鐵路運送及輸入附屬地家畜及生肉之檢查，以動物皮骨（皮革、獸毛、蹄角、獸骨及其他）之輸送監視，屠獸所之監督（除市營屠宰場），家族之豫防注射等。

(八) 新聞發行所 俄文報漢文報及遠東報等發行（參照鐵路附帶事業欄）。

以上述組織，實施附屬地行政之當時，其結果良否，自當別論，而帝俄之勢，誠有不可當者。以下就行政各部記述之。

附屬地內之自治制 隨鐵路建設工事進步，各地有市街出現，但除哈爾濱以外，無足觀者，故自治制亦無人提及。當時俄人汲汲於謀利，亦無提倡自治之餘暇也。

附屬地居民參與市政之濫觴，始於一九〇三年十一月四日，路局方面，招集重要俄僑數人至路局，討論哈埠區內車道建設問題。列席者鐵路方面五名（警察署長亦復參加），市民方面七名。鐵路方面務使市民方面擔任道路費，市民方面則力避其責（當時市民稱此會為道路委員會而敬遠之）。其時車道建設費，有歸地主（長期租借者）負擔之議，而列席代表咸謂本身非由市民選出，無決議之權。於是管理局長於是十四日下一通令，凡家主及地主每二十人選舉代表一人，會議於是成立，其後並議及路燈問題，此即哈爾濱市會之前身也。

日俄戰後，沿線街市居民增加，在哈爾濱革命運動之時，尤有主張必須設置自治制度者，漸囂塵上，鐵道部局亦認為必要，遂組織哈市自治實施審議會。以財政部提案為本，使極東軍總司令伊凡諾夫為委員長。哈爾濱自治制，大體以一九〇二年公布之俄國市制為準繩。附屬地內，除俄人外，因有各國人居住，認此等外人，亦須使之服從市政。

然使外人承認市政，必緩和俄人獨占之勢，外人於附屬地之權利，亦必須承認。對於外人，許其長期租借土地，

於商工營業，不爲差別待遇。無論何種國籍，與以市會議員之選舉權及被選舉權。

前記委員會之決議事項，一九〇六年由財政部長提議之俄京特別會議（外交海軍兩部長亦參加），制成『中東路附屬地自治制一般原則』，此即哈爾濱及沿線市街自治制之根本也。

哈爾濱自治制 哈爾濱市政規程，於一九〇七年一月十八日，經中東路本局認可。土地課着手自治會組織準備，編造選舉人名簿。一九〇八年二月執行市會議員選舉，三月選舉市參事會員，選貝爾格爲第一任市長。承受由鐵路移交市府之土地建築等財產，哈爾濱市政，於焉成立。

市會議員之數爲六十名，候補十二名，規定由全部市民選舉。市參事會由五人組織之，內三名由市會議員互選，一名由外國領事推薦，餘一名由路局長指定。議員及市參事會員所有重要之市會決議事項，規定必經路局長認可，然後實施。

選舉權及被選舉權，不問國籍如何（外人以參加市政之國民爲限），限於在市內住滿一年以上，交納一定標準額以上之市稅者。

第一回市會議員，未選出日本人，第二回以降，有市會議員（夏秋龜一），以後占二名，更增至三名。一九一四年，由領事團認定，自日本人中產出市參事會員（庄司鍾五郎）。

對於附屬地之市政，中國居首，各國均有反對。日本以滿鐵附屬地之關係，率先承認。中國以一九〇九年附屬

地行政權問題之協約，表示容納英國由一九一四年英俄協約，始承認之。大勢如此，美國及他國，亦遂無反對態度，採取默認之形式。

沿線市街之自治制 沿線市街地中，設簡易自治制者，滿洲里之一九〇八年四月，海拉爾之一九〇七年十二月，昂昂溪之一九〇八年五月，博克圖之同年九月，橫道河子之同年八月，綏芬河之一九一八年五月等是也。其餘沿線市街地，歸路局土地課統治。

#### 鐵路附屬地之司法權

俄國因條約而有治外法權，當然於中國法權，不能服從，時東省對於外人無開埠地，故領事館亦無從開辦。加以鐵路建設地帶中，俄人陸續增加（一八九九年哈爾濱有一萬四千人），爭鬪事件及犯罪，接踵而起，只有警察，無論如何，難於處理，益覺司法機關之必要。

司法關係委員會 一八九七年六月由財政部長之意，以路馬諾夫為委員長，駐華俄領事為委員，以審議司法問題，在東省開特別委員會。其結果以為西伯利法庭之權限，若使及於東省，在距離上實多不便，若設領事館，外國亦必仿行，於俄國有不利之點。結局使特別法官駐紮中東路沿線，辦理次要事件，此等法官，雖屬亦塔及海參崴法院管轄，但至鐵路開始營業時，即行派遣，鐵路工程期間，使技師長猶戈維區氏兼任司法事務，此其建議也。

一八九九年五月營口設俄國領事館，其管轄以遼寧為限。是年七月，即派遣前記之特別法官，管理一般俄人



事件，於鐵路建設方面，並無關係。當時在哈爾濱，猶戈維區氏組織之警署，兼理司法事務，沿線則使各工區主任技師當之。較重要之案件，由鐵路守備隊司令官指定之將校豫審，送交沿海州及沿黑龍州之法院審理（時關東州內特別辦理，正規法院在旅順）。

東省司法會議 附屬地之司法機關，不完全如此，故猶戈維區技師長，再三要求設立正式機關，其結果於一九〇一年由財政、外交、司法三部關係者成立東省司法會議，在俄京開會（六月），以該會之決議為基礎，是年八月，遂發布「關於中東路附屬地法權之勅令」。

勅令之結果，於哈爾濱置檢察職，哈爾濱及海拉爾兩地，設初審庭。附屬地中，哈爾濱及其迤東屬海參崴地方廳，西部線屬赤塔地方廳，南部支線，屬旅順地方廳管轄。

國境地方法庭 日俄戰開始，同時旅順地方廳，移至哈爾濱（一九〇四年四月），以房屋不敷，暫時遷往赤塔，至六月移至哈爾濱。至戰後，該廳雖在哈爾濱而冠以旅順之名，於義不順，一九〇六年以勅令改稱為國境地方法庭，直至俄國革命為止。

初審庭之數，其後凡十一處（哈爾濱七、沿線四），其中四處，專管豫審，其他處理初級案件（刑事至四年徒刑為止，民事至罰金五百盧布為止），皆為國境地方廳管轄。

以上專審俄人相互間案件，若與外國人發生案件，俄人為被告，或為犯罪人時，歸領事裁判（重犯移歸地

方法庭)。

會審 附屬地內中、俄人間所有案件，華人爲被告時，依據鐵路交涉局章程，在會審公堂，俄國法官蒞場（其實皆照俄人之意）之上，由中國法官判決。

交涉局章程者，先於一八九九年五月，與吉林當局間，定有吉林省鐵路交涉局章程，是年九月，又締結黑龍江省鐵路交涉局章程（更有遼寧省交涉局），兩局均設於哈爾濱。觀交涉局章程，幾僅有裁判華人之條文，此亦足見中國尊重名目，而俄國取得實益矣。

俄國郵局 鐵路建設當時，北滿無郵局設備，俄人增加，從而感覺郵政之不可缺，由中東路總局陳請，一八九九年在哈爾濱，開設小規模之郵局。

嗣於一九〇〇年義和團事起，俄國出兵滿洲，即設野戰郵局，俄人稱以爲便。撤兵後試立正式郵局之議甚盛，在俄京討論此事，適日、俄戰起，此事遂遭頓挫，於各地再設野戰郵局。

日、俄戰既終，俄軍撤退後，於一九〇八年一月，哈爾濱及沿線十二大站，正式開辦俄國郵局，至革命後，於一九二一年一月，俄國郵局，由中國官廳以兵力收回（電報、電話於別項鐵路條下略述之）。

### 俄國革命

俄國革命之報達於哈爾濱，爲一九一七年三月十四日。其後自哈爾濱至沿線各地，爲繼續而來之革命消息

所刺激，俄僑人心動搖，大都不知去就。俄國革命在哈爾濱公表，爲三月十六日，各種團體，在市上示威運動，到處開會。哈爾濱市會，以烏曼司基參事會長爲中心，討論結果，仿俄國各地之例，決設哈爾濱執行委員會，十九日選出委員十二名，以律師亞歷山大路夫爲會長，組織委員會。

其次有兵卒委員會（會長爲候補少尉劉珍），勞工委員會（六月後二者合併爲勞兵會），將校委員會（會長爲尼耳司大佐），鐵路職員委員會（多爾古母之前身），哈爾濱革命委員會，軍事革命委員會，祖國及憲法會議擁護極東委員會等，續起如雨後之筍，分爲急進、穩健、保守三派，以論爭度日。

其中哈爾濱執行委員會，屬於穩健派，由各階級各團體（最初約十七）代表四十六名組成，因異派分子過多，團結力薄弱，以較勞兵會中之過激派及軍事革命委員會等，缺少實力，結局附屬地內之爭霸，行於勞兵會與中東路幹部（保守派）之間。

執行委員會，起初向霍爾瓦特會長要求任免中東路民政長官，哈爾濱警察署長及二三鐵路幹部等，爲各種活動，收司法、警察、行政權於手中，將來大有期待，但克倫司基臨時政府沒落，十一月初列寧之過激派掌握政權，哈爾濱勞兵會，驟形得勢。十一月七日，勞兵會開會，組織臨時革命委員會。以執委會爲始，從各團體選出委員。於是自執委以及其他穩健派，均爲過激派所壓倒。

其間自霍耳瓦特將軍爲始，保守溫和各派之策動成功，十二月二十五日過激派領袖劉珍出走，二十六日，解

除駐哈第六一八及五五九大隊之武裝，抑制過激派之勢力，迎合奧姆斯克之哥薩克政府。但至一九一九年末，奧姆斯克政府顛覆後，中東附屬地，成爲孤立狀態，霍耳瓦特驟起，爲附屬地最高長官，執行軍政大權，但當時實權，乃在中國人之手，其名實不能相副也。

要之革命後之附屬地政權，始終在俄人內閣之中，於是爲中國人收回。

#### 附屬地政權收回後中國之設施

中國見附屬地內俄國過激派之跋扈，同時秩序紊亂，遂動收回之念，乃以哈爾濱爲始，向附屬地出兵，適英人在哈有被掠奪者，乃以此爲口實，於民國六年十二月，先派兵入埠頭區，維持治安，次及全市，更以過激思想傳播，有不穩之象，十二月二十六日，解除駐哈俄軍二營武裝。七年一月一日，斷然解除富拉爾基俄國守備隊之武裝，沿線配置中國軍隊，逐次收回一切利權。

護路軍之編制 民國七年八月以大總統令，於哈爾濱設護路軍司令部，吉林督軍鮑貴卿兼總司令，其下置哈、滿（哈爾濱、滿洲里間）、哈、綏（哈爾濱至綏芬河）、及哈、長（哈爾濱至長春）司令。各於滿洲里、一面坡、哈爾濱設司令部，約以二師兵力，配置於全線，事實上收回中東路之守備權。

收回警察權 民國八年三月，於中東路附屬地內設臨時警察局，與俄國民警（革命後警察改稱民警）併行，維持治安，漸圖收回警權。先於哈爾濱設警察局，分全市爲四區，次及沿線。西部線分滿洲里、海拉爾、札蘭屯、昂昂

溪及安達五區，東線分綏芬河、穆稜、海林、橫河道子及一面坡五區，南線分雙城堡、陶賴昭及審門三區，配置警察隊，此即東省特別區警察之前身，至民國九年三月，繼續不變。

東省特別區警察 民國九年三月，中東路員罷工，中國乘機占領俄國警察機關，解除民警武裝，是年十二月公布東省特區警察編制大綱，十年十一月公布東省特警總管理處章程，組織新警察機關，於哈爾濱置總管理處，分五區，定哈爾濱爲第一區（分埠頭區、第八區、三十六棚，即鐵路工廠附近，新市街、馬家溝、舊哈爾濱、顧鄉屯各署），由哈至長春爲第二區，由哈至綏芬河爲第三區，由哈至免渡河爲第四區，由免渡河至滿洲里爲第五區，直至僞國成立爲止，施行此制。

路警處 俄國時代之鐵路警察（憲兵隊），於一九一七年六月，自然消滅，直至一九二〇年，無此種警察。一九二〇年中東附屬地俄國系各種軍隊（國民大隊開拔後編成者，內並有賽爾德亞中隊）繳械後，由東路理事會決議，設立路警處。

路警處最初與俄國時代之鐵路警察相同，管理鐵路沿線及站台內外，同時保護鐵路財產，初隸屬於鐵路管理局長，漸次移歸中國官廳直轄。

路警處設於哈爾濱，直隸於行政長官，分全線爲六段如左。

第一段 哈爾濱——安達分署；  
第二段 博克圖——昂昂溪分署；

第三段 滿洲里——海拉爾分署； 第四段 一面坡——海林分署；

第五段 綏芬河——穆稜分署； 第六段 長春——密門分署。

路警處與中國其他鐵道路警處組織相同，偽國成立後，現尙存在。

東省特別區行政長官公署，東省特別區，指舊中東路附屬地，其名稱始於一九二〇年設東省特別區審判廳之時。行政長官公署，由民國十一年十二月八日所布東省特別區行政長官辦事條例大綱開設，其條文如左：

(一) 行政長官所轄區域，爲沿中東路各特別區。

(二) 凡特別區內之行政、司法、外交、軍、警機關，均受護路總司令東省特別區行政長官之指揮監督。

(三) 行政長官辦公署，在護路軍總司令部內，其組織及所需人員，由行政長官酌定。

(四) 行政長官辦公處經費，由護路軍經費內支給。

(五) 凡特別區內之行政、外交、司法、軍、警之經費，均照舊辦理。

(六) 護路軍及特別區警察之訓練，人員之升降轉補，均由護路軍總司令行政長官處理。

(七) 行政長官之權限，對於區域內各機關，以命令行之，對於吉、黑二省督軍及東三省省長用咨，對於東

三省保安總司令用呈（以下二項略）。

當時護路軍總司令朱慶瀾上將，兼任行政長官，民國十二年五月一日，就行政長官職，同時公布行政長官並

長官公署權限之規則如左：

(一) 行政長官於長官公署設政務廳長。

(二) 政務廳長，直屬於行政長官，指揮長官公署各科股，奉行長官之命令指示。

(三) 長官之下，設直屬秘書三至四名，秘書直接奉長官之指示，遵行極祕之重要事項，且制定必要之訓令規則等。

(四) 公署設左列三科，科長以下設職員。

(1) 總務科； (2) 行政科； (3) 教育實業科。

(五) 總務科設二股：

第一股 掌管外交、軍事、司法、財政租稅、監查、升降、服裝規則，並公署之來往文書。

第二股 (原文脫漏)。

(六) 行政科設二股：

第一股 掌管警察、交通、各種社會團體及其承認、選舉、宗教、並國家祭典、慈善事業、衛生事務。

第二股 市鎮村管理事項，集會俱樂部之許可，定期出版物及各種契約事項之監督，建築土地測量事務，水路之建設維持，並管理官舍建築物設施之計算維持事項。

(七)教育實業科設二股：

第一股 掌學校之管理、監視言論、社會事業及國民教育之監視事項。

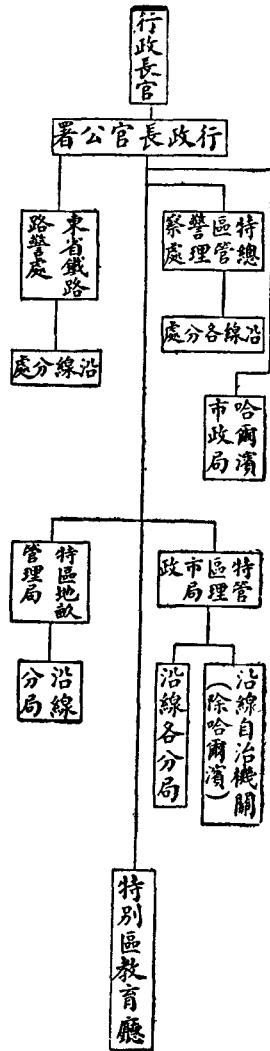
第二股 掌農務、商業、工場組織、礦山開採、森林、漁業、牧畜、船舶、電氣事項。

(八)政務廳長之下，設諜報部，掌新聞雜誌之取締及與之相關事務。

最初之長官公署，以組織言，如上所記，長官兼任護路軍總司令，民國十四年朱將軍辭職，同時護路軍總司令與行政長官分離。任命王樹翰為行政長官。護路軍總司令，由吉督張作相兼任。其後長官公署組織一部分變更，廢諜報部。民國十五年一月，新設財政處，掌地畝管理局，警察總管理處，市政管理局之收入。改行政科為內務科。同年六月，新設外交科。

行政長官，王樹翰之後經于冲漢（兼東路理事長），張煥相而至現在之張景惠。  
長官公署之直轄機關，以圖表示之，則如左。





東省特別區市政管理局 俄國在東省享有之各種權利，既經收回之中國，於一九二〇年十月，與道勝銀行續約，取消中東路帶有政治性質之權能，純然化為商業公司，則向來鐵路所有之市政監督權，使之失效，自屬當然。市政管理局，繼承鐵路民政部所管事務，更從而擴張之。

中國以一九二一年二月五日設東省特別區市政管理局，任命濱江道尹董士恩為局長，以漸實行。此事與俄人以外各國人之利害相關，難於強制收回，故採漸進主義，首先干涉市會，脅迫市會議員之中，俄人，市會決議加以妨害或強制（例如哈市電車敷設權，畀予北滿電氣會社之決議，即予取消之類），要求市參事會增加華人一名等（此案因領事團抗議，未能成功），常在紛爭狀態之中，終於一九二六年三月二十六日之市會，因市會用語問題（中國人堅持用中國語，其他則主張中俄兩國語並用），中國方面對日、俄、英議員間，發生爭執，本問題一經

否決，中國方面議員退席，惹起停止市會之紛爭。

中國方面當日發出宣言書，訴其不平，三月二十七日，行政長官張煥相自瀋回哈，即與市政管理局長儲鎮等屢次討論，遂於三月三十日發出一〇九二號市政管理局布告，痛詆向來市政組織之不法，以改革哈爾濱自治會之故，公表組織臨時委員會。是日儲局長李紹京副局長等均往市政局，召集臨時自治委員長傅閏成以下委員，立卽命其交代市會之文件什器資產金錢等，實行新舊機關交代，等於強制。

於是中東路自治制監督權，中國完全收回，哈爾濱市政，盡入掌握，遂統制特區全體之市政。市政管理局於民國十年二月開辦，是年十二月，發布東省特區市政管理局章程，僅有七條，甚爲簡單，與收回天津德奧租界後所頒者幾於一致。卽照章市政管理局，屬於內務部重要事項，由局長呈請內務總長，經批准後施行，但實際則隸屬於行政長官。又關於市政管理局之組織及服務，公布執務規則，今示其組織如左：

### 第一科

- (一) 文書收發保存並典局印；
- (二) 會員之出納及豫算決算；
- (三) 職員進退；
- (四) 不屬於庶務及各科事項。

## 第二科

- (一) 起草公文，審查市會及村會議案；
- (二) 交議市會及村會事項；
- (三) 市會村會議案，及翻譯，及其他文書事項；
- (四) 編纂統計報告；
- (五) 鐵路沿線各村會增設準備事項。

## 第三科

- (一) 監理交通、勸業、衛生、救濟事項；
- (二) 監理市財政及營業；
- (三) 關於市政收益事項；
- (四) 關於建築之監理。

哈爾濱市政局 如上所述，市政管理局，收回哈爾濱市廳後，設市政局，規定直接受行政長官監督，但市政管理局長常兼任市政局長（市長），故歸屬之點，實際上不甚明確。

市政局成於市自治會（市會）及市參事會。市會議員四十名，議員以中國人爲限，三年選舉一次。所有外國

人，雖負納稅義務，但不與以選舉及被選舉權。市參事會，定額十名，內六名，由議員互選，四名由監督官廳任命，市長爲參事會會長。參事會爲市行政事務執行之補助機關，會員任期三年。以其爲常設機關，執行事務之關係，會員爲有給職。

然以對於外國人過於差別，爲緩和之故，由市內所住外人（俄人除外）中，選代表七名，經監督官廳承認，加入市會議員（但無決議權），且可於其中選舉一名爲市參事會會員。俄人照外國人例，可以選舉，但人數不得超過外人代表者之半數，內一名參加市參事會，與其他外人無異。

如上情形，故外國領事團對於收回市政，及中國所制定之辦法，大有抗議，中國置之不理，積極繼續畫策，如英美等，若拒絕納稅，以有種種不便，故以捐助之形式繳納稅金。日本方面，則由總領事與行政長官協商，暫行承認市政，民國十七年四月一日以降，日本僑民所應擔負市稅之義務，履行交納，以前所欠者，日本領事館酌量徵收，充日本方面慈善事業（實與豁免無異）。以此結果，市參事會及市會中，各加入日人一名，中國方面於是同意。

市政局之管轄區域，僅哈爾濱新市街及埠頭區，此外之近郊，皆屬市政管理局。

東省特別區地畝管理局 於民國十二年（一九二三年）八月一日由行政長官朱慶瀾布告第六號開辦，任命張煥相（時爲護路軍參謀長）爲局長。

張局長在前數日至管理局土地課，宣告封閉該課，迫令交代，課長貢達基拒絕之，更向管理局長奧司脫洛申

夫氏要求，而東路方面，不允其請。日、英、美、法領事，恐東路關於土地之重要文件，爲中國沒收，商議結果，同至東路管理局時，正值張局長與奧氏談判中，領事團代表者，於張煥相責其不當後，將重要文件藏入保險箱，此外加以封印而返。

於是土地問題，相當糾紛，中國官廳與領事團之間，各不相下，至奉俄協定成立，於一九二四年九月二十九日，領事團始將重要文件啓封。

奉俄協定，就共營中東路，只定大綱，未及土地等詳細問題，此等問題，皆俟中俄間協定細目解決。

中俄協定之結果，中東路純然變爲商業機關，蘇俄方面，於鐵路用地外，所有附屬土地，默認中國收回，其後則鐵道用地，以何者爲範圍之解釋，仍爲疑問。如哈爾濱八區之土地，蘇俄方面主張係鐵路用地，中國方面不以爲然，抗辯終未解決。

中國方面收回鐵路用地以外之附屬地外，同時取禁止外人租地之方針，對於無治外法權之國民，因能強制執行，故許可之。而日本人於土地問題，相當受窘矣。

地畝管理局之組織，局長以下有副局長。本局設總務、經租、調查三科。總務管理分局之統轄、升遷、豫算、決算、扶助農業、植林保林、文書收發及保管，作成統計報告及庶務。經租科掌土地管理及租借、移轉借地權，借地租金地區之登記及官地管理等。調查科掌土地調查及測量，土地之區劃、繪圖及審查，並房屋建築等。其沿線分局如次：

第一分局 哈市以外各郊，南至顧鄉屯，西至沙墩，東至成高子岔道（第一分局於一九二五年撤消，本局直接執行事務）；

第二分局 審門（五家、寬城子間）；

第三分局 一面坡（阿什河、橫河道子間）；

第四分局 綏芬河（三大窩集、綏芬河間）；

第五分局 安達（對青山、札蘭屯間）；

第六分局 海拉爾（哈拉蘇、滿洲里間）。

地畝管理局所屬土地，與中東路用地之區別，不甚明確，但大體如次（單位為 Desyatina）。

沿線 及其他	哈爾濱		面積
	市街地	作為中東路用地者	
計	一四,〇〇〇	一〇,〇〇〇	一〇,〇〇〇
及	一四,〇〇〇	一六,〇〇〇	三〇,〇〇〇
其	一三,〇〇〇	五二,〇〇〇	六四,〇〇〇
他	二七,〇〇〇	七八,〇〇〇	一〇五,〇〇〇

東省特別區教育廳 中國久欲從中東路收回教育機關，機緣漸次成熟，張煥相於民國十三年（一九二四

年)八月十六日,設置特別區教育管理局(後改爲教育廳),同時任李紹庚爲局長。二十一日對於中東鐵路發命令如左:

准奉俄協定第一條第一項,此後中東路之學務課應即裁撤,所有事務移歸教育局管理,向來中東路支付之教育費,此後即由該管理局管理。

同時教育管理局長,要求中東路學務課辦理交代,路局方面,當然反對,但蘇俄並無實力,無可如何。中國方面,益見強硬,李紹庚局長遂於九月四日,率同警官至東路學務課,強迫停止業務,封閉該課。行政長官張煥相發一布告,謂此後管下各校,均由教育管理局管轄,命各校呈報狀況及職員履歷云。

蘇俄方面反對,毫無效果,故鐵路所立各校,均認教育管理局之監督,鐵路支出之教育費(時每年爲百六十萬盧布)提歸教育管理局,蘇俄認爲不合情理,久持不放,經過種種波瀾,至一九二七年十二月一日在理事會協定簽字後,始告解決。

協定成於五條,以東鐵經營之蘇俄國民教育學校豫算及計劃實施,於教育廳設第四科。從東路支出之學校經費,分爲兩股,中國方面應得一股,交行政長官公署,蘇俄方面學校費,保管於東路金庫,由第四科長署名請求時,在豫算範圍內支給。第四科長由東路管理局長推薦蘇俄國籍者,廳長加以任命。此外鐵路經營各校之監督人,除華人視學之外,由路局長所推蘇俄國人中,任爲視學(教育管理局,於一九二七年十月十三日改稱教育廳,以傳

潤成爲廳長)。

教育廳區分三學區：第一學區，管理哈爾濱及寬城子間各校；第二區爲哈爾濱、滿洲里間；第三區爲哈爾濱、芬河間各校。

司法機關 附屬地之俄國法庭，俄國革命後，受駐哈、俄總領事館監督，一九二〇年大總統令停止俄國代表禮遇，俄國所有領事裁判權，卽行消滅。附屬地之俄國法庭，當然不能存在（鐵路交涉局之會審裁判制度，於一九二〇年四月廢止），時僑哈、俄人，向北京政府派出代表，請願保存俄國法庭，但無效，於是年十月一日，俄國法庭實行閉鎖。同時中國官廳以該法庭經手事務，移歸濱江地方審判廳。十月三十一日公布東省特別法院編制條例，並公布與之關聯之條例，於是正式設置法庭。

特別區司法機關 哈爾濱設東省特別區高等審判廳及地方廳，地方廳於哈爾濱設簡易庭（民事），第一分庭設於橫河道子，第二分庭設於海拉爾，置第三分庭於滿洲里。分庭大體與日本之區裁判所相當，凡訴訟物價值在一千元以內，輕易之民事訴訟，歸其管理。

然以地方所在之分庭，距哈爾濱過遠，關於地審廳掌管事項，非至哈爾濱不可，欲去此不便，於民國十一年五月，由「變通東省特區地方分庭事務管轄範圍文」擴張地方三分庭之權限，許其受理地方廳第一審案件。

同時增分庭爲六處，一、二、三分庭，設於哈爾濱（與簡易庭同樣受理民事），橫河道子改稱第四分庭，海拉爾



稱第五分庭，滿洲里稱第六分庭。

公證人役場 據民國九年十二月司法部訓令第九〇七號，俄國公證人，照舊俄國公證法許可之，隸屬於地方審判廳，辦理契約履行，證明等公證事務。

以上爲特別區內各機關之解說，此後應述區外一般中國行政機關，但其組織與南滿各地無異，不似特別區內之多波折，故從略。

## 中東鐵路略史

中東鐵路之根莖，爲西伯利鐵路，毋待煩言。

羅馬諾夫王家經營東方表徵之西伯利鐵路建設，於一八五〇年已登廟議，其見諸事實者，則爲亞歷山大三世晚年，羅馬諾夫王朝全盛時代。西自樞利亞賓司克東至海參崴，延長七千四百餘公里之西伯利鐵路，於一八九一年三月十七日詔令建築，適當時皇儲尼古拉自東方巡遊將歸，遂於是年五月十九日，在海參崴舉行起工式。

此路劃爲七區，分三期建設，迂回之阿穆爾線（史來丁司克至伯力）屬於最後第三期之工事，定於一九〇一年着手。

建築迂回線之前，其直線即今中東路，以一八九七年動工，此直線之計劃，果自何時爲俄國當局所注意，徵諸當時俄國財長維德氏之回想錄，則至遲亦在西方建設工事既達貝加爾湖東岸，即一八九四年，正當中日甲午戰爭之前，已計及橫貫滿洲之直線，易而言之，是時已懷有建設中東路之野心矣。

以中、白之役中國大敗爲奇貨，由三國干涉及中國善後借款斡旋，示惠於清廷之俄政府，究而言之，維德氏已有成算，使中國主張平和且夙主親俄之李鴻章，指名爲尼古拉二世加冕式參賀特使，始往莫斯科，而謂「無鐵路

則無同盟，吾人之結論在此一語」。於是此最富常識之大政治家，竟爲所動，而以獲得中東路經營建設權爲第一義之中俄密約（第四條），遂於一八九六年五月中旬，在加冕式前數日，於莫斯科外相旅邸換印。

起初，此偉大之政治家，不願以貫通本國領土之鐵道建設經營權，直接送與俄國政府，故決不答應，俄政府不得已，選定前年創辦之道勝銀行爲名義人，李鴻章始允諾，關於鐵路建設經營，締結協定細目，使駐俄公使許景澄當之，李乃回國。

俄政府不使時機稍逝，立派財政次長羅馬諾夫，道勝銀行代表烏篤司基及羅修登至柏林許公使處，當時許兼駐德公使，即以許景澄之名義，於一八九六年八月十七日，締結中東路合同（全文十二條）。若以中俄密約爲中東路之種子，則合同即其萌芽矣。

合同既訂，在是年十二月十六日（俄歷），依照俄國公司律，公布中東鐵路公司條件，中東路於是完全開始。一方面，當時列強對華權利戰落後之德國，爲俄國新在北滿獲得路權所刺激，虎視眈眈，以待機會，一八九七年十一月十日，偶有德國傳教人二名，在山東被害，於是月十七日忽派巡洋艦四艘，占據膠州灣。

德國占據膠州灣之報，又聳動甫經即位之尼古拉二世，以俄人夙願獲得不凍港之目的，立遣陸軍在旅大岸，同時經駐華大使鮑洛夫氏，要求割讓關東州。西太后初則斷然拒絕，俄人無理要求，但據維德氏回想錄，俄相維德，起初反對占據旅大，諫止幼帝，至於辭職，但以幼帝力求協助，遂翻前意，命駐紮北京財務官鮑洛帝羅夫，密贈李

鴻章五十萬盧布，張蔭桓二十四萬，託其斡旋俄國提議，是否因此，不得而知，而俄國要求，終爲容納，於一八九八年三月十五日，鮑洛夫氏與總理各國事務大臣李鴻章及戶部侍郎張蔭桓，締結遼東半島租約（全文九條），俄國更依租約第八條，於是年七月六日訂中東路南支線建設經營之約（全文七條），其明年即一八九八年二月十七日（俄歷），公布中東路公司第一追加條例。中東路遂伸一新枝葉矣。

先是一八九七年四月十五日希爾考夫氏所率中東路建設隊，自屋台沙港啓碇，是月二十五日，技師長猶戈維區氏一行，向陸路出發，至一八九八年五月，各員行抵哈爾濱，由松花江運送建築材料，立即動工。

建設中在一九〇〇年五月至十月，忽遇拳亂，受其襲擊，既設線路千三百俄里以內，免於被害之部分，僅四百俄里，雖遇此極大障礙，而建設隊員之工作，不因此而稍挫，實際工事期間不過三年，完成含有南滿支線共長千七百俄里之線路。於一九〇三年七月一日，以霍爾瓦德爲長官之中東鐵路公司，開始營業。

### 營業開始以後

組織 中東鐵路，爲股份公司，實則純爲俄國之國有鐵路。惟以在外國敷設經營之關係，期與條約無所抵觸，故屬於俄國財政部管下。總公司（理事會）設於俄京，於哈爾濱置管理局，重要事項（運費變更，定價以上之物品材料購入及損害賠償，工事投標等），規定須經總公司認可。於是總公司之組織，宛如管理局之縮圖，具備技術

上及經理上各部門，乍觀之似近疊牀架屋，但事務執行上，非此不可。

鐵路開始營業，如前所記，爲一九〇三年七月一日，據建設部所交代之文牘，其全長爲二、三七四俄里，資產估價爲三七四、九五五、五九八盧布，未完工事估價爲五七、五六九、二五五盧布。任命霍爾瓦德將軍爲管理局長，其任期直至一九一八年。

管理局之職制，局長（當時譯爲長官）之下，有副局長二（一爲技術長，一爲民政長），有祕書。與數處有關之問題，由管理局各該所長會議，決定後實施。管理局開辦時，其各部署之名義如次。

庶務課、法律課、經理課、商業部（含收入審查事務）、衛生課、用度課、線路課、營業課（含電信、事務）、汽車課、行政課（含土地管理、衛生、教育事務）、軍事部（掌鐵路在籍軍人事務及鐵路旅團關係事務）等十一處。此外如土地劃定部，在建設時代有之，附屬地收用畢後，由新設之土地課，繼續其職務。

此後管理局，新設船舶課、礦業部、恩給課、中俄交涉課、新聞發行所、寺院課、獸醫課等，而收入審查課、教育課、電信課等均獨立。

民政部（一九〇七年設立）所管，爲行政警察、鐵路警察、警察幹部，用現役將校及俄國警官，其警官採用現役陸軍及豫備兵會施特別教育者（哈爾濱有警官學校）。鐵路警察，任站台內之管理，採用俄國憲兵，兼任思想上之取締，與俄國內相同。

此外，鐵路旅團（最初四營，後編爲三聯隊）隸屬於管理局長，有事之際，計劃野戰鐵路之運行，平時兼鐵路守備，且少數兵員，混在一般鐵路員工內，從事工作。

中東路於日俄戰役中，所獻於俄軍者有莫大之功績。試觀當時之輸送能力，一九〇四年之初，中東路一晝夜，能運行各種列車七，是年一月詔勅，命除普通車外，須運行軍用車七，於南線須運行十四列車。在急行站間設岔道，擴張站台線，增進輸送力。但以鐵路而論，除軍用車外，必須客車，公司用車及其他臨時車三四次，故本線以運十列車爲目標，南部線須運十六列車。在實際上，竟運至十八列車，當時雖日本軍部亦未能豫料。時以兵車空車放回之困難，破車無從修繕之故，哈爾濱停有無數空車，此則當然之理也。

日俄戰告畢之明年春，哈爾濱起俄國革命，時鐵道亦陷入混亂狀態，漸次鎮靜，在滿俄軍輸送回國。一九〇七年以降，中東路始脫離野戰鐵路氣息，謀積極發展。戰後北滿殖民漸形進步，腹地日見開墾。戰役中，以供給俄軍物資之故，證明北滿穀類之豐富。由三井物產運往歐洲之大豆，揚名於世界，後爲中東路所運貨物之大宗。

營業開始時之貸率，係臨時貸率規則，一九〇五年七月一日，實施新貸率（貨物等級十級制）是年七月，實行中俄旅客聯絡，九月實行中俄貨物聯運。

俄政府本視中東路爲國有鐵道之一部，其運貨政策，爲殖民政策之反映，故運費之前提，不在營利。一方面由中東路以經濟的征服滿洲市場，他方面所以策極東俄領之繁榮。故由俄國輸出之綿織物運價，一布度每俄里爲

四十分之一哥（地方的爲七分之一哥），來自烏拉爾方面之織物，竟爲五十分一哥（地方的爲八分之一哥）之低率。

後於一九〇八年改正貨率規則，長春以南鐵路，割讓與日本之俄國，出入貨均採極端之海參崴繁榮策，並排日與排滿鐵政策，南部線上，設運費障壁，使貨物不能南運，同時從南方輸入者，與以障礙（由大阪經大連至長春之運費，不若長春、哈爾濱間之昂貴者甚多）。嗣於一九一四年雖改正貨率規則（爲三五級制），但依然不脫侵略政策。一九二二年第七回長春會議後，由哈南行大豆外四種運費，雖稍緩和，自蘇俄幹部躡入東路以後，又施其不利南行之運貨政策。

現行之地方的貨率規則，係一九二七年一月以來所實施者，貨物等差，減爲十九級。南北行均改正爲同一貨率，但對於南部線，適用與本線不同之率，及特定貨率之二十三種無號特定貨率，原料運送貨率及其雜種特別貨率有十一種。結局多量貨物，適用特定或特種貨率，普通貨率，幾於有名無實。且中東之貨率，以市上不通用之金盧布爲本位，照美金圓與英磅市價而定換算率之關係，以致高率之運貨因近來圓貨及地方大洋價跌落，其結果增加二倍。中東路全盛時代，爲日俄戰後至一九一七年俄國革命時代。日本方面，即以鐵路而論，與中東開始聯運之際，卑詞低首與中東當局交涉。聯運開始之前提，爲長春、寬城子兩站之聯絡。清光緒三十四年（明治四十一年），兩方客車，運行至兩站中央交界處換車，至清宣統元年，始與長春站聯絡如現制。

中東與滿鐵客車聯運，始於清宣統元年（明治四十二年）四月，貨物聯絡，於民國元年（明治四十五年）五月開始。經滿鐵而中東與朝鮮鐵路及日本國有鐵路間之客運，始於清宣統二年四月，貨物聯絡，在民國三年一月，日俄旅客聯運，由海參崴、大連、釜山三路者，始於民國四年（大正四年）三月，於是日俄主要都市間，經西伯利亞之旅客，實行聯絡，俄國革命後，又復中斷，至一九二六年，始改爲歐亞旅客聯絡而實現。

**行政權** 中東路民政部，除有警察權外，並行使市街地行政監督權。即監督哈爾濱市政、滿洲里、海拉爾、一面坡、橫河道子等簡易自治制，在自治制公布地以外沿線各地，行公賈之徵收，更經教育課統制附屬地內教育。

衛生課沿線有病院及診療所，除醫治路員外，傳染病流行時，行使極廣汎之權限，爲防疫上之活動。例如一九〇二年之霍亂，一九〇九年及一九一〇年鼠疫時之活動，尤足特記。

全盛時代之東路，以俄國遂行國策之故，不能作爲營利事業計算，以故每年從俄政府受七百萬至八百萬金盧布之補助（鐵路守備隊之經費，年約八百萬盧布，政府即作爲補助此費之形式）。

烏蘇里鐵路之委任經營 此案自極東俄領發展及海參崴繁榮策觀之，從中東路開始營業時，當局開業經營及，中央部亦有相當調查，而日俄戰役，愈使此案從速解決。即戰役結果，失卻不凍港大連之中東路，在經營海參崴與大連對抗上，烏鐵已非委任經營不可，其機既熟，遂於一九〇六年六月二十九日以勅令裁可，是年十月四日，由兩鐵路通令公表。



本案據政府與中東路之協定，當時烏鐵全長爲八三六俄里，委任經營之期間，至一九三一年一月一日爲止，在期滿以前，政府認爲必要時，中東路即須交還，烏鐵營業上之欠缺，由政府賠償中東路。

其後中東路於海參崴埃格雪埠及海參崴站內線路改築，並築港工事，費鉅萬資金（數年間投九百二十萬盧布）埠頭之起卸貨物能力，提高至三百萬噸。一九二二年沿海州爲蘇俄政權所統一，同時烏鐵由中東分離，成爲蘇俄國營鐵路。是年末，埃格雪埠頭，亦爲蘇俄政府所收回。

鐵路附屬地面積 一九一四年附屬地之面積如左

西部線（除哈爾濱對岸船舶各營地） 六八、〇六七・〇六（以 *Desyatki* 爲單位）

東部線（除哈爾濱） 二〇、一三三・九七

南部線 六、二〇六・九七

哈爾濱 一一、一〇二・三三

內分爲松花江右岸 五、七〇一・二二

內分爲松花江左岸 五、四〇一・〇一

合計 一〇五、五二〇・三三

其中除鐵路用地外，如後所示，悉被中國官廳收回。

電信及電話 俄國在築路之際，爲軍事上之必要所迫，在鐵路預定線外之要隘，亦架設電線，日俄戰時，中國政府要求撤去附屬地以外電線。一九〇七年，中東路除齊齊哈爾、黑河縣、哈爾濱、*Vihelosemenowsk* 線，海林站、寧古塔線、陶賴昭、吉林線外，尤以六線交與中國。

其後中東路於一九〇七年十月，按照與中國電報總局所定協約，辦理公衆電報。後以一九二二年十一月之協定，爲關於收費及其他之約束。電話在鐵路管理局，於一九〇三年設小規模之電話交換所（加入數一七八），是爲起點，沿線大站，亦設小電話所。

哈爾濱之交換局，漸次擴張，一九二二年，設自動電話局，加入者三千戶。後於埠頭區設分局，益謀擴充，至一九二九年，爲中國強制收回。

附帶事業 作爲鐵路之附帶事業者，應數松花江航業，煤礦及森林採伐。

松花江航權 俄國於一八五八年之璦琿條約，一八六〇年之北京條約，及一八八一年之俄京條約，均作有利於俄國之解釋，使汽船航行於松花江，搬運鐵路材料。

最初中東路以黑龍江商船公司之船隻，從伯力搬運鐵路材料，但運費不能合算，於是自行經營航路，先向英國定造四百馬力之汽船十五隻，更從他國及本國諸工場，陸續定造四十隻（載重各三萬布度）。

中國方面解釋，以爲鐵路造成，俄船即應退出，而事實不然。一九〇四年，管理局中設船舶課，積極行使航權。中

國官憲，百方反抗，俄國充耳不聞，終由一九一〇年松花江航行議定書，取得航行權。

**煤礦事業** 據一九〇七年八月之探煤契約，中東路於線路兩側三十華里以內，得有掘煤之權利，三十華里以外，規定須呈請各該省巡撫批准。於是中東路經營撫順、煙臺及札蘭諾爾煤礦，日俄戰役之結果，前二者割與日本，僅繼續經營札蘭諾爾煤礦。該礦於一九〇三年開始採掘，日俄戰役中，每年出煤約十二萬噸，其後至一九一四年爲止，出煤十萬至十六萬噸上下。一九二〇年進至三十萬噸，一九二五年，又爲十萬五千噸，二六年爲十五萬五千噸。一九二九年，中蘇紛爭之際，蘇聯方面以輸入本國煤之目的，加以爆炸，使不能採掘。

**森林採伐事業** 築路時代，公司與中國官廳，關於本件未立契約，便宜上可於路線附近伐木，採取必須之薪木，但線路附近，未幾卽已伐盡，以鐵路而論，必須取得林區，一九〇四年乃與黑龍江省委員，成立該省林區契約，但不能得北京政府許可，其後屢經交涉，費若干時日，於吉、黑二省締結租借林區契約如次：

吉林省內之林區伐木契約，係一九〇七年八月締結，其地段爲

一 石頭河子及高嶺子站附近 面積約六八〇平方俄里

二 一面坡站附近 面積約一六〇平方俄里

黑龍江省內之林區，除前記契約外，由一九一二年追加契約訂明如左：

一 西部線鶴立高河谷林區 面積約 三〇〇華方里

## 二 巴里木站附近

面積約 三〇〇華方里

### 三 岔林河（向松花江左岸合流）河谷

面積約 一、七五〇華方里

鶴立高及巴里木林區，距鐵路甚遠，以林區論，不甚適當，故根據追加契約第一及第二條，與以大興安嶺南方戮爾河谷之林區（面積約一、五〇〇華方里）。

以上林區中，吉林省二區，均由鐵路經營，其中石頭河子林區，現在尚積極經營。黑龍江省內戮爾林區，僅爲伐木準備，不甚製材，若建設支線，則爲有望之林區。岔林河林區，完全未曾着手也。

新聞發行 作爲鐵路機關報，自一九〇三年發行俄文報，明年又發行漢文遠東報（現在滿鐵病院舊館爲遠東報社），日俄戰役，發行蒙文報，出版無定期，頒布於蒙古人。其他附帶事業，則海拉爾之羊毛洗淨所，曾以相當資本經營，中蘇紛爭後即行閉鎖。哈爾濱之亞麻精選工場，操作數年，旋亦關閉。

土地課附屬事業之農事試驗場，在哈爾濱郊外，最近以經費節減之故，僅能維持，也河站之試驗場則關閉。此外有用「Tractor」而承領荒地開墾者，現亦中止。此外有商業課出張所之運輸營業所，各地均有之，茲略不記。

## 中國收回利權（俄國革命後）

北滿之俄國勢力，本屬不可動搖，但遇革命狂瀾，一朝瓦解。中國乘機努力於驅逐俄人勢力與收回權利。

中國收回東路附屬地權利，以一九一七年十二月，因駐哈俄國守備隊宣傳赤化爲機會，中國軍隊開入哈爾濱維持秩序爲始，次即解除俄軍武裝，送往俄領以內，在附屬地內漸得實力之中國，於一九一七年十二月二十九日，任吉林省長郭宗熙（現任督辦公署顧問）爲中東路督辦，雖據東路合同第一條，向來僅有空名者使之實現，但爲中國掌握東路之第一步。

中東路總局（理事會），本規定設在聖彼得堡，但俄國革命後，在一九一七年底，連絡斷絕，勉強存在至一九一八年底，終爲蘇俄政府所封閉，理事以下均下獄，總局保管之文件，以偷盜火災均歸消滅。哈爾濱之鐵路管理局，遇重要問題，以行使鐵路最高權之故，在一九一八年之始，已感最高機關組織之必要矣。

中東路之大股東，本爲道勝銀行，實際上並未發行股票，銀行以股票交俄國財政部，從部取得存儲股票之證明而止，外間無論何人，未見股票，固當然之理也。

一九一八年初，道勝銀行總裁，前中東路理事普季羅夫氏，經由法國至哈爾濱，時鐵路幹部，因普氏之意見，決定開臨時股東大會，是年四月，以郭督辦之名義，在中外各報，徧登股東大會廣告。

開股東大會之根據，不過一點，即道勝銀行，爲東路之大股東。時北京政府，要求提示股票，雖一枚亦可，其說明則謂因革命之故，股票未能帶出，且以法國外相畢相氏發與普氏之電報爲證，電文爲「道勝銀行，確係中東鐵路大股東」云云，北京政府亦復諒解，遂承認開股東大會。（普季羅夫在逃出俄京時，將財政部收存股票之回執帶

往巴黎，提示法國當局）。

於是臨時股東會，四月二十七日在道勝銀行北京分行開會，由郭督辦提議，選舉理事八名，其結果霍爾瓦德局長，高札克提督（時在哈爾濱），烏司脫果夫技師（凱倫司基政府交通次長，現任哈爾濱工科大學教授），埃賽司基（道勝銀行東方總經理），可奴瓦羅夫（前哈爾濱中國稅務司），顏世清（前吉長道尹），施路透（中東路商業部長），普季羅夫（道勝銀行總裁）八名爲理事。以溫采里氏爲副總裁，霍爾瓦德局長爲專務理事。（所設專務理事者，因副總裁尙留俄京故。）顏世清之爲理事，可見中國勢力伸入中東路之一端。

四月二十八日，新幹部開第一次理事會，溫采里副總裁未到任前，由霍爾瓦德理事代理副總裁職務，任命拉季諾夫技師代理局長，霍爾瓦德專管民政部事務，此外並決議其他重要事項。

其後於一九一八年九月，鐵路員工同盟罷業（由俄國員工，要求承認職業組合），俄國方面及捷克軍司令官加達將軍從而鎮壓，中國方面，未曾干涉。次於一九一九年七八月之同盟罷工，以盧布跌價之故，鐵路工人爲其中心，發端於經濟的要求，中國亦未干涉而告鎮定。

中國之干涉東路，始於一九二〇年，吉林督軍鮑貴卿來哈提出收回東鐵利權案。時鮑督對於霍爾瓦德，以強硬態度，要求中東路局變更組織，交出行政、警察權等。行政及警察權之交出，以俄方刁持異議，遂未成功，路局變更組織，霍爾瓦德謂關於股東權利，非用合法手續，不許變更，中國方面則謂上年理事出缺時，經理事同意，補缺後由

股東會追認，事有先例，舉以辨駁，俄國於是屈服，於是旬日間會議之結果，遂容納中國之要求如次：

(一) 總局移至哈爾濱，總裁之下，設俄人理事五名，華人理事四名。(總局曩在北京。又俄理事六名中，普季羅夫已經辭職，繼者爲皮美奴夫氏，高札克之後，缺額未補。) 華理事除顏世清外，加入王景春(聯合國技術部中國代表) 董士恩(濱江道尹) 何守人(東路督辦公署參贊)。

(二) 中國於鐵路沿線設警察，援助俄國警察。

(三) 鐵路運費收中國大洋以代俄幣。

一九二〇年三月之鐵路同盟罷工，由於沿海州方面過激派之煽動，完全爲政治色彩，對於霍爾瓦德發最後通牒謂：『限至十三日午前十一時，以政權交與海參崴政府』，霍氏答稱：『聯合國如承認海參崴過激派政府，余立即讓出一切權能』。於是罷工。而此次罷工，適與中國以收回利權之機會，而成爲哈綏哈長鐵路軍司令張煥相之活動，於是占領俄警，護境軍司令部及其他，如別項『北滿發展略史』所記。

## 北滿經濟發達略史

湖北滿經濟發達之跡，經過變遷，爲（一）因中東路開通，俄人擔任經濟開發之責，其發揮勢力時代起，經（二）歐洲大戰時，日本獨霸經濟界之時代，至（三）中國官民熱中於收回權利，遂有所謂「九一八」的東省事變之時代，次則（四）東省變起，迄於現在之變遷，茲就各時代述其概況如次。

### 一 中東鐵路開通

一八九六年（清光緒二十二年，日本明治二十九年）五月，中俄締結同盟密約，使道勝銀行敷設經過吉、黑兩省，連接西伯利至海參崴之鐵路，一八九八年（清光緒二十四年，日本明治三十一年）七月，關於中東路南支線之敷設經營，得中國政府承諾。

俄國着手中東路工事，爲一八九八年五月，至一九〇二年末（清光緒二十八年，日本明治三十五年），滿洲里綏芬河間之幹線，哈爾濱至旅順之南滿支線及撫順、大連、煙臺、營口等支線，共約長二千六百公里之鐵路完工，全線開始假營業。其築路費，據稱實達四億金盧布。



俄在東省表現政治經濟上之實力，始於清光緒二十七八年（日本明治三十四五年），以中東路爲根據，逞其極東侵略之野心，其勢將威脅朝鮮及日本，遂有日俄之戰。俄因戰役慘敗，不得已，將寬城子迤南之支線，及關東州租借權，割與日本，其勢力非退至北滿不可。但北滿之俄國勢力，其後依然隆盛，直繼續至民國六年（日本大正六年）俄國所謂十月革命勃發爲止。時日本在滿洲之勢力，雖日俄戰後，不出關東州及滿鐵沿線，中國亦爲俄之勢力壓倒，無足觀者，北滿之經濟界，徹底爲俄人所獨霸。俄國儼然以東路爲領土之延長，在鐵路附屬地，掌握行政、司法、警察、教育、通信諸權，於主要地置守軍，努力擴張其國勢。而經濟上利用東路，取繁榮海參崴政策，於南部線，課以世界無比之高率運費，阻遏南路出入貨物之交易，謀輸入本國生產品，同時使出口貨集中於海參崴，以助俄人之企業營商。又締結中俄陸路通商章程，定中俄國境五十俄里地帶爲無稅區域，促國境地方生產工業之發達。或於章程中，制定多數俄國貨爲無稅品，爲傍若無人之行動，中日二國，均屬無法抵抗。時北滿之通行貨幣，鐵道沿線，固不待論，即離鐵道較遠之處，亦僅流通俄幣，一切物價，均以俄幣爲標準。由此觀之，亦可知俄國勢力之如何膨脹矣。

## 二 歐戰

民國三年歐洲大戰勃發後，俄國傾其國力於西部地方，漸次不暇顧及遠東，以民國五年七月所締結之日俄

密約得有日本保障之故，極東俄領賴以保全，北滿之俄國權益，毫無不安。一方面，日本依據該約，於極東俄領與夫北滿，示其威力，同時得以謀政治勢力之北進。在經濟上，俄本國之生產工業，均爲戰時動員，日用物資，異常缺乏，雖屬暫時，而日本貨物，與美國貨同時運往歐、俄、哈爾濱及長春，化爲日貨運俄之中心市場。向來稱雄北滿之俄國及德國製品，銷聲匿跡，日本貨品，竟可起而代之。次則民國七年八月日本出兵西伯利，日人從而移住北滿者激增，金融貿易企業等，皆大形活動。朝鮮銀行票，流通於哈爾濱市場，亦起於是時。惜日本在北滿橫行之時代，未能長久，民國十年，日軍由北滿及西伯利撤退時，其勢力漸衰，當是時，中國方面，謀壓迫在北滿之俄國勢力，得美國之援助，自民國六七年起，漸有潛行運動之勢。又北滿之通貨，久爲俄幣所壟斷，歐俄革命勃發以來，盧布暴落，中國即以此爲機會，從而利用，且爲朝鮮銀行票普及所刺激，欲使本國貨幣，流行於北滿經濟界，乃於民國八年九月，使中、交兩行發行匯兌券（可向津、滬匯銀，但在哈爾濱，則爲不兌換之國幣券），票面加印哈爾濱字樣，是即所謂哈大洋票。此幣在北滿作爲通貨發揮其機能，因民國九年海關開始收受，且從是年五月，中東路折合盧布，運費改收哈大洋，以後遂在北滿替代俄幣，保持勢力。

### 三 東省事變前

本節所欲述者，爲民九至二十年，東變勃發爲止，約十年間北滿之政治、經濟變遷。

中國欲收回俄國在北滿之利權，秘密策動，已如前述，一九二〇年（民國九年）三月，以哈爾濱爲中心，發生同盟罷工，中國即以此爲機會，用實力收回東路，後經許多曲折，掌握該路實權，東路附屬地之行政、司法、警察、土地管理，等，逐次收回。更驅逐守備鐵路之俄兵，而以中國兵代之。其後奉俄協定成立，中東路完全爲中俄合辦之商業機關，其他一切權利，均由俄國交還中國。

乘俄方勢力失墜，日本勢力減退之際，中國方面自民國八九年，起，津、滬巨商往來於此，示其資本的勢力，本地之華商，亦漸發展，向來經哈埠日商之日本貿易，直接與日本交易，來自日本之貨物，十分之七，均由華商包辦。日商之輸入貿易，甚爲衰微，輸出方面，除日本所需豆餅，由日商經手外，一概不振。

中國方面收回東路利權之狀況，大體如上。中國當局對於路局之用人行政，既復任意行事，對於俄國所辦理之哈爾濱電話局及教育機關等，亦復乘機收回。至民國十八年七月中，俄抗爭事件勃發，兩國軍隊，在中俄國境戰爭至半年之久，結局中國失敗，於是東路問題，移作莫斯科外交案件，時日荏苒，未見進展之中，忽有九一八之變，中國代表，離去俄京，而本案乃葬送於若有若無之中矣。

中國在此時代，於北滿之政治經濟上，對俄國所施之政策，既如前述，而於日本取何行動，亦復如是。但中國懼日本之國力，尙無如對俄之露骨行動，惟民十五年，強制解散哈爾濱市會問題，十五至十六年之金圓排斥問題，十六年十二月，東省特區地畝管理局所布告，外人於特區租地，不能變更名義，即所謂土地問題等，咸使僑居北滿之

日人，直接間接，受有影響。

凡此十年間北滿經濟界之推移，概括言之，俄、日之經濟勢力，漸次衰微，中國方面，則在政治、經濟上，日有增進，中國官民，熱中於收回權利，因此遂發生東省事變。再問財界之景況如何，則北滿地方，亦以民九受世界恐慌之影響，大致凋敝，尤以民十八年七月起，約有半年為中，俄事變所苦，自民二十年一月以降，適逢銀價暴落，至是年九月東變突發，始終在慘澹之中。

#### 四 東省事變後

北滿經濟界，如前所述，既在極端不振之狀態，事變以後，時局不定，人心惶惶，金融逼迫，交易束手，毫無生氣。二十一年二月五日，日本軍隊開入哈爾濱，當時經濟界雖不振，然在舊歷正月以前，頗有活潑之象，以哈爾濱事變突發，有如煙消火滅，商賣完全停止。日軍入哈之次日，即二月六日，適為舊歷新正，日俄商家均開門買賣，舊正過後，稍見活動，三月一日偽國成立，其後數月，僅稱平穩，至八月忽遇未有之北滿水災，其損害額如左（據哈爾濱之日本商工會議所調查）

日本人方面

金 一、八三八・七二七圓

朝鮮人方面

金 三〇・五〇〇圓

俄國人方面

金 二、五二六・二七四圓

中國人方面

金二〇、三六一・七〇一圓

合計

金二四、七五七・二〇二圓

所示數字如此，哈市在水害時，埠頭區方面，一月以內，交易全停，傅家甸方面，二月有餘，大部分商號，亦均歇業。故水災實與北滿經濟界以極大影響，深覺不易恢復。

九一八以後，北滿經濟界，異常銷沈，因哈爾濱事變，一時陷於假死狀態，日軍入哈後，已僅餘一息，又受水害，其後雖稍能蘇息，然較之九一八以前，所以著明衰落者，實因義軍之遍地。丁超、李杜、馬占山、蘇炳文、及王德林輩，雖均敗退，然北滿各地，數十名或數百名一團之義軍，仍隨在皆有。

試概括一觀北滿財界，以地方秩序未能恢復，企業不能振興，商賈僅以日人為主顧之日商，頗見繁盛，至於進出口貿易及以俄人為顧客之商家，其交易較事變前皆大減。

北滿進出口貿易額，自民十五年以來凡七年，表示如左：

年	次輸	移	出輸	移	入合	計
民國十五年		二二〇	單位百萬元		一三〇	三五〇
民國十六年		二二〇			一九〇	四一〇

民國十七年	二〇五	二二二	四一七
民國十八年	二二六	二二〇	四四六
民國十九年	一五〇	一六〇	三一〇
民國二十年	一四五	一五五	三〇〇

民十九年以降貿易額之激減，由於農產跌價，銀價暴落，中俄紛爭，東省事變，匪賊跳梁等。輸出之主要者為大豆、豆餅、小麥、麩粉等及穀類製品，其輸出額，占輸出全額約九〇%，輸入之重要者為綿、絲、布、麻袋、糖、礦油、絹毛織物及雜貨。因匯兌關係，除特種貨物外，日貨已驅逐歐美商品，逐日增其勢力矣。

## 北滿之交通

### 第一項 概說

凡近代國家之文化開發，經濟發展，與交通機關之整備普及，有密切關係，故滿洲開發之第一階梯當然在交通機關之整備。

欲認識滿洲者，必先知其交通狀況，自無待論，交通機關中，尤以鐵道所負之意義，較之道路江河及其他更爲重大。

#### (一) 滿洲鐵路之發達

滿蒙受近代物質文明鐵道之洗禮，實爲英國資本北寧路之關外線，及俄國資本之中東路，於一九〇三年同時開通。此即滿蒙鐵路之起源，以較一八七六年淞滬鐵路之一部分，行駛車頭，遲二十六年，更視日本在一八七二年東京橫濱間鐵路開通，約在三十年以後。易而言之，滿洲之鐵路敷設，乃由自北侵入之俄國勢力，與自南伸展之英國勢力促進之。南北勢力之接近，遂惹起日俄戰爭，其結果，日本亦得參加滿洲鐵路。

中東路與北寧路之建設，並其初期之經營時代，可爲滿蒙鐵路發達之第一期。其後漸入發達過程之滿蒙鐵路，以日俄戰役結果，中東路南線之一段，爲日本所有，設立南滿鐵路公司，經營得宜，貢獻於滿洲之經濟發展者甚大，是爲一轉機。向來專爲俄國極東政策之機關，以發揮軍事及政治機能爲目的之中東路，及與之抗衡，保持英國經濟優越，及由中國軍事上所必要之北寧路，以漸置諸經濟本位之經營，與鐵路本來之使命，日形接近。嗣又由日本援助而建設之吉長、四洮及其餘各路，皆爲滿蒙經濟活動之機械；遂使第二期在滿洲鐵路發達史上爲有意義之時期。

歐戰既終，而世界怒潮之國際平等，及民族解放之聲勢，亦復波及於滿洲，各地中國民族解放之呼聲，遂爲收回國權之狂熱。以收回鐵路爲中心，其後轉而爲自辦鐵路之醞釀，於是發生鐵路敷設熱，勃興之第三期，以中國自身之資本技術爲主，各地有紛紛築路之情勢。

一九三二年三月一日偽國既成，而東省鐵路情勢，亦同時大變，各路均編入偽國國有。以一九三三年三月一日爲期，其經營委託於滿鐵。於是建設發達，有許多波瀾曲折之東省各路，囊括於滿鐵經營之下，增進其經濟的技術的能率，別一方面則建設國道，發展水運，開拓空路，與其他交通機關之整備相俟，有資於治安維持，實業發達，文化開發者，蓋甚大也。

## (二) 東省各路之滿鐵委任經營



## (1) 委任經營之主旨

滿鐵以一九三三年三月一日，爲偽國所委託，經營東省各鐵路。蓋於確保治安發達實業，非整備交通不可，以鐵路爲尤要。現在則不但鐵路網未能充分普及，而各小鐵路分立，各別經營，不利甚大，故必統一現存各路，爲合理的經營，俾舉經濟的及技術的能率。欲達此旨，使多年在東省，於經營鐵路號稱熟練之滿鐵，當統一經營之任，最稱適當。加以東省各路於滿鐵在處理巨額債務上，雙方均屬便利。此即偽國所以舉所有各路委託滿鐵之故，以滿鐵論，當然毫無異議而欣然承諾也。

## (2) 委任經營契約之要旨

「以吉長、吉敦、吉海、四洮、洮昂、洮索、齊克、呼海（包含松花江水運事業之一部）、瀋海、奉山（含打通線及附屬港灣）等已成鐵路，所負滿鐵債務約一億三千萬金圓爲借款總額，並以上列各路所屬一切財產及收入爲擔保，委託滿鐵經營。

與滿鐵外第三者間所有鐵路之債權債務，偽國與滿鐵協商後，由滿鐵處理，其須支付者，及奉山線對於中英公司之償還資金，由鐵路委託經營之收入中支給。又奉山線內與中英公司借款有關係者，至該借款解決爲止，從借款擔保中削除之。

更使滿鐵承造敦化——圖們江鐵路，拉法——哈爾濱鐵路，泰東——海倫鐵路。共築路費合計一億金圓。

與建築圖們江鐵路關聯，偽國必須收買天圖輕便鐵路，故偽國向滿鐵借資約六百萬金圓，而輕鐵之經營，仍委託滿鐵。

第二項 陸運

(一) 既成鐵路

東省既成之鐵路如左表：

東省鐵路一覽表（一九三三年三月末為止）

鐵路名稱	區間（線路起訖）	延長（公里）	軌	寬起	工	年	月	開	通	年	月	經營關係
中東	滿洲里——綏芬河 哈爾濱——寬城子及支線	一、七二六	五	呎	一八九八年	五月	一九〇三年	七月	中俄合辦			
偽奉山	奉天——山海關及各支線	八七三	四呎八寸半	呎	一八七八年	——	一九〇三年	——	委任滿鐵			
滿鐵	大連——長春 蘇家屯——安東及支線	一、一二二	四呎八寸半	呎	一八九八年	五月	一九〇三年	七月	日本			
吉長	吉林——長春	一二八	四呎八寸半	呎	一九一〇年	四月	一九一二年	一〇月	委任滿鐵			
吉敦	吉林——敦化	二一一	四呎八寸半	呎	一九二六年	六月	一九二八年	一〇月	委任滿鐵			
四洮	四平街——洮南 鄭家屯——通遼	四二六	四呎八寸半	呎	一九一七年	四月	一九二三年	一〇月	委任滿鐵			
洮昂	洮南——昂昂溪	二二四	四呎八寸半	呎	一九二五年	六月	一九二六年	七月	委任滿鐵			

金	福	金州——城子曠	一〇二	四呎八寸半	一九二六年四月	一九二七年一〇月	日本	
潘	海	灌陽——朝陽鎮 沙河——西安	三二六	四呎八寸半	一九二五年七月	一九二八年八月	委任滿鐵	
吉	海	朝陽鎮——吉林	一八三	四呎八寸半	一九二七年五月	一九二九年八月	委任滿鐵	
呼	海	馬船口——海倫	二二一	四呎八寸半	一九二六年五月	一九二八年二月	委任滿鐵	
齊	克	昂昂溪——克山及支線	二五八	四呎八寸半	一九二八年六月	——	委任滿鐵	
洮	秦	洮安——懷遠鎮	八四	四呎八寸半	一九二九年八月	——	委任滿鐵	
穆	稜	小城子——梨樹溝	六三	呎	一九二四年五月	一九二五年三月	中俄商辦	
鷄	立	蓮花口——興山鎮	五六	呎	一九二六年七月	一九二六年一月	中國官商合辦	
齊	昂	昂昂溪——齊齊哈爾	二九	米	一九〇八年	一九〇九年一〇月	中國商辦	
溪	城	本溪湖——牛心臺及支線	二六	二呎六寸	一九一三年一〇月	一九一四年二月	中日合辦	
天	圖	圖們江——老頭溝 鄂陽川——延吉	一一二	二呎六寸	一九二二年八月	一九二四年一〇月	中日合辦	
開	輕	開原——掏鹿	六四	一	米	一九二五年四月	一九二六年五月	中國商辦
海	克	海倫——克山	一六八	四呎八寸	一九三一年七月	假營業	——	
計			六、三九二					

(註) 據滿鐵調查資料一五三編, 以下同。

即東省鐵路現在之延長, 爲六・三九二公里 (含海克線在內), 對於一九〇三年中東、北寧兩路通車時之

二、九二八公里（除去北寧線關內一段），經三十年之久，延長不過二倍。其增加率甚遲，自一九〇三年至一九二三年二十年之間，僅增一、二〇〇公里，每年平均延長，不過六、〇公里，但自一九二三年以後，迅速進步，其後十年約增二、三〇〇公里，茲表示如左：

東省鐵路累年延長表（一九三三年三月末爲止）

年	度廣	軌	鐵	路	輕	便	鐵	路	計
一九〇三年			二、九二八（公里）				—（公里）		二、九二八（公里）
一九〇八年			三、〇〇〇			三六三			三、三六三
一九一三年			三、四八〇			二九			三、五〇九
一九一八年			三、五八七			五五			三、六四二
一九二三年			四、〇〇〇			一一三			四、一三三
一九二四年			四、〇七二			一六六			四、二三八
一九二五年			四、一三五			一九一			四、三二六
一九二六年			四、六〇四			二三〇			四、八三四
一九二七年			五、一八一			二三〇			五、四一一
一九二八年			五、五五七			二三〇			五、七八七
一九二九年			五、八〇八			二三〇			六、〇三八

北滿概觀

六〇

一九三〇年	五、九三六	二三〇	六、一六六
一九三一年	五、九九四	二三〇	六、二二四
一九三二年	五、九九四	二三〇	六、二二四
一九三三年	六、一六二	二三〇	六、三九二

(註)除北寧線關內段。

上掲各路,由資金關係分類,示其金額如左(資金額,示各路之公稱資本金,無公稱資本金者,示資本債務,資本債務不明者,計算築路費)。

東省鐵路資金關係內容表(一九三二年十二月爲止)

種	別	鐵	路	名	稱	延	長	資	金	額
日本	經	營	滿	鐵	一、一一二	四四〇、〇〇〇、〇〇〇圓				
中	日	合	辦	金	二四〇	四、〇〇〇、〇〇〇圓	四、五七〇、〇〇〇圓			
日本投資(借款及墊款承築)	吉	長	四	洮	九八九	八〇、四二〇、〇〇〇圓	一、二三四、九六三元			
	吉	敦	洮	昂						
計					二、三四一	五二四、九九〇、〇〇〇圓	五、二三四、九六三元			



(註)(1)金圓爲日本投資額,現洋爲中國資本。

英鎊爲英國投資額,盧爲俄國投資額。

(2)僅以偽奉山線計算,英國投資額不明,故便宜上,連北寧線統計,與合計公里不符。

偽國除熱河省,即東三省之面積,及人口與既成鐵路延長之比率,如左表:

東三省面積人口與鐵路之比例(一九三二年末爲止)

年	度	路長(北寧線除陸內段)	面積	積人	口	百平方公里當路長	每人口萬人當路長
		(公里)	(平方公里)	人	(公里)		(公里)
一九〇三年		二,九二八	一,〇一四,〇五〇	一五,二九〇,〇〇〇	〇·二八九		一,九一五
一九〇八年		三,三六三	一,〇一四,〇五〇	一七,一五六,二〇〇	〇·三三二		一,九六〇
一九一三年		三,五〇九	一,〇一四,〇五〇	一九,二〇七,八〇〇	〇·三四六		一,八二七
一九一八年		三,六四二	一,〇一四,〇五〇	二一,五六八,五〇〇	〇·三五九		一,六八九
一九二三年		四,一一三	一,〇一四,〇五〇	二四,二九四,六〇〇	〇·四〇六		一,六九三
一九二四年		四,二三八	一,〇一四,〇五〇	二四,八八九,五〇〇	〇·四一八		一,七〇三
一九二五年		四,三二六	一,〇一四,〇五〇	二五,五〇二,三〇〇	〇·四二七		一,六九六
一九二六年		四,八三四	一,〇一四,〇五〇	二六,一三三,六〇〇	〇·四七七		一,八五〇
一九二七年		五,四一一	一,〇一四,〇五〇	二六,七八四,六〇〇	〇·五三四		二,〇二〇

一九二八年	五、七八七	一、〇一四、〇五〇	二八、〇三四、四〇〇	〇、五七一	二、〇六四
一九二九年	六、〇三八	一、〇一四、〇五〇	二九、一九七、九二〇	〇、五九五	二、〇六八
一九三〇年	六、一六六	一、〇一四、〇五〇	二九、五九七、四九〇	〇、五九五	二、〇四〇
一九三一年	六、二二四	一、〇一四、〇五〇	二九、九六二、〇〇〇	〇、六一三	二、〇七七
一九三二年	六、二二四	一、〇一四、〇五〇	三〇、三五二、五一〇	〇、六一三	二、〇五〇

(註) 一九三一年及一九三二年度人口，來往增加之差，未曾算入。

即一九〇三年，面積百平方公里之鐵路延長，爲二八九米，三十年後之今日，漸增至六一三米。較諸中國之比率僅二百米者，約延長三倍而強，不過美國六公里強之十分一，與澳洲六〇〇米，幾於同一密度。

然以人口每萬人當鐵路之延長，在一九〇三年爲一、九三公里，至一九〇八年雖已爲一、九六公里，但其後人口之增加，與路線延長率，不能相並，自一九一八年至一九二五年，降至一、六九公里內外。自一九二六年漸次增加，一九二七年超過二公里，有二、〇五公里。較之三十年前，不過增加〇、一四公里。此雖由於人口之急增，但東省鐵路，在過去歲月中，不能有特筆大書之發達。以下就各既成路言之。

### 1 中東鐵路

#### (甲) 沿革



中東路（舊名東清鐵路）爲俄國極東政策上最重要之機關，同時又爲北滿交通動脈，連絡歐亞之國際鐵路。

此路之所以敷設，由一八九六年參列俄皇加冕之李鴻章與俄財相維德所定之喀西尼密，即對於日本之攻守同盟，與規定築路根本之密約，又由是年八月，關於此路之建設經營，駐俄中國公使與道勝銀行所定合同，俄國獲得橫貫吉、黑兩省築路權之故。其內容自西伯利鐵路貝加爾線一端之赤塔附近南下，經滿洲里入中國境，橫斷黑省，與烏蘇里鐵路連絡，達俄國東洋根據港海參崴之鐵路敷設。俄國於締約後，立即草成東清鐵路公司條例，於是年十二月得俄皇裁可，條約上之權利義務，均移交公司，次年一八九七年三月舉行東清鐵路公司創立式，總公司在俄都，分公司在北京，路局設於哈爾濱，漸次着手敷設工事。

一八九七年四月，俄國派遣大規模之鐵路工程隊，時德國有占領膠州事件，甲午戰後由三國干涉，使日本交還之遼東半島，俄即乘機占據，使中國締結伯力條約（一八九八年三月），以二十五年爲期，租借大連、旅順，同時以與東路建設相同之條件，取得由東路幹線某地點至大連之支線敷設權，又遇必要時，有從本線至營口、鴨綠江沿岸之支線敷設權。

於是一八九七年一月任命猶戈維區氏爲技師長，自一八九八年五月二十八日開工。以哈爾濱爲中心，工事急速進步，一八九九年二月，哈爾濱阿什河間，開臨時列車。至一九〇〇年五月，開始松花江第一鐵橋之架橋工事，

時以受義和團之影響，妨礙工作，而完工之鐵路，亦不少損壞。然修復及尙未築成之處，迅再開工，於一九〇一年七月，南滿支線已與本線連續，是年十月西線繼續開通，於是全線二千五百公里之東清鐵路，全部落成，一九〇三年七月，開始全線營業。

一九〇五年朴資茅斯條約之結果，中東路以寬城子迤南，割讓於日本。此後之中東路，變爲西起滿洲里，東至綏芬河，南至寬城子，共長一、七二六公里之鐵路。

中東路由東清鐵路合同及南滿支線條約等，取得築路權、附屬地收用權、採礦權、伐木權、電報、電話經營敷設權、郵政權、關稅減額權、司法權、附屬地行政權、教育權、警察權、鐵路守備權、松花江航權等，一九一七年俄國第一次革命，其影響遠及北滿，東路附屬地內，先起政爭，對於中國之收回東路利權，與以導火線。總此而起之鐵路組織變更，一九一八年九月鐵路之同盟罷工，列國之共管，一九一九年七八月之罷工及烏姆斯克政變等，均與中國以收回之口實，於是收回利權，逐次實現。

勞農俄國革命後，中俄交涉，經波瀾曲折，於一九二四年，締結奉俄協定，以東路爲中心，規定中俄權利，其大要如次：

- (一) 聲明中東路純爲商業機關，屬於中國主權之行政、司法、土地等，歸中國管理。
- (二) 中國對於東路之無償收回期，改八十年爲六十年。

(三) 明定東路之組織，取兩國平等之原則。

(四) 關於東路問題，由兩國間解決，不許第三國干涉。

後於一九二九年，東三省既受國民政府支配，對俄態度，大為硬化，以搜查哈爾濱俄領事館發端，罷免東路幹部，加以逮捕，自局長以次，鐵路幹部及路員，代以華人及白俄，遂於國境以干戈相見。結果俄國戰勝，不得已，在伯力簽定屈辱的草約，本約在俄京商議，然遲遲不進，南北滿問題，毫未解決。然此戰之結局，亦俄勢力，在東路內復活。

一九三二年偽國成立，中國所有東路權利，遂為偽國所得。於是國家主義不同之俄偽兩國，以東路為中心，今後當不免深刻之爭執也。

### (乙) 組織

現在東路之組織，由一九二四年奉俄協定，決定大綱，成於理事會、監事會及管理局。

理事會為有最高權限之決議機關，由俄偽政府各派理事五名，為經營鐵路之樞紐，管理局歸其指揮監督，一切決議，須六名以上之同意，而俄偽理事各占五名，故利害相反之重大問題，每致不能決定。

監事會為蘇俄三名，華人二名組成之監督機關，預算決算問題，與理事會開聯合會議審定之，但監事五名中，蘇俄占三名，故聯合會議，蘇俄常占多數。

管理局為鐵路全體業務之執行機關，局長一名為蘇俄籍，副局長華俄各一人，其任免由理事會定之。最高決

議機關理事會之組織，既如上述，故管理局之權限，自然增大，現在之管理局長，在鐵路經營上，有莫大之權限，由其專斷之事項甚多。

由協定明文規定本國人為管理局長之蘇俄立場，當然較偽國方面為優越。偽國方面副局長之權限範圍，不過收入審查課、電信課、恩給課、繙譯課及印刷所為止，關與鐵路業務樞機之重要部分，或直隸於局長，或由蘇俄副局長統括之。

現在偽國方面所派主管人之部分，為理事會之總務課、技術課、奉天分公司、監事會之監查局、管理局之法律課、線路課、繙譯課、衛生課、舍宅課、印刷所，計十處，此外經濟調查局及土地課，由俄偽兩方派同等資格者主管之，其他均為蘇俄獨占。

(丙) 路員

東路員司，據協定，以中俄兩國人均等任用為原則，按之實際，在數目上兩國人雖匹敵，而在性質上，則蘇聯確占優勢，高級人員之大部分，均為蘇聯所占。一九三二年之初，全體人員國籍如左表：

職 員	資 格		國 籍		合 計
	蘇 聯	偽 國	偽 國	偽 國	
六、三二一人	三、四四〇人	五二四人	三、九六四人	一〇、二八五人	

臨時職員	每日雇工	計
九七一	二、〇〇二	九、二九四
一、〇二五	四、五七四	九、〇三九
八四	一六七	七七四
一、一〇八	四、七四一	九、八一三
二、〇七九	六、七四三	一九、一〇七

(丁) 資本及建設資金

據一八九六年十二月之東清鐵路條例，及一八九九年之續約，東清鐵路公司，為俄合辦之股份公司，資本定為由股票及債票構成，據該條例之規定，股本總額，不過五百萬盧布，在形式上，股票之大部分，由道勝銀行購買，存於俄國之國立銀行，國立銀行給予道勝以存儲股票證書，事實則中東路之股票，雖一紙亦未發行。社債則俄政府與以保證，道勝銀行當金融機關之任，但當時中東路財政之伸縮，全在俄國財政大臣之手中，至一九〇三年中東路開始營業為止，俄國庫投入該路之建設資金，為四億四千六百七十四萬二千八百八十三盧布，其中可視為道勝銀行出資者，僅第一回債券，為數極少。事實上中東路之建設及其他資金，全部由俄國庫支出。

(一) 總建設費

四四六、七四二、八八三盧布

現在止已經償還額

七七、八七八

由朴資茅斯條約割與日本之鐵路價值

八一、〇一五、四六三

△除去二者，現存鐵路建設費

三五五、六四九、五四一

(二) 自一九〇六年至一九一七年之改良建設費 五、四六二、一〇五

(三) 自一九一八年至一九三一年之改良建設費 四六、九九四、二五三

即(一)之△及(二)(三)項總計，爲現在之建設費。

(四) 據右列，則現在之建設資金 四一二、一〇五、八九九盧布

(戊) 運轉

(a) 線路

營業公里

東部幹線 五四九、〇六公里

西部幹線 九三四、七二公里

南部幹線 二三八、四六公里

其他 四、二七公里

計 一、七二六、五一公里

軌 閘 五呎

線 數 單線

北滿之交通

勾配

百十分一以上，但有六十六分之一處。

曲半徑

五三五米以上，但有三二〇米處。

(b) 列車運行

列車運轉回數(一九三三年三月止)

線	別區	間各	車貨	車牽	引噸	數
南	部	線	哈市——長春	每日兩地各開二次	同上各三次	七二〇噸
東	部	線	哈市——一面坡 哈市——綏芬河	每日兩地各開一次 每週兩地各開五次	同上各二次 每週兩地各一次	六五五噸
西	部	線	哈市——昂昂溪 哈市——滿洲里	每日兩地各開一次 每日兩地各開三次	每日兩地各二次	一一〇〇噸

(c) 車站有效延長

各站均為五八〇米以上。

(d) 機關車牽引定數

機關車牽引定數，以列車總重量噸數定之。例如寬城子、窰門間，用臺卡朴脫型機車時，可牽引積重一六·五噸貨車九一輛，但為有效延長所限，故只能牽引七五輛。

(己) 車輛 (一九三三年三月止)

種類	據要使用		中預備及修理中		蘇聯搬出	計
	機	關	車	車		
客	車	二五二	三七三	一〇九	七三四	
貨	車	二、三三八	二、三三七	三、三三〇	八、〇〇五	
計		二、八八二	二、七二七	三、五三一	九、二四〇	

(庚) 營業

舊俄帝國，敷設本路之目的，在實現其東方政策，鐵路之營業狀態如何，不甚注重，但以帝國崩壞之結果，鐵路非自立自營不可，故營業狀況，於鐵路存在，有重大意義。

其後蘇聯，繼承中東路之利權，據一九二四年奉俄協定，此路為中蘇合辦純粹經濟機關。自時厥後，雖多內部抗爭，然隨地方經濟之發展，鐵路營業亦日臻發達，至一九二九年為止，輸送貨客之數，漸次增加。但以一九二九年後半勃發之中俄紛爭，受創不少。加以沿線一帶，受世界彫敝之餘波，陷於不振，出入貨物遽然減少，於是中東路之運送數量，為之大減。且北滿交通機關之發達，而輸送徑路，因而稍有變化，西線運出之糧食，大抵為齊克、洮昂二線所奪，南部線，則受馬車運送之威脅，其營業成績，近頗衰落。加以東省事變後，地方不靖，營業自益形不振矣。



(a) 旅客營業

中東路之旅客輸送，建設以來漸示增加之勢。旅客等級，其輸送數九〇%以上，屬於三四等，東省事變前，南滿及山東、河北之移民為其重要者。今後客車仍有增加之勢。最近五年旅客輸送及收入，大致如次：

年	份旅	客	數客	運	收	入	
一	九	二	七	年	四、五三二、〇六四	一、二五九三、六二八	金盧布
一	九	二	八	年	五、一四七、二一四	一四、〇八八、八八一	
一	九	二	九	年	四、九九三、三六五	一三、八四三、〇三一	
一	九	三	〇	年	三、五三九、〇五九	九、一六二、三四六	
一	九	三	一	年	一、九六二、四九七	五、一二九、六六一	

(b) 貨物營業

中東路開始營業後數年，在臨時運轉之際，即雖在築路時代，已略有貨物運送，在一九〇三年，其運貨數量，已達四十二萬噸。但一九〇四年日俄戰爭既起，鐵路為軍事運輸所占，至一九〇六年，始漸復常態。其後北滿農產之輸出增加，在一九一一年，視一九〇八年運送六十萬噸之數，增至二倍以上，其後以中國革命內亂，加以沿線凶荒，運送數量減少，至一九一四年為止，繼續不振。是年歐戰勃發，戰時材料及其他物品運往歐、俄者，雖一時增加，至一

九一七年俄國革命，與歐俄交通杜絕，車輛不足，又以盧布市場暴落之結果，運費漲落無定，且示異常高率，故馬車運送，反較鐵路為有利。一九二〇年及一九二一年之運出期，馬車運送，成為正當之交通手段，鐵路效能著明低降，故運貨收入大減。嗣於一九二一年，以減輕運價為對策，又使鐵路技術及營業改良，以當此難局。於是鐵路運送，復大增加，輸送數量，顯然進步，一九二九年之輸送數量，較一九二一年增至三倍焉。

一九二九年之中，俄紛爭，未幾即生東省事變，重以世界經濟不振之故，其輸送數量，雖有日趨下落之勢，但能謀運費政策之合理化，以鐵路本來目的之故，與東省各路及滿鐵協調，而努力於北滿產業發達時，將來正不必悲觀也。

最近五年運貨數量及收入，列表如次：

年	份數	量收	入
一九二七年	四、九二〇、三四三噸	四四、七七四、二六二金盧布	
一九二八年	五、四七四、一四〇	四六、五八八、四三八	
一九二九年	五、七四九、七五六	五五、五七二、七三〇	
一九三〇年	四、三一九、五四〇	四〇、七五九、一五七	
一九三一年	三、九三〇、五〇八	三五、四一一、九五四	

## (c) 貨物吸收策

中東路運費，大則爲(1)締結朴資茅斯條約前，(2)自朴資茅斯簽約後至一九一四年歐戰爲止，(3)自歐戰至俄國革命，(4)一九二一年第六回長春會議迄現在，大要可分四期。向來中東路之運費政策，係帝政時侵略的極東政策之反應，此種傳統政策，始終一貫及於今日。抑中東路之目的，在乎建設自歐、俄至極東俄領之大道，連結西伯利幹線與烏蘇里地方太平洋之不凍港，觀築路當時之運費政策，以極端保護俄貨與排斥外貨爲基礎，而北滿所產糧食之輸出，顯然取集中大連主義。朴資茅斯條約之結果，既失大連，不得已依據唯一海港海參崴。營業方針，亦根本變化，基於一九〇七年運費政策之原則，東西兩線及南部線，均制定差別運費，極其複雜，蓋出於阻止南部線貨物往來之意。其後一九一二年南北滿開始連絡，而上述不合理之運費，依然存在，故於北滿貨物之南下，不能有何期待也。

一九一四年歐戰勃發，與俄國革命洪潮，及於遠東，中東路之輸送狀態，著明混亂，以故北滿貨物之大部，天然南下，比及一九二一年，極東政情，粗告小康，加以埃及里埠勞工賃銀低下，或以中東路累次減低東行運費，於是北滿貨物之歸趨，促其變化，有增加東行之勢，於是滿鐵對於中東，關於南部線公平減價，開始交涉，俾中東當局與滿鐵之核算運費，有圓滿解決之機會，一九二一年於長春開第六次會議，明年又開第七次會議，迄於今日，然中東運費，尙有許多不合條理之處。今試就中東路東線（哈爾濱至綏芬河）及南線輸出入運費觀之：

輸出（單位爲噸及哥）

貨物	東部線（五五〇公里）		南部線（二四〇公里）	
	運	費	運	費
大豆	一、〇七三・二四	噸	一、九五	噸
油	二、四二九・五八	噸	四、四二	噸
高粱	七、一六四・四一	噸	一、三〇	噸
			九二七・〇〇	噸
				三・九六

輸入

貨物	東部線（五五〇公里）		南部線（二四〇公里）	
	運	費	運	費
麻袋	一、五八七・二六	噸	二、八九	噸
糖	一、九八六・一九	噸	三、六一	噸
棉布	二、四四〇・九一	噸	四、四四	噸
			四、〇一四・〇〇	噸
				一六・七三

輸入品如棉布之類，東線五五〇公里之噸公里運費，約與南線二四〇公里運費四分之一相當，定爲此等差別運費，可起其不合理之一端；此實剝奪北滿出口商選擇徑路之自由，阻害北滿實業之發達，與滿鐵有利害相反之結果。

然中東路之出口貨吸收策，於出口貨適用油房原料大豆之特定運費，或爲 Export 弗來李或與外商結託，謀減低鐵路運費等，吸收經海參崴之出口貨，幾無寧日，且 Export 弗來李使松花江下游之川豆，經伯力出口，豆餅大豆或由陸路運往歐洲，於北滿生產貨物之輸出，劃一極大之新期，可以特記也。

一面於輸入貨物，使商業部分局當之，對於麻袋及糖等主要入口貨，與以運費折扣，或設保稅倉庫，出庫時交納運費等，講一切方法，努力招徠，經由海參崴入口；他方面，於蘇聯商品之滿洲輸出，盡力設法，其結果，經滿洲里而進出於北滿者日增，如紙煙、洋酒、紙張、毛織物等，南滿市場亦見之。尤可刮目者，爲蘇聯國營火油聯合公司，開始活動，驅逐向來在東三省獨占販路之英、美油是也。

以上不過中東路現行之運費及吸貨政策之一端，北滿土地，廣大而肥沃，與移民增大相俟，隨耕地面積增大，其供求之進展，貨運增多，爲必然之理，當此滿蒙改造時期，中東路亦應採用合理的運價，有所貢獻於地方之開發，及與其他鐵路之共存共榮也。

#### (辛)營業收支

中東路開始營業之時，其成績不能如預期之良好，僅日俄戰前之損失，據稱約達九千萬盧布。戰後所失南滿之勢力範圍，當時幾盡爲荒蕪之地，只限商業貨物輸出極少之北滿，除去因特別企業之缺損總賬，本路營業成績，至一九〇九年爲止，尙示虧蝕狀態。俄政府之補助額，每年平均近二千萬盧布。自一九一〇年以後，營業漸入佳境，

支出著明減少，是年營業純益百萬盧布。其後數年繼續良好，至歐戰爲止，收益逐次增加，歐戰一經勃發，此路亦大爲發展。但大戰終結，隨革命（一九一七年）而來之國內秩序紛亂，破壞經濟基礎，以故盧布價值暴落。鐵路收入，達數億盧，一九一八年之純益，賬面數字，爲一億三千七百萬盧，但以紙幣失其價值，事實上，在此期間，竟無收益。時沿線治安，完全墜地，運輸混滯，運費收入減少。且以擾亂之結果，中、日、英、美、法、意共同出兵西伯利，其軍事運費，等於分文未收。俄國補助金既中絕，鐵路經濟，益陷於困窮，以一九二一年尤爲困難。

但自一九二〇年該路組織變更後，新任管理局長奧司脫洛牟夫氏經營方針得宜，由減輕運費，圖商業輸送之增加，別一方面由改良技術，謀輸送之增加，其面目漸次改變，營業大見成效。自一九二二年起，收益著明增進，更於一九二四年歸中、俄共管，財政又行整理，一九二六年之營業純益，達二千八百十萬盧。所運送之大部分，均爲商貨及旅客所占，此路完全成爲獲利之鐵路。今以參考之故，示最近五年之營業收支如左：

中東路營業收支表（其一）（單位爲金盧布）

年	份營業	收	入營業	支	出相抵	所餘收入	新事業	費純	收	入
一九二七年	六〇、〇四三、二四七	三五、二二九、九六九	二四、八一三、二七八	五、七三六、〇七二	一九、〇七七、二〇六					
一九二八年	六四、七一一、〇三〇	四〇、二三九、二四一	二四、四七一、七八九	七、三八三、三八四	一七、〇八八、四〇五					
一九二九年	六四、四一五、七六一	三二、七六〇、八三二	三六、六五四、九二九	四、四一六、四〇三	三二、二三八、五二六					

一九三〇年	六九、九二一、五〇二	二八、六二九、一八七	二一、二九二、三一五	一、二五二、九七一	二〇、〇三九、三四四
一九三一年	四〇、五四一、六一二	二二、四一五、九〇六	一八、一二五、七〇六	四七二、〇三一	一七、六五三、六七五

中東路營業收支表（其二）（收支內容，單位為金盧布）

年 份	線 路		每 一 公 里 貨 百 噸		每 一 公 里	
	收 入	支 出	利 收	入 支	出 餘	利
一九二七年	三四、七七七	二〇、七〇五	一四、三七二	三〇八	一四六	一六二
一九二八年	三七、四八一	二三、三〇七	一四、一七四	二六二	一五四	一〇八
一九二九年	四〇、二〇六	一八、九七五	二一、二三一	二六五	一六五	一〇〇
一九三〇年	二八、九一五	一六、五八二	一二、三三三	二八六	一三五	一五一
一九三一年	二三、四八一	一二、九八三	一〇、四九八	二五六	一四七	一〇九

（壬）附帶事業

中東路除主體之鐵路營業外，兼營各種附帶事業。其主要者，以號稱埋藏量三億噸之札蘭諾爾煤礦為始，東西二線，有廣大之林區。商業部更營運送、保險、金融、倉庫、報關、委託販賣等業務。其派出機關，各地均有商業分部。此外於海拉爾有染毛工場，水壓捆包工場。哈爾濱及其他十二處有發電所，營電氣事業。

以地方經營而論，有衛生施設，教育施設，圖書館，測候所，農事試驗場等，其他亦歸管理。

## 2 呼海路

### (甲) 沿革

呼海路迄於實際動工，當然中國方面爲自行築路之熱情所刺激，但至動工爲止，有甚長之歷史。即日俄戰後未幾，在一九〇七年，始有計劃，其後屢次成爲黑龍江省議會之問題。一九〇九年，創辦官民合同之海蘭鐵路有限公司，因資金拮据及其他事情，未能實現。一九一一年，設黑龍江鐵路籌備所，擬着手馬船口至海倫之鐵路，是年爲辛亥革命，遂遭頓挫。後於一九一六年三月，中國政府與道勝銀行，訂濱黑鐵路借款合同，呼海路之計劃線路，包含於其中，而中國方面，旋又主張自辦，謂應廢止濱黑路借款成約，由省及中央政府出資敷設，但目的不達，又以俄國革命，濱黑路終不能實現。其後經幾多曲折，至一九二五年，黑督吳俊陞計劃築成此路，設立呼海鐵路公司，爲黑省官商合辦，資本一千萬元，始有具體辦法。一九二五年九月於松浦設工程局，十月即行開工，由前任中東路局長奧司脫洛牟夫氏有關係之如意公司，承攬工程。

一九二六年七月，行松浦、呼蘭間試運轉，是年八月十日，開始客運，松浦、馬船口支線，於十月完工。明年即一九二七年一月，呼蘭、綏化間工程告竣，開始試辦馬船口、綏化間之假營業。然此區間之建設，需預算以上之鉅款，以籌資不易，綏化、海倫間，不得已暫時停工。至一九二八年五月，屬於呼海工程局之直接經營，開始工事，至十月土工完



竣，但以奉天時局之影響，定購外國之軌條遲到，工程不能進展。直至是年十二月六日，始完成延長至海倫之工事，十二月十五年，開始假營業，一九二九年七月，舉行開通式。於是本路遂南北貫通呼蘭河流域，起於哈爾濱對岸馬船口，經綏化至海倫，而爲具有營業公里二二一、一三一之鐵路。其後爲偽國所沒收，編入所謂國有鐵路，自一九三三年三月一日起，與其他各路同爲滿鐵委任經營。

### (乙) 組織

本路公司成立之初，在一九二五年，爲官民合辦之股份有限公司，一九二八年八月，以省政府令解散呼海路有限公司，於省城新設呼海齊克兩路總辦公署，爲工程局之監督機關，呼海路在事實上變爲省有鐵路。但廣信公司之投資股本，依然照舊。

一九二九年，復以省政府令廢止督辦公署，於省城再設呼海鐵路公司，是年又據省府及東北交通委員會之指令，工程局改稱管理局。一九三〇年，管理局亦編入公司組織，名實均爲股份公司，繼續至偽國沒收爲止。

### (丙) 路員

本路上年度（一九三二年）之員工，計職員六三四人，工役二、一八二人，合計二、八一六人，每年所費，職員五九八、八二八元，工役六一一、一七九元，合計一、二一〇、〇〇〇元。

最近五年員役增減及薪俸等，表示如左：

年 度	員		工		合	計 每 一 年 薪 水
	給 者	日	給 者	日		
一九二八年	四八八人		九二〇人		一、四〇八人	四三五、七三〇元
一九二九年	九一〇		一、七一九		二、六二九	六四〇、三三四
一九三〇年	九六六		二、四三〇		三、三九六	一、二五四、〇四一
一九三一年	八八五		二、三〇〇		三、一八五	一、二六四、一三八
一九三二年	六三四		二、一八二		二、八一六	一、二一〇、〇〇〇

(丁) 資本

本路資金，至開始營業為止，由黑龍江省財政廳，及廣信公司（各半數）投資，合計現大洋八百六十六萬八千九十二元四角六分，其後民國十六年度全部官利，及十六年度丙丁紅利並其他，合計一百六萬五千二十元五角三分，亦歸併算入資本之內。又十六年度十七年度紅利一百六十萬三千八百二十四元九分，充作建設資金，償還借款，加算入資本之內。更有十八九年度官利紅利及股票額面不足之數，共現金二百九十五萬九千七百三十二元四角四分，加入民間投資十五萬元，至民國二十年度末，總股本額為一千四百四十四萬六千六百六十九元五角二分。

(戊) 運轉

(a) 線路

營業公里

二二一、一三一公里

線路全長

三〇九、三一五公里

軌 闊

四呎八寸半

線 數

單線

(b) 列車運行

列車運轉次數(一九三三年四月二十五日止)

本路無旅客列車而為混合列車。其次數為馬船口、綏化間一往復，馬船口、海倫間一往復，貨車為馬船口、海倫間一往復，工事列車為馬船口、海倫間四往復。不定期工事列車，在此外有三往復。

分區各列車速度

每時速度公里	區 間	混 合 列 車			混 合 列 車			貨 物 列 車						
		馬船口—松浦	松浦—呼蘭	呼蘭—泥河	泥河—綏化	綏化—克音河	克音河—海倫	馬船口—松浦	松浦—呼蘭	呼蘭—泥河	泥河—綏化	綏化—克音河	克音河—海倫	
		四〇	三〇	五〇	四〇	四〇	四〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇

最長最短區間運轉所需時間

最長區間（張維屯——克音河）

二二、一六公里

混合列車

四一分

貨物列車

四五分

最短區間（萬發屯——泥河）

五、四公里

混合列車

九分

貨物列車

一二分

馬船口至海倫運轉所需時間

混合列車

上 行  
下 行

五時四十九分

五時五十分

貨物列車

上 行  
下 行

七時四十五分

七時四十分

（c）車站有效延長

各站均分上、下本線，管理列車，本線有效延長之全部在六百米以上。

(d) 機關車牽引定數

機關車種類	混合	列車	船	興	間興	綏	間綏	秦	間秦	克	間克	海	間
米卡型	—	—	—	二六·三	—	二三·三	—	二〇·三	—	二六·三	—	二〇·三	—
梭里型	—	—	—	二二·三	—	一八·三	—	一八·三	—	二二·三	—	一七·三	—
達部型	—	—	—	一四·三	—	一〇·三	—	一〇·三	—	一四·三	—	六·三	—
莫加型	八·三	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(e) 給煤水設備

給水設備 給水站為松浦、呼蘭、康金井、興隆鎮、綏化、四方臺、克音河、海倫八處。

給水槽之容量，以松浦之六萬加倫為最大，呼蘭之五千加倫為最小，此外皆為二萬加倫。

水塔之高，以松浦之六·七米為最低，四方臺一〇·四米為最高。

給水柱之個數，松浦、海倫各一根，綏化三根，其他二根。

水管直徑，全部為一五〇耗。

給煤設備 機關車所在地，為松浦、綏化、海倫三站，給煤方法，由人力搬入機關車，於轉向，各機關庫均無轉車臺，使用三角線。所用煤斤，為鶴立煤、穆稜煤及撫順煤。

(己)車輛

(a)機關車

種	類	使	用	中	者	修	繕	中	或	不	能	修	理	者	計
米	卡	型			七輛						六輛			一三輛	
梭	里	型			二輛						二輛			四輛	
途	部	型			六輛						一輛			七輛	
莫	加	型			二輛						三輛			五輛	
計					一七輛						一二輛			二九輛	

(b)客車

種	類	使	用	中	者	不	能	用	或	修	繕	中	者	計
一	二	等	合	造	車	二輛					一輛			三輛
二	三	等	合	造	車	一輛					二輛			三輛
三	等	車			一四輛						六輛			二〇輛
三	等	貨	物	合	造	車	三輛				一輛			四輛
計					二〇輛						一〇輛			三〇輛

(c) 貨車

種	類	使	用	中	不	能	用	或	修	理	中	計
有蓋	四〇噸車			二七輛								三二輛
有蓋	三〇噸車			四九輛								五七輛
煤車	四〇噸車			七〇輛								一〇〇輛
煤車	三〇噸車			八一輛								九三輛
煤車	三〇噸車			一九輛								二九輛
煤車	二〇噸車			一八輛								二四輛
煤車	一五噸車			二一輛								三二輛
硫車	三〇噸車			三輛								八輛
硫車	四〇噸車			二〇輛								三〇輛
硫車	三〇噸車			三九輛								五〇輛
硫車	二〇噸車			五輛								七輛
硫車	一五噸車			九輛								一八輛
無牆	三〇噸車			—								一輛
計				三六一輛								四八一輛
												一二〇輛

(庚) 工務

(a) 用地

三八、七九七、三三畝

購地費

二五一、二三六·七五元(現洋)

(b) 路盤及其他

路盤闊(最大者) 六米

最高盛土 一〇米

法之勾配 一比二米

最急勾配 百分之一

最小曲線 五八二米

(c) 軌道及其他

軌條爲八〇磅六五磅及六四磅。

道床 沿線無石山, 故用砂。

枕木  $23 \times 16 \times 2.60$

(d) 橋梁

主要橋梁, 爲第一呼蘭河、泥河, 第二呼蘭河、努敏河, 其長共一、四九八、七五〇米。

北滿之交通



## (辛) 營業

呼海路沿線之背後，皆豐饒地，素有穀倉之稱，東省事變前，主要豐收物之耕種面積，爲一、一〇二、八七〇陌，生產收穫量，爲一、三八九、六一〇噸。本地消費數爲八五三、八六〇噸，剩餘之數即呼海沿線背後地輸出可能之量，爲八、五三五、七五〇噸。

然觀背後地之狀態，未耕地有六〇四、六九〇陌，輸出可能之量，約有四五萬噸，但九一八前三年之穀物輸送額，平均約三九萬噸。故呼海路不僅自背後地尙有充分吸貨之餘地，且獎勵移民，開墾未耕地時，其營業益加有望。加以海克、拉濱線完成之日，可見其營業之發展，不難想像也。

## (a) 旅客營業

呼海路之客運，自營業開始以來，日見成績，一九二九年，乘客九〇六、五八八人，收入達一、二三二、五九四元，示最高紀錄。其後漸減，一九三一年減爲四二四、二六五人，收入爲五九九、二一七元。不過二年之間，其運送額及收入，均減少一半。此因世界蕭條而九一八事變，亦大受影響，自不待論，且以貨物營業過於順利，而旅客營業，當事者亦有付諸等閑之勢。故能講相當對策時，將來決不悲觀也。

## 呼海路客運成績表

年	份乘	客	人	數收	入
一九二八年			七九一、四〇三		八五五、六二四・〇四
一九二九年			九〇六、五八八		一、二三二、五九三・七九
一九三〇年			六四〇、一八四		九二六、三二八・〇〇
一九三一年			四二四、二六五		五九九、二一七・一五
一九三二年			三五三、二〇五		五二六、一三五・六二

(註)小包等運費不在收入之內。

(b) 貨物營業

呼海路之營業，以貨運為主，蒙世界彫敝之餘波，北滿特產不振之故，本路收入，亦漸減少。一九三〇年，財政最為困難。一九三一年，設運輸事務所，積極行貨物吸收策，努力挽回頹運，但以九一八事變勃發，哈大洋暴落，市況蕭條之故，特產物輸出停頓，故營業項下，較豫算減收三十三萬元有餘。但貨物營業，較前年度增十三萬噸，收入增收六十四萬元，蓋以貨物吸收策得宜之故。

呼海路之主要貨物，以特產物居首，雜貨次之。特產物為上行貨物，即輸入貨物，數量甚多。但雜貨為下行貨物，即輸入貨物，數量極少，難保運輸之平衡，運轉上甚不經濟。以故對於下行貨物，運價特別折扣，行吸收輸入貨之政策焉。

一九三二年一月，與中東路訂臨時聯絡協定，雖不完全，但已開始聯運。

呼海路貨運成績表

年	份運	貨噸	數收	入
一九二八年	年	六二九、九九三		一、五九五、五二二·二七
一九二九年	年	六一八、七七一		三、一四八、四九六·六五
一九三〇年	年	一、〇三八、二二八		二、七七九、四四七·五五
一九三一年	年	九九七、一九八		三、四五一、五一七·五五
一九三二年	年	四三三、三一二		二、八一五、四七五·四八

(註)(1)自一九二八年至一九三一年止，其輸送數量及收入，包含局用品運送量及收入。

(2)收入中不含貨物營業諸款。

(c) 營業收支

最近五年呼海路之營業收支，如左表：

呼海路營業收支表(會計年度至二月末止)

年	份營業收入	營業支出	出盈	餘利	益
一九二七年	二、五〇九、三九四·〇三	一、二六三、三七七·六九		一、二四六、〇一六·三四	

一九二八年	三、七二一、五〇四・〇二	二、〇五五、七七三・五八一	一、六六五、七三〇・四四
一九二九年	四、七二八、三三六・八八一	三、七三七、一三二・一二	九九一、二〇四・八六
一九三〇年	四、一七一、七一七・四六一	二、八九三、四〇二・五八一	一、二七八、三一四・八八
一九三一年	二、三一七、三五九・五一	一、六五〇、一二一・六九	六六七、二三七・八二

(壬) 附帶事業

呼海路之附帶事業，有電報、電話、電燈營業、鐵路工廠、土地房屋租借業、經營醫院及渡船業務等；其成績無足觀者，僅渡船可有餘利而已。

3 洮昂鐵路

(甲) 沿革

洮昂路與四洮路之一部，均通過錦瓊鐵路豫定地，自與齊克路連絡完成以來，其能力大進，齊齊哈爾及其背後地與南方海港之交通運輸，以視經中東路可縮短距離，有充分之經濟價值。若經齊克路延至黑河時，國防上有重大之使命。

一九二四年奉天官憲與滿鐵間訂定承造契約，資金一千二百萬圓，一九二五年，由滿鐵經手動工，一九二六年七月十五日，洮南至昂昂溪間，二二四、二公里全線完工，偽國成立後，沒收為國有鐵路，為滿鐵委託經營各路

之一。

(乙) 鐵路員工

最近五年間洮昂路員工增減及薪工,表示如左。

年 份	從 業 員		計	每 年 薪 工 費
	月 給 者 日	給 者 合		
一九二八年	四〇六	一、一九〇	一、五九六	五四四、三六八・〇〇
一九二九年	三七九	一、四五二	一、八三一	五一三、六八六・〇〇
一九三〇年	三九〇	一、九四六	二、三三六	五九九、三六五・〇〇
一九三一年	五二九一三〇	一、九七七	二、五〇六(一三〇)	八一三、〇三六・〇〇
一九三二年	四四七(一〇二)	二、二四九	二、六九六(一〇二)	六一四、四八〇・〇〇

(註) 括弧內為齊克局員兼洮昂事務。

(丙) 資本金

承造總額,爲一、二九二、〇〇〇圓。

(丁) 運轉

(a) 線路

營業公里

二二四、二公里

軌 閘

四呎八寸半

線 數

單線

(b) 列車運行

列車運轉次數及列車運轉所要時間如左表。

區 間	距 離 (公里)	客 車 次 數		貨 車 次 數		最 急 列 車 需 時	最 緩 列 車 間
		上	下	上	下		
洮南——龍江	二五〇·五	二	二	四	四	下上 七時四五分 上下一 〇時四五分	下上 九時二〇分 上下一 四時四〇分

(註) 上為龍江發 下為洮南發。

備考 洮昂鐵路為洮南、昂昂溪之間，便宜上稱為洮南、龍江間。

(c) 車站有效延長

車站有效延長，各站為四〇〇米以上。

(d) 供給煤水設備

給水站為洮南、白城子、鎮東、東屏、街基、江橋、昂昂溪七處。

惟洮南為機關車所在站。

(戊) 車輛

名稱	可用	修理	中	不良	車入他路者(北寧)合	計
機關車	一二	—	—	—	—	一二
客車	三四	—	—	—	—	三四
貨車	二〇四	—	—	—	八	二一二

(註) 客車三四輛中,含有車掌車一四輛。

(己) 工務

(a) 用地

二三、五〇〇、五七四、九七平方米

購地費

三四八、二一八·八六元

(b) 路盤及其他

路盤崗

五·五米

最高盛土

八·四五米

決之勾配

一比一·五

最急勾配

千分之七

最小曲線半徑

四百米

(c) 軌道及其他

軌條——八〇磅 路床——碎沙石 枕木 23×16×2.60

(d) 橋梁 最大者為嫩江橋，長七六七、三四米。

橋梁總延長一五九九、七四米。

(庚) 營業

本路與齊克連絡，故齊齊哈爾背後肥沃之克山、拜泉方面特產物，使之南下，將來因此有望。

(a) 旅客營業成績

年	份	旅		客
		人	數	
一九二七年	年	二一四、五二七	四四〇、二九三·九〇	
一九二八年	年	二七八、九八六	五七六、六四二·九一	
一九二九年	年	四四四、〇九二	八七六、五二五·〇三	



一九三一年	五〇二、〇八七	九六〇、九〇七・〇六
一九三〇年	三二九、四四四	六四四、五五一・五九

(b) 貨物營業成績

年 份	貨 物	
	噸 數	收 入
一九二七年	七七二、三〇二	七〇四、三九一・〇五
一九二八年	三五五、四七八	五六三、五六四・五五
一九二九年	五七三、九三一	一、二〇二、七八八・八七
一九三〇年	六五三、八八七	一、四五三、六五四・五五
一九三一年	八五九、八五一	三、七二九、五九七・九九

(c) 洮昂鐵路營業收支(單位現大洋一、〇〇〇元)

年 份	營業 收 入	營業 支 出	相 抵 餘 數
一九二七年	六三三・七	三八八・二	十 二四四・五
一九二八年	一、一四〇・七	一、九〇八・四	一 七六七・七
一九二九年	二、一四七・五	二、一二六・六	十 二〇・九

一九三〇年	二、四九〇・〇	二、四一四・三	十	七五・七
一九三一年	四、四二四・九	二、五二八・九	十一	一、八九六・〇
一九三二年	二、九七五・〇	一、二一九・〇	十	一、七六〇・〇

(註) 一九二七年(自七月至十二月)。

一九三二年(自一月至六月)。

#### (4) 齊克鐵路

#### (甲) 沿革

現在之洮昂路，最初作為洮南、齊齊哈爾間鐵路而計劃者，關於橫斷中東路，未能得中東方面諒解，不得已至昂昂溪為止，以一九二六年七月完成洮昂鐵路。

該路之齊齊哈爾延長，此時已喧騰於人口，中東、洮昂兩路當局者之間，許久作為懸案，屢經交涉，中國勢力既日見增進，頗欲不顧一切，進行延長工事，實際上解決中東橫斷問題，一九二八年六月，漸次着手，在中東方面，於面上難於默認，種種交涉之結果，入七月後，兩當事間，成立協定，結局在中東線交叉地點，洮昂方面，考慮中東將來之複線計劃，成為架設跨橋之計劃。中國乃以此條件，繼續動工。一九二八年十二月七日，完成齊、昂間三〇公里四之路線，自十四日起，試辦營業。

齊昂路最初似洮昂線之延長，其所屬不明，既而敷設齊克路，即齊齊哈爾至克山之鐵路，而此路遂為齊克路

之齊昂支線。

齊克路之幹線延長約二百四十公里，與齊昂支線同在一九二八年六月開工，齊齊哈爾至泰安之一二七公里，於一九三〇年三月二十五日開始營業，其枝線自寧年至訥河六十公里之中，至拉哈爲止之四十八公里，於一九三〇年十一月開通，立即營業，自榆樹屯至中東站之五公里三，於一九二九年十月二十三日已開始營業矣。此路亦與其他各路相同，沒收爲偽國鐵路，一九三三年三月一日以後，變爲滿鐵委任經營。

(乙) 組織

建設之初，本爲中國官辦，由黑龍江省及北寧路出資，但無的款。

齊克鐵路員工表

年 份	員		工		每 年 薪 工
	月 給 者	日 給 者	計	合	
一九二八年	三六四(一八四)	八〇	四四四(一八四)	三七,五〇六.〇〇	
一九二九年	五〇二(一八六)	六九八	一,二〇〇(一八六)	二〇七,七九六.〇〇	
一九三〇年	六二五(一七七)	二,六〇九	三,二三四(一七七)	四八九,九二二.〇〇	
一九三一年	六〇五(一八三)	二,六一九	三,三二四(一八三)	七六五,二八〇.〇〇	
一九三二年	四九〇(一七四)	二,七三五	三,二二五(一七四)	八三四,四三三.〇〇	

(丙) 資本

無可目爲公稱資本者，自一九二八年至一九三一年之間，從北寧鐵路、吳大興堂、交通部、江省克山縣農商會、廣信公司、泰安鎮農商會、訥河縣等，合計不過支出六、五三六、〇〇〇元，實際總建設費，達一一、〇〇〇、〇〇〇元。不敷之數，用其他方法支出。

(丁) 運轉

(a) 線路

營業公里

二五八公里

軌 闊

四呎八寸半

線 數

單線

(b) 列車運轉

列車運轉次數及列車運轉所需時間如次：

區 間	距離 (公里)	客 車 次 數		貨 車 次 數		所 需 時 間 摘 要
		客 車 次 數	貨 車 次 數	客 車 次 數	貨 車 次 數	
龍 江 克 山	二〇四·六	一	一	—	—	上行五時 下行五時

北滿之交通



(己)工務

(a)用地

一六、七一九、一九一、三三平方米

購地費

一六一、〇四二、三三元

(b)路盤及其他

路盤闊

五・五米

最高盛土

一〇・八米

法之勾配

一比一・五米

最小曲線半徑

四〇〇米

最急勾配

一千分之七

(c)道床及其他

軌條八〇及六〇磅

道床

碎砂石

枕木 23 X 16 X 2.60

(d)橋梁 擺渡河橋梁最大,長五九米,橋梁總延長為三、五八五、三米。

(庚)營業

(a)旅客營業成績

(b) 貨物營業成績

年 份	客	
	入	收
一九二八年	三、二八八	二、一七四・九七
一九二九年	一四六、九七八	六〇、六八〇・九一
一九三〇年	三三四、六一七	三九六、〇六三・五四
一九三一年	二四五、七五五	三八〇、四六二・三五

(c) 齊克鐵路營業收支

年 份	貨 物	
	噸 數	收 入 (現大洋)
一九二八年	一、五一五	一、一〇一・一五
一九二九年	九二、二三九	九六、九〇六・四五
一九三〇年	三八一、〇六〇	九七九、三六八・七〇
一九三一年	八九七、四五五	二、三六七、九二三・二七

年 份	營業 收入	營業 支出	盈 餘 額
一九三一年	二、八二五・二一	一、三七〇・四一	十 一、四五四・八

一九三二年	一、六六五·三	一、二一四·八	十	四五〇·五
計	四、四九〇·五	二、五八五·二	十	一、九〇五·三

(註)一九三二年(自一月至六月止)。

### (5) 洮索路

#### (甲) 沿革

洮南、索倫間之鐵路，自一九二六年來，中國官廳，已熱心主張敷設，一九二八年六月，因皇姑屯事件，出兵關內之奉軍，在整理上，以洮兒、綽爾兩河流域之開墾為目的，所組織之興安區屯墾公署督辦鄒作華，提倡向該地之鐵路建設，於是具體化。最初鄒氏提議，以洮南為起點之計劃，其後以洮南商民，無力繳股，故以洮安為起點，可縮短距離二十餘公里，節省資金，遂決定以洮安為起點。

工事，於一九二九年四月，包定土工，但遲至八月始開工，九月九日，得東北交通委員會之許可，正式成立洮索鐵路局。於是本路有認真建設之勢。

在一九二九年中，洮南懷遠鎮間八四公里四之土工，大體告竣。一九三一年開始敷設線路，至平安鎮之二九公里一六八，於是年六月十七日開通，至葛根廟之二五公里，於是月二十八日開通，至懷遠鎮之三〇公里，於一九三二年二月二十日開通，全線二〇〇公里中，有八五公里，業已開通矣。



其後亦爲偽國沒收，自一九三三年三月一日起，統一於滿鐵委任經營之下。

(乙)組織

純爲官辦。

(丙)資本金

三三〇萬元，已收一六〇萬元。

(丁)運轉

(a)線路

營業公里

八四、四公里

軌闊

四呎八寸半

線數

單線

(b)車站

車站有效延長，各站共計四〇〇米以上。

(c)供給煤水設備

給水站爲白城子、葛根廟二站。

無機關庫設備。

(戊)車輛

名稱	可用	修理	中	不良	車關入他路者	合計
機關車	三					三
客車	一二					一二
貨車	二四六					二四六

(註)客車內包含車掌車九輛,行李車二輛。

(己)工務

(a)用地

一三、二〇五、三三七平方米

購地費

未付清

(b)路盤及其他

路盤闊

五・五米

最高盛土

一〇・八米

法之勾配

一比一・五米

最急勾配

千分之七

北滿之交通

北滿概觀

最小曲線半徑

四〇〇米

(c) 軌道及其他

軌條六四磅, 道床碎砂石, 枕木  $23 \times 16 \times 2.60$

(d) 橋梁 歸流河木橋最大, 全橋梁總延長四〇五米。

(庚) 營業

(a) 旅客營業歷年成績

年	份	旅		客
		人	數	
一九三〇年		二八,八〇一	收	入 (現大洋)
一九三一年		一四,七六九	收	一八,四八五・四二

(b) 貨物營業歷年成績

年	份	貨		車
		噸	數	
一九三〇年		二八,〇六四	收	入 (現大洋)
一九三一年		一一,九九五	收	二六,三七〇・二七

(c) 營業收支(單位現大洋一〇〇〇元)

年	份	營業	收	入	營業	支	出	相	抵	餘	額
一九三一年			六四·五			八〇·七			一		一六·二
一九三二年			一九·二			四〇·九			一		一二·七
計			八三·七			一二一·六			一		三七·九

(註)一九三一年(自三月至十二月)、一九三二年(自一月至六月)。

(6) 齊昂輕便鐵路

(甲) 沿革

齊昂輕便鐵路，爲一九〇七年八月，黑龍江巡撫程德全以救濟旗人生活爲目的，用省內旗地之買價，充資本之一部，自爲總辦，盡心計劃，自中東路齊齊哈爾站至省城西南一公里七，凡二九公里，軌闊一米之輕便鐵道，資本三十五萬兩，建設費加材料及購地，共三十二萬兩。分五十兩(整股)五兩(零股)兩種股票，計六千四百股。一九〇七年由德商泰來洋行承包工程及車輛一切，依照合同，應於一九〇八年夏完工，以大水故，工事不能進行，較豫定遲至一九〇九年九月二十七日完竣，交工後立即通車。

初中國既擬築成此路，有俄技師漢江羅夫者，提出較泰來洋行有利於中國之條件，屢次運動承包，且當時尚

有俄軍駐在齊齊哈爾城內，北滿完全在俄人勢力之內，不知何故，中國排斥俄商，舉全部工程使德商承辦，大有害於俄國感情，故輕便鐵路與中東不能連絡。

本路之營業，以距離之短，與運價之高，不能與馬車輸送競爭，加以創辦以來，會計不善，收支常不相抵，齊克線開通後，益陷入悲境。

(7) 穆稜鐵路

本路爲中東路東部線小城子站煤礦間之運煤鐵路，一九二四年一月，俄商斯克臺里司基氏與吉省當局所訂中、俄官商合辦，梨樹溝、小城場溝煤礦合同而成立者，資本六百萬元（中、俄各半），爲穆稜煤礦所經營，一九二四年秋開工，軌條及運轉材料，仰給於東路，一九二五年三月全線五九公里五，軌闊五呎，完全開通。一九二六年四月開始一般旅客營業，是年六月，開始貨物營業。

(8) 鶴立鐵路

本路爲資本三百萬元設立之官商合辦鶴立煤礦公司所敷設，築路資本爲百二十萬元，線路材料及車輛等，主要由東路購入，一九二六年夏動工，十一月完工，由松花江岸蓮花口，經鶴立礦至煤礦所在地之興山鎮，軌闊五呎，路長五五·五公里，開始運轉。

(二) 未成鐵路

東省所計劃之鐵路，自昔由日、俄、英、美等國所計議者頗多，如錦瓔路，或濱黑路，在歷史均甚著名。至於中國方面之計劃線，更難悉數。如東北軍人之三幹線計劃，實爲雄大之圖。卽：

- (一) 東大幹線 葫蘆島——瀋陽——海龍——吉林——依蘭——同江——綏遠
- (二) 西大幹線 葫蘆島——大虎山——通遼——洮南——齊齊哈爾——寧年——墨爾根——黑河
- (三) 南大幹線 葫蘆島——朝陽——赤峰——多倫

完成以上三大幹線，敷設滿鐵平行線路，蔑視日本權益，使滿鐵枯死之東北當局計劃，今則成爲空想，日本人蓋志得意滿也。

現在北滿較有實現性之未成鐵路，大抵如次。但以種種牽制，不能有詳述之自由，俟諸來日可也。

(1) 海克線 爲呼海線終端海倫與齊克線最前站克山連結，計長一六八公里之鐵路，線路已通，本年二月十五日，已試辦營業。於將來北滿特產運輸徑路，必大變化。

(2) 拉濱線爲二六八公里之鐵路，連結哈爾濱與吉敦線之拉哈，現正動工。

(3) 其餘向訥河、黑河、松花江川下，密山、大賚等各方面延伸之鐵路，有依次建築之豫定。

(三) 馬車運送

## (1) 概況

對於北滿廣漠之七十五萬平方公里，鐵路總延長，不過二千七百公里，自動車運送，近年雖漸發達，但尙以運送旅客爲主，貨運以道路關係，僅限於一部。水運除松花、花水系外，無足觀者，在此現狀之下，以交通機關言，馬車有偉大之勢力，不能否認。吉、黑二省之馬車，估計約有十七萬輛，更以移民之農家爲比例，其數日漸增加。

馬車運送最主要之對象爲穀類，自十月至翌年三月末之冬期，農家收成既畢，入於農閑時期，自身之勞力及馬匹，除搬運自家所有糧食入市，或租賃之外，幾無用途，又在此期內，路面、河川、沼澤，一概冰凍，化爲由馬車到處可以通行之大路。其數與夫價值之廉，作爲東省特別之輸送機關，不許自動車輸送加以侵蝕也。

最通用之所謂大車，在北滿多爲四、五馬或八馬所拉，在結冰期，每車載重噸半至二噸之糧食，一日平均行程六〇——八〇華里（每華里合日本里約六町）。冬季輸送旺盛地方，一日可見數十輛至數百輛之馬車，往來於路上，絡繹不斷。

## (2) 作爲鐵路對抗機關之馬車

通南北滿，馬車爲鐵路之補助機關，有偉大勢力，而在北滿，則以鐵路運費之昂，又鐵路不能圓滿輸送之際，馬車直爲極可畏之競爭者。極遠之距離，用馬車運送，往往威脅鐵路，實足注目。北滿洲鐵路之獨占利潤，由此言之，不得不有所限制。試舉二三例觀之，歐戰當時，中東路因莫大之軍事運輸，應接不暇，而運轉材料又嫌不足，且未計及

輸送特產物，加以中東路南行之運價極高，故與鐵路平行之長距離馬車輸送，大爲活動，自哈爾濱、安達、齊齊哈爾等沿線各站，遠自拜泉等腹地市場，陸續向長春南下，爲著名之事實。同期中最盛之一九一九年，僅長、哈間參加運送之馬車，已多至十五萬輛，運送數量實爲三十萬疋。

一九二〇年秋，軍事輸送雖終結，而鐵路運費仍甚昂，故馬車依然與鐵路抗衡。遂使東路不得已於一九二一年十一月，大減運價，凡地方運糧，發自陶賴昭以北各站者減四成七分三釐，窰門以南減七成一分三釐，與滿鐵之速絡運費，亦不得不連類低減。

東路雖在目下，以對抗馬車之故，對於南線之地方貨運，每年設定冬季運價，自一九三〇年末，銀價暴落，馬車運費，較鐵路冬季減價，更爲低廉，以故在一九三〇——三一年度（出運期），從路奪去糧食約二十萬噸。一九三一——三二年度，自南線範圍以內，由馬車運至長春、吉林之糧食約有十五萬噸。一九三二——三三年度（三月末爲止），因北滿大水，農產大減之時，由南線各地，尙有七萬七千噸，由馬車南運者。

又在一九三〇——三一年之出運期，呼海路以運費較貴，在該路勢力圈內之拜泉縣一部，及從三道鎮、望奎地方至中東路西線之滿溝、對青山，及哈爾濱之馬車運送甚多，故呼海路於望奎、三道鎮兩處，設運輸事務所，規定與鐵路連絡之特價，始漸能補救。鐵路與馬車之競爭，多爲鐵路方面敗北，即減低運價而馬車亦告終結。

（3）作爲鐵路補助機關之馬車



與鐵路競爭之馬車輸送，因鐵路設定對抗運費及其他吸貨政策等，雖時有盛衰，而作為鐵路補助機關之馬車運送，依然占有極大勢力，以此意味之馬車運送，可分為兩種，即農家舉自行生產之糧食，搬往市場，與農家作為副業而從事運輸是也。前一種在農假期，各家餘剩之糧食，以自有之馬車，搬往附近市場（有腹地市場，亦有沿線市場），以賣貨所得之錢，購買需用之雜貨，積載而歸。後一種則農假期一地方之農夫，集為一團，以馬車頭為首領，與糧棧式運送店訂約承攬，作為一種行業而從事運送。大抵馬車數十輛，結隊進行，以老練者為隊長，指揮一切，在馬賊危險地方，有時攜帶鎗械。近自百華里內外，遠達四百華里，為大量輸送，例如安達拜泉三百華里之間，拜泉向為有數之腹地市場，在齊克線完成前，拜泉縣克山縣之糧食，殆均搬往安達，故兩地間冬期馬車運送，頗為旺盛，出運至安達站者，一日多至數千輛。由此意義之馬車運送，可知馬車價成立之故，馬車運送，為農假期農夫之副業，對於自身勞苦之賃銀，初不考慮，即對馬匹，僅敷馬料之程度，可以低減馬車運價，由此以言，與其他交通機關之競爭，自屬不小。運糧所得之車價，雖盡用諸車店食宿馬糧，一無所得，尚希望歸途裝載雜貨焉。

#### （4）馬車運送之將來

近年自動車數目增加，完成自動車道路網之努力，在最近將來，必侵及作為鐵路補助機關馬車之努力，雖可想而知，但今後因移民而農戶日增，馬匹車輛亦必增多。且如上述有農家副業之意義，故馬車為超越近代的原價計算之輸送機關，仍保有一大勢力也。

### 第三項 水運

#### (一) 概況

北滿開發較後於他處，敷設鐵路，爲期極晚，故至最近爲止，除水運及馬車外，無交通之便，近時各地雖築鐵路，其長亦不過三千公里，故水運在北滿，今尙爲重要交通機關之一。

潤澤湖北大平原，於產額莫大之農產物舟運與以便利之大小河川，全部屬於黑龍江系，大部縱橫大興安以東之平野，紆徐曲折，成爲黑龍江額爾克納河（興安嶺西），松花江及其支流之嫩江、呼蘭河、牡丹江等。其全長爲一五、〇〇〇公里，可以通航之區域爲一〇、〇〇〇公里。諸水中，黑龍江、烏蘇里江、額爾克納河三者，流經中國界，流域較多未耕之地，故農產甚少，且以介在國境之故，與主要工商中心地隔絕，不過爲人口稀薄之邊境。在下，自交通方面觀之，亦覺大損其真正價值，但松花江及其支流，縱橫流貫北滿中心之寶庫，其於舟航灌溉，在北滿均有顯著之供獻。

但滿蒙之河川，與中國南方異趣，其位置偏北，故爲冬期結冰所苦，自十一月中旬至來年四月中旬，約五閱月之間，航行完全杜絕，故沿岸之商業都市，冬期與鐵路沿線市場，有停止交易之現象。且北滿諸水，視其延長及河幅之大，而河身均較淺，文化又不及南方，以故船舶業，不能如揚子江等之繁榮也。

(二) 松花江

(1) 概論

松花江發源於與朝鮮相近長白山頂之白山湖，經狹隘山谷北流，合併許多支流，從吉林東南而向西北，在扶餘北三三公里處，與嫩江合，右折而劃吉、黑兩省之境界，遠過哈爾濱迤北，在中、蘇國境哈拉蘇蘇附近，注入黑龍江。其延長實達一、九二七公里，貫流吉林省二十六縣，其流域多為沃壤，稱為北滿之穀倉。

(2) 航行沿革

歷史上所見松花江航行之起原，以一八五八年七月，俄國極東總督牟拉伯，既訂璦琿條約而歸，乘黑龍江號，溯行松花、黑龍兩江合流點上游約二十一公里處，由此易小舟至三姓為止，視察水路，是為嚆矢。其後屢有個人為水路及其他調查，未得效果，俄政府屢次組織遠征隊，在中國官憲壓迫之下，調查水路狀況及船舶可以通行之區域，於是沿岸富源，漸聞於世，貿易亦順次推行。俄國既在松花江下游振其勢力，比及建設西伯利鐵路，多數勞工及軍人食糧之小麥，可求之松花江沿岸，以故於一九〇七年，以黑龍江汽船公司所屬之船及個人汽船，駛入松花江，闢一航路而營業焉。

明年一八九八年，中東路敷設材料由伯力經水路運至哈爾濱，以此目的，設船舶部，得中國政府承認，高揭俄國旗，航行於江上，輸送雖大半告終，而江上之船舶不撤，從事運送旅客及貨物。偶以一九〇〇年庚子之變，即乘虛

蹂躪北滿，舉松花江流域爲俄軍所占，而松花江航權亦歸其掌握矣。

一九〇七年中國與之對抗，欲挽回江上勢力，東三省總督徐世昌，於傅家甸設松黑郵船總局，購汽船五艘，來多四隻，意將活躍，但與具有多年經驗及知識之俄人，終不相及，式微不振，一九〇八年，更收回水路管理權，但於俄人毫無痛苦，其經費轉爲中國增加負擔。一九〇九年突然布告設松花江稅關，遂遭俄國抗議，結局在是年八月，中俄兩國成立松花江航行之議定書，其結果爲中國允許俄國在松花江上之航權。

一九一七年俄既革命，繼以內政紊亂，西伯利地方亦失其統制，俄國商船隊四分五裂，松花江上之俄人船主，亦感不安，陸續將船賣出，日本及其他外國汽船公司，乘此擡頭，其中如中國之戊通公司，廣信公司，船舶部，東亞輪船公司等，繼續發生，松花江上之中國努力遂著明增大。於是與中國以收回江權之機會，一九二〇年六月，禁止第二松花江俄船航行，一九二四年全松花江禁止外國船舶航行。

中東路船舶部並俄國個人船主，雖與中國當局嚴重交涉，但均無效，個人船主，漸次以船舶賣與中國，中東路船舶部，所有船舶，亦只能繫留於江岸。至一九二六年八月，亦爲中國強制沒收，於是江上之俄國勢力，完全驅逐，無復當年之面目矣。

就其後中國方面之航運狀態觀之，俄國革命後督軍鮑貴卿投資二百萬元外，更由交通銀行出資百五十萬元，成立官民合辦之戊通公司，營業不得其宜，創立以來，常屬虧蝕，一九二五年自行宣告破產。東三省政府繼承其

後，改稱東北航務局，作為官辦事業，從事經營，翌年自中東船舶部收回之船，亦由該局受委任經營，而成績依然不振，是年十二月，於營業上以避卻與個人船主競爭之不利，運動奉天政府組織聯合團，所謂東北聯合航務局，以東北航務局為盟主，糾合東北江防艦隊、航運部、東亞輪船公司、奉天航業公司、濱江貯蓄會、江防艦隊辦公署等，於一定運價之下，開始營業，仍不能與個人船主抗爭，於是再藉奉天政府之力，恫嚇個人船主，使哈爾濱航業公會提倡，於一九三〇年二月，開三十六船主聯合大會，一舉組織哈爾濱官商航業聯合局。然此局起初從組織上即有許多不合條理，加以發表高率運費，較前年度航業公司所定者，約貴四分之一，於是助成水運商業團體之反對運動，抗爭頗烈，調停無效，遂於一九三一年八月，由東北交通委員會之命，解散聯合團體。其後至結冰為止，僅依個人船舶之活動，勉強完結貨運。其後船舶業雖有合同，而形勢混沌，未至統制航業之機運。至一九三三年之始，以偽交通部之幹江，成五十餘船主之大合同，開滿鐵以此委任經營。松花江航業，今後完全有所統制，當能制定理想的運價，或改善設備，及老朽船之廢航等，松花江航運之前途，洵堪刮目也。

(3) 航運

松花江分四航區如次，可由其天然形勢考察航行狀態。

由水源地至吉林

五九五公里

由吉林至嫩江合流點

三九二公里

由嫩江合流點至哈爾濱

二四五公里

由哈爾濱至河口（拉哈蘇蘇）

六九五公里

合計 一、九二七公里

自水源至吉林五九五公里，稱爲上游山岳區，水量不多，到處爲淺灘急流，航行力甚薄，汽船之定期航路等，當然不行，僅自吉林溯江五十公里，吃水極淺之船可在江中心通航而已。

在此區間，雖舢板溯航，亦復困難，惟本地特別之平底船，由各埠至吉林爲止，運載薪煤枯枝農產物而已。

松花江河口至吉林凡一、三三二公里，大小汽船可以通航，自吉林至嫩江匯合處，名爲上游航區，大體汽船航行，以吉林爲終點。

此區自吉林至松花江站一九二公里，名山前區，由此至嫩江匯合處曰平地區，山前區在平均水率，河幅三二〇米，減水時一七〇米，洪水時自五〇〇米達一、〇〇〇米，水深尋常爲一〇至十四呎，淺灘水最小時爲一、五——二呎，平均水深爲三呎之譜。開凍期間，小汽船及舢板往來頻繁，所以資助地方開發者不少。

平地區之河幅，愈往下游愈闊，松花江鐵橋附近，在增水時約一公里，減水時三〇〇——三五〇米，但在伯都訥附近，增水時爲四公里至五公里，或其以上者有之。水深不及二呎，河床年有變更，故此區汽船航行不易。

自嫩江匯流處至哈爾濱，曰中游航區，流經廣漠之平原，故亦名草原江區。其特徵，蜿蜒而曲折。河幅，水路爲三五〇——八五〇米，加算分流，可及五公里。深處七呎，淺灘有深三呎至四呎者數處。哈市附近有灘，稱爲哈爾濱淺灘。附近兩岸及島上，柳樹繁茂。哈市之河幅，平水時超過一公里，減水時在五〇〇以下，哈市鐵橋下之河幅，不過六

五〇米。在此區間，平水時航行無甚困難，但設備不如下游地方之完全。

自哈市至河口之區間曰下游航區，農產豐富，亦為大消費地，如哈爾濱，且控有交通中心之中總港，故汽船帆船往來頻數，航路標識亦完備，航行安全。

自哈市至三姓為止（牡丹江口）凡三四〇公里，稱為高原航區，水面勾配甚急，是其特徵，雖普通地方亦為百分之二至百分之五，淺灘則為百分之二·五至百分二〇之勾配。

在此區間淺灘與淀（淀字見魏都賦，所謂掘鯉之淀，蓋淵之淺者，譯者註。）依次排列，淀接連六公里至十二公里時，非沙洲即為淺灘。水深在淀，普通七呎至十四呎，最高三〇呎，洲或淺灘，低二呎至六呎。河幅，無分流之部分，平水時三七五米，兩岸之幅員，約五三〇米。所謂三姓淺灘，離哈市約三一五至三四二公里。長二十七公里，為有名之淺灘。水深平均三——四呎。航行雖無危險，但水小時，有一呎半地方，航行者視為危險地段云。

三姓下游，稱為下游山岳區，長一一〇公里，自三姓至土班村河床移動較少，水深較大，於船舶航行極利。水深自五呎——二〇呎，或在其上，假有四呎以下之淺灘。河幅上游三二〇米，下游約八五〇米。

土班村以下至匯流處之最下游區，所謂草原區，長二四五公里，分流如網眼，成多數島洲及淺灘。河岸平坦，可以展望，蔽以雜草低楊，成為草原。

本區自船舶航行觀之，水量充分，其河床多所移動故不能絕對稱為安全航區。水深大致在五呎以上，幅在一

〇〇——三〇〇米內外，下游最短者有六〇米之處。

松花江上下船舶之航行，與以極大制限者，爲跨冬春二期約半年之結冰。松花江之結冰，即所謂封江，因氣溫高低，緯度相差等類，視年歲或地方，不免略有遲早，在哈爾濱附近，松花江結冰，自十月二十七日至十一月末之間，以十一月中旬爲通例，解凍自四月一日至二十四日，以四月十三至十五爲普通。吉林附近，自三月二十三日至四月三日解凍。拉哈蘇蘇，四月末始見解凍。故松花江之航期，平均爲二百日至二百十日，即約爲七個月。松花江又因水量如何，往往左右航運。水量由冬季上游降雪多寡而不同。大致在解凍期（四月中旬）長水，此後漸減，由六月下旬至七月，上游水量即告不足，雨季水量豐富，偶或汎濫如一九三二年夏，成爲洪水，但天候恢復，則水量隨而日減，至十一月終航期前後，減水最甚，雖航行亦復不易。

綜上所述，松花江自河口至吉林，可以航行，而航行狀態，由各區而不同。即下游航區，完全可以通航，中區雖可航行，但以設備不全，夜航有不安之慮，較下游航區，多費日數。次則平地航區，航行困難，減水時全不可能。山前區，較平地區航行略易。

各區在航行最便利而重要者，爲下游航區。本區船舶可航水路之幅，爲二〇〇至三〇〇米，惟到處有幅員在百米下者。水量多之年份，航行全期，船舶通行無阻，即在水少年份，航期期四分之三，吃水四——五呎之船，航行安全。減水最甚時期，爲一航期四分之一以下，在此時，僅容吃水三呎以下之船舶通行。假有吃水二。五呎以上之船，



亦不能航行者，但爲期極短。航行水路之水流，一時間不過三至六公里，彎曲處之半徑，在二〇〇至三〇〇米以上。水路既如此良好，加以全航路設立標置，揭示水深，故汽船帆船，航行安穩，一日可行二十小時以上，拖船亦甚自由，一回可拖三隻以上，雖二三列並行，亦無甚危險，若使三姓淺灘浚深完成，則下游地方之航行力，可謂爲全無限制矣。

根據上述情形，可得結論，即松花江爲水路交通上北滿之大動脈是也。

#### (4) 船舶

航行於松花江及支流之船舶，其數爲三、〇〇〇隻，積載噸數約及一六〇、〇〇〇噸，大別爲汽船帆船二種。各船之六〇%，皆在哈市北之下游區，汽船之大部分，尤在此區往來。

#### (甲) 汽船

汽船細別爲載客船，載客拖船及拖船三種。載客船以運客爲主目的，甲板設船室，船艙置行李貨物，與其他貨客船無異。

貨客拖船，搭載旅客及貨物，更牽引帆船或來多。

拖船單拖載貨之帆船及來多。

來多普通又稱巴爾基，多爲鐵製，間有木造者，無自航能力。

松花江初見汽船通行，其事不及百年，俄人尤以東路船舶課之活動，江上汽船，漸有今日之繁盛。現在江上汽船之數，計客貨船四八，客貨拖船二八，拖船四五，合爲一二一隻，（一九三二年航期開始之調查）其中留於黑龍江者八隻，破損不能航行者二隻，故在松花江上之汽船，可估計爲百十一隻。來多船有一三五隻。

（乙）帆船

帆船分爲舢板及對子二種，運送糧食木材及其他。

（a）舢板爲吃水淺之木造帆船，積載量自一二噸至百噸。航行速度，因風力及水速而不同，下水一晝夜二五至三〇公里，上水二〇至二五公里。此船專運貨物，但近距離，有時亦載旅客。

松花江上舢板之數，並來往於支流者統計之，號稱二、〇〇〇隻，積載量約及六萬噸。在哈爾濱有舢板組合，加入者二一四隻，其積載力爲一〇、八〇〇噸。內容如次。

積載	力隻	數	積載	力隻	數
二〇噸以下		一四五	一〇五至七〇噸		一〇五
二一噸至四五噸		一〇三七	七〇噸以上		五

除此以外，在哈爾濱附近，積載量一五至二〇噸者尙有多數。

（b）對子多在上游淺水處航行，其數合支流本流共爲六百七十餘隻。

(5) 貨客輸送狀況

貨客輸送辦理之數量，均以下游航區為第一。其主要原因，為(甲)下游航路，括有未設鐵道之廣大地域。(乙)航行區域，具有宜於航行之自然條件。(丙)本航區以天然資源(沃野森林礦產等)所加惠之關係，殖民事業著明發達。(丁)中心市場之哈爾濱，在本區有船埠等皆是。

自一九二七年至一九三〇年，經手貨物之平均數量，略如下表。在下游航區，其數及九二七、五四一噸，其他河川之經運數，不過二五、〇二四噸。下游航區運貨之數量，可當四大河川總數之九七% (僅以松花江船舶之經運數量為限。)

經運貨物數量表 (以松花江船舶之經運數為限)

年	份	松花江下游航區 (自哈爾濱至拉哈蘇蘇)	松花江上游航區 第二松花江及嫩江	黑龍江及烏蘇里江合	計
一九二七年		八五〇、四〇三	六、二三四	一三、六二一	八七〇、二五八
一九二八年		八三一、八四〇	一、六一五	二六、七九三	八九〇、二四八
一九二九年		九七九、四四〇	二四、九七九	五、六九二	一、〇一〇、一一一
一九三〇年		八七三、七三五	一四、九三七	四、二六四	八九二、九三六
一九三一年		一、一〇一、二九六	二二、三九〇	三、五九一	一、一二八、二六七
平均		九二七、五四一	一四、二三一	一〇、七九二	九五二、五六四

去年度（一九三二年）下游區域各貨之運送額，爲五〇〇、〇〇〇噸，不過往年之五五%，其主要原因，爲松花江沿岸屢次變亂及其他事故，船舶營業，只有五個月，又以呼海沿線事變及因水災而破壞路綫，經呼海綫運入馬船口之貨物減少；加以沿江大水，糧食及其他貨物漂沒等，可視爲特別現象。今後貨物經運之數量，苟沿岸腹地不設競爭綫，其趨勢可超過一九三一年以前，實非過言。

一九三一年度，由水運之貨物總數，爲一、〇一、二八六噸，主要貨物爲糧食，尤爲大豆，據松花江商船隊所運各貨，示其品類，則糧食占如何重要地位，可以知之。

品名	數量（以噸爲單位）	百分數
糧食	四七〇、八六七	六三·五
煤斤	一七七、一五二	二三·八
木材	一八、二七二	二·五
大捫子	一二、八九七	一·七
薪	一一、〇七三	一·五
石料	八、三四九	一·一
其他	二、八四四	〇·四
輸出入	四〇、〇九九	五·五
北滿之交運		一·三

## 合計

七四一、五五三

1000.0

右表中，輸送薪木大部分之帆船輸送量，不含在內，假定其亦成爲糧食以外之貨物時，則

由帆船之輸送額

三五九、七三三噸

內糧食

一四三、八九三噸

其他

二一五、八四〇噸

可知糧食占總輸送量一、一〇一、二八六噸之五六%。

以故糧食之輸送額，在平均，亦因年歲有七、八萬噸之差，蓋視輸出大豆之趨勢如何，若哈市大豆市價暴落時，商人不願出賣，屯至明年，或由東部線運費政策之價目如何，在東線方面用馬車搬出故也。

糧食之次，輸送最多者爲煤斤。煤在鶴立崗煤礦開採，從蓮江口埠頭輸出，此地去哈爾濱約四五〇公里，煤礦之埋藏量，據滿鐵技師推定，有一四四、〇〇〇、〇〇〇噸。若可採量爲六〇%，則有八六、〇〇〇、〇〇〇噸可以開採。苟非敷設通至海林之鐵路，則每年採煤量中，除本地消費之外，殆可推定其全部均由水路輸送也。茲以參考之故，示最近五年鶴立崗煤斤發送額如左：

一九二七年

一四〇、五七〇噸

一九二八年

一一〇、八三〇

煤之次爲木材，而木材輸送額，逐年減少。最近五年松花江下游之輸送額，大致如左：

一九二九年	一八七、一九八
一九三〇年	一九八、二〇〇
一九三一年	二四五、六四〇
一九二七年	一〇二、九四七噸
一九二八年	一一九、五一七
一九二九年	九三、三〇四
一九三〇年	八八、四七六
一九三一年	七八、五七八

由上記運貨量及汽船帆船之積載量，算出船腹之利用效率時，汽船積載力每一噸之輸送貨物，約爲七・七噸，在帆船與積載力一噸相當之輸送貨物，爲六・五至七噸。

在旅客輸送，以哈爾濱爲中心之上下客數，據哈爾濱船主公會所發表，最多者爲航行上半期，尤爲四五月之間，蓋每年向北滿之集團移民及家業勞動者，均於此時移住也。

(6) 沿岸主要埠頭

(甲) 吉林

雖無大船交通而由帆船之輸出入實爲頻繁，地方物產爲稜糊紙、火柴、蠟燭、木材、木器。從上游輸出者爲煙葉、藥草、木材。自下游輸出者爲大豆、小麥、雜糧、土器。

(乙) 五棵樹 (距吉林一六〇公里)

糧食雜貨由帆船出入者，多少有之。

(丙) 松花江 (距吉林一九二公里)

由老燒鍋改名者，多由帆船自扶餘或大賚等運到糧食。出貨主要向伯都訥或大賚，計土器三、〇〇〇噸，雜貨二、〇〇〇噸。糧食之大部分，常由此處南下，或由南部線南運。

(丁) 伯都訥 (扶餘) (距松花江一六五公里)

埠頭來往貨物，爲雜貨糧食之類。

距哈爾濱二二〇公里，上水須四〇時，下水二七時。

(戊) 肇州

在本流右岸之埠頭，自埠至街市約一里。

運出糧食

哈市

五、〇〇〇噸

運入雜貨

由松花江、哈爾濱方面

五〇〇噸

距哈爾濱一五五公里，上水二四時，下水一八時。

(己) 哈爾濱

爲沿岸第一大埠，經此之額最多，由鐵路來者，以船送入腹地，或由水路上岸者，從中東路輸送。其重要埠頭及出入數量，列表如次。

		一九三一年		一九三二年				一九三一年		一九三二年	
考夫夏	發	到	傳家甸	發	到	鐵橋上游埠頭	發	到	合計	發	到
	二〇、七五四	六二二、一六二		二二、一六二	二五二、四三三噸		九三、四〇〇噸	八、二〇〇		三六六、一一一	四七、四四一

哈爾濱設有稅關，管理由松花江輸入品之課稅。

(庚) 滴打咀 (左岸爲巴彥縣)

埠頭有若干民家，馬店及倉庫。本埠迤北十華里地方有巴彥縣，故增加本埠出入貨物。

出口糧食

年產約 一〇、〇〇〇噸

北滿之交通



入口雜貨 年額約 三五〇噸

(辛) 新甸(右岸爲賓縣)

一日製造麵粉八、九噸,充地方之需。

本埠家畜野菜魚類極廉,爲船舶採辦食物之地。夏季由擺渡河泡子沿岸,用帆船搬入薪柴約三千至四千苦北,主要爲船舶之燃料。

出口糧食 年產 二〇、〇〇〇噸上下

進口雜貨 年額 一、五〇〇噸(麻袋、鹽、洋油、雜貨)

進口煤斤 年額 二、〇〇〇噸

進口薪柴 年額 三、五〇〇噸(三千苦北)

(壬) 木蘭(右岸爲木蘭縣)

運至埠頭之薪,年約七千噸內外,皆出自背後之青山嶺者。煤斤年出一、五〇〇噸,爲朝陽煤。

出口糧食 年產 一〇、〇〇〇噸上下

進口雜貨 年額 八〇〇噸

(癸) 南天門(右岸)

出口糧食 年產 一〇、〇〇〇噸上下

進口貨物 年約 八〇〇噸

(子) 通河(左岸)

有製材工場、油房、肥皂工場、鐵工廠等。現在從益林河谷採伐之木材，年產三〇、〇〇〇株，材種為松柏等。消費地為哈爾濱、佳木斯、富錦、大柰子年產似亦有一二〇、〇〇〇根之譜。

出口糧食 年產 一〇、〇〇〇噸內外

進口貨 平均 三、三〇〇噸

(丑) 伊漢通(右岸為方正縣)

出口糧食 年產 九、〇〇〇噸

進口貨 年約 一、五〇〇噸

方正縣東方約四三公里有國家林場。

本埠除運出糧食外，更產圓木二、〇〇〇根(一二〇、〇〇〇呎)薪約二〇、〇〇〇苦北，主要充船舶燃料。

(寅) 三姓(右岸)

距埠頭四、二七公里，沿牡丹江有街市。其與埠頭之間，有自動車之便。

有火磨工場二，每日出麪三、〇〇〇布度

埠頭約有十家糧棧，並有海關航業聯合局等。輸出貨物以糧食為第一，木材次之。

本埠船貨之起卸，從前因埠頭窄狹，船隻非依次停泊不可，前黑龍江官憲，欲去此不便，左岸亦許使用，建設倉庫，構造補助埠頭，今已完成矣。

出口糧食 年產約 九〇、〇〇〇噸

進口雜貨 年約 五、八〇〇噸（除麻袋、鹽、洋油外）

進口煤斤 二、二〇〇噸

除此以外，尚有麪粉若干出口。

（卯）佳木斯（右岸）

可視為工業者，燒鍋四、油房二、瓦窰一、皮革工場一、麪粉廠六（內二廠用機器），一日磨麪約三〇噸內外。

出口糧食 九〇、〇〇〇——一〇〇、〇〇〇噸

進口貨 年約 七、四〇〇噸（雜貨、鹽、洋油、麻袋）

此外由運江口移入煤斤六七、〇〇〇噸。

(辰)蘇蘇屯(樺川埠頭)

最近之糧食移出額，有漸增之勢(因移民增加，最近三年已有一一五、〇〇〇人)，糧棧三五埠頭有倉庫六十五所。

出口糧食

三〇、〇〇〇噸以上

進口貨

二、五〇〇噸

進口煤斤

二、五〇〇噸

(巳)富錦(右岸)

出入貨物，不僅與哈爾濱有交易關係，與黑龍江、烏蘇里江方面，亦有關聯，為下游大都市。自本埠運往黑龍江及烏蘇里沿岸之麵粉及小麥，年額二、〇〇〇噸之譜。

出口糧食

年約 一〇〇、〇〇〇噸

進口貨

年 一〇、〇〇〇噸(除麻袋、鹽、洋油外)

進口煤斤

一〇、〇〇〇噸

進口木材

一二〇、〇〇〇呎

進口薪柴

二〇、〇〇〇苦北

北滿之交通

(午)同江(拉哈蘇蘇)(右岸)

有海關分卡。

出口糧食	年約	一、〇〇〇噸內外
進口貨	年	一、〇〇〇噸內外

(三)嫩江

嫩江發源於東經一二五·五度，北緯五二度勒呼里山嶺南腹，比及甘河來匯，即轉向西南，至齊齊哈爾，更向東南曲折，遠入松花江。其延長自水源起，及一、一七〇公里，各航區距離如左：

從上游至甘河合流點止 一三五公里

自齊齊哈爾至第二松花江合流點 四三五公里

自甘河合流點至墨爾根 三五〇公里

自墨爾根至齊齊哈爾 二五〇公里

計 一、一七〇公里

墨爾根附近，水深普通五呎至六呎，增水時為一四呎或以上，水速每秒一〇呎之急流，故不適於船舶航行，僅專用流筏而已。

墨爾根、齊齊哈爾間，河幅有一五〇至四二〇米，水速水深，均宜於通航，帆船往來，水運之利甚大。自齊齊哈爾至松花江合流點，船舶自由通航，可航河幅達三八〇——九〇〇米。水深於淀為三〇呎，淺灘四——六呎，水速一時間二至三·五公里，冰凍在十一月前半，解凍在四月前半。此河之水運發達，實屬徹末，無定期性質之航路，汽船入本航區者極罕見。其主要原因，則以流域之經濟發達，較為落後，且使此水無利用其航區之必要者，則以齊克線之敷設為主，齊克線背後地之糧食餘額約四二〇、〇〇〇噸，大部分由齊克線南下，利用東流者甚少。

然用船運送時，則諸費均廉，計算上有利，故沿岸都市，即向訥河、拉哈、東陽鎮運出之糧食，多少利用嫩江，向下游即齊齊哈爾或江橋方面輸送。其數量普通為五、〇〇〇噸至八、〇〇〇噸。訥河、江橋間約三六〇華里，航行所需日程，當然因天候、風向、水流，不能一定，平時順利時則如左：

	往（下行）	復（上行）
自訥河（西江沿）至齊齊哈爾（胡蘆頭）	三日	五日
自訥河至中東、昂昂溪（榆樹威子）富拉爾基	四日	六日
自訥河至江橋	七日	十日
自拉哈（西江沿）至齊齊哈爾（胡蘆頭）	二日	四日
自拉哈（西江沿）至中東、昂昂溪（榆樹威子）富拉爾基	三日	五日

自拉哈（西江沿）至江橋

六日

九日

自東陽鎮（江沿）至齊齊哈爾（胡蘆頭）

二日

三日

航行訥河、江橋間之帆船數據云約五百隻，其積載量約三〇——九〇噸程度。船運價如次表：

〔大豆一石（二四布度）之運費，以江帖計算〕

發貨地	運到拉		哈齊齊哈爾中東昂昂溪富拉爾基江橋			
	訥河	拉哈	東陽鎮	昂昂溪	富拉爾	基江橋
訥河	1.00	2.70	3.00	3.00	3.00	3.60
拉哈	—	2.20	2.40	2.50	3.00	3.00
東陽鎮	—	1.50	1.80	1.90	2.50	2.50

更由齊克鐵路與由嫩江運費之比較，在拉哈、中東（昂昂溪）間，大豆一車，鐵路須百二十五元三角一分，船運則在楊樹威子上貨，至中東或昂昂溪之運價諸費，為百零二元九角六分，故船運可省二十二元三角。

自哈爾濱至嫩江流域之主要港，無定期船，或雇船運送，或訂約包運。哈爾濱航業公會，於一九三二年四月，規定運費，自哈爾濱至下開各處之運費如左：

雜糧

大賚 每布度

九分

江橋站

每布度

一角五分三釐

齊齊哈爾 每布度 二角二分五釐  
 雜貨二等運費

大寶 每布度 一角八分九釐  
 齊齊哈爾 每布度 四角二分五釐

旅客運費（三等）

大寶 每布度 三元六角

齊齊哈爾 每布度 八元

由哈爾濱至各地所需時間

距離

上行

下行

大寶 六三〇華里

三二時

二四時

江橋站 一、二、三〇華里

七二時

五一時

意謂長大線（二二二公里）敷設之日，嫩江利用，雖不能與洮昂線競爭，依船主之活動，可為相當重要之水路，運送齊克及洮昂線背後地之貨物。

（四）牡丹江

北滿之交通



牡丹江爲松花江大支流之次於嫩江者，亦曰寧古塔河，長四七五公里。發源於長白山脈之北斜面，成爲鏡泊湖而北流，越中東路東線，遠在三姓附近，注入松花江。

河幅在寧古塔附近，約一五〇米，在河口爲七二〇米，平水時水深，在寧古塔附近，三至五呎。牡丹江爲理想的流筏巨河，水流甚急，又多岩石，船舶雖可航行，然非常困難。

結冰自十一月十七日至十二月一日，大體在十一月二十日前後，解凍期自三月二十七日至四月十九日之間，大體在四月十日前後。流域多森林，木材流下者甚多，輸出港爲東部線之牡丹江及三姓。

輸出三姓之木材如左：

圓木及方木	二五、〇〇〇根	小圓木	三〇、〇〇〇根
中等圓木	七、〇〇〇根	棺木	二〇〇口
電線桿	五、〇〇〇根	薪	二〇、〇〇〇苦北

更有輸出於寧古塔附近之糧食，由牡丹河出牡丹江站者不少。牡丹江站航行期之發送額，因年歲而有變化，大致達一五、〇〇〇噸。其大部分可視爲從寧古塔方面用牡丹江航運也。

(五) 呼蘭河

呼蘭河爲水流遲緩之平原河川，發源於佛倫山之南斜面，取東南方，在哈市下游二三公里地點，注入松花江

左岸。長約三七五公里，河床爲砂底，相當固定，分流極少。河幅在呼蘭附近，減水時爲一二五米，增水時達三二〇米，自呼蘭向上游，其河幅變爲百米，有狹至三〇米者。水深普通三呎至八呎，自河口至呼蘭，吃水三——三·五呎之汽船及帆船，均可通行。在航期，蘭西輸出之糧食，多少運往呼蘭，其數量約爲一〇、〇〇〇噸。海克線敷設以前，呼蘭河之利用，頗有效果，敷設後，除蘭西呼蘭區間，土船不過爲一地方之航行而已。

(六) 烏蘇里河

烏蘇里河，合支流烏拉河計之，長九〇五公里。上游爲密林山間地帶，中下游則氣候甚佳，宜於農產。水深在最小時以〇·七米處爲至淺，增水時達一五呎。虎林以北，船底四呎之貨船，自由航行。其支流爲撓力河、穆稜河等，帆船及小汽船均可通。結冰始於十一月中旬，至四月中旬解凍，故航期約二百日。哈爾濱、虎林間，有汽船航路之便，所需時間，大體如次：

埠頭	名航	行時	間停泊	計
哈市至虎林		一二三時四〇分	一一〇時〇五分	二四三時四五分
虎林至哈市		一八四時一五分	一〇八時三〇分	二九二時四五分
往復		三〇七時五五分	二二八時三五分	五三六時三〇分

主要停泊地及其區間之距離如次：

埠頭名	名距	離埠頭相互距離
埠頭	名距	離埠頭相互距離
虎林	——	——
饒河	一三九公里	一三九公里
沃泥河	二〇六公里	六七公里
黑魚泡	三〇四公里	九八公里
加沙維小河	三五七公里	五三公里

烏蘇里河沿岸地方，合綏遠、饒河、虎林三縣，爲二、七五八、八〇〇海格，饒河、虎林，尤適於農耕，而人口稀少，未曾開發，故耕作地對於農耕適地之比例，不過三・三%。今後隨此等未耕地之開發，烏蘇里江之航運，亦必日趨隆盛也。

茲以參考之故，示該地方之人口密度時，則可知其如何稀薄矣。

埠頭名	口面	積每平方公里	人口
綏遠	六、〇三三人	七、四四四平方公里	〇・八人
饒河	一六、九六八	九、九三〇	一・七人
虎林	二八、六四七	一〇、二一一	二・八人
全烏蘇里江平均	五一、六四八	二七、六八八	一・八人

(七) 黑龍江

黑龍江始於額爾克訥河與西爾加河之合流點，東流經中、蘇國境，合松花江及烏蘇里河，遠至韃靼海峽北端，在尼古拉司克，注入大海，可以航行之距離，為二千里。

一六四三年，俄國哥薩克初乘獨木舟入黑龍江，翌年達於河口，其成為正確之水運基礎者，始於一八五四年俄政府派軍沿黑龍江而下之時，一八五八年，璦琿條約締結後，俄人乘船入松花江，其後航行之重要性，有移於松花江之感。黑龍江流域船舶之數，除與松花江有關係者及帆船，合計六八七隻。內作為商船而航行者五二三隻，其他一六四隻，為艦隊及水路局所用船隻。商船積載量，大略如次：

船	名隻	數	積載量
汽船	船	二四六隻	一、一七八、八三〇布度
舢舨	船	二七七隻	五、九四九、一〇〇布度
合計		五二三隻	七、一七九、九三〇布度

黑龍江解凍期，自四月下旬至五月上旬，結冰自十月三十日至十一月二十日前後，航行日數，約自一五五日至二百日。一八二七年，黑龍江汽船公司，得補助金，於黑龍江及西爾加河開定期航路，其後有幾多改革，至一九一年，黑龍江船舶商業公司，於新契約之下，增加補助金，定航路回數為三十二回，運費，一等客每俄里為二哥半，二

等一哥半，三等爲三分之一哥，貨物運價，每俄里一布度爲十分之一哥，直通史萊頓司克，尼古拉司克之貨運，全線爲每度七五哥，回航一布度，爲一盧五〇哥。觀黑龍江貨客之數量，有逐次增加之勢。貨物在一九一一年度，爲一、三二六、七八〇噸，旅客在同年度，各埠上下人數，達四五四、〇〇〇八人。今觀僞國方面黑龍江沿岸之狀況，則文化開發特別落後，人口稀少，既耕地面積，亘及羅北、佛山、烏雲、齊克、遊河、瓊瑋、呼瑪、漠河諸縣爲四一八、四一八畝，而可耕未墾地之面積爲一七、六九九、五七六畝，雖農業之進步，亦微末至於此極。以故僞國方面之黑龍江沿岸埠頭，除黑河外，無可觀者。自哈爾濱至黑河，已設定期航路，其運價及距離如左：

## 旅客運價

自哈市起三等價目

距離（俄里爲一〇、六六八公里）

哥克

一元七角

一、〇九八俄里

瓊瑋

一二元九角

一、三一八俄里

黑河

一三元

一、三五一俄里

## 貨物運價

糧 食

由黑河至羅北

二角一分七釐

雜貨（二等貨）

哥克

五角五分五釐

瓊璵

五角五分四釐

大黑河

五角四分四釐

(八) 結論

北滿河川，其特質上於航運發展，與以極大障礙，故除松花江下游區域，水運甚微，無足觀者。將來依流域地方未耕地開發，而糧產加增，人口隨之增殖，加以文化發達經濟生活向上等，貨客航行日盛，為必要所迫，浚深河底，改造埠頭，新造船隻等，而船舶業者之營業方法，一同改善，則各河之水運，可致殷盛，夫如是則北滿何川，於最近將來，或增其重要性歟。

但自偽國成立以來，以滿鐵為中心之鐵路政策，如海克線、敦圖線或拉濱線，皆計劃雄大，建設敏捷而嶄新，今後逐年鐵路網之完成，勢必侵及船舶業者之範圍，利害背馳，殆為必然之理，故船業須速謀有利之低廉運價。與夫堅固團結及完全之設備，將來由鐵路之當然威脅，非有及今避免之覺悟不可也。

第四項 北滿之輸出入貿易與其輸送徑路及將來

(一) 特產輸出

(1) 概說

每年餘剩額，爲鐵路運輸對象之三百萬噸糧食，爲北滿經濟與世界結合之契機，故其輸出及鐵路運送以及交易，於北滿均有重要性也。

出口糧食之輸送徑路，較諸南滿，歧途甚多，是其特色。或東經烏鐵而出海參崴，或南由滿鐵而至大連或營口、安東，或西經西伯利，直接由陸路而向歐洲，或下松花江，經伯力而入烏鐵，或由洮昂、四洮、北寧諸路而至河北或葫蘆島，除此以外，又由最近開通之拉濱線、敦圖線，與朝鮮北部直接連結，而更增一新開途徑。凡此種種輸出徑路，各有其國家之背景，以其輸送競爭濃烈之故，視鐵路政策如何，匯兌市價之高低，沿線馬車價及市場價格高下等種種要素之變化，而各徑路之輸送數量，其變動頗爲敏速也。

北滿之農耕地帶，大體上爲松花江水系之流域，其爲交通網之各路各線各水路，於糧食輸出，各有其勢力圈。然爲鐵路補助機關之馬車，則毫無一定軌道，不受方向距離等何等拘束，視鐵路沿線市場之高低如何，有到處可去之勢，其流動性頗大，故鐵路各線雖各有其獨自來往之勢力圈，然範圍一定，有交錯之勢力圈存在。鐵路發達，則此等交錯之勢力圈，必從而益見增大也。以下於各鐵路線觀其運行之狀。

## (2) 中東路沿線

北滿之鐵路運輸，向爲中東路所獨占，逐年增加生產之糧食輸送，亦由一手承攬，但以洮昂、齊克路之完成，輸出發生新徑路，及接連不斷之世界蕭條，歐洲所需大豆、豆油減少，以故自一九三〇年度，輸送量著明減退。左列

輸移出之糧食數量即所以示此中之情況也。(次表)

中東路輸移出之糧食數量(不合地方輸送)

輸 出 年 度	輸 送 數 量 ( 單 位 噸 )	增 加 指 數
一九二一至二二年	一、〇九三、六四三	一〇〇
一九二二至二三年	一、六八七、〇一〇	一五四
一九二三至二四年	一、三〇二、五九三	一一九
一九二四至二五年	二、〇三一、七七九	一八六
一九二五至二六年	二、五〇六、九七四	二二九
一九二六至二七年	三、〇〇四、八五四	二七四
一九二七至二八年	二、七八八、七二六	二五五
一九二八至二九年	二、八七七、八一二	二六三
一九二九至三〇年	二、七〇三、六六七	二四七
一九三〇至三一年	二、〇七五、六七三	一八八
一九三一至三二年	二、〇〇〇、八〇七	一八二

今更觀各線別如左:

(甲) 西部線

北滿之交通



西部線，北部控有素稱北滿穀倉之蘭西、青崗、拜泉、克山、明水、林甸、望奎、綏化、海倫，其背後地廣大，輸出數量，與此等腹地開發同時激進。自一九二七年至二九年，所送糧食，超過百二十萬噸。但自一九二六年呼海線建設以來，綏化、海倫、望奎等，變為呼海線之勢力圈，至近年，拜泉縣之一部，又為所奪；嗣於一九二九年因齊克路開始營業，而拜泉、克山、克東、訥河、嫩江、依安、明水、龍江各縣之輸出，為所吸收，故近年輸出數量大減。向來中東路作為糧食集散驛，最為主要之安達、滿溝，其發送數量，亦著明減少，不復見往時之盛。茲舉滿溝、安達及西部線糧食發送數量，以示其間之消息。

西部線糧食發送數量（歷年度，單位噸）

年 度	驛 名	安 達	滿 溝	溝 其	他 西	線 總 計
一九一二年		一二、二六六	四八、六九八	一三一、〇九二		一九二、〇五六
一九一七年		一七九、〇一五	五七、五〇六	七四、八四六		三一、三六七
一九二二年		二三四、一〇五	一五四、九二八	一〇六、二四八		四九五、二八一
一九二六年		四九二、八三六	二五四、四六九	二六二、五四八		一、〇〇九、八五三
一九二七年		五九三、四九六	二八三、九三九	四一一、三三三		一、二八八、七八八
一九二八年		五二四、九九九	二八〇、三〇六	四七五、四六〇		一、二七〇、七六五
一九二九年		五〇五、三五六	二三五、〇八三	五三九、一八四		一、二七九、六二三

一九三〇年	三〇八、五〇三	一六三、二六一	四二〇、三七一	八九二、一三六
一九三一年	二七一、〇三六	一四七、七〇一	二九〇、四五七	七〇九、一九四

(註) 不含豆油。

九一八以來，西部線被兵特甚，且如安達者，幾於毀滅。在一九三二年度，向西部線之輸出激減，總計不過二十萬噸。中東路誇爲輸出最盛之地方，今則衰微至不能見當日之面影矣。

(乙) 東部線

東部線，以該地爲山林地帶之故，向來特產物輸出不多，至數年前止，不過二十萬噸內外。最近由移民居住，新拓地之增加，禁止栽種鴉片等，耕作面積增大，其輸出數量，亦著明增長。茲示東線所運糧食如左：

歷年	年度噸	數	歷年	年度噸	數
一九〇七年	三〇、一四九	一	一九二六年		三五五、八一三
一九一二年	八一、七二〇	一	一九三〇年		四九三、九一七
一九一七年	一二六、八一四	一	一九三一年		六五五、一九〇
一九二二年	一四四、八四四				

主要輸出驛，爲吉密河、一面坡、海林，由牡丹江、小城子連結之稷稜線、梨樹鎮等，茲示各驛過去三年糧食輸送

額如左：

站名	歷年度	
	一九二九年	一九三〇年
烏吉密河	七〇、九三八	一〇三、六六七
一面坡	九三、三四〇	七五、三九二
海林	三七、五四二	四四、一八三
牡丹江	五一、九五〇	四三、二四九
小城子	五八、六三三	九一、九二九
其他	一一五、一八三	一三五、四九七
東線共計	四二七、五八六	四九三、九一七
		六五五、一九〇

東部線，南以河城、五常、雙城三縣為與南線之共通輸出圈，北與濱縣、同賓、方正、勃利、寶清等松花江流域及背後地錯綜，向索方、密山、東寧縣地方，為東部線之背後地，國境接壤地方，冬期由馬車運往俄領者亦不少。一九三二—三三年度，冬期自密山向俄領 滋里羅格、字拉脫奴夫加，或從虎林地方，搬往烏蘇里站者，約可算為七萬噸。

(丙) 南部線

南線各地，為中東路沿線中開拓最早之地方，盛時輸出約六十餘萬噸。其背後地如五常、扶餘、榆樹等縣之南部，有滿鐵、吉長鐵路，與其勢力範圍交錯，故視各鐵路之運輸政策如何，於其輸出系統，每生極大變動。一九三〇年

因銀價暴落，馬車運費及銀本位之吉長路運費，實質上價格低廉，故南部線勢力圈內，由馬車搬至長春或吉長線者不少。左表所示一九三〇年以降之減少數量，大略可視為相當也。

歷年	度發送噸數	歷年	度發送噸數
一九二七年	五二七、一八二	一九三〇年	三二三、〇九三
一九二八年	六一五、四六九	一九三一年	三五一、五五七
一九二九年	五五〇、一九〇		

左所示者為南線主要站發送之糧食額。

站名	歷年度	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
雙城堡		一四五、四〇五	八二、八三八	一四九、八八二
三岔河		二二八、八二一	一四一、一五〇	八八、五九八
陶賴昭		二九、五二二	二四、五〇三	二三、六九五
松花江		一八、二九八	一〇、二四四	六、九六六
密門		六六、六二八	三六、一五六	一七、九五八
其他		六六、五〇六	二八、二〇二	六四、四五七
計		五五〇、一九〇	三二三、〇九三	三五一、五五七

向南線之輸運，更以近可完工之拉濱線實現時，可豫料其尙有極大變化也。

(丁) 哈爾濱

哈爾濱爲北滿製油製麪工業之中心，爲糧食之大集散地，同時又爲大消費地，向來各工廠，年約消費四十萬噸大豆，與二十萬噸小麥。近以麪粉廠有分立之趨勢，及匯兌關係，又以日本需要豆餅減少，油房不振，故最近兩工業，其活動著明縮小，而該市仍不失爲北滿特產交易之中心市場，此處所集散之糧食，每年自百萬噸至百二十萬噸。松花江下游沿岸，呼海線地方，爲其背後地，自西線各站由地方輸送而搬入者，每年亦在四十萬噸上下。茲示近三年之徑路別及輸出額如左：

運到哈爾濱糧食之路別及數量（以噸爲單位）

歷年度	徑路別				計
	中東鐵路 (主要山西部線)	由呼海鐵路	由松花江	馬車運送	
一九二九年	五五九、九二〇	四〇六、四五一	四五九、〇〇〇		五〇、〇〇〇一、四七五、三七一
一九三〇年	四三八、四七八	三〇八、〇二六	四六五、七〇〇		五〇、〇〇〇一、二六二、二〇二
一九三一年	二七六、九六五	一九三、五一八	五二一、〇〇〇		五〇、〇〇〇一、一四一、四八三

(註) 馬車運送，爲近縣物，不易得正確數字，故僅推定概數。

哈爾濱所集中之糧食，除當地消費外，大部分，向海參崴或大連發送，其類別如左：

哈爾濱管區之糧食由中東路之發著數量(歷年度 單位噸)

品名	年度				
	一九一九	一九二〇	一九二一年	一九二二年	一九二三年
大豆	七三四、三九九	四四八、四二四	七〇九、七四五		
豆餅	三六二、三七一	三七〇、五六〇	四〇二、九五二		
小麥	九七、九四八	四五、六四七	一一、九九〇		
麵粉	一五五、〇九六	九二、九八四	一〇二、六五三		
穀類	五一、五三三	二六、一四三	二四、二一九		
高粱	一、六一四	六〇一	一二三		
小米	二、九三四	六二〇	四九		
玉米	一九六	一四六	五		
米	三、八一五	四、二二二	二、三七三		
其他	九、三二四	七、八七二	六、八二八		
計	一、四一九、二六〇	九九七、二二五	一、二六〇、九三七		
此外有豆油	三五、八九九	三八、二八七	三八、四七五		

(3) 呼海路沿線

呼海鐵路，自呼蘭、綏化、望奎、海倫、巴彥、慶城、鐵驪、綏稜、通北諸縣遠至以蘭西、青崗、拜泉縣之東部爲其背後地，

其輸出量，約可至五十萬噸。該地方之糧食，在呼海鐵路建設以前，由馬車或水路搬出於哈爾濱或西部線安達、滿溝、對青山等處。

此等糧食，除極少數之地方輸送外，大部分，由馬船口搬入哈爾濱，或自松浦由吸入線向中東路西線、廟臺子站，作為中東呼海連絡貨物而發送。茲示運到馬船口及松浦之糧食數量如左（歷年度 單位噸）

年 度	到 着 站 馬 船 口 松 浦 他 站	計	
		馬 船 口	松 浦 他 站
一九二九年	四〇六、四五一・〇	三九、七六二・八	一六、三七四・九
一九三〇年	三〇八、〇二六・〇	二三、一二二・〇	一、六六五・五
一九三一年	二九三、五一七・九	五五、二八六・一	四、八〇〇・〇
			三五三、六〇〇・四

主要輸出站為綏化、海倫、呼蘭、康金井、興隆鎮、四方臺次之，茲示各站發送糧食數如左：

呼海線發送糧食數量（歷年度 單位噸）

站 名	年 度	一 九 二 九 年	一 九 三 〇 年	一 九 三 一 年
呼 蘭		一七、九五〇・〇	一三、五五六	一一、四一九・七
康 金 井		一七、二四〇・五	一四、〇八九	一三、一一〇・五
興 隆 鎮		三九、三二六・〇	二九、九八三	二二、〇六九・三

綏	化	一三〇、三六一・〇	九五、一八八	一一三、三〇一・九
四	方	二六、〇一〇・二	一九、五四六	二九、九一九・二
克	音	五二、五一一・三	三三、八八四	三〇、八〇六・七
海	倫	一二三、七二五・五	一〇三、二八二	一一三、三〇五・〇
其	他	五五、四六四・二	三〇、九五三	一九、六三八・一
計		四六二、五八八・七	三四七、七三一	三五三、六〇〇・四

(4) 齊克路沿線

由呼海鐵路出口糧食之發送，從哈爾濱或廟臺子上中東路，故東路所受影響較少，及齊克路告成，乃與中東路以一大打擊。齊克鐵路最大之意義，本為開拓鐵路，北部克山、龍鎮及西部訥河、嫩江、布西諸縣，留有豐沃之未墾地極多，均待今後開拓，但向來為中東路西線勢力範圍之龍江、林甸、甘南、依安等縣，及東部拜泉、明水、克東縣地方之特產，均被吸收，經洮昂路而至北寧線運往河北，或經四洮而入滿鐵等，完全不由東路輸送。尤以一九三〇年以降，銀賤之故，銀本位運價之中國鐵路，運費低廉，加以東北交通委員會積極為本國鐵路吸收貨物，遂由中東路奪去著明數量，齊克線最重要之糧食發送驛，為泰安鎮、拉哈及最近完工之克山，而龍江次之。若示過去三年主要驛之糧食發送數量，則如左表：



輸出年度	站名		安拉	哈龍	江中	東其	他	計
	名	泰						
一九二九至三〇年	向滿鐵	三三、〇〇〇		九〇〇		八三四		三四、七三四
	經鄭通				一四			一四
	計	三三、〇〇〇		九〇〇	八四八			三四、七四八
一九三〇至三一年	向滿鐵	二〇八、九四四		三五、一〇〇		二一二	三二、〇八八	二七三、七九四
	經鄭通	五一、七三〇		五、四〇〇	一〇、三四九	四八、六三一	一、三四〇	九七、四五〇
	計	二六〇、六七四		五〇、五〇〇	一〇、五六一	六〇、七一九		三七三、七九四
一九三一至三二年	向滿鐵	二〇三、七〇〇		四七、〇一〇		二〇、三六六	一一、二七七	二八二、三五六
	經鄭通							
	計	二〇三、七〇〇		四七、〇一〇	二〇、三六六	一一、二七七		二八二、三五六

(註一) 地方輸送及洮昂線爲止之糧食，不在本表之內。

(註二) 鄭通經由者經鄭通及打通線運往河北、秦皇島等處之謂。

本表更明示一九三〇——三一年，中國方面努力欲送往本國勢力下之港口，自一九三一年度以降，因東省事變，打通線中斷，而該路之輸送，於是杜絕。

(5) 海克路沿線

一九三三年開通，爲日尙淺，輸出無足觀者。其背後地之克東、通北、龍鎮及德都設治局，未墾地尙多，有待於今後者甚大。

(6) 松花江地方

松花江沿岸，尤以哈爾濱下游，土地肥沃，尙多未耕地，以歲有開拓之故，糧食產額漸增。本來該地餘剩糧食，冬期用馬車搬往沿岸市鎮，至開凍期，幾全數運至哈爾濱。一九二五年，自沿岸各埠運入哈爾濱者，約三十七萬噸，至一九三一年激增爲五十二萬噸，觀此可知其情實。哈爾濱上游，冬期殆盡搬往鐵路沿線，故開凍後，雖有由第二松花江，自們都訥向中東路南線松花江站，自大賚向洮昂線江橋站，亦有自大賚附近肇州方面向哈爾濱者，但爲數極少。運至哈爾濱之糧食，其大部分，均下游所產，而三姓所出產者，約占全體七·八成，其中以三姓、佳木斯、富錦爲最盛。茲示其數量於左：

運至哈爾濱之河物數量（單位噸）

年	度	品名	三	姓	佳	木	斯	富	錦	以	上	計	到	哈	市	總	數							
一九三一年	大	豆	五七、七五〇	七四、二五〇	八二、五〇〇	二一四、五〇〇	四三〇、〇〇〇	八三、〇〇〇	四九、五〇〇	二六四、一〇〇	五二一、〇〇〇	計	七〇、九五〇	九〇、七五〇	一〇二、三〇〇	二六四、一〇〇	五二一、〇〇〇							
																		小	麥	一三、二〇〇	一六、五〇〇	一九、八〇〇	四九、五〇〇	八三、〇〇〇

一九三二年		一九三一年	
大豆	小麥	大豆	小麥
五六、一〇〇	四、一七三	五一、四〇七	一四、四一五
五四、六一五	二二、七六〇	一六二、一二二	四一、三四八
二八六、一〇三	六二、三二三	二〇三、四七〇	三四八、四二六
計	六〇、二七三	六五、八二二	七七、三七五

(註一) 一九三二年度，至十月上旬為止。

(註二) 一九三二年度，因松花江水災，河上糧食之現貨，被害極大。最甚者如三姓，大豆約四萬三千噸，小麥約一萬噸，均歸烏有。

河物運出可以注目者，更有一九三一年夏季由 Export 弗米字之手，以富錦為中心，買進大豆約二萬二千噸，而發往伯力。向來河物殆均往哈爾濱，而向下游黑龍江之輸送，以運費低廉之故，循該路輸出，恐將激增，但事變以來，土匪橫行，下游船舶禁止航行，迄於今日。

(二) 北滿特產之交易

(1) 概說

北滿糧食內部市場之需要，由建設東路而人口激增，一同增加，日俄戰爭之際，集中滿洲之俄國大軍，需空前大量之糧食，其於大豆及小麥之栽培，與以極大之刺激。嗣於一九〇八年由三井物產開始運往歐洲之大豆，作為油房原料，聲價漸次增高，一躍而上世界商品舞臺。一方面在日本內地，以肥料論亦認識豆餅之價值，其需要亦漸增加。更以一九一四——一九一八年之歐戰，於大豆生產及製油工業，益復與以刺激，於豆油之需要，尤為急切，故

在北滿，大豆之生產，亦急激增加，在今日，北滿農產之出口貨中，大豆及其製品，實占八成五分。大豆在今日，向歐洲、日本、華南及南洋方面，輸出極廣，供食料或油脂原料，其中如歐洲之大豆需要額，約在百五十萬噸上下。以故倫敦市價，爲大豆交易之重要指針，歐洲之大豆需要狀態，影響於當地交易者甚大。日本之需要豆餅，年約百二十萬噸，北滿所產豆餅，大部分輸出於日本，故日本需要豆餅如何，蓋握有北滿油房盛衰之鍵也。

北滿特產尤以占其大部分之大豆及製品，爲國際交易之對象，從事此業之外商、日商、華商，帶有國際色彩，但其輸送機關，有各異之國家背景，故北滿特產交易，較之南滿，多具特質。以下分項略窺交易之大體。

## (2) 交易市場

交易市場，從地域上分爲鐵路沿線市場與腹地市場。

### (甲) 腹地市場

北滿自開墾之初迄於今日，以馬賊橫行之故，在防衛上，人家天然集結而成市街，尤以警備完全之縣城所在地，商賈雲集，自然成爲特產交易市場。

從前鐵道網較未完全，自產地至鐵路沿線，要相距數百華里，且在腹地與沿線大市場通信機關不備時，腹地市場發達，爲必然之勢。近來以各鐵道建設之迅速，產地至鐵路之距離，到處均見短縮，農家又漸次通曉交易情，其所生產，樂於搬至鐵路附近，庶賣出可較爲有利，加以通信機關發達，腹地市場，沿線市場及大市場間之時價，爲同

一水準化，腹地交易之所謂趣味，日漸減少，使需要者止於安全率較大之沿線交易，諸如此類，皆足使腹地市場之繁榮，漸次移至沿線市場焉。

### (乙) 沿線市場

對於腹地市場，所謂沿線市場之特徵，於某種意味，實在輸出市場之一點。即沿線市場之貨車積載，及混合保管物爲證券化之糧食，由輸出商購買，送往需要地之歐洲、日本、中國各地及南洋等處。而交易方法之合理化，通信機關之發達，又足使沿線市場由大市場主義轉向分散市場主義。例如東部線小站近年糧運之增加，即足語此中消息也。

沿線市場分散之傾向，在別一方面，又需統制此等之一大市場，哈爾濱之於北滿，即演此劇目者也。

### (丙) 哈爾濱

哈爾濱在地理上，爲北滿交通之中心，係中東路各線及呼海線之樞紐，掌握松花江水運，有油房四十家，麪粉廠十三家，糧食集散額，年達百二三十萬噸，交易金融諸機關整備，主要之交易業者，殆皆於此處置有根據，實爲北滿特產交易之唯一市場。

哈爾濱對於大連之輸出市場，實爲腹地市場。在東路經滿鐵與大連互相連絡之意味，哈爾濱之市價，直接影響大連市價，歐洲市價，不過由此徑路而受間接影響。但一方面經中東路及烏蘇里鐵路而有東向海參崴之出路，

惟海參崴不能爲輸出市場，故歐洲市價由此徑路直接反映於當地市價。鐵路運費競爭劇烈，東行最盛之際，哈爾濱市場，自大連市場觀之，要見逆鞘狀態，可知此中情實。由此以言，則哈爾濱爲輸出市場，哈爾濱之市價，蓋爲東路沿線及腹地交易之南針焉。

由現在呼海，中東路之連絡，及近可完工之拉濱線與呼海之連絡，更由西部齊克、洮昂、四洮、滿鐵線而有齊克線糧食運向大連之徑路，向爲糧食集散市場之哈爾濱，雖不無減少其意義，而一方面，則如上述之交易法合理化，與夫通信機關之發達，其爲交易中心市場之意義，亦益形繁重矣。

### (3) 經紀人

經紀人可分二種，即普通及官商方面糧棧油房等內地經紀人，與外商及日商之營出口貨者，茲舉主要之經紀人種類如左。

#### (甲) 糧棧

由農家買進糧食，搬至沿線，賣與其他糧棧或出口商人，以此爲業之華人糧商，是曰糧棧。在經濟發展較爲幼稚之東省，此種商業資本家，現在尙占勢力，介在與農村經濟關係極深之農家與出口商人之間，不可缺也。

此等糧棧，在地方與中心交易市場，規模各異。在地方小市場，三五人合資之小資本，多數存在，但在同一地方，稱爲富豪者，擁有數萬元資本，兼營糧棧雜貨油房麪粉釀酒等種種事業者甚多，中心市場之糧棧，資本雄厚，多與

地方糧棧有密切關係，對於地方糧棧，且立於金融業者之地位焉。

(乙) 車店

農夫搬其所產之糧食入市，宿車店中，以求買主之際，在農夫糧棧間，為介紹之車店，在比較的新開地，農家與糧棧之間，無密切關係之北滿，於糧食交易上，其地位頗為重要。

(丙) 官商

北滿特產交易，成爲一大特色者，所謂官商之強暴，即黑龍江官銀號系，吉林、永衡官銀號系，及奉天系之利達、東濟、東興、慶泰祥及其他特產購運事務所是也。凡此官商，各依其省政府發券銀行之背景，自由周轉資金，壟斷特產。且黑龍江官銀號及永衡官銀號，在北滿自己之勢力圈內，各自濫發官帖，使其支配下之糧棧買進，於特產交易，肆其橫暴，彼等以重價收買時，足使其餘特產商人，不能不袖手以待。其所收糧食，賣諸沿線大市場，或在海港轉賣與出口商人，獲得金銀，博不當之鉅利。以紙幣濫發之結果，紙幣跌價，故彼等獲得厚利之反面，由農家及一般居民，取得一種間接稅，別一方面則以其獨家資本，於一般交易商人有加以重壓之意味。官商即東北政權，利用古來之封建制度，又爲最高度之近代式金融資本形態。東北舊政權瓦解，新政權樹立，此等官商之橫暴，一時已銷聲匿跡，但所謂「滿洲國」者，今後是否能放棄此等高度之金融資本，實爲有興味之問題也。

(丁) 日商

北滿之特產物經營，自一九〇七年至一九一九年前後，可謂爲日商獨占時代，以正金、朝鮮、正隆等銀行爲金融機關，大爲活動，但一九二〇年之恐慌，使許多小特產商，大都倒閉，雖三井、三菱、鈴木等巨賈，亦與以痛苦，其營業變爲消極。洋商利用此機，大爲活動，擴其範圍，漸次增其勢力，日商遂爲外商任意壓迫，今之日本出口業，惟有三井、三菱，向歐洲或日本輸出，二者於日本及大連，均有製油工場。

(戊) 洋商

北滿之洋商，在一九一八及一九年前後，僅注力於豆油之對歐輸出，交易上勢力極少，一九二〇年以後，乘日商衰落，以匯豐銀行、國際銀行等爲背景，大事活動，而有洋商全盛時代。今所存在之主要者，有寶隆洋行、華英公司、利豐公司、遼東出口公司等。專收大豆及豆油，運往歐洲，其實力有不可拔者。

(a) 寶隆洋行

爲丹麥人所經營，有五千萬克龍之大資本，總行在丹麥京城，分行除哈爾濱外，於盤石、新嘉坡、上海、青島、史拉巴亞、香港、巴拉拍拉、衣梭、舊金山、紐約等處，設分行，哈爾濱行，於一九〇七年創辦，在北滿各處活動，以收買大豆爲本國製油原料爲主，其收買額，每年超過三十萬噸，出口數量在洋商中首屈一指，豆油經理之數亦不少。

(b) 華英公司

資本十七萬鎊，英人與猶太人合股，總行在倫敦，哈爾濱支行爲滿洲全體交易之指揮。其營業較爲堅實，除交



易以下，在舊哈爾濱有新式油房，生產板粕及粉粕，爲世所知。

(c) 利豐公司

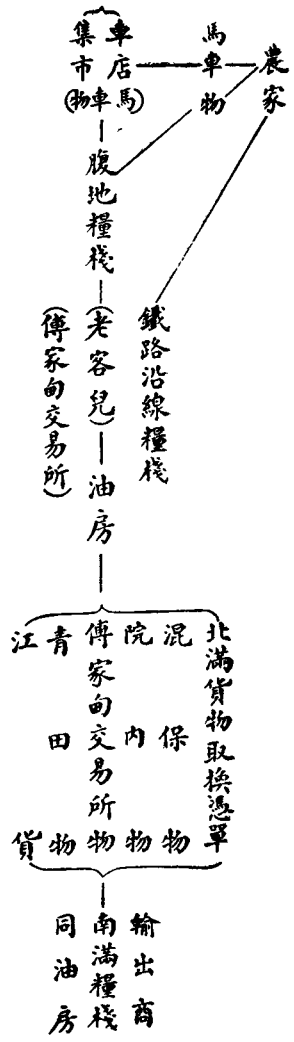
資本十億法郎，爲法國系統，德來字兄弟所經營，店號徧於世界，爲出口商之巨擘，總行在巴黎，世界各地，有許多分行及派出所。北滿之交易額，次於前列二家。

(d) 遼東出口公司

北滿近有蘇俄出口貿易機關，所謂遼東出口公司，於中東鐵路外，爲烏蘇里鐵路之吸貨機關，其活動每出人意表，有席捲其他出口商之概。一則由東路西部線及哈爾濱方面，循陸路經西伯利亞向歐洲，開一新徑路，一九三一年三月開始運送以來，至一九三二年末爲止，大豆及豆餅之輸送額，已達二十二萬餘噸，現仍隆盛。他方面則向來松花江下游之糧食，幾全部運至哈爾濱者，今則經伯力而搬至烏蘇里鐵路，樹立送往海參崴之計劃，一九三一年開江期中，由富錦及其附近向伯力運送者二萬二千噸，結冰期中，自同一方面，由馬車運入俄領者，達三萬三千噸，加以自密山、虎林方面以馬車送往俄領者，達十萬噸，其政策常爲意料所不及，有難以逆睹者。

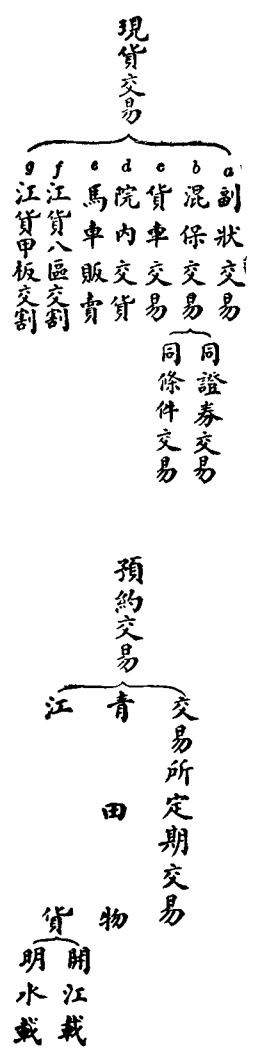
(4) 交易之順序

交易之公式順序，以略圖概示如左：



(5) 交易之種類

交易由地域上可分腹地交易,沿線交易,及江貨交易,又可因時期分爲現貨交易及預約交易。茲舉其主要者如左:



北滿之交通

茲將北滿交易形式之特有者舉二三如左：

(甲) 青田交易

北滿新開地較多於南滿，農家金融尙未圓滑，與夫大農較多，需極大資本。故耕作之際，在金融必要上，作爲一種預約交易，向來由官商或由洋商而糧棧，由糧棧而農家，以此順序，訂立青田買賣契約，自來頗爲盛行，而自農家言之，常因契約之於己不利，彼等經濟一見充裕，卽不樂爲此，而以出口爲業之官商方面，亦因有不能交貨之危險，且大豆之需要日減，因而買主間之競爭不烈，皆足使青田交易日形減少也。

(乙) 江貨交易

松花江沿岸市場之糧食交易，以預約買賣爲主，占全額之七八成。而預約交易，有開江載及明水載。開江載自七月開始，平年至翌年舊歷六月初一，閏年至五月初一爲止，必須交割清楚之舊豆及小麥交易。明水載自五月開始，至本年最後通航爲止，交割清楚之新穀交易。大豆交易，以開江載爲主，上游地方，雖有明水載，而下游多不通用。小麥在輸出關係上，明水開江並行。

(丙) 由現貨交易轉爲錢貨兩交主義

向來出口商，雖現貨交易，亦須先付貨價，然後交貨。此在買主有不能交貨之危險及資本運轉上之不利。適逢去年北滿水災，而有大豆不能交貨之問題，於是去年底，出口商之間遂有錢貨兩交之議。此可視爲近年市面不振

之影響，買主勢力強大之現象。

(6) 交易習慣及交易通貨

腹地交易及在沿線，馬車物之買賣，其容量大致以斗石爲單位，本位爲官弔，一石或一斗值若干弔。但同一石斗，而各地大小不同，官弔市價漲落無定，故交易不能圓滑。一九三二年六月制定流通各種貨幣之換算率，加以十二月濱江糧食交易所，開始國幣本位，故交易貨幣，化爲單純，而度量衡復爲世界標準化，即制定米突法之努力，在最近將來，或可一掃交易上從來之陋習乎。

鐵路沿線之出口商，油房與糧棧間，或糧棧相互之間，大量交易，以一車（一千布度，即十六噸半，但運往滿鐵之連絡物，主要爲三十噸車）爲單位，以俄國重量布度論價。向來在東路沿線爲哈大洋，吉林省內爲吉林、永衡大洋，黑龍江省內爲江大洋，而現在則以偽國幣爲本位，交易漸次增加。

(三) 北滿輸入貨物之現狀

(1) 北滿入口貿易及數量

哈爾濱爲北滿物資集散之中心鉅市，故北滿之輸移出貿易，殆皆以哈爾濱爲中心行之。

(甲) 北滿輸入貿易額，約稱二億圓，每年輸入貨物六、七十萬噸，其中八成消費於哈爾濱附近及松花江沿岸，二成消費於中東路沿線。

今示最近年度北滿輸入貿易額如左。(單位日本圓)

年	次全	滿北	滿
一九二五年	四九九、二三一、八七〇	一四六、三六九、三三八	
一九二六年	四三七、四〇八、一七八	一六二、五三二、五三〇	
一九二七年	三八七、二三五、五六四	一七八、一九六、五七八	
一九二八年	四六三、五二二、五三三	二一〇、三四〇、二二〇	
一九二九年	四五四、七五三、三三九	二〇四、四九一、〇〇六	
一九三〇年	二八二、四三九、四八二	九九、九九六、四〇八	
一九三一年	一五一、〇七四、七九一	五二、〇五五、七八七	

(註)一九三〇年以降，貿易額之減少，當然由於北滿輸入市場之不振，亦以兩對圓換價低落之故。

如右表可見北滿輸入貿易。幾達全滿輸入額之半數，則輸入貿易，於北滿交易如何重大，可以窺知矣。

更據中東路年報，觀最近五年北滿輸入數量，如左所記，年在六十萬噸至七十萬噸以上。此外冬季亦有由馬車輸入者，主要為長春、哈爾濱之馬車輸送，因輸入商及運送店，以東路運費太昂，故求廉價運入法之結果，而有此畸形輸送，其數量不能確知，平均年約五、六千噸。

(乙)北滿輸入數量(單位噸)

品類	一九二七年	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
(1) 煤	二五二,八七一	二九六,八〇三	二六四,九三八	一九九,四七四	一一四,四五二
(2) 鹽	六五,一三六	六九,一一〇	八〇,四一一	七一,五九二	四一,六九一
(3) 蔴	三〇,一六六	三一,七二八	三一,五九一	一九,七二〇	二四,〇〇一
(4) 洋油	二三,九二五	五二,二五三	四一,九九三	三九,六五三	八,一三五
(5) 織物類	二九,四〇一	二九,二六三	二六,四〇四	二〇,七八六	九,五九八
(6) 鮮魚	二八,八四二	三一,九〇一	一八,七八八	一七,八七四	八,六一九
(7) 糖及粗粒糖	二五,三一六	二〇,九九〇	二一,六七四	二〇,〇九八	七,一一〇
(8) 鐵、鐵葉、鋼、鑄鐵(未加工者)	一七,二八〇	二二,二九六	二〇,八三八	一九,三七三	六,七七七
(9) 洋灰	六,五〇四	二〇,八二七	一六,六七九	一六,三七三	九,三四〇
(10) 紙、厚紙及其製品	一三,三三四	一四,七九二	一二,八一三	一〇,八七九	四,七一七
(11) 揮發油	四,八四三	一一,一五八	一二,〇九六	一〇,八二七	三,二九八
(12) 編物類	九,〇一五	八,一三一	一三,一七七	八,六一三	三,九〇二
(13) 糧食類	三,二二三	一七,二六八	七,四五四	一,九一〇	一,六八四
(14) 煙草及煙草製品	七,〇二二	七,六六四	八,八一三	七,三八八	四,〇九九
(15) 鐵、鐵葉、鋼、鑄鐵製品(除建築用者)	七,三六四	六,六八六	九,七五六	四,〇八五	一,〇四六
(16) 魚類及蝦	八,二一七	五,九五八	四,六九一	二,五七一	二,〇七二

(17) 建築用鐵、鐵葉、鋼、鑄鐵製品	五、六〇一	八、八五二	八、一五六	六、四八六	二、六六五
(18) 粘土、陶磁製食器類	四、二〇〇	三、六八八	六、三七一	四、一五一	一、四四二
(19) 原木及建築用材料 (除 Pania 板)	四、八二一	八、三一〇	二、八二四	八、四二八	二、四三七
(20) 其他	九三、二七〇	一〇七、五七七	一〇二、六四〇	七二、四七〇	三六、二二六
計	六四〇、三五二	七七五、二五五	七二二、一一二	五六二、七五一	二九三、三三〇

(註) 一九三一年度之輸入減少，因輸入界之不振，及受滿洲事變之禍。

以右列數量爲基，除去例外之一九三一年度，過去四年之平均數量，從品類觀之，如次所示，以鹽爲第一，占北滿全部輸入三分之一。第二爲煤，第三爲洋油，第四麻袋，第五織物類，第六鮮魚，第七糖，及粗粒糖，第八鐵、鐵葉、鋼、鑄鐵，第九洋灰，第十紙張，此十種可代表北滿輸入數量之多者。

過去四年平均輸入數量（自一九二七至一九三〇年）

次序	品名	數	次序	品名	數
一	煤	二五三、五二二	七	糖及粗粒糖	二二、〇二〇
二	鹽	七一、五六二	八	鐵、鐵葉、鋼、鋼鐵（不加工者）	一九、九四七
三	淨油	三九、四五七	九	洋灰	一五、〇九六
四	麻袋	二八、三〇一	一〇	紙、厚紙及其製品	一二、九五五

五	織物類	二六、四六四	其	
六	鮮魚	二四、三五一	計	他

(註) 揮發油占十一位，輸入量爲九、七三二噸

(2) 輸入徑路

以哈爾濱爲中心之北滿，所消費之貨物，由鐵路、陸路、水路三者輸入，其徑路別，輸入比率及主要品，大體如次：

甲 鐵路

輸入成分

大連徑路(經寬城子)

八·四成

海參崴(經綏芬河)

一·三成

滿洲里

○·二成

鹽、煤、洋油、揮發油、織物、麻袋、鐵類  
洋灰、糖、紙、張、雜貨。

乙 陸路(馬車輸送)

寬城子徑路

○·一成

糖、紙、麻袋、建築材料。

丙 水路

吉林——哈市(經松花江)

糖、麻袋、建築材料。

大賚——江橋——哈市(經松花江)

同

北滿之交通



由水路輸入之數量甚微，尙在試驗中。

更示原產地之輸入徑路時，則如次：

原產地	輸入徑路	原產地	輸入徑路
日本	經大連、安東、海參崴	歐美諸國	經大連、海參崴、綏芬河
南滿	經長春或寬城子	蘇聯	經滿洲里、綏芬河（經過伯力者）海參崴
中國各地	經大連、營口		

尤有趣味之現象，爲由諸外國經西伯利輸入者，不由滿洲里，僅少數由伯力、綏芬河輸入，大多數遠繞海程經大連或海參崴輸入。

(3) 輸入新徑路

向以哈爾濱及昂昂溪爲中心之北滿市場，所輸入之貨物，有三大徑路：

- (a) 大連——長春——哈爾濱（九四五公里）——昂昂溪（一、二二五公里）
- (b) 海參崴——綏芬河——哈爾濱（七八五公里）——昂昂溪（一、〇五五公里）

但自一九三〇年度齊克鐵路開通，同時以昂昂溪爲中心之市場，向來經由哈市者，一部分改由四平街輸入，變更舊來徑路，自一九三三年二月海倫、克山間所謂海克線開通，同時以哈市爲中心之北滿輸入徑路，忽然劃一

新轉期即大連——四平街之滿鐵線，與四洮、洮昂、齊克、海克、呼海五路，連絡而成一七二六公里之新徑路。在距離上，較向來之二大徑路，遠至二倍，但運價係銀本位，且中東路尤為南部線之運費昂貴，本徑路之運費，反較低廉，故綽然可與舊來二大徑路競爭，而為有力之新路徑。他方面則對於中東路為一大脅威焉。

#### (4) 北滿輸入市場在蘇聯之傾銷

在一九三〇年度之輸入市場，日本占第一位，中美兩國勢力相伯仲，為第二位，次為英、德、法、蘇聯之順序，至最近年度，因滿洲事變，與日幣跌落，於是日貨完全獨占市場，為最顯著之事實。更可注意者，為蘇聯之傾銷，蘇聯以五年計劃進步之結果，生產力發展，更於完全實施上，籌備必要之資金，故力求開拓輸出市場，講本國商品之國際市場進出方案，以意想外之廉價，實現於各國市場，煽動世界之蕭條，對於生產過剩之各國市面，起一大振盪焉。

蘇聯在此形勢之下，又經政治經濟發展最為有力之東路，其經濟力向北滿進出，自屬當然，第一次五年計劃結果，第二次五年計劃進步，此種趨勢，同時當益加激進也。

為蘇聯商品主要之供給機關者，在哈爾濱，有蘇聯通商代表部，織物組合，洋油組合等，皆有相當多量之Stock，從事活動。通商代表部，監督北滿輸出入貿易，及北滿之蘇聯商品機關，其販賣貨物，除織物及礦油外，殆無所不賅，使許多代售店及Trust，為之販賣。

出入北滿之蘇聯商品，大致不能免品質粗劣之評，但價值之廉，在算計以外，加以與東路之特殊關係，可利用

各種特定運價，以傾銷式，且採信用制，陸續販賣，故他國商品所蒙影響，相當巨大。

一方面觀蘇聯之社會主義的經濟建設，日漸擴大之際，蘇聯在滿之經濟活動，將來未可限量，設使僞國果能確立基礎，交通經濟均有統制時，在北滿市場，蘇聯之傾銷的進出，於列國商品之競爭，必有尖銳化之一日也。

#### (四) 最近滿鐵與東路烏路及其他各路之關係

##### (1) 中東路與滿鐵之關係

俄國建設東路之目的，有二大別，蓋即為軍事與經濟二大野心而播種者。軍事方面，姑置不談，其經濟上之目的，由中央俄羅斯與極東聯絡，俄國之經濟勢力，扶植於滿、蒙、中國本部及朝鮮，更經海港而為歐、亞連絡線，運輸歐、俄與日本、歐、俄與中國、朝鮮之貨客，不僅此也，且欲使為北滿穀倉與海港接續之幹道。

然俄國所採輸送政策，極其惡辣，以利己排他為主腦，以本國商工業保護發達為基，使滿、蒙、中國、朝鮮為俄國經濟化之運價政策。地方經濟之發達，初不在其念中。一九〇三年哈爾濱、大連間支線完工，同時即施大連集中主義之運價政策，益加猛進。以此現象，當然為日、俄正面衝突之理由，一九〇五年，日、俄戰爭之結果，由朴資茅斯條約，寬城子以南歸於日本，故大連集中主義，變形為海參崴集中主義。所採運費政策，輸出入均獎勵經由海參崴，力阻經由大連、安東，於南北行貨物，設為差別運價。

由此等畸形之運價政策，中東路執北滿輸送之牛耳者約十年，當然惹起滿鐵競爭，其中滿鐵以欲行合理的

運送，有種種會議，促東路之反省，然無一能圓滿解決者。一九一四年以世界大戰開始之故，海參崴爲軍需品唯一之輸入港，軍需品激增，貨車不能供給，向來經海參崴之出入，變爲經由大連，一九一七年俄國革命，中國以聯合國之要求，封鎖國境，貨物悉爲南下北上，中東路之輸送，遂成混亂狀態。此後雖有多少波瀾，然大連經由（南北行）終爲優勢，顛倒革命前之狀態，直至今日。

要之，滿鐵始終於俄國不合理之運價政策，及與之相隨的弊害，欲根本修正，改爲公平，不得謂之過言。有時由協定，有時訴諸競爭手段，努力成其目的。自一九二一年至次年，前後二次所謂長春會議之結果，中東路承認滿鐵年來主張之公平，第一步改善其運價政策，以哈爾濱爲中心之東南行兩路輸出糧食，略保其運價之均衡，同時承認南線對於同一貨物南北運價不同，尤爲改正，此等讓步，爲東路因與滿鐵競爭而陷於窮境，不得已稍改其傳統的侵略運價，稍予緩和，尙有許多不合理者存在，中東路運費政策，苟非根本變革，不能真正保持兩鐵路之協調也。

## （2）烏鐵與滿鐵之關係

鄰接鐵路之此種狀態，無論自鐵路本身利害言之，或自開發北滿之見地上，皆非所望。有何方法，可以打開局面，關於北滿輸出貨物之數量，確定公平分野，增進鐵路相互之利益，舉所有努力與犧牲，用諸競爭者，轉向地方產業開發以及滿蒙鐵路網之擴張，此種努力，成爲一九二五年及一九二九年與烏鐵間北滿貨物輸送數量之分配協定。此在複雜之國際關係間，其包含意義，於世界之鐵路史上，有足誇者。

此約須介在兩締約路中間之中東路參加，始能充分發揮其機能，滿鐵雖爲多年之希望，而中東路不願參加，而在協定之外，但一九二九年二月所簽印之第二回滿烏數量協定，使中東路在北滿無弄其收貨政策之必要。

(3) 數量協定

一九二五年所訂第一次協約，北滿生產輸出貨中，大豆、豆餅、豆油、小麥、麩粉及麩總量之分配率，定爲南行五五%，東行四五%，訂約鐵路，運送分配量以上之貨物時，對方鐵路因輸送減少所受損失，由訂約鐵路補償，以一定賠補金交與對方鐵路。此種分配率，係慎重考慮過去數年實蹟之結果，認爲妥當，而介在兩路間之中東路，其不公平之運價政策，遂使東行數量，超過協定，烏鐵非出補償金不可，尤以一九二八年十月以降「智慮」貨幣暴落，烏鐵當局不求救濟之策，在運費關係上，東行者價賤，而東行遂占優勢，烏鐵至擔負莫大償金，於是對於滿鐵，屢次要求改正協定，一九二九年二月締結第二次協定，迄於今日。

該協定與第一次協定所異之點，爲：

- (一) 以貫徹協定之主旨，其協定範圍，推及穀類及種子類，並其製品及副產物等，北滿發達貨物之大半。
- (二) 送貨數量分配比率，東南行各定爲五〇%。
- (三) 超過定額之鐵路，對於相手方鐵路之償還金，兩路一率。
- (四) 舊協定之有效期間，以輸出一年爲期，在新協定則以三次輸出年度爲一期。

(五) 輸送實績，務使與協定分配之比例符合，以此目的，設定調節費，並規定用其他方法調節輸送之規則，就輸送貨物之數量實行調節。

然烏鐵於數量協約履行上最重要之調節機關，並不設置，故迄今細則尚未決定。  
滿、烏兩鐵路間，自締結數量協約以來，由中東路發往東南之糧食數量，約舉如次（單位噸）

輸 出 年 度	南	行 東	行		比
			南	東	
一九二五至二六年	一、二〇八、七二九	一、一九五、八二〇	五〇・二七	四九・七三	
一九二六至二七年	一、三八一、三一〇	一、三八〇、五四三	五〇・〇一	四九・九九	
一九二七至二八年	九五八、七九五	一、五〇四、五一八	三八・九二	六一・〇八	
一九二八至二九年	一、六四〇、二一四	一、二一四、八七三	五七・四五	四二・五五	
一九二九至三〇年	一、七六二、三五五	九四一、三一六	六五・一八	三四・八二	
一九三〇至三一年	九二九、九六四	一、三一六、二九二	四一・四〇	五八・六〇	
一九三一至三二年	一、一五九、〇七〇	八四一、七三〇	五七・九〇	四二・一〇	

備考 一九二七至一九二八年度以前各年分，寬城子爲止者，不算在內。

一九二七——二八年度之東行增加，由於「智盧」暴落，一九二八——二九年及一九二九——三〇年度

之南行優勢，因中俄紛爭之故，東行一時杜絕。在一九三〇——三一年度，數量協約正在改訂期中，欲於其次之新協定中，取得較佳之比率，烏鐵、東鐵互相結合，努力於東行策之故，獲得五八%，一九三一——三二年度，以滿洲事變，東行一時入於杜絕狀態。

一方面中國鐵路之活動，於兩鐵路亦與以威脅，但滿洲事變之後，中國鐵路已由偽政府統制，故今後糧食數量分配協定，不僅滿、烏兩路之問題，而成爲一般問題矣。

#### (4) 中國鐵路之威脅

中國鐵路，於北滿輸送上，成爲威脅者，係一九三〇年度齊克路完成以後之事。其先，北滿輸出糧食，幾悉由滿鐵、中東及烏蘇里鐵路（以後簡稱烏鐵）東行或南行，送往港口，中國鐵路不過爲滿鐵利用，作爲培養線，於滿鐵、中東、烏鐵之輸送成績，無甚影響，惟自一九二七年打通線開始營業後，加以一九三〇年度齊克路開通，中國方面，採積極的鐵路政策。北寧、四洮、洮昂、齊克四線連絡，爲滿鐵西方之並行線。吉海、瀋海、北寧三線連絡，爲東側之並行線，爲包圍滿鐵之計劃。時適以銀塊暴落，較諸金本位之滿鐵及中東運費，則銀本位之中國鐵路，著明有利，更行減價以至折扣，由葫蘆島築港，竭力吸收南北貨物。滿鐵及中東，力謀對付，於是北滿三鐵路之集貨競爭激化，北滿貨物之輸送史上，劃一新轉期焉。

#### (5) 中國鐵路與中東路

中國鐵路之出入北滿，由於中國之熱心策路，不待煩言，其策路熱發端於俄國革命之時，其氣餒化為東路利權收回運動，中國看透赤衛軍之實力，遂取積極行動。即一九二〇年，中國收回東路之守備權、警察權、司法權，一九二一年，封閉俄國郵局，更收回附屬地行政權。一九二三年，欲收回東路附屬地，但未成功。一九二四年，中東路由奉俄協定，變為中俄合辦，其後兩國之紛爭，至民國十八年而極，遂有中、俄紛爭，國交斷絕至年餘之久，中東路與俄國鐵路中止連絡。

中東路雖變為商業機關，中俄合辦，路員各半，但蘇聯幹部，依然握有權力，仍繼續海參崴集中主義，中國方面之東路收回運動，以不能達其目的之結果，而變為中國鐵路之北滿進出。今觀中東路因此所受之影響，向來均由東路運送之克山、拜泉地方輸出糧食，齊克路一經開通，忽變其輸送徑路，在一九三〇年度，經濟克、洮昂而南下之數量，約為三〇萬噸。此實由中國鐵路進出，東路所受直接打擊，至東路南部線地方，商民避免高價運費之鐵路輸送，利用銀賤，向吉長線或長春，用極大距離之馬車輸送，南部線因此減少貨物二〇萬噸。

以此結果，中東路以世界蕭條，一般貨物自然減退，財政之窮，達於極點，若不講求對策，打開局面，則東路經營，瀕於破產，可以豫想。於是東路深覺與滿鐵有開運價會議之必要。

#### (6) 中國鐵路與烏鐵

試觀烏鐵因中國鐵路出入北滿，受如何打擊，經由西線並東線國境綏芬河之大豆，逐年有減退之勢，而西線



及南線貨物之大宗，均爲中國鐵路及馬車所奪，其南下者，不能算入協約上滿、烏之分配數量。當然由東行之東部線貨物，陷於配分數量之窮地，而鉅額之補償金，不能不付與滿鐵。此種輸送狀況之變化，遂使烏鐵提議協約內容部分的改訂。於是一九三一年滿鐵對中東及烏鐵之會議，分別在哈爾濱開會，適遇滿洲事變，會議停頓至於今日。

#### (7) 僞國鐵路與北滿

舊東北政權，因滿洲事變而消滅，僞新政府統制中國鐵路，而爲僞國固有鐵路，與滿鐵完全協調，共同貢獻於滿、蒙開發，此東省交通史上可以特書者也。

烏鐵及東路，今已非採取利己排他主義之時代，窮乏之結果，捨其向來態度欲求妥協之今日，過去北滿中、俄日之鐵路三角戰爭，將來當以完全提攜代之，滿鐵、中東及中國各路，當有成爲一片之數量協定，或運價協定發生，於是鐵路爲地方開發之公共機關，充分發揮其能力，於滿洲樂土之實現，當大有貢獻乎。

#### (五) 北滿輸出入徑路之將來及其影響

##### (1) 北滿輸出入徑路之將來

一九三三年三月一日，滿鐵由僞政府委以鐵路經營，即吉長、吉海、四洮、洮昂、洮索、齊克、呼海、瀋海、僞奉山（包含打通線及附屬諸港灣）之既成各路，及目下由滿鐵承造中之敦圖、拉濱（拉法、哈爾濱鐵路）海克（克山至

海倫)諸路,均屬委任經營。

東省各路之貨物,大部分均為輸出入貨物,既有豐腴之背後地,及優勢之吞吐港,且與輸出入港之連絡得宜,而運價低廉之輸送徑路,成為輸出入幹線,更不待言。試觀新築港灣完成之日,即民國二十七年以後各港之吞吐能力,大致如左:

大連	一、一〇〇萬噸	安東	五〇萬噸
旅順	五〇萬噸	葫蘆島	二〇〇萬噸
營口	二〇〇萬噸	清津、雄基	一〇〇萬噸
羅津	三〇〇萬噸	計	一、三〇〇萬噸
海參崴	三〇〇萬噸		

內中優越之吞吐港,為大連、羅津、海參崴三處,自其吞吐力觀之,意將為北滿市場出入徑路之幹線。更從距離上比較北滿市場與三港內之輸送徑路,則如次:

(一) 哈爾濱	羅津	七三八公里 (據運價計算公里)
	大連	(經由長春) 九四五公里
	海參崴	七八五公里

(二) 海城

羅津	九六〇公里
大連	一、一七三公里
海參崴	一、〇一三公里

(三) 通北

羅津	一、〇四五公里
大連	一、四一九公里
海參崴	一、〇九八公里

三路中，羅津徑路較之大連、海參崴幹線，為絕對有利，以日滿交通線論，大有望於羅津徑路者，非無理也。

更由運輸諸費上觀各路，現在之新徑路，其率未明，故三路難於比較，但假定新徑路為銀本位，與中國向來鐵路連率相同時，則羅津徑路絕對有利也。

故以羅津為吞吐港之圖們北部鐵路及圖們鐵路、吉敦、吉長、拉濱諸路，互相連絡，遂生直通呼海、海克線之一大幹路，此路完工之日，東滿自不待言，北滿輸送徑路，亦有一大變化，不僅此也，由是而及於地方經濟發展，其影響蓋亦莫大焉。

(2) 新輸送徑路及於北滿市場之影響

新輸送徑路即羅津徑路，其距離之近，加以運費為銀本位，蓋不下於既成二大徑路，即大連、海參崴二者之競爭

線。然哈爾濱由此成爲北滿經濟界之中心，一切以哈市爲中心計劃之。

現在日本經濟勢力，已伸入哈市，有各種貿易機關，比及銀行之金融圓活時，已有積極開始活動之機運，前途實無限量。

由新徑路開通所及之根本利益，迄今爲止，由高率之中東路南線運費所輸入者，可代以較低之費用，以哈市爲中心北滿市場之物價低落，增進農民購買力，輸出特產，可以較前便宜之費用，送往海港，卽照其數可賣得高價。又迄今以運價太高，不能交易之貨，當然亦可見於市場，其中北鮮北海道裏日本貨物之進出最有勢力，北滿因此入於日本經濟支配之下。

## 北滿混合保管之實施及其成績

### 一 大豆混合保管制之實施

北滿糧食運輸，一手包辦完全掌握國際鐵路地位之中東路，一九一七年遇俄國革命，陷於不可收拾之紊亂狀態，列車運行，極度不良。其後至一九一九年五月，美、法、日各國共同管理，其業績始漸次改革，加以中東新幹部之異常努力，遂恢復革命前之原狀，與隣接鐵路之親善關係，亦著明改善。

中東路之運輸並營業狀態，雖已恢復，而海參崴之秩序，依然不能維持，交易機關，完全破壞，故能使南北滿於經濟上接近，北滿所產大豆之南行數量，當然增進。然於逐年增加生產之北滿大豆，中東路輸送力，每不能相副，以故滯運者甚多，交易大欠圓滑。

他方面，自一九一九年十二月一日起，滿鐵線實施大豆混合保管制度，影響於運輸及交易者甚大，此所以示制度之普及發達也。

該社考慮兩地方之經濟狀態，首先對於大豆，依南滿、中東聯絡運送之「著後寄託混合保管」，與東路交涉，

開始辦理，與混保制同時實施，但以指導宣傳不能完善，故未能如當初所期待。於是在一九二一年六月，於哈爾濱，由滿鐵開設運輸營業所，使檢查人轉屬，專門對於日商，懲惠其利用此制，於華商及洋商，積極宣傳，遂見成效。

著後寄託混保制度之普及，為聯絡混保制實施之要望，兩鐵路當局，亦感其必要，一九二一年九月二十六日，在長春開第六次南滿、中東聯絡會議，有「大連及他站到著之大豆及豆餅，在哈爾濱、安達開始混合保管制度」之議案，排入日程議決。

根據以上決議，兩路當局，屢次折衝，於一九二二年二月，協商完全成立，初為承攬制，考瓦爾斯基與東路，訂定混合保管承攬合同，又與該社訂檢查人貸與契約。自一九二二年十月二十日，依該社混合保管之條件，實施業務。其後至一九二四年末，東路與考瓦爾斯基解除契約，由東路直接經營，其後在兩路共同作業之下實施，迄於現在。

開始當時之寄存站，僅哈爾濱八區及安達二站，一九二二年十二月，加入滿溝，翌年加入三岔河、陶賴昭、對青山、雙城堡、密門；一九二四年四月，加入松花江；一九二六年，加入宋及蔡家溝，一九二七年四月，加廟臺子，一九三〇年十月，加入達家溝。現在寄存站數，自西線安達至南線密門，共有十三站。此外在一九二九年七月十日，因中俄糾紛，遂於東西兩線，作為暫存驛，自十一月五日起，西線富拉爾基及昂昂溪二處，東線阿什河、烏吉密河、一面坡、海林、牡丹江五處，開始混保寄存，為貨主計便利者不少，至翌年一月十日中午，俄恢復平和，東部國境開通，乃撤廢暫存驛。

## 二 混合保管審查大豆之機關

向來之再審查制度，在滿鐵線及吉長線，有二種審查即現在樣本及貨到後抽查，但對於北滿大豆，僅抽查到貨。

滿鐵設定此制之時（一九二七年之輸出期）貨樣之中東線內免費運送，再三與東路交涉，但東路於主義雖贊同，而在實施案，則以見解各異，交涉停頓，以故僅抽查貨到後之樣本。然此種審查，以中東貨車積載量之相差，長春中繼並中東線內貨棧情形均須考慮，先交之貨樣與到後之貨，難於一致，若長此放任，則審查效果極少，審查機關不能完其機能也。

更自一九二九年度之輸出大豆，實施混合保管大豆五級制，各級間之幅甚為狹隘，於是管內審查，益形重要，自一九二九年十二月二十五日開始業務。

## 三 中東線大豆混合保管開始寄存後之成績

該社混合保管大豆之總合格數與中東線合格數之比較，舉示如左（以三十噸車為單位）

年 度 ( 歷 年 )	混 保 總 合 格 數	中 東 之 合 格 數	百 分 比
一 九 二 二 年	四六、二二七	一、六九二	三・七
一 九 二 三 年	四九、九二一	一二、四五二	二四・九
一 九 二 四 年	三八、一三九	一〇、九二九	二八・七
一 九 二 五 年	四二、〇三〇	一八、二〇三	四三・三
一 九 二 六 年	四九、二一七	一九、三二七	三九・二
一 九 二 七 年	四五、七五五	二二、〇八五	四八・三
一 九 二 八 年	三二、八〇九	九、三二七	二八・四
一 九 二 九 年	三九、九四八	一六、七〇三	四一・八
一 九 三 〇 年	三六、〇三九	八、八九〇	二四・七
一 九 三 一 年	五二、五六二	五、三六八	一〇・二

由中東線輸出大豆總數中 (包含至連絡驛爲止者) 混保大豆數量及比例如左 (米噸單位)

歷 年 度	輸 出 總 數	混 保 寄 存 數	百 分 比
一 九 二 二 年	九七二、九〇〇	五五、四九八	五・七
一 九 二 三 年	一、〇八〇、六四八	四〇八、四二六	三七・八
一 九 二 四 年	一、二五一、七九七	三五八、四七一	二八・六

北滿混合保管之實施及其成績



一九二五年	一、五二四、二四六	五九七、〇五八	三九・二
一九二六年	一、七〇四、〇六七	六三三、五九八	三七・二
一九二七年	一、九〇八、一六八	七二四、三八八	三八・〇
一九二八年	一、八三一、一八五	三〇五、九二六	一六・七
一九二九年	二、二六六、六三七	五四七、八五八	二四・二
一九三〇年	一、五三二、四〇二	二九三、三七〇	一九・一
一九三一年	一、八四六、八六三	一七七、一四四	九・六

備考 一九二二年度混保之寄存爲兩個月。

混保大豆之寄存數，雖以年歲豐凶而有增減，但右二表所示，中東沿線之寄存數，自開始以來，有逐年增加之勢。一九二四年及二八年，合格數甚少者，因二四年係北滿全體，二八年係雙城堡以北，乾燥不良大豆輸出之故。

一九三〇年以降，混保合格數漸減者，因中東路直接經營以後，對於寄存大豆，課以不正當之檢查費，貨主以免除費用之故，作爲普通大豆發送，在滿鐵線到著站寄存混保之故。

## 北滿之農林

### 第一項 北滿之氣候

#### (1) 特殊點

北滿之氣象狀態與日本較，略記其著明不同者如次：

(一) 雨季以外，大概空氣乾燥，多晴，居其地者心身爽快。

(二) 一年雨量甚少，形成所謂乾燥農業地帶，農耕時，特須注意耕種法，努力保持土中水溼，使農作物善於利用之。

(三) 北滿夏期之熱與冬季之寒相差特甚，備有大陸氣象之特性。極暑時炎威如灼，而朝夕較涼，且時有暴雨，較易消受，酷寒期，在零下四十度以下，亦有所謂三寒四溫，多少可以緩和。

(四) 每年五六月，有所謂蒙古風，黃塵蔽天，勢不可當者，往往有之。

(五) 綜合北滿重要地點氣溫降水量之觀測結果，試繪等溫線及雨量分布之類似線，於各月察其方向，

大概以戈壁沙漠爲中心，呈南北縱走之奇觀。

(2) 氣溫

氣溫，就其升降徑路概觀之，表示大陸氣候之特性，春秋二季甚短，冬夏則較長。冬季酷寒，氣溫著明低降，地下凍至數尺。至四月左右，氣溫急激高升，然高低無常，相差甚大。自七月中、下旬至八月上、中旬，氣溫達最高點，自八月下旬起，漸降低，至九月下旬，忽見低下，在鐵嶺以北，即見初霜。見雪早在十月中旬，至十月下旬，氣溫降至冰點下。寒季中最寒者自一月中、下旬至二月上旬，一年最低溫之紀錄，大都在此期中。

極暑時，最高溫在三十五度以上，極寒時可見最低溫四十度內外之極數。最近之極低溫度，在民國二十年一月十日，曾至零下四十度二分，以較日本之紀錄，以明治四十二年八月六日新瀉縣之三十九度一分爲最高，明治三十五年一月二十五日，旭川之零下四十一度爲最低。由此觀之，北滿實爲日本高低溫度之破圈域。且在以黑河爲中心之地區，極暑之最高溫，達四十度以上，其高溫可比亞熱帶也。

(3) 溼度

溼度亘滿洲全體，較日本遠遜，空氣乾燥。雖在雨期，除降雨日及陰天外，日中以五〇%內外爲通例，最乾季節爲三、四、五月，最乾在二〇%以下者常有之。累年平均溼度爲六五%。

(4) 風

以有大陸氣候特徵之故，一年中變化較少，冬季大概爲西北風，風速較日本略甚，春季西北風漸少，多爲南風及其他方向。夏季風向失其特性，各方向不一定。平均風速稍稍頹廢，而暴風日數，一年中以此季爲最多。秋季風向及速力，與春天相似。如日本所謂農家厄日，二百十日二十日前後之暴風雨，於滿洲向無此事也。

#### (5) 降水

降雨以六、七、八月爲最多，北滿雨季之降水量，一年總計爲六〇〇耗，中東路東線一面坡附近，在八〇〇耗內外，入黑龍江省，則在五〇〇耗內外。以較東京一年量一、六〇〇耗，不過三分之一稍強，北滿雨量之少，可以想見。降雨日數每年爲百二十日內外。

民國二十一年七月北滿之大雨，爲有史以來之例外，當時僅七月中之雨量，已達五〇〇耗，近四年中之總降水量爲一〇一五耗。

就每月觀之，一、二月最少，至四、五、六月漸次增加，以七、八月爲最多（約占每年降水量之四〇%），至九、十月復減少，十一、二月最少。雖在六、七、八月之雨期，連綿降雨數日者甚少見。

#### (6) 蒸發量

蒸發量較日本各地，均甚多量，一、二月最少，至三、四月漸增，五月至九月最多，十一、二月最少。

#### (7) 日照時數

在滿洲較日本各地，日照時數極多。一則以地形多平原，無遮蔽物之故，而日照時數之多，所以示陰雨之少。每年平均可視作六〇%以上。

第二項 北滿農業

(1) 土地利用狀態

北滿松花江岸之高燥平地，形成沃野，從高句麗時，已事農耕，低地以江水時有氾濫，今尙棄置爲草原。散在東路西線之草原，爲城地，以農耕地而論，生產力不佳，若能有多量清水洗刷之法，則土地有改良之望，但現在則水源及排水方法，均覺困難。

概言之，北滿之土壤，較之南滿，富於養分之天然含有量，但作物生育期間極短，是其缺點。

(2) 重要作物之收量

北滿各地重要穀類之平年收量，每段以日本斗計，每陌以公升計之，則如左：

(甲) 每段收量

糧食名	南線 哈爾濱地方東	線 松花江下游呼	海線	西線
大豆	〇·九八石	〇·九五石	〇·九五石	〇·九五石

(乙) 每陌收量

陸	水	小	包	小	高
稻	稻	麥	米	米	梁
一・六〇	二・二〇	〇・九五	一・二五	一・二〇	一・一五
一・五〇	二・二〇	〇・九五	一・二五	一・二〇	一・一〇
一・五〇	二・三〇	〇・九八	一・二五	一・一〇	一・一〇
一・四〇	二・〇〇	〇・九五	一・一五	一・一五	一・〇〇
一・五〇	二・二〇	〇・九八	一・二〇	一・一〇	一・〇〇
一・四〇	二・〇〇	〇・九五	一・一五	一・一五	一・〇〇

糧	食	名	南	線	哈爾濱地方	東	線	松花江下游	呼	海	線	西	線
大	豆	公升	一、二七七	一、二三八	一、二三八	一、二三八	一、二三八	一、二六四	一、二三八	公升	一、二六四	一、二三八	公升
高	梁	一、四三九	一、三七六	一、三七六	一、二五一	一、二五一	一、二五一	一、二五一	一、二五一	一、二五一	一、二五一	一、二五一	一、二五一
小	米	一、三九八	一、三九八	一、二八二	一、三四〇	一、二八二	一、三四〇	一、二八二	一、三四〇	一、二八二	一、三四〇	一、二八二	一、三四〇
包	米	一、六三八	一、六三八	一、六三八	一、五〇七	一、五七二	一、五〇七	一、五七二	一、五〇七	一、五七二	一、五〇七	一、五七二	一、五〇七
小	麥	一、二五四	一、二五四	一、二九六	一、二五四	一、二九六	一、二五四	一、二九六	一、二五四	一、二九六	一、二五四	一、二九六	一、二五四
水	稻	二、一一二	二、一一二	二、二〇八	一、九二〇	二、一一二	一、九二〇	二、一一二	一、九二〇	二、一一二	一、九二〇	二、一一二	一、九二〇
陸	稻	一、四〇二	一、三一四	一、三一四	一、二二七	一、三一四	一、二二七	一、三一四	一、二二七	一、三一四	一、二二七	一、三一四	一、二二七

(3) 適宜作物之品種

北滿之普通作物及特別作物最普通栽培者，其種類如次：

(甲) 普通作物

大豆 一窩蜂、四粒黃、小黑臍、鐵莢青豆、貓眼。

高粱 瞎子翻白眼、蛇眼、黑高粱。

小米 黃黏穀、黃谷子、刀把齊、白砂。

包米 黃包米、紅包米、老來皺。

小麥 火麥子、花腰麥子。

水稻 北海、田泰、青盛、京租、天落租。

陸稻 紅毛粳子、白毛稻子、光頭兒粳子。

黍 黑糜子、白粒糜子、黃糜子。

稗 鎮鏈稗子、蛤蟆頭稗子、黑頭稗子。

火麥 海參崴、奉天、白、細麥。

(乙) 特別作物

忽布 亞麻 煙葉 甜菜

大黃金、胡把線、大陸黃。

(4) 重要作物之農期

(甲) 普通作物

作物名	播種期	第一回拔草	第二回拔草	第三回拔草	第一回培土	第二回培土	收成期
大豆	五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	六月中旬	七月中旬	九月下旬
高粱	五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	六月中旬	七月中旬	九月下旬
小米	五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	六月中旬	七月中旬	九月下旬
包米	五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	六月中旬	七月中旬	九月中旬
小麥	四月中旬	五月中旬	六月上旬	——	五月下旬	六月中旬	八月上旬
大麥	四月中旬	五月中旬	六月上旬	——	五月下旬	六月中旬	七月下旬
黍	五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	六月中旬	七月中旬	九月中旬
稗	四月下旬	五月下旬	六月中旬	六月下旬	六月上旬	七月上旬	九月中旬
水稻	五月中旬	六月下旬	七月中旬	八月上旬	——	——	九月下旬



(乙) 特別作物

作物名稱	播種期	第一次拔草	第二次拔草	第三次拔草	收成期
亞麻	五月上旬	六月上旬	六月中旬	——	七月下旬
大麻	五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	九月下旬
忽布	——	五月下旬	六月下旬	七月中旬	九月中旬
甜菜	五月上旬	六月上旬	六月下旬	七月上旬	九月中旬

地方農民，今尙牢記陰歷之二十四節七十二候，以候鳥之來，淡水魚之游泳，野草發芽開花等爲規準，與是年之氣象狀態相應，不誤時期而施耕種焉。

(5) 當地人之農業經營

(甲) 耕種法

乾燥農業地帶之北滿耕種法，由作物種類及勞動分配上，及可以使用牲畜之程度，稍有不同，大概多用向來方法所謂翻地或壞地，小麥在甫經解凍後，地表僅一〇釐內外融和時，用二心子壞把，於畦之兩斜面，種下兩條。

在翻地時須充分鎮壓，使直至種子之土壤毛細管發達，而促其發芽，但地表面若失之過滑，則地面蒸發旺盛，結果徒費水分，故須稍稍攪亂地表，在種子上層，中斷毛細管，力求減少地面蒸發之方法。

秋耕因勞力及其他關係，不多實行。

(乙) 輪作

北滿農家之輪作觀念，除作物本來之吸肥性與土壤養分之關係外，常注重於經濟的考慮，應市場所需糧食之程度，每年耕作成分不同，在大體上，各地方之輪作，均有一定。

北滿較之南滿，多種小麥，在交通便利處，或有麵粉廠之都會附近，尤多種植。

今示輪作之一例如次，雖同一地方，屢有變更如前所述。

地	方	別第	年		
			第一	第二	第三
哈爾濱附近	大	大	豆小	米、包	米小
東部	線地	大	豆高	梁、小	米包
西部	線地	大	豆小	米、包	米高
南部	線地	大	豆高	梁、包	米小
呼海線地	大方	大	豆高	梁、小	米包
松花江下游	大	大	豆高	梁、小	米包
					米、小
					麥

(丙) 施肥

以言肥料種類，多為土糞。許多地方均於播種大豆之年施肥。施肥之法，所謂律糞，其施肥量，視土地肥瘠，不一

定。

在新墾地，四年至十年不施肥，地力亦不甚減耗，但數百年來之熟地，則每畝施肥七百斤至千四百斤。

(丁) 開墾

高燥草地之開墾，於早春縱火，以大犁或鐵銼墾之。在喬林地，伐木後，早春縱火，根株不動，從事耕作，數年後根株朽腐時，除去之。在矮林，於上年秋砍去林木，早春縱火開墾，其通例也。

北滿溼地之特徵，以甸子爲多，同一水系之溼地，亦到處有凹地，各凹地間初無連絡，排水頗爲費事，但若由精密之水準測量，掘成連絡各處之有效排水溝，除極端不良之處，多可由天然排水而謀理學性之向上也。

朝鮮人於溼地開設水田法，造成不規則之畦，播入稻種，普通乾燥地自生之雜草，沒入水中，使永停呼吸作用，自然死滅。但係由溢流灌溉法，一旦發生 *Festuca ovina* (牛芒草?)，則除去甚爲不易。

(戊) 經營面積

北滿農家每戶之耕作面積，種種不同，難得平均數字。如都市附近之菜園，經營不滿一天地之小面積，已足謀生，腹地新開墾之處，則大族之一戶，自耕七十天地上者不少。

至於土地所有面積，更屬不等。一小地主遺產之耕地，分與許多弟兄時，每人僅得數畝，其面積之微末如此，亦有一人擁有豐饒熟地二百天以上，招佃耕種者。

由個人或合股經營荒地之面積，更爲廣大。

第三項 北滿林業

(1) 林地之分布

現在所推定林地之分布，大要如下：

森	林	名	森	林	面	積	針	葉	樹	闊	葉	樹	合	計
大興	安嶺	森	林		四五二萬町			四五、一九九萬石		九〇、二九九萬石			一三五、四四八萬石	
小興	安嶺	森	林		七二二			七二、二三九		一四四、四七八			二一六、七一七	
伊勒呼里	山脈	森	林		六三二			六三、二〇九		一二六、四一八			一八九、六二七	
三姓	地方	森	林		五四二			四三、八八七		九五、六七四			一三九、五六一	
東部	練	森	林		二三四			二四、四一五		五五、七八七			八〇、二〇二	
北滿	總	計			二、五八二			二四八、八九九		五一二、六五六			七六一、五五五	

譯者按：我一里當日本五、二八町，我一石（擔）當日本一六一餘貫，以當卻換算之煩，故照原文直譯。

(2) 林相及樹種

(甲) 大興安嶺森林

北滿之森林

大興安嶺之西斜面，多黃花松，低地混生白樺，高地則雜生榛、櫟等。東斜西，以白樺、榛樹、櫟樹等闊葉樹為較多。至北部，漸成密林，最多者為黃花松，其他如白樺、榛、櫟、白楊等，或為單純林，或為混淆林。南部地方，愈近索倫，漸多黃花松。

(乙) 小興安嶺森林

概多針葉樹，大部分為紅松，至南方則漸次雜有闊葉樹。

(丙) 伊勒呼里山脈森林

大概多黃花松，針葉樅次之，亦雜有白樺之類。

(丁) 三姓地方森林

係夾在松花江、黑龍江、烏蘇里江間之林地，以有水運之便，早為世人所注目。以主要樹種言，為楸、蝦夷松、楓、野榆、白楊、科木等。

(戊) 東部線地方森林

巨材產量豐富，且樹種甚多，為有名之地。以紅松為最多，除蝦夷松、黃花松等針葉樹外，更產白樺、榆、科木、楸、野藥、楓、白楊等闊葉樹。

(3) 林產物大要

建築材料、薪材、木炭、木材半加工料及其他木器，除由中東、呼海、齊克、洮昂等路輸送外，更由松花江水運爲參  
考計，示最近五年中東路輸送統計如左：

(甲) 自線內發送作爲普通貨物之林產物

(1) 西線發送額 (單位噸)

品名	十六年	十七年	十八年	十九年	二十年
建築材料	四〇、三三一	五一、八〇一	四七、二六七	二四、九九六	六、二一九
板材	—	—	—	—	—
枕木	九九	一六七	七五九	三、〇五六	五五五
木製品	四二三	四七七	四三〇	四三四	二〇三
半加工品	四五	五二	一一	二〇	二五
木炭	四、六三四	五、五三三	五、五五八	三、一〇五	二、三九一
薪	二一、六六八	二四、四一五	二四、九九五	二二、六六〇	八、三五九

(2) 東部線發送額

品名	十六年	十七年	十八年	十九年	二十年
建築材料	一七七、〇三七	二二九、八一二	二二六、五四五	一一八、五三〇	五六、七六九

薪	炭	木	半加工品	木製物品	枕	板
一四九、八七〇	一九、六五二	一七、八七三	四五九	一〇、三九四	一六、七一	四八
一七一、四五九	一九、〇三二	一七、八七三	一四三	一、四四一	一、四七一	—
一七七、五一八	一七、八七三	一九、一八八	一四三	一、四七一	三、〇〇四	—
一五六、四九七	一七、八七三	一九、一八八	二七六	一、三三四	三、三〇二	—
一一一、一五五	一四九、八七〇	一九、〇三二	四五九	一、四四一	一六、七一	二

(3) 哈爾濱管區發送額

品	名	氏	十	六	年	民	十	七	年	民	十	八	年	民	十	九	年	民	二	十	年						
建築材料	材	料	二	一、	九	七	八	一	六、	二	三	六	一	四、	二	九	〇	一	一、	二	八	四	一	九、	六	五	〇
板	材	一、	一	一	三	一	一、	二	九	一	二、	一	〇	六	一、	三	二	九	九	五	一	—	—	—	—	—	—
枕	木	—	—	—	—	三	〇	三	一	七	三	一	七	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
木製物品	五	二	八	六	五	三	六	一	二	一	六	一	二	四	六	三	四	六	三	三	四	—	—	—	—	—	—
半加工品	一	二	六	一	七	三	二	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
木	炭	三	四	八	〇	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	四	—	—	—	—	—	—
薪	八	二	二	一、	一	六	二	五	七	三	三	三	八	三	三	八	三	三	八	三	三	八	三	三	八	三	三

(4) 南線發送額

品名	民國十六年	民國十七年	民國十八年	民國十九年	民國二十年
建築材料	一八、九八四	三一、四七八	三三、七一四	一八、六一六	六、八〇一
板	—	七一	五六四	—	—
枕	—	四九	—	—	—
木製物品	一、二七三	六六四	七一五	四八五	八四
半加工品	一二八	一七二	四一一	六〇三	五一〇
木	六六	二六	九	五	七
薪	三六	一七	六〇	一九	一五

(乙) 運往連絡鐵路作為普通貨辦理之林產物

(1) 運往烏蘇里鐵路之數額 (單位噸)

品名	民國十六年	民國十七年	民國十八年	民國十九年	民國二十年
建築材料	三一、九七四	三三、七九三	四、七〇七	二、五四二	一、一三二
板	九七五	一、一八八	八六七	五〇六	一〇二
枕	—	—	—	—	—
木製物品	一六	—	—	—	—
半加工品	—	—	—	—	—



(2) 運往南滿鐵路之數額

薪	木	炭
—	—	—
—	—	—
—	—	—
—	—	—
—	—	—

(丙) 由連絡鐵路輸入之林產物

(1) 經綏芬河之輸入額(單位噸)

薪	木	半加工品	木製物品	枕	板	建築材料	品名
一八	八	四	三〇	三、二四四	一〇七	七八、〇二六	十六年
—	二	一六	七四	三、〇八〇	一一一	八〇、四二三	十七年
二五	七	—	四八	—	六一一	五四、五三二	十八年
—	—	—	一四六	三五	八	二三、八四二	十九年
—	五	—	三	—	二四	二六、四三一	二十年

品名	建築材料
九二	三六八
二〇二	九四
七八	—

(2) 經寬城子之輸入額

薪	木	半加工品	木製物品	枕	板
	炭			木	材
—	—	—	六	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	一	一九	—	七二
—	—	—	—	—	—
—	—	—	二三	—	八一
—	—	—	—	—	—
—	—	—	二	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	一六	—	—

品	名	民	十	六	年	民	十	七	年	民	十	八	年	民	十	九	年	民	二	十	年
建築材料	材	料	一、七五五	四七八	二〇〇	一〇〇	一七														
枕	木	—	—	—	—	—	—														
木製物品	品	一、二二三	四一二	三五七	一九六	八二															
半加工品	品	八二二	九八二	八五九	七一九	三三三															
木	炭	六一	六九	五七	三五	一八															
薪	—	—	—	—	—	—	—														

北滿之農林

1011

## 第四項 日本移民

## (1) 日本人移民

偽國成立後，日本移民於滿洲者，僅佳木斯腹地、永豐鎮之自衛移民團，此後如能確保治安，計劃得宜，資本豐富，經營又得其人，則一般移民亦可續至，有歸農土著之機運，但無論如何，當地人之農業生產費極低，後來者與之對抗，歸農於素不熟悉之地，而使成功，則移民之爲物，必選其素質良好者，專收勤勉之農家，選定有利位置，經營農場，考慮日本人之習性，種植品種良好而有利之作物，飼養家畜，家禽，從事於農暇時之農畜產加工及一般家庭手工業，且行漁獵，而生產貯藏販賣，加以合理的統制，以農家自身論，竭力爲多角式經營，以移民團而論，盡所產業組合之長處，實施就地經營時，雖大有成功之望，但先決問題，即素質良好之移民及優秀適宜之指導者，甚感困難，加以治安尚不完全，商租地內之本來居民，圓滿敏活，使其遷讓，實爲不易也。

以移民言，不必純農，半工或半商，亦無妨礙。此處假定爲純農，豫想哈爾濱附近之農家收入，大致如次：

## (甲) 農產收入

## 旱田收入

## 普通作物

(大豆、小豆、小麥、小米其他糧食及桿)

特別作物

(煙葉、甜菜、亞麻、薄荷、大麻、忽布、高麗參)

園藝作物

(白菜、馬鈴薯、甘藍菜、蔥、蔥頭、蘿蔔、草楊梅、花卉及一般隨時栽培物)

水田收入

水稻穀及稻草

(乙)畜產收入

役畜收入

勞銀(出租牛馬之勞銀)

糞尿(土糞用)

仔畜(役畜所產者)

用畜收入

生肉(牛、豚、綿羊、山羊、兔)

仔畜(豚及其他家畜所產)

生乳(牛、山羊)

糞尿(土糞用)

羊毛(綿羊)

家禽收入

鳥肉(鷄、家鴨、火鷄)

鳥糞(土糞用)

北滿之農林

鳥卵（鷄卵、鴨卵）

（丙）加工收入

農產加工收入

精穀（白米、小米）

製麪（小麥麪、馬鈴薯粉）

乾燥（煙葉、忽布）

精製（甜菜、薄荷）

畜產加工品

肉製品（燻肉、香腸）

（丁）家庭手工業收入

製造農場用具

席包（糧食及其他用）

草繩（緊縛包裝用）

製造一般用品

製油（大豆、亞麻）

釀造（酒、醬油、醬）

製線（亞麻、大麻）

製藥（高麗參）

乳製品（牛酪、乾酪）

馬具（乘馬具及駕馬具）

造花（裝飾用）

麻繩（粗細種種）

網筐（柳木箱及手提籃）

（戊）漁獵收入

捕野獸

獸肉（野兔野鹿及其他）

獸皮

捕禽

鳥肉（雁、野鴨、野鷄、白鳥、山鷄及其他）

鳴禽類

羽毛（填充椅子及墊褥用）

捕魚

一般淡水魚

（己）貯藏販賣收入

蔬菜及其他市場物品不足時，價值有暴騰者，故此等農產物，須貯入地窖，或適當之處，待昂貴時，直接售與消費者，謀增加收益。

（庚）雜項收入

北滿之農林

採冰收入

夏季所需多量之冷藏用冰塊，在冬日農暇時，從松花江或他處採取販賣。

牧草收入

自刈草地所收良質之飼料牧草，從而販賣之。

臨時收入

土工受雇及其他臨時收入。

農家由此種種所得收入總額，視其場圃管理狀態，耕種面積，加工畜產之程度，副業如何，勞力之過不足，及向來之經驗、技術、勤惰如何，縱使同一農地，經營同一面積，而各家收入不同，無待論也。

北滿各地，現在仍有小股之義勇軍充斥，故在萬一之際，縱可得日軍之援救，然開至現地，總須相當時間，故向腹地移民，仍以自衛移民團為適當。大都市附近，去日軍駐紮處不遠，易以低價獲得耕地，俟日軍小部分駐該地後，一般移民，始可遷入，縱曰如此，而對於乘虛狙擊之暴客，常須深加考慮，如建築物者，以警備之故，須特別構造，注意牆壁等側防，須參入築城法之程度，實為必要也。

若使自衛移民團，繼續向腹地各處移殖，特須置重統制，在日本內地之豫備教育期間，作為五個月以上，使通曉現在殖民上必需之事項，充分實施移民之訓練，移殖後不致有患病、除名、送還等事，在日本出發以前，制定罰則

等，於不良分子，不與以策動之餘地，務使團體健全發達，須充分注意。

對於移民本身之素質，須嚴格調查其家世，例如精神上，有缺陷之人物，常累及鄉黨者，不許入選。市町村長，或在鄉軍人分會長，對於下記事項，非能保證不可。

(甲) 身體強健，思想堅實，充分有自立之覺悟者。

(乙) 農村出身，多年從事於水田旱地家畜飼養，經驗豐富者。

(丙) 務求已受教育之在鄉軍人，在營時成績優秀者。

(丁) 系累不多，其所扶養之家族，除妻子外，如弟甥等，專歡迎勞力旺盛之青年。

(戊) 能受困苦艱難，作為萬一之備，在移民補助金外，其款百圓以上者。

(己) 為農戶主者，係次子三子以下而非養嗣子者。

(庚) 品行方正，不好飲酒者。

自衛移民團之數，一團約五百戶為宜，作為精神方面之指導員，須注意下記各點，極欲得少數理想的人物焉。

(子) 意氣活潑之現役將校。

(丑) 對於殖民有極深興味與充分熱心。

(寅) 人格高潔，充滿堅忍不拔之精神。



(卯) 特需理解現代思潮者。

(2) 朝鮮人移民

北滿在北緯四十八度以南，相當有日照時數，無水害而可隨時得有豐富灌溉水之地方，只須選種得宜，無論何處，均可栽培水稻，故此等地方，均宜於朝鮮人之移住，但朝鮮人之歸農，特須注意次列各項：

- (甲) 交通便利，與米消費地方相近之土地。
- (乙) 官稅由經營土地者負擔，地方稅由各農戶負擔。
- (丙) 由日本總領事館警察署，使相當數之警官駐在該地，加以保護。
- (丁) 防遏不逞鮮人闖入，不與以策動之餘地。
- (戊) 倚賴親戚，徒知坐食之朝鮮人，禁止入鄉。
- (己) 防衛匪賊，維持鄉內治安，須充分考慮。
- (庚) 統制產穀之搗白及販賣。
- (辛) 須防鮮人於收成後竊取潛逃。
- (壬) 加工畜產，獎勵副業，謀增加鮮農收入。
- (癸) 必要時亦可貸與春耕資本或食糧。

## 北滿之畜產

### 第一項 概說

廣漠之滿蒙，尤如北滿地方，爲天賦之畜產地，將來爲僞國唯一家畜生產地，易而言之，不但具有家畜供給地之素質，日僞兩國努力改良家畜素質而謀增加產額時，充兩國畜產品之需要，且有餘剩。試一思及日本之現狀，於狹隘土地內，包容過剩之人口，如農業者，已變爲極度集約，粗疏產業之一般畜產發達，到底在不能容許之狀態也。

至於日本之家畜及畜產品需要，隨文化之急進，而高速度增加。如能由生產費低廉，僅隔一水之滿洲，取得優良牲畜並其生產品時，何苦求諸生產費高昂而遠隔之歐美，或自澳洲輸入。舉莫大畜產輸入全部，仰給於滿洲，蓋不期而至也。

滿鐵自昔已着眼於此大綱，與夫由此而生日僞兩國之福祉，於公主嶺創農事試驗場畜產科，二十年如一日，專研究滿蒙家畜之改良，羊豕之改良試驗，業已完美成功，目下已逐漸收其效果。自民十六年度起，又以哈克尼，盎格魯腦門，技特蘭，盎格魯阿拉伯系種，改良蒙古馬，主要以屯朋種，新門塔種改良畜牛，並肥育試驗，及關於鷄之改

良試驗，飼料作物之栽培試驗，牧草野草之適否，價值試驗等，專心邁進，近來已確信為同樣之成功。夫如是，滿鐵既示以的確之途徑，倘日、偽二國，能不問官民，同心協力，向家畜之改良增殖猛進時，深信上述理想，不難較速完成也。

然於理想之實驗，有一最難之障礙，不能付諸等閑者，即滿蒙地方，不幸為各種獸疫之巢窟。從前南滿地方之日本企業家，成功即在目前而遭挫折者，皆不外輕視獸疫之結果。對於獸疫抵抗力最強之本地種，年年所產莫大之頭數，尚為獸疫所奪，則其損害，可想而知。以故在此等地方，於獸疫初未考慮而從事企業者，如以笨籬盛水，無非蹈前人之覆轍。況能力進化之改良種，其抵抗性低減，又為不可動搖之原則乎。

本此見地，以助長滿蒙畜業而負保護之使命者，為奉天之獸疫研究所。自民十四年創立以來，銳意製造獸疫之免疫血清及豫防疫液診斷液等，且努力於各種獸疫之調查研究，逐年見其成績，所補於滿蒙畜產者極大。以上所述，滿蒙畜產改良上，可稱雙璧之二機關，為滿鐵二十年來，每年不惜數十萬金，繼續研求之施設，官民當局，竭力利用此種機關，從事於畜產資源之開發，蓋當務之急也。

然地面雖稱遼闊，試繙滿蒙地圖，今日尚純然為牧畜地帶而遺留者，唯有西北地帶，即呼倫貝爾及內蒙而已。且所謂蒙古遊牧之民與家畜悠然逐水草而生者，尤為呼倫貝爾地方，無愧為東省全部之畜產代表地。東以興安嶺之山險為垣，西由額爾古納河與俄領為界，農業之侵略，以興安嶺為境，不及此地。北滿各處，往昔之遊牧時期，雖完全一變，惟有呼倫貝爾，尚為古來之曠野。中東鐵路，雖已橫斷此地，呼倫貝爾之經濟價值，早經向上，而當地之蒙

古人民，尙沈迷於從來之夢境。此外如松花江下游，海倫、克山諸地，亦多產家畜，頭數亦頗不少，但既成爲耕地，則於畜產，無大意義。故論北滿畜產者，其基礎宜置於呼倫貝爾也。

呼倫貝爾之家畜，爲牛、馬、綿羊、山羊、豚、駝及家禽，以下自畜產價值上，主要就牛、馬、羊、豚、家禽及其生產工業，畫一理想線觀之。

北滿一帶，果飼養若干家畜，爲基礎問題，而各統計所示資料，種種不同，實際從地理上交通上觀之，完全之本調查，在目下尙不可能。爲參考計，據當地事務所之推測，北滿之家畜總數，約有八百三十萬頭，其中有牛九十四萬，馬匹（不含驢、騾）百六十萬，綿羊二百十萬頭，豚三百三十萬口，其他估計三十萬頭。

次則以畜產爲主體之企業，一言蔽之，可謂有望。卽土地豐饒，地價低廉，各種飼料價廉而豐富，勞工廉價，在生產工業上，畜產品原料之低廉豐富，且易於購買等，備有許多良好要素，以下逐項概論之。

## 第二項 家畜

### (1) 馬匹

北滿馬匹，大約可算作百六十萬頭，合之驢騾三十餘萬頭，約爲二百萬頭。僅北滿一地，已凌駕日本所畜全部頭數矣。

馬匹除鐵路沿線市街有少數俄國馬之外，幾全屬於蒙古馬。毛片以青馬爲最多，桃花馬次之，棗騾最少。體格矮小，普通高一·二二——一·四〇米，其中以一·二五——一·三〇米者，占大部分。體重二五〇——二七〇公斤者爲大多數，而胸幅胸深較大，四肢骨格粗大，一見知其粗野，不上品格，感覺大抵遲鈍，然性質溫順，富於耐力，體質強健，能受祁寒酷暑，且能甘粗惡之飼養管理，是其特徵。產地以呼倫貝爾爲中心之遊牧地帶，應北滿一帶農耕搬運之需要，亦有爲南滿東三省之軍馬，移出相當頭數者。雖在目下，呼倫貝爾放牧地帶，貧戶亦各有馬三數匹，富家畜數百頭至數千頭者不少。

於上述現狀之呼倫貝爾，移入宜於滿洲之馬種，改良蒙古馬之缺點，助長其天賦之長，不但於經濟上有利，徵諸今日事變，殆亦爲有國者之緊急問題也。

騾無繁殖力，驢過於矮小，不足語於能率，但騾用於搬運，驢可乘可曳，均溫順而甘粗食，飼料儉省之農家，多樂用之。

### (2) 牛

牛自用途上大別爲(1)搾乳用(2)食肉用(3)役使，自體格上，可別爲滿洲牛、蒙古牛及洋種牛(主要爲新門塔種系)。

北滿一帶畜牛總數，無確實資料，只能推測，大約視作九十四萬頭內外，當無大差。其中主要爲俄人所飼乳牛，

分布於中東沿線及三河地方，據云其數約五萬內外。在中東沿線者，大部分爲路員所飼養，在哈爾濱，路員約三〇%，在沿線約四〇——五〇%飼養乳牛。搾乳之大部分，爲自家飲用，所餘供給市場或製酪工場，而爲家族之主要副業。三河爲饒沃之地，以農業爲主之俄人，早多移住，此爲彼等之食料，或作爲副業，一同移入，故既爲主要食料，又爲唯一之副業也。

食肉用牛，主要爲呼倫貝爾所產蒙古牛，及其他農耕地之老牛。作爲食肉用而出於市場之牛，年約二——三萬頭，所謂蒙古牛七〇%，農耕地之滿洲牛，爲三〇%之比。呼倫產蒙古牛之移動，幾盡爲閹牛，牝牛以蕃殖之故，而呼倫貝爾之蒙古人，自不肯以牡牛售諸市場。市上所賣閹牛，普通爲五——八歲之幼牛，故其肉質，在北滿市場，可居第一。蒙古牛本無人工保護，又不給以濃厚之飼料，所謂草牛，自然長成者，故肌肉之間，缺少脂肪，以較他處所產，不能謂爲優良。若此種小牛，能利用北滿之肥碩飼料，以科學的肥育之，決不亞於青島、朝鮮牛肉。雖在現今，觀其屠宰之多，亦足證肥碩事業之有望也。

力役牛之分布，限於興安嶺以東，大概僅足自給。體格較小於呼倫貝爾所產，爲滿洲牛與蒙古牛之雜種。牽引力雖不大，然能受粗惡之飼養管理，性質溫順，與居民巧妙之駕馭法相俟，數頭連繫，使之耕耘，或從事運搬，與馬同爲農家經濟之基本。

在呼倫貝爾，畜牛之於蒙古人，爲主要財產之一，彼等以此爲日常食物，除供給牛乳及肉，以役使而論，亦不可

缺。彼等夏季逐水草而居，冬季遷入丘陵間之盆地，運搬一切家財，供給飲水，或作為燃料之牛糞，又如搬運畜產物入市，皆非牛不可。雖非農耕地之呼倫貝爾，亦為不可或缺之物，故無論如何貧乏，必有牛車數輛，牛數頭或數十頭也。

### (3) 綿羊

飼養綿羊，除興安嶺西，即呼倫貝爾以外，無足觀者。呼倫為全滿產羊地之首位，故以呼倫貝爾之綿羊為基礎而概論之。

呼倫貝爾雖為邊陲，然地味之肥沃，水草之豐饒，非南滿或內蒙可比。故畜產為當地人民生活之全部，飼養頭數最多者為綿羊。一戶至少數十頭，多至數千。該地總數或謂百五十萬，或稱二百萬頭云。

以種類言，原有種所謂蒙古羊，占大部分，此外飼養少數後貝加爾羊及其雜種。蒙古人向以蒙古羊為主，食肉或搾乳。羊毛製氈(Felt)，為貴重之家財，或賣作生活費。羊皮鞣成衣服，或賣作收入，善於利用。故為支持生活之重要家畜，其飼養之數所以多於牛馬也。

稱為後貝加爾羊者，以黑色羊為主，移住於北部呼倫貝爾之俄人飼養之，專為防寒毛皮之用，其數不多。此外有極少數西洋種，即美利奴種，羅格尼馬修種，以改良蒙古羊毛而飼養，尚不足置議。蒙古種之毛質，頗為不良，不堪為製絨之用。蓋不但有許多粗硬之毛，且毛質脆弱，夾雜死毛，其用途僅限於下等毛織物(Carpet Felt)下等毛毯

之類。肉質比較優良。以覓食之故，每日爲長距離運動，肌骨發育佳良，頗稱頑健，生體量普通牝爲二五——三五公斤或五〇公斤，屠體爲四〇——五〇%，故蒙古羊可稱爲食肉用皮之種。產毛量少，爲一大缺點。以用皮之立場言，固不願毛之過密，在氣候上非羊皮不可，此須與地理關係一同計及也。

#### (4) 豚

豚算作三百萬頭，農耕地普遍飼畜，爲農家主要副業，與南滿無大相差。農戶各飼數頭至數十頭，均自由放牧，絕無例外。北滿農家所畜者，與南滿同，均爲黑色之中國種，毫無改良。此外中東沿線俄人所飼俄國種與育克西亞雜種之白豬，頭數不多，體格大小亦不等，體型大概與育克西亞種相似。

要之北滿之豚，僅能自給，農家所餘，需諸市場，供北滿各都市之需要。

#### (5) 家禽

北滿家禽爲鷄、鵝、火雞及鴨，占大部分者爲鷄，此外數目不能與鷄相比。鷄及鵝、鴨，農家多有，火雞惟沿中東線俄人畜之。飼養家禽，在飼料關係上，隨屬於農耕地帶，農家必養家禽，與飼豚同爲主要副業。北滿近以耕地面積激增，家禽飼養，亦著明增加，但不易明其具體數目，亦毫無人工改良，全部均爲原有之中國鷄。

試舉現在飼養家禽（以鷄爲主）最盛之縣如左：

南 綏 雙城、榆樹、五常、德惠、農安、長春。



北滿柳觀

二一六

東線 阿城、濱、珠河、葦河、寧安。

呼海線 呼蘭、蘭西、綏化、巴彥、望奎、青岡、海倫、拜泉。

西線 安達、明水、林甸、龍江。

### 第三項 獸疫

獸疫發生，不限於北滿，南滿及內蒙，疫種亦復相同，但作為畜產地北滿之重要性，必須慎重考慮。以下就主要獸疫之限於東省者分項述之。

#### (1) 鼻疽炭疽

鼻疽主要為蔓延於人馬之疾病，普通稱為馬鼻疽。自細菌學言之，由屬於桿菌之不動性鼻疽菌感染。滿蒙一帶，蔓延於馬屬，被害甚大。自公衆衛生上言之，東省居民，到處均暴露於此種危險之下。最近在大連及瀋陽曾見感染本病而死亡之數例，皆非接近家畜之人。在日本病院，始究明其細菌，故直接與家畜相親之多數鄉民，雖犯此病，不知病名而死者，為數意必不少。年來在奉天獸疫研究所檢出者，舉其數例以供參考。

年	度一區	別一檢	查	頭	數一鼻疽	出	數一摘	要
民 十 九 年	張學良騎兵隊(瀋陽)	—			七七八一			四一八一血清反應,病理解剖並用

民二十一年	市上客馬車馬(大連)	一、三七〇	二八	血清反應,病理解剖並用
民二十一年	軍馬並、收之土產馬(滿)	一、五〇七	二一一	血清反應,病理解剖並用
民二十一年	日本軍馬(全滿)	二、三二〇	三一	血清反應,病理解剖並用

以上不過一例,而蔓延於全滿者已如此。在感染初期,雖專家亦難診斷,惟恃血清學、病理學、及細菌學檢查。病勢漸進,次第瘦削,皮毛失其光澤,大抵全無生氣,鼻內生有潰瘍,流出膿汁;或身體生有潰瘍狀如噴火口,黏稠膿汁,漏出不止。其鼻涕、唾液、膿汁中,含無數鼻疽菌,為傳染原因。此病人馬均能感染,以現今之醫學,尚無治法,感染與受死刑宣告無異。

其次可怖者為炭疽,與鼻疽同,常散在全滿,由不動性鏈桿菌,即炭疽菌發病,為人畜共通之傳染病。人類自不待言,除鳥類外,所有家畜,均能感染,罹病後之經過,非常急性。此病最可厭者,為病菌之抵抗力強大,在地表酷寒、酷暑,暴露於雨雪中,經二十餘年,尚證明其不死。傳染徑路,或直接由病畜或由畜產物之二者。人類感染,似多由於後一種。在中、日畜產品交易關係上,最感危險者,為全無衛生施設之滿洲腹地,所收集之畜產物,尤為獸皮、獸骨、獸毛類之輸入日本內地。如獸骨者,大半均為野間倒斃之獸。昔年以炭疽感染之故,歐、美諸國禁止日本製之毛刷入境,在日本內地,亦以毛骨加工中,或用骨粉,而人畜有感染炭疽之例。此事至少亦為原料地滿洲所不能不負之責任也。

本病一經發生，病毒甚不易中絕，但與鼻疽等不同，苟措置得宜，可完全豫防，且可治療也。

### (2) 牛疫 牛肺疫

自經濟上言之，不能不以牛疫爲最重要之獸疫。牛疫與豚霍亂相同，非細菌性病原而由於濾過性病原體。緻密之無釉濾過管，普通細菌不能濾過，而此病原體，能透過管壁，反除去夾雜物質，變爲純粹，毒力更猛，現在之顯微鏡，當然不能見之。此病徧伏於滿蒙各地，東西南北，隨牛之移動，常威脅滿蒙之畜產界。如關東州滿鐵附屬地之牧場，往往受其洗禮，陷於全滅者，不止一再。數年前在呼倫貝爾及外蒙，牛疫流行，東路當局曾以一千萬瓦之免疫血清，並召集數百名技術家，努力防遏。此等大流行，數年或十數年一見。至於數十頭程度之小流行，則每年各地均有之。診斷雖常人亦較易知，即忽發三九——四二度高熱，經一——二日，乳嘴部，齒齦部及舌等處，生特異潰瘍，學術上現所謂白喉變狀，經三五日，以猛烈下痢或血便而斃。其次爲牛肺疫，此由么微之肺炎菌感染，與牛疫不同，主要爲慢性經過，故流行狀態，不如牛疫之峻烈，但亦如鼻疽，確實之豫防治療，均不可能。加以慢性病之故，病毒存積較久。診斷在生前除專門家用血清反應檢查外，難於確認，病勢進行者，頻發咳嗽，毛無光澤，營養不良。

### (3) 口蹄疫 氣腫疽

口蹄疫數年來幸未大行，但腹地意或不免。十餘年前以從東省侵入本症之故，朝鮮之產牛界，曾受一大打擊。由此思之，恐吉林省，沿海州方面，或有病毒存在，未可知也。

氣腫疽在東省尙無發生之報告，但朝鮮國境地方，似有相當被害，不過技術者未曾遭遇，意必多少有之。

(4) 豚霍亂 豚疫 豚丹毒

豚霍亂與牛疫，其流行狀態及病毒性狀，完全相似。故養豚極盛之東省，豚霍亂之爲物，合全境計之，有如何莫大之損害，不能想像也。

此外在東省，豚疫亦與以相當之被害，惟本病主要感染仔豚，數年來關東州及滿鐵附屬地等，由當局之努力，似已大爲輕減。

豚丹毒僅在關東州，有少數發生之報，全體上不甚重要。

(5) 羊痘 鷄黑死病 鷄霍亂 寄生蟲病及其他

羊痘蔓延於北滿及內外蒙羊羣，時侵入鐵路沿線。上年曾與蒙古羊一同輸入日本，朝鮮，大起恐慌。本症之死亡率雖不甚高，而於最要之羊毛產生上，有莫大影響，故視爲重大，傳染狀況，屬於緩慢之部。

次爲家禽傳染病，流行最廣者，爲鷄黑死病，如數年以前，東省到處猖獗，如某地方者，一時不見鷄影。其次危險者爲鷄霍亂。此與鷄黑死病不同，有免疫血清，措置得宜，在某程度爲止，有豫防之道。

寄生蟲症，在北滿尤要者爲寄生於豚之旋毛蟲。現在東路經營之沿線屠場，宰豚總數之二五%，哈市屠場有一·五%，檢出寄生蟲。本症不僅豚類相傳，以豚肉之故，人體亦能感染，變爲營養障礙及麻痹性疾患，爲必死之症，

故諸外國，於豚肉檢查，特別嚴厲。寄生於腸內之母蟲，所產卵而成之仔蟲，經淋巴管血管而入肌間，遂石灰化，起前述障礙，奪其生命，無臨床診斷法，因無治法，蓋極危險之寄生蟲疾病也。

#### 第四項 畜產改良設施

##### (1) 農事試驗場畜產科

畜產科如第一項所述，自民十六年創始以來，以改良滿蒙各種原有家畜為目的，用美利奴、沙司頓、西魯白沙種配蒙古原來之綿羊，為改良毛質及肥碩試驗，用加拉克耳種為改良皮張試驗等，開拓綿羊資源，又以巴克西亞種為改良豚肉試驗，用盎格魯腦門、技特蘭、哈克尼、阿拉伯系種改良產馬，由屯朋種為畜牛改良試驗等，使各專門技術家，努力於各種試驗研究之結果，綿羊毛質改良，肥碩試驗，大體已達所期之目的，最近當可實行。此外每年亦有貴重之成績公表，期其為滿蒙畜產改良上唯一之指針也。

##### (2) 獸疫研究所

滿蒙之地，最適於生產家畜，其數實有二千數百萬頭，以滿蒙主要產物之一，占極重要之經濟地位，與支配滿蒙經濟界之農產物，尤有密切不離之關係。且如牛、馬者，與鐵路同為滿蒙輸送機關之一大因子。然向來對於滿蒙家畜，毫無衛生設備，故滿蒙之地，當然為各種獸疫之巢窟；於畜產經濟上，有可以寒心之影響。各種寄

生蟲亦頗多，每年因此所受損失，可推定爲一千萬至二千萬圓。

滿鐵有鑑於此，乃作滿蒙獸疫之調查研究，並製造各種免疫血清、豫防疫液及診斷液等，以徹底防止滿蒙獸疫爲目的，自民十三年度起，作爲兩年繼續事業，在瀋陽設獸疫研究所，民十四年成立，開始各種事業，如前所述，漸有可觀之成績，迄於今日。

本所分爲專業科與研究科；專業科別爲八部，即牛疫、豚霍亂、炭疽、狂犬病、家禽霍亂、Tuberculin, Valain, 大動物並培養基。本所開始，同時着手製造各種血清、豫防疫液及診斷液，成績均在豫期以上，較之農林省或朝鮮總督府之製品，有過無不及。其所製品，如有希望者，不論社內社外，均可分給，即於實際應用，亦復懇切指導也。

研究科成於獸疫之研究、調查、原蟲、寄生蟲、病理、試驗動物、圖書、講習八部，爲滿蒙家畜發生各種傳染病、寄生蟲病之研究調查，又不時舉行講話或實習，開發一般獸醫及畜產業者之知識，與所外互相提攜，努力於滿蒙家畜之防疫焉。

此外研究科不問內外，凡請求家畜家禽並畜產物之衛生的檢查並鑑定者，均可應之。

(3) 種羊 種豚 種鷄場及種乳牛育成所

農事試驗場畜產科，綿羊改良試驗之結果，既確知可以技術使之改良，於是以改良增殖滿蒙數百萬綿羊爲目的，於是開設數種羊場，在育成分配優種羊方針之下，於公主嶺、黑山屯、沙里，各設種羊場一處，實施所產種羊

之分配。但黑山屯、沙里兩處，以現在事變之故，形同關閉矣。

滿洲原有豚之改良，自民十六年以來，於公主嶺農場畜產科，試驗研究之結果，由巴克西亞種豚而改良，確知其成績良好，乃以改良八百萬滿洲豚之目的，於鐵嶺、鞍山、撫順、瓦房店及鄭家屯，開設種豚場，爲巴克西亞種豚之繁育，而分配於各地，同時以其壯種豚，與地方原有之牝豚爲餘勢下種。又在民二十年度，於大石橋、遼陽、開原、四平街、大屯、本溪湖、鳳凰城、洮南、海龍九處之苗圃試作場及其他會社之農事機關，各飼養壯種豚二頭，與附近原有之牝接種。對於僑居南滿之日人，獎勵其養鷄，與以優良種禽及種卵，故於民十九年，在瓦房店設種鷄場。種鷄爲白色之來格烘，及羅特亞蘭二種，專分配優良種卵。

又以滿鐵沿線之乳牛改良爲目的，於公主嶺農場內，設種乳牛育成所，生產良種乳牛，並可出售，且有沿線牛乳業者優良犢受託育成之計劃。自民十七年末，從日本運來霍爾司登種牝牛六，牡一頭，作爲基本牛種，目下尙專心在繁殖育成中。

## 第五項 畜產工業

### (1) 製酪工業

北滿出產牛酪，在俄人移住以後，即中東路敷設後是也。

中東路工程開始，沿線陸續見俄人移住，彼等生活所必須之乳牛，亦同時運到，加以飼養。逐年移住者增加，乳牛之數，亦當然與之並進。餘剩乳之處分方法，遂以家庭工業，製成牛酪。其後感覺製品之統一，品質之向上，批發法之合理化等，必有專門製造工場，而各地遂有牛酪製造組成，如海拉爾、扎蘭屯、昂昂溪、安達等地是也。此等組合員，主要為中東路員，故房屋機器，鐵路當局雖與以援助，而各地成績，均不能謂為良好。

其後俄國革命，從俄國逃出，越額爾古納河，向呼倫貝爾之吉拉林一帶，避難之後，貝加爾白俄，見蘇維埃政府成立，知歸國無望，自一九二一年起，即移住於牙克石、根河、特爾布勒河、哈布爾及墨爾格勒河流域，形成部落，以牧畜為務。最可注目者，為當時已住在海拉爾之伏龍巢夫。當中，俄國境閉鎖，西伯利牛酪不能輸入之際，已着眼於牙克石背後地及三河地方（前記根河、特爾勒、哈布爾河流域）之牛酪工業，一九二四年，在牙克石及前記地方之大部落三處，設立工場。其後工場數日增，僅北部呼倫貝爾，已有十八工場。其後逐年以潤澤之資本，自牙克石至該地，每日運行摩託車，往路滿載日用雜貨，歸途從各工場蒐集製品，獨占二重利益，乃一九二九年之中，俄紛爭，及此次呼倫貝爾事變，受有相當打擊，加以住民於其壟斷厚利，發生反感，遂使彼等成為聯合組織之牛酪工場。伏龍巢夫工場，今已不復見昔日之隆盛。現在該地方產額之六七成屬於組合工場，伏龍巢夫所產者三四成而已。

中東沿線，今仍為伏龍巢夫所獨占，除牙克石外，於免渡河、扎賚諾爾、海拉爾、興安、博克圖、巴里木、札蘭屯、安達、哈爾濱、一面坡等，均有工場，本部設於哈爾濱，司製品之統一及販賣。



北滿之製酪現狀，大體如右，計其將來，則青草豐饒之西線及呼倫貝爾，大約最爲有望。如哈爾濱者，乳牛雖多，而鮮乳之需要亦廣，故購入價廉之原料乳不易，企業上不甚合算。轉就呼倫貝爾察之，夏季青草繁茂，可省乳牛飼養之勞費，冬期刈作乾草，藏之過冬，飼養費之少，出乎意外，故原料乳之價廉，自可不論，且以乳牛體質不甚優良之故，脂肪含率較高，於牛酪製造業，可謂完備一切重要條件。故將來呼倫貝爾地方，可謂爲北滿製酪工業最宜之地。取當地蒙古人、白俄人所產原料乳，擁有充足資金，而經營方法又能合理時，該地之製酪工業，有異常進展之可能性也。

## (2) 皮革工業

皮革工業，以畜產地廣大之北滿論，當然豫料其發達，但以地理的條件，與夫文化落後之故，幾無可視爲科學的工場。哈爾濱之雙合盛，亦不過維持科學工場之面目（參照第七章第八項皮革工業）。蓋北滿之嚴寒，於毛皮或皮革爲絕對必要，其需用莫大。以充此需要之故，向來家庭的鞣皮業雖發達，然僅沿襲幼稚成法，初無進步，其質地，無足言者。若以科學的技術，具有資金，則北滿之皮革工業，尙爲有望，而企業的價值，亦復充分。加以原料之豐，物價之廉，勞力之便宜，均爲有力之條件也。

哈爾濱市之唯一工場，約占全市產額七〇%之雙合盛工廠，舉其一年之生產額及價格之概要，大致如次：

雙合盛工廠（一九三一年以前二三年間之平均數量）

種	川	量	別	生	產	量	實	價	(以布度計)	摘	要
羊	皮	一〇〇,〇〇〇布度						一〇——五〇元		各種合計	
克魯姆皮(黑色)	脫	三〇,〇〇〇布度						二〇——一〇〇元		論枚數約為七五,〇〇〇枚	
克魯姆皮(中國鞋底用)	脫	三〇,〇〇〇布度						二八——三五元			
紅	皮	一八,〇〇〇布度						二五——五〇元			

備考 元為哈爾濱大洋。

其他所謂家庭工業之主要者，約四十戶，每年平均約賣出一百萬元。

### (3) 骨粉工業

北滿到處出產獸骨，主要之集散地，以哈爾濱為第一，次為海拉爾、阿什河、安達、滿溝地方。哈爾濱人口算作四十萬，食肉需要多量，故獸骨集散亦鉅，更由呼海沿線及松花江岸集合者，亦達相當數量。

海拉爾為北滿第一家畜集散市場，且以獸肉為主食之蒙古人特多，所產獸骨，亦多於人口之比例。阿什河為中東路東線第一大市，人口六萬，安達、滿溝、為拜泉、克山方面來貨集散地。然今之北滿，無可視為骨粉工場者，農家除自用之外，大部分為大連有工場之滿蒙殖產會社所收買。至數年前為止，有相當數量，為海參崴俄人工場所收，但其工場，近年已有關閉之狀。滿蒙殖產會社，僅哈爾濱之輸送量，每年約為一千至二千噸。最近以骨粉價值下落，

東路運費太昂，收支不能相抵，在休止狀態之中。

(4) 食肉用牲畜之肥育

哈爾濱及其附近，為北滿之油房、製麪、釀造工業之中心地。以其副產物而論，豆餅、麩及酒糟，豐富而價廉，不僅此也。左近控有滿溝、安達、小蒿子等牧草產地，於飼養家畜，具有優秀技術之俄人甚多，故呼倫貝爾所產牲畜，在哈爾濱肥育，意為最有望事業之一。且冬期呼倫貝爾地方，飼料難得，家畜瘦瘠，管理喂養大為不易，乘市價跌落之際，大量收買，運入哈爾濱，以謀肥育，不僅大有利於企業，從呼倫畜產資源開發上觀之，其裨益亦不少也。

惟有最大障礙，足以阻止事業之發達者，為中東路之高率運價，但一般日人於畜產事業，缺乏經驗，與夫當地人缺少科學的肥育知識等，亦其一因也。

(5) 開設家畜市場

北滿家畜集散市場之哈爾濱、海拉爾等，以欲使其集散圓滑之故，開設集散市場，誠為急務，自不待論，現在當局亦承認其必要，在最近將來，當可實現也。

市場不獨在營利上有望，於人畜衛生上，亦有重大意義，亦不待言，徵諸日本事實，即可明瞭矣。

(6) 家畜運往日本

以家畜論，運往日本最多可能性者，為肉用牛。如前所述，哈爾濱及其附近呼倫貝爾地產牛，如能肥碩，而又能

實施豫防檢疫法時，輸出日本，蓋相當有望也。

北滿產牛，較之南滿，自不待言，即較之青島、朝鮮牛，如能施合理的肥育法，則以食肉用牛而論，任何方面，決無遜色，蓋一般之定評也。

## 北滿之水產

### 第一章 北滿漁業沿革

北滿有松花江之大水系，幾集合北滿全體之水流，故松花江本流，水量極足，魚類亦頗豐富。然以人煙稀少，無大規模之捕魚，任其自然繁殖，儼然有養魚場之感。其程度可以稱爲漁業之捕魚，爲近三十年以來之事。

在呼倫貝爾及外蒙境界之貝爾池，古稱捕魚地，足證捕魚自古行之。又據文獻考之，相傳涇沱湖之鯽，爲渤海國名產。鯽亦名鮓，爲紅嘴、紅翅、紅鱗、紅尾，異於他處所產。渤海國以牡丹江流域之寧安縣爲中心，爲北滿曾經繁榮之古國。涇沱湖云者，意殆指今之鏡泊湖及附近之泡而言。降至契丹（遼）隆盛時代，國王每歲在松花江畔舉行頭魚宴，載諸典籍。頭魚宴者，在結冰期，鑿冰而得大魚，奉國王臨幸，既畢乃張盛宴之謂也。

據寧安縣志，後漢書東沃沮傳其租稅魚，松漢紀聞，每春冰始泮，遼王必臨江州，鑿冰釣魚，疑即前述頭魚宴。然此宴是否在第二松花江舉行，或在牡丹江流域，則無可考證，自遼之版圖思之，或在第二松花江乎。

清代吉林名產之白魚，每年朝貢，頗有名。在東京城附近，注入牡丹江之馬連河之口，稱爲三道亮子，自清代即

於此捕魚。

北滿任何水系，皆產魚類，以故自古以來，凡民居之地，當皆有小規模之捕魚。但北滿捕魚，成爲經濟的企業者，以呼倫池水系之企畫爲最早。

呼倫及貝爾池，橫亘於蒙古草原之中，阿爾順河蜿蜒於草原之中，爲兩湖之連繫。水量豐富，人煙稀少，加以蒙古人因宗教關係，未嘗捕魚，自太初以來，爲魚類孳生之地。其後中東路敷設，同時闖入此地之俄人，卽注意及此，彼等夙嗜淡水魚，捕魚遂爲企業化。呼倫水系之漁業，始於阿爾順河。因河幅狹小，故易於漁獲。時當春季解凍，水量增加，自呼倫及貝爾池以產卵故，游集於阿爾順河之魚類，實爲至夥。自一九一〇年至一九一四年，阿爾順河之漁業，極其盛大，魚場之數，超過三十。一夏之捕魚期，據云可獲三十萬布度（約四五〇〇噸）。然以河床變化之故，自一九一五年起，水量漸減，至一九一七年前後，以水量大減之故，魚類來集者忽減，各漁場遂至倒閉。漁業家不得已，漁場移至呼倫池，然以亂捕之結果，魚既不大而漁獲額亦漸減少。最初呼倫池之魚類，運往西伯利及歐俄，但與俄國革命，同時轉其方向，販路乃在南北滿洲，一時（一九二一年——一九二八年）銷售於長春市場者，占全產額之半。阿爾順河之水量，自一九二三年左右，又漸加增，河上之漁場，同時復活，然以一九二九年中，俄事件，漁業受非常打擊，不能再起。而松花江本流之漁業，代之而興，以其與銷售市場之關係，急激發展，成爲北滿漁場之中心焉。

## 第二章 淡水魚種類

棲息於北滿江湖河沼之魚類，種族繁多，普通所捕獲而有經濟的價值者，大致如次：

鯉 *Cyprinus Carpio*(Linne)

東省人稱鯉魚或曰鯉子，北滿河川湖沼，產生最多，爲東北人及俄人最嗜之魚。尋常捕得者，多爲一尺上下，在松花江等處，則多二尺以上者。據呼蘭府志，有云金鱗赤尾，爲飲食上品，江產者大而肥，重十數觔，其小者俗稱鯉拐子。背部蒼黑，腹面黃白色，鱗帶黃色。尾及臀鰭之端，每有帶赤色者。

鯽 *Carasius Carassius*(Linne)

與鯉同，北滿各地最多，大者及一尺五寸。呼倫池、鏡泊湖等處所產，最稱美味云。據呼蘭府志，青白色，扁身多刺，巨者尺餘，味美云云。又據寧安縣志，載稱新唐書渤海傳，俗所貴者涇沱河之鯽，以時入貢，寧古塔、鏡泊湖、南湖頭產者最佳，按鏡泊湖、紅嘴紅翅、紅鱗紅尾，與其他江湖所產者特異，此爲寧安特產云云。涇沱湖亦書作涇沱河。

鱖 *Siniperca Chua-tsi*(Basilevsky)

亦名鱖花魚。巨口扁身，脊鰭甚大，有刺，尾亦甚大。細鱗，灰色而帶黃，有大黑斑。黑斑明瞭者爲雄，淡者爲雌云。普通長七八寸，亦有尺餘者。肉白味美，嫩江、松花江、牡丹江水系中最多。據寧安縣志，扁形闊腹巨口，細鱗有斑，采明者

爲雄，晦者爲雌，一名鯿花，又名鱸魚。

北滿日僑稱之爲由羅西，意殆俄人俗稱埃爾西之轉語歟。

白魚 *Culter Mongolicus* (Basilewsky)

松花江並呼倫池之水系，所產甚多，自古有名爲松花江之特產。出自松花江者有二尺以上，此魚爲尖頭扁身而白色，細鱗，雖多小骨，然其味淡泊，甚美。據呼蘭府志，喙銳，微峭，窄身扁腹，首尾上曲，多穴刺，大者長六七尺，肉肥而味美，爲松花江特產。據寧安縣志，鱗，細鱗，形窄腹扁，頭尾向上，亦曰白魚。

鱸條魚 *Elopichthys Bambusa* (Richardson)

圓身小鱗，脊稍青，腹部微帶黃色。大者在一·五米以上。肉淡紅色，味頗美。松花江水系中甚豐富。俄人稱爲戒爾脫休加。據呼蘭府志，謂頭銳額黃，身類木棒，重至六七十觔，恆破網而走，漁家稱爲金頭大王。以松花江所產魚類言，此與太門（見後）及鱸魚，均稱美味。

草根魚 *Ctenopharyngodon Idella* (Valenciennes)

北滿稱爲草根魚者，最爲普通，狀頗似鯉，無鬚，鱗稍大。其巨者至一·五米以上，俄人稱爲阿姆烏。以松花江水系較多。據呼蘭府志，謂其似鯉，身微圓，肉腴而白，巨者長四五尺，江冰初泮，此魚正肥，可生啖。據寧安縣志，謂鮠似鱧而大，肉圓厚有青白二色，俗呼草哨魚。草根魚一名鮠，意爲所記者確係草根魚。但稱其似鱧，意或作者未知草根魚



之實相而下筆者也。

鱸 *Hypophthalmichthys Moritrix* (Valenciennes)

俗名鱖頭魚或胖頭魚，體稍圓而闊，鱗細，頭較小，肉白色。於松花江水系頗多，漁獲亦富，但味不佳，價亦廉，普通長〇·七至一米。據呼蘭府志，此魚面部甚寬，大者長二三尺，味厚，出水便死，小者名苦連子，亦曰胖頭連子。據寧安縣志，鱖魚之稱，見於山海經，以鯉大首，今有至四五十斤者，俗呼鱖頭魚。又名曰鱖，似魴而弱，細鱗，頭銳形扁，俗稱連子魚。所謂鱖頭魚似鯉云者，與實物不相合，亦名爲鱖云者，當爲異名同種，然鱖實爲別一魚類，作者蓋完全不知魚類也。

遍荏魚 *Parabramis Terminalis* (Richardson)

此魚闊而扁平，鱗帶黑色，味淡而多穴骨。松花江水系中，甚爲豐富。古名爲魴。據呼蘭府志，土人名扁鰲花魚，扁身闊腹，白色如銀，大者二三斤，肉薄多刺，味腴美。又寧安縣志，魴縮項窮脊，身有細鱗，俗呼扁鰲花，語云：居就糧，梁水魴，其珍重蓋次於白魚也。

狗魚 *Esox Reicherti* (Dybowski)

體長，爲圓筒狀，脊鰭向後附着，與尾鰭接近。脊黑色，腹側有灰色或淡青黑斑點。肉白而軟。俄人嗜食其卵。產松花江並呼倫水系。俄名西梯烏加，據呼蘭府志，謂銳喙長身有黑斑，巨者長二三尺，黃白色。

鮎 *Parnasilurus Asotus* (Linne)

即鮎，北滿各河川湖沼，到處與鯉鯽並產。松花江本流中，有長及丈餘者，俄名阿姆烏爾司基梭。呼蘭府志中，有云大頭扁口，口旁有二肉鬚，色青白，春時味最美之說。寧安縣志謂即詩經之鯉，身圓性偃無鱗，生流水者色青白，止水者色青黃云。

黑魚 *Ophicephalus Argus* Warpachowski (Berg)

體圓黑紫色，有黑斑。脊鰭及臀鰭附着面積頗廣，中國南方稱爲烏魚。性貪食凶暴，繁殖力極強。肉白而味美。即朝鮮之加爾謨季，臺灣之雷魚是也。松花江水系中，相當豐富。據呼蘭府志，長身而圓，鱗黑肉白，逐浪而行，其聲嗚嗚然。霧時恆近水草地，以頭拄地倒植之（疑即杜父魚），能游行草地，失水一二日不死。巨者重二三十斤，其行甚疾，不易捕。寧安縣志謂鱧，圓而長，鱗細色黑，首有七點，作犯羊狀，俗呼黑首肥而巨，蓋即鱧也。

鱧魚 *Acipenser*

日名曰鱧，華名鱧魚，亦曰鱧魚。產松花江及黑龍江。體有三稜，扁平，脊青黑色，腹部白色，鼻端突出如吻，口在下部。口之前，左右各有二肉鬚，普通在三十斤內外，大者達數百斤。肉美極珍貴。卵黑色，爲外人所嗜。松花江水系所產者有 *Acipenser Schrencki* 及 *Acipenser dauricus* 二種。呼蘭府志稱俗名鱧魚，亦曰鱧魚，頭粗與身等，其長半於身長，鼻上昂如袋，伸則長出鼻外，縮則近於頷下，鱗黃色，身多橫斷痕如人脊，脊間骨肉白多脂，骨柔而脆，爲

飲食上品，巨者長二三丈，重千數百觔，漁人以繩繫其脊，掉船疾行，待其體乃出之。金史所謂牛魚是也。又寧安縣志稱金史地理志，上京歲貢秦王魚，按鱻鱈一名鱻鱈，鼻長鬚口近頰下，雖鱗色不同，而形體相類，俗統稱鱻鱈，又名阿金魚。以上諸色魚，清時歲各入貢，民國三年伊蘭崗地方經漁人得鱻魚一條，重三百餘斤。

(註) 伊蘭崗爲寧古塔與東京城中間之部落。

### 鮭

華名汀發哈魚，產於烏蘇里江及松花江。捕鮭在九月下旬，以產卵故，在逆流時期行之。在牡丹江，直至寧古塔附近，有所謂秋鮭。二三年來，哈爾濱附近，亦有漁獲。呼蘭府志稱爲達布哈魚，記述如下。即齒利鱗膩，灰黑色，脖下有紫紋，腹多子，大如黃豆粒，肉肥美，行必逆流，每歲由海入江，由江入河，秋末在大木蘭達河左右極多，水淺則止不行，或騰蹕岸上如積薪，然無一尾順流退回者，巨者重十數斤。寧安縣志謂寧古塔江河有之，腹中子大如玉蜀黍云。

### 太門魚 Huchó Taimen (Pallas)

俄名太門，圓身細鱗，暗黑色，有黑斑，頭大肉酒紅色，富於脂肪，味頗美，屬於鮭科，產松花江本流及海拉爾河上游，但漁獲額不多。

### 來奴克魚 Brachymystax Lenok (Pallas)

俄名來奴克，體型似太門而小，鱗帶淡紅色，黑斑較太門大而明瞭。產於松花江本支流上游地方，又棲息於東

部線之溪流中。漁獲額不多，與太門同。

奈爾馬魚 *Stenodus leucichthys Nelma* (Pallas)

俄名奈爾馬，有銀光細鱗，肉白色，味美。

黃昂子魚 *Pseudobagrus Fulvidrao* (Richardson)

形似鮎，色黃，各鱗有刺，大者在一尺前後。

前記之外，屬鯉科者尚有數種。此外各科魚屬之種類極多。

### 第三章 漁業地與漁獲額

#### 第一節 漁業地

北滿漁業地，大別之爲呼倫池水系，額爾古諾河及黑龍江水系，松花江水系，烏蘇里江水系之四大區。其中經濟價值最大者，爲呼倫池及松花江二水系，額爾古諾河及烏蘇里江水系，遠不及此。茲就四水系概說如左：

##### (1) 呼倫池水系

本系包含二湖三河，即呼倫及貝池兩池，以及連絡兩池之阿爾順河，又注入呼倫池之克魯倫河，注入貝爾池之哈拉哈河。

呼倫池在滿洲里南四十公里，短徑四十公里，長徑八十公里。容納克魯倫河及阿爾順河兩水，不甚深，漁場二十餘處，打漁主要在各期行之。

阿爾順河連絡貝爾池及呼倫池，春期產卵之際，兩池之魚均集於此，漁獲即於此期行之。河不闊而水量豐富。目下存在河沿之漁場，約二十處。

貝爾池，目下不捕魚，爲天然之養魚池，成爲呼倫水系魚族之繁殖地。注入此池之哈拉哈河，以產太門魚著名。克魯倫河，發源於庫倫東北肯特山脈，東走車臣汗部之曠野而入呼倫池。全長雖及一千公里，而水量不多。春夏兩期在河口捕魚。目下有漁場五處。

呼倫池水系之漁業，如前所述，一方面以松花江漁業日盛，加以過去十年亂捕之故，魚形漸小，又以運送困難，漸有衰微之勢。

(2) 額爾古納河及黑龍江水系

額爾古納河，自呼倫貝爾引導海拉爾河根河及其他諸小流，北走俄領後貝加爾與呼倫貝爾之國境，注入黑龍江。爲國境之河流。未行漁業。

海拉爾河，集呼倫貝爾諸支流，魚類亦多，有小規模捕魚者。諸支流發源於興安嶺山脈，水清，水量增減稍少，多魚族，太門魚尤多。夏秋兩季，居民捕魚，主要供給海拉爾市民。

根河亦爲發源於興安嶺之清流，水多而流急。河中雖多棲息太門之類，但附近居民，不過釣魚之程度而已。  
額爾古納河在札來諾爾北方，容納牟脫奴希河，往時此河連絡呼倫池與額爾古納河，現在平常無水，增水時漸能聯繫。故呼倫湖水系與額爾古諾河，現在可視爲絕緣矣。

黑龍江除額爾古納河外，自俄領容納懷儂河，爲中俄國境之大水。流域未開闢，人煙稀少，以漁業論，無足觀者。

### (3) 松花江水系

松花江集合北滿諸水，爲流經吉、黑二省之大江，包含極廣大之地域。

松花江發源於大小興安嶺，集合黑省中部廣大地域諸水，流而爲嫩江，與東部發源於長白山，東西貫通吉省之第二松花江合流，且在下游，合拉林河、呼蘭河、牡丹江北走，在國境上，注入黑龍江本流。自水產上區別之，則爲：

甲、嫩江 集合發源於興安嶺山脈諸水，其水量甚富，魚類亦多棲息。行漁業者，主要自齊齊哈爾附近至大賚之流域。其所漁獲，主要不過充地方之需，在冬期，從大賚方面，運往長春市場。自內蒙流注嫩江之洮兒河，亦富魚類，其河口之月亮泡，自古有名爲漁業地。嫩江漁業，所以不能發展者，以流域附近，無極大之需要地，將來必有發達之餘裕也。

乙、第二松花江 極早已有漁業。往昔即爲吉林名產，入貢於北京之白魚及花鱖，即爲第二松花江所產，而白魚尤有名。漁場主要在吉林下游，漁獲物，供給省城市場。

丙、松花江本流 其流域實爲廣大，漁場各處均有之。其中最盛者，爲哈爾濱附近，下游地方，如新甸、三姓、佳木斯、富錦等附近，亦相當繁盛。松花江本流之漁業，大體以哈爾濱下游地方爲主。

丁、牡丹江 牡丹江之漁業，在上游，即鏡泊湖及東京城附近，以小規模行之。以河流較小，視松花江本流，缺乏大魚，僅有鯉、鯽、白魚、花鰱等，充附近居民之需要而已。

戊、其他支流 即注入松花江之支流，行漁業者，有雙城堡附近之拉林河及呼蘭河二流。水量充足，春期解冰時，以產卵故，魚類溯流者甚多。漁業在此期，相當繁盛。

(4) 烏蘇里江水系

烏蘇里江中，主要漁獲鮭、鱒之類。所獲者均爲秋季產卵，溯流而上之鮭、鱒，以俄領居民爲主，吉林省內居民之漁獲量，不過充附近之需要而已。

第二節 漁獲量

北滿各水系每年之漁獲量，概算之約如左數：

呼倫池水系

三、〇〇〇噸

額爾古納河及黑龍江水系

五〇〇噸

松花江水系

一一、〇〇〇噸

烏蘇里江水系

五〇〇噸

計

一六、〇〇〇噸

呼倫池水系之漁獲量，至一九二八年止，已超過六、〇〇〇噸，自一九二九年中，俄紛爭後，忽大減少，滿洲里，札來諾爾兩站所送魚類，在一九二七年，合計爲七、四三二噸，二八年爲六、一八八噸。

額爾古諾河及烏蘇里江，漁獲量甚少，僅充附近居民之需要而已。

松花江水系之漁獲量，近來激增，其中嫩江產額約三、二〇〇噸，松花江本支流（含第二松花江及牡丹江）產八、八〇〇噸。

前記一六、〇〇〇噸之價格，每噸以三〇〇元計之，爲四八〇萬元，大約算作五百萬元，當相差無幾。



## 北滿之鑛產

### 第一項 概說

北滿地域廣大，富有山川，各種有用鑛物，隨處皆是。現爲世人所知者，僅金及煤與夫其他二三種，此外尙有許多有用鑛物，爲世人所不顧，萬古埋沒於地中者，不知凡幾也。

現在北滿鑛業中最著者，唯金（砂金）及煤，此實北滿二大鑛業，亞於此者，尙有岩鹽，曹達及石材等，以事業而論，現多不振。

要之在北滿，將來有望之鑛產資源不少，匪雷調查未能充分，雖現在開採中者，其規模方法，均甚幼稚，尙未出試驗時期之狀態。

以故今後之開發，益覺非由完全之試掘探鑛，大資本及近代的技术不可。

茲將北滿鑛源中之重要者及將來有望者列舉如次：

#### 一 金屬



感矣。

北滿之砂金，皆專選優良區域，用法開採，不出原始之範圍。今後若用大資本與近代技術，行大規模採集時，其產額當更增數倍，北滿金礦之將來，誠大有光輝也。

## 第二 產地

北滿之金，主要為砂金，產於呼倫貝爾，黑龍江省及吉林省各地。

古來出產最多者，為黑龍江岸大小河川之河谷地帶（大興安嶺西部及東北部斜面）其中最著名者，為黑河上游約二千里之呼瑪縣，而漠河瑗瑯兩縣次之。

### 一 額爾古納河右岸（呼倫貝爾）

（1）奇乾河金廠 本廠與吉拉林同著名於歷史，現屬廣信公司管理。在民二最盛期，年額出金一七、〇〇〇兩（合日本一七〇貫）。勞動礦區，為奇乾河，神仙洞河及伊穆河各流域。

（2）吉拉林金廠 本廠現為逢源金廠租借經營，採金地域，主要為吉拉林河流域。

（3）三河地方 本地砂金雖豐富，而人煙稀少，有盜匪危險，尚未聞正規之探查工作。

### 二 黑龍江右岸流域（興安嶺東北部）

（1）漠河金廠 本礦為清同治年間開採，北滿金礦中最早者。該地砂金最富，其產額為全中國第一，光緒

八、九年間之採集額，達二一九、〇〇〇兩（合日本二、一九〇貫）。

(2) 呼瑪金廠 本廠之鑛區，爲呼瑪河流域附近之地質，成於花崗岩，河岸之砂金床，含有十萬分四之金。又金之純度在八〇%以上。民九之產金額，爲一、〇〇〇兩，十三年約八百七十兩。

(3) 達源金廠（商辦） 本公司爲民國八年設立，現於黑河及三河地方，有絕大勢力。主要鑛區，在法別拉河支流一帶，即豬肚子河、三道溝、四道溝、五道溝、七道溝等處，自民十二至民十四極盛之三年，其採金額爲一七〇、八五六兩，發起人優先紅利二〇萬元，普通分紅爲六〇〇成。但現在則採金夫千名，一日產金不過二十兩，徒留往日之虛名而已。

(4) 法別拉河北岸 有小金廠十餘，但受民十八年中，俄事變之影響，現在陷於休止狀態。本地之產金記錄如次：

裕邊金廠	四、七八〇兩	（民十五——十七年）
德源金廠	二、〇四〇兩	（民十三——十五年）
至誠金廠	一、四〇〇兩	（民十三——十六年）
振興金廠	一、二七〇兩	（民十三——十五年）
大成金廠	三、〇〇〇兩	（民十三——十五年）

北滿之鑛產

宏業金廠

八〇兩 (民十三—十四年)

古溪金廠

七〇兩 (民十三—十五年)

(5) 伊昔肯金廠 本廠營業近來較良，現有採金夫二〇〇——三〇〇名，每日產金四五十兩云。

(6) 富拉汗金廠 本廠現為廣信公司所經營，目下採金夫七〇名，金之純度為八〇%。

(7) 瓊瑋附近金廠 瓊瑋附近各處，有小規模之金產地，然成績皆不佳。各河川隨處有砂金鑛床分布，此以小規模而砂金缺少濃集之故云。

(8) 觀都金鑛 (太平金鑛) 本廠至最近，始以太平金鑛之名，為世所知，現係廣信公司經營。鑛區在太平溝、金滿溝、都魯河等地方，占有廣泛地域。

本鑛最盛期在民六以前，自民四至十七年之總產額，約六萬兩 (合日本六〇〇貫)。將來本地方有由試鑛而行探鑛之價值。

三 松花江左岸流域 (黑龍江省)

(1) 梧桐河砂金場 梧桐河金鑛，係民三所發見，四年作為農商部直轄，置金鑛試驗場第一局。鑛區在梧桐河及湯旺河流域，延長達三十五華里，以松花江沿岸砂金地而論，民國六七年左右，最稱股盛。至民國八年，鑛業權移歸在北京之蔣廷梓，及於今日。最近以資本及時局關係，事業不振。採金夫入山者約五〇〇名，每日產金額，不

過十兩至二十兩而已。

本地方現在尙未開拓之部分極廣，今後如能由有力之投資，行探鑛及企業，將來在北滿，必爲最有望之砂金場也。

(2) 赫金河流域 本金場在梧桐河與湯旺河之間，屬於湯源縣。開原金廠，係民國二十年開辦，現在採金夫約七百名，每日產金八兩至十兩。

#### 四 嫩江流域（黑龍江省）

興安金廠（官辦） 本廠係民國十二年開辦，採金地爲黑龍江上游餘慶溝五道溝及嫩江上游門臚河流域。現有採金夫七百名，日產達二十兩。

嫩江流域及其支流，着手採金，爲日尙淺，將來爲探鑛有價值之地方。

#### 五 吉林省（北部及東部）

依蘭道之砂金 本地之主要鑛區，爲牡丹江流域（尤爲螞蜒河流域）及富錦方面，三姓爲其中心地。吉林北部金場之有名者，有樺川縣之東溝，依蘭縣之黑背。本地原富於金鑛，埋藏量亦不少。向來以經營不得其宜，而匪禍極烈，故現已均成廢鑛，其現狀僅有盜掘而已。

### 第三 埋藏量及產額



至	城	一四四	七二					
宏	業							
振	興	一九九						四七
興	安	一〇,〇〇〇	七,七〇〇	六,〇〇〇	二,〇〇〇	一〇,〇〇〇	六,〇七五	
呼	瑪	一,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇				
伊	肯		二,〇〇〇	二,〇〇〇			一,五〇〇	一,五〇〇
富	拉						九〇〇	九〇〇
奇	乾	一,〇〇〇	一,〇〇〇					
吉	拉		四,〇二〇	四,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇
太	平		九〇〇	二,四〇〇				六四
梧	桐						一,〇〇〇	一,〇〇〇
赫	金						二,五〇〇	二,五〇〇
計		四三,六九二兩	三四,六六三	二五,六五〇	八,〇〇〇	二八,四〇〇	一八,八九〇	

(註)本表中之產額,凡利用農暇時不定之採掘及盜掘等,不含有在內,故實際總產額,意必相當增加。

### 第三項 鐵礦



北滿鐵礦，產於左列各地，目下尙未開採，蓋均爲貧礦，無企業之價值故也。茲揭主要鐵礦產地如左：

- (一) 中東路東部線之小嶺地方（磁鐵礦、赤鐵礦）
- (二) 穆稜河流域小穆稜河地方（磁鐵礦）
- (三) 富樺煤礦附近（磁鐵礦）
- (四) 二龍江煤礦附近（磁鐵礦）
- (五) 盤石地方（磁鐵礦）

一 小嶺地方

本礦區，以中東路東部線小嶺站爲起點，至南方三〇公里一帶，自古著名爲產鐵之地。迄今尙有古昔採礦之跡，及疑是熔鑄爐之遺址。

最近新有三處，於二疊石炭紀層石灰石與花崗岩接觸部，發見赤鐵礦露出者，觀礦脈之賦存狀態，據云埋藏量相當豐富云。

二 小穆稜河

本礦在穆稜縣內小穆稜河上游，爲磁鐵礦，大部與橫斷二疊石炭紀層之綠岩石相接近，時亦有露出於地表者。但埋藏量少，以鐵礦言，似無多價值。

### 三 富樺煤礦附近

此爲松花江下游，富錦南方，約一八〇華里之富樺煤礦附近存在之磁鐵礦。鑛脈大概介在花崗岩之間。埋藏量頗富，但爲貧鑛（含鐵分在四〇%以下）無企業價值。

### 四 二龍江

本鑛區在索倫鐵路北四〇公里地點，產磁鐵鑛。鑛脈介在花崗岩之間，多露出於地表。鑛脈甚薄，而鐵質亦不良。

### 五 磐石

鑛區在吉省磐石縣北五華里之鑛銅子，爲磁鐵鑛，品質略佳，而鑛量不多。民四前後，興亞鐵鑛公司在該地探鑛製鐵，但未幾即失敗，目下已停工矣。

## 第四項 煤

### 第一 概要

煤與金，爲北滿鑛業之雙璧，鑛產資源極富。各地有無數大小煤田，現探掘者不過左記數礦。北滿所產煤，爲褐煤與瀝青煤二種，札蘭諾爾煤田，察汗諾爾煤田（滿洲里西方十一公里），烏吉寧煤田（哈爾濱東方二四八公

里)屬於前一種,其屬於後一種者;爲穆稜煤、密山煤、東寧煤、鶴立崗煤及富樺煤。

## 第二 產地並煤礦概要

### 一 穆稜煤礦

(1) 位置 在穆稜縣、梨樹溝、小城場溝、當中東路小城子站北方六十三公里之地。

(2) 鑛區並埋藏量 全鑛區面積,有二十八華方里,總埋藏量,約千四百萬噸(穆稜煤區發表)。然現在開採地域確定之埋藏量,約五百萬噸,其中事業上可以算計之採掘量,不過四百萬噸云(阿涅耳博士說)。

(3) 煤質 爲侏羅紀生成之瀝青煤,燃燒稍緩,但火力有持久之特長。

(4) 出煤額及販路

(甲) 最近五年之出煤額如左(單位爲噸)

一九二八年	二八一、〇〇〇	一九三一年	二二一、四〇〇
一九二九年	三二三、七〇〇	一九三二年	一三四、八〇〇
一九三〇年	三二二、六〇〇		

(乙) 販路 穆稜煤之最大用戶,爲中東鐵路,約占全數之六成,其次爲油房及麵粉廠。一般家庭燃料所需亦不少。

(5) 經營者 本礦爲穆稜煤礦公司所經營。該公司創於一九二四年，資本六百萬元。吉林省政府與俄商史基迭耳合辦。

## 二 密山煤田

(1) 位置 在密山縣黃泥河子及鷄冠山一帶，穆稜煤礦東北三十五公里。

(2) 鑛區並埋藏量 密山煤田，成自五區，極爲廣大。全體尙未充分調查，僅在小黃泥河（第二區）及小黃泥溝（第一區）試探而已。全鑛區的確之埋藏量，當然不明，據滿鐵地質調查所發表，合穆稜煤田，大約爲四千萬噸。

更據地質學者阿涅耳氏所發表，小黃泥河之埋藏量爲二千萬噸，上小黃泥河爲四百萬噸。

(3) 煤質 爲侏羅紀生成之瀝青煤，品質極良，熱度亦高，適於製造骨炭。

(4) 經營者 小黃泥河區，爲哈市企業家徐鵬志所有，曾用小規模開採，現已中止。其他鑛區，屬於吉林省官有地，尙未試掘。

## 三 東寧煤礦

(1) 位置 鑛區在東寧縣城附近綏芬河流域，自中東路東線小綏芬河西南約九〇公里，東寧西南約四五公里地點。

(2) 鑛區並埋藏量 鑛區面積，約五百平方公里，成於三個煤層。埋藏量或謂九千八百萬噸（中國地質協會王理事），或謂五千萬噸（滿鐵地質調查所），現尙無一定。阿涅耳氏謂企業上可能之探煤量，估計爲三百萬噸。

(3) 煤質 參照別表第二號。

(4) 出煤並販賣 本礦係東邊煤礦股份有限公司經營，嘗以相當之大規模探掘，試向哈爾濱出入，以運費過高，不能合算，漸次消滅。現在程度，僅能供本地所需。每年出煤，僅二萬五千噸而已。

#### 四 鶴立崗煤礦

本礦爲鶴立崗煤礦股份有限公司（資本三百萬元）所經營。

(1) 位置 煤礦在松花江下游左岸湯源縣城東北一六〇華里地點，在鶴立河畔，與煤斤運出港蓮江口埠頭，以鐵路連絡之。

(2) 鑛區並埋藏量 鑛區之總面積，爲一五·五方里，現開探者六方里。

本礦煤層存在，較近於地表，適於露天掘，故現均爲露天探掘。現開鑛區（六平方華里）之埋藏量，約可算作八千萬噸。

公司在民十九年，於現鑛區隣近，行實地探查，其結果發見六層新煤層，埋藏量謂有三億三千萬噸，其中可由

露天採掘之量，已達三千萬噸，每日雖採掘千噸，亦須八十餘年。

此外未探查之隣接地域，埋藏量亦似豐富，民二十年，公司再行探礦之結果，該礦之埋藏量，估計為六億三千五百萬噸。

(3) 煤質 為上侏羅紀生成之瀝青煤，品質甚佳，火力強大，市場之聲價甚高。

(4) 出煤額並販路 最近三年間本山之採煤額如次：

一九二九年	一九九、五〇〇噸	一九三一年	三〇〇、五〇〇噸
一九三〇年	一九一、七〇〇噸		

鶴立崗煤之販路，以哈爾濱為最，松花江沿岸次之。其大宗買主，為松花江航行船舶、呼海鐵路、哈市油房、麵粉廠及哈爾濱電業局，而一般零售之量亦不少。

#### 五 富樺 富安煤礦

(1) 位置 本礦位於松花江右岸，橫亘富錦縣第五區安邦河上游兩流域，在河西者曰富樺煤礦，在河東者曰富安煤礦。

(2) 礦區並埋藏量 現有礦區面積，兩礦各為十平方華里（五千四百畝）。現已判明之埋藏量，富樺為一八〇萬噸，富安為一九〇萬噸，實際上更不止此數。

- (3) 煤質 屬於瀝青煤，品質優良。且有黏結性，適於煉鐵之用。
- (4) 出煤並販賣 富樫、富安由小資本之股份公司經營，富樫創於一九二八年，富安設於一九三〇年。兩礦開採以來，爲日尙淺，均由舊式土法採掘，出煤量每年不過三至四萬噸。其銷路限於當地及富錦地方一帶。

## 六 札賴諾爾煤礦

(1) 位置 札賴諾爾煤礦，在中東鐵路西部線之南方，距滿洲里東南在二九公里之地點。

(2) 礦區並埋藏量 礦區南自達賴諾爾湖，北至瓊琿河，地域極爲廣大，總面積計達八〇〇平方公里，埋藏量甚多。僅目下所判明者，大約已可估作二億二千萬噸，但實際有價值者，可估作七千萬噸云（阿涅耳博士說）。更據滿鐵地質調查所發表，謂其埋藏量有一億六千萬噸至三億噸。

(3) 煤質 煤質屬於褐煤，品質惡劣，不但火力甚低，在空氣中之風化速度亦復甚大，變爲煤塵飛散，不適於久貯。又多含水分，亦其缺點。以故札賴諾爾煤，今後以進出北滿市場之故，必須煉煤也。

(4) 出煤並販賣 本礦係中東路直接經營，爲北滿煤礦中規模最大者，但以民十八年中，俄紛爭之際，爲俄軍徹底破壞，其後掘煤中止，不過極小規模之露天採掘。最近在中東理事會，已決議大規模之復興矣。其銷場，大部分爲東路，因品質惡劣，地方需要不多。

最近五年出煤額及販賣額如次：

年 度	出 煤 額	販 賣 額		計
		中 東 路 用 地 方 用	額	
一九二七年	二二四、四〇〇噸	一五〇、二〇〇噸	五二、五〇〇	二〇二、七〇〇
一九二八年	二五四、三〇〇噸	一七九、八〇〇噸	四九、三〇〇	二二九、一〇〇
一九二九年	一八六、五〇〇噸	一六四、〇〇〇噸	四、三〇〇	一六八、三〇〇
一九三〇年	二三、八〇〇噸	二三、四〇〇噸	四	二三、四〇四
一九三一年	二〇、三七三噸	一九、四〇〇噸	〇	一九、四〇〇

附錄

第一表 北滿各煤礦至哈爾濱之距離並埋藏量

煤 礦 名	至哈爾濱之距離	地 質 的 埋 藏 量	合 算 之 埋 藏 量	備 考
札 賴 諾 爾	九〇〇公里	二二〇、〇〇〇噸	七〇、〇〇〇噸	
富 樺 安	七四〇公里	一、八〇〇噸	—	
富 安	七四〇公里	一、九〇〇噸	—	
密 山 (小黃泥河)	五五〇公里	二四、〇〇〇噸	—	



東	寧	六〇〇公里	九八、〇〇〇千噸	三、〇〇〇千噸
穆	稜	五一六公里	一四、〇〇〇千噸	四、〇〇〇千噸
鶴	立崗	五一〇公里	六三五、〇〇〇千噸	三、〇〇〇千噸 (露天掘)

備考 至哈爾濱之距離爲陸路距離。

第二表 分析表

煤礦名	水	分灰	分揮發	分固定炭	素硫	黃發熱	量分析機關
札賴諾爾	四四・〇〇	一二・二〇	二四・五〇	二八・〇〇	〇・三〇	五、三五〇	中東路
富安	一・二一	一〇・五四	三〇・三二	六八・四六	〇・四三	七、六〇〇	中東路
富安	一・七〇	九・六〇	三一・三四	五七・三六	〇・四六	七、六〇〇	滿鐵
密山	五・六七	八・七八	二四・六三	六〇・九二	〇・六九	六、九一〇	中東路
東寧	五・一四	一三・二一	二〇・一五	六一・五〇	〇・〇七	六、六三〇	中東路
穆稜	四・九二	一四・三二	二四・五〇	五五・六九	〇・五七	六、四二八	中東路
鶴立崗	六・八二	一〇・九〇	三二・二六	五〇・〇〇	〇・二〇	六、一八四	中東路

第五項 城及鹽

一 城(曹達)

北滿之城，主要產於乾湖，其主要產地，爲（1）呼倫貝爾地方，（2）中東路西線喇嘛甸子及勒圖一帶，（3）伯都訥及洮南，共三處。

現在呼倫貝爾取城，在海拉爾南一六〇公里之天然城湖，名爲查司諾爾處行之。其採集額年約二、五〇〇噸。

在東路西部線，產於喇嘛甸子及散在勒圖附近之乾湖中，其量年達六千噸。附近有製城工場四十處（華人經營）。

北滿產城，品質良好，含碳酸鈉三八·九%，比諸英國結晶城（二〇%），美國加州城（三〇%），毫無遜色。但其採集及精製，尙爲原始的方法，混入不純物甚多，不甚清潔，是其缺點。此所以在本地市場，漸爲外貨驅逐之主因也。職是之故，今後如能改其採集及精製方法，用科學的經營時，北滿製城工業之將來，以爲相當有望也。

## 二 食鹽

北滿之鹽與城相並，產於各地，其著名者爲蒙古之巴音察剛湖及塔白司諾爾。北滿所產均爲粒鹽，品質既不良，又多夾雜物，是其缺點，但主要則以採集法及精製法幼稚之故。本地所產，銷行於北滿一帶及俄領貝加爾地方。又呼倫貝爾及東蒙一帶之砂礫及黏土中，常含鹽分，以及所到之處，皆見城地，蓋可證明在太古時，該地爲海水所淹，地質學上爲饒有興味之問題也。

## 北滿之工業

### 第一項 概說

爲北滿工業大宗者，首推油房、麵粉、釀造三種，以此等重要工業爲中心。北滿洲之工業發達，大體可分爲三個時代。

其發生時代，爲一八九八年，卽決定建設東路起，至日俄戰爭爲止，主要於地方原料加以人工，以供給軍隊及其他市場爲目的，而有磨麵及釀造等企業。時俄國以路工及開發沿線之故，放出莫大資金，故沿線地方，均多蓄積，遂爲促進工業發達之一大原因。

北滿水運幹線之松花江，與中東路之交叉點卽正當水陸要衝，而具有地理條件最佳之哈爾濱，成爲商工業中心，本屬自然之理。一九〇〇年已設麵粉工場，其製品直移出大連方面。以第二時代而論，爲自日俄戰後至歐戰勃發之期間。日俄戰時，哈爾濱爲俄軍之後方根據地，俄軍之兵站本部，卽設於哈市，單線之西伯利鐵路，於百萬俄軍，不能盡運必需之物，所輸送者，不過武器被服之類。此外日用所需，非在現地購買不可。以故俄人兵站部，於本地

採買多數糧秣及他物。其莫大之需求，與夫法外之重價，遂使鐵路沿線，物與多數生產企業。哈爾濱及其郊外，爲此等工業之中心地，自無待論。即自一九〇四年至五年，有新式蒸汽機關之麵粉工場、酒精、啤酒釀造工場、皮革工場、玻璃工場、通心粉工場、製城工場及其他，在哈爾濱如雨後之筍，不但此也，從前所有各工場，亦各擴張其生產力數倍，而仍能獲莫大之利益焉。

試舉一例，每月僅能製造二千布度內外之製皂小工場，一年之中，所得利益，至投資總額五六十倍以至百倍。哈爾濱假使以普通狀態進行，則即此已恐須數十年之久，而工業能於短期間長足進步如此。然日俄戰一經告終，即有變態的與隆之反動，該地經濟界，有極大恐慌。於是各工場減少產額，以圖持久。但如通心粉、麵粉、胰皂、皮革工場，相繼歇業。所餘工場，努力於改善生產方法，節省經費等，但戰敗之俄國，創痍甚深，於北滿工業之發達維持，不能與以援助，事業繼續，益形困難，遂不能不讓諸第三者（主要爲華人）之手。哈爾濱一切企業，自創立以來，始終由一人經營者，極爲少數，職是故也。

第三時代，爲歐戰勃發迄於現在，歐戰既開，各先進工業國，專於本國軍需品之生產，發揮全力，故從國際市場，斂其競爭之手。於是北滿工業方面，又復乘時踴躍。然其繁榮，在大戰息後，亦不能永續。一旦恢復平時狀態，則北滿不能具有使工業充分發達之條件，亦遂判明。即各國既歸平和狀態，乃各從事於其特有之製造工業，比及交通狀態亦經恢復時，使彼等自覺其生產品，遠過平時市場之需要。而今日北滿工業界，正努力於如何可以脫離窮境。視

工業種類如何，或開拓新生面，已告成功者有之，但大多數之工業會社，今正苦於發見販路也。

## 第二項 電氣

### (一) 哈爾濱

#### (A) 北滿電氣株式會社

##### 常務管理

高橋貫一

##### 資本金

百二十萬日金

該社爲民國七年三數日人相謀，收買俄人所辦發電所二處，在東拓援助之下，以資金百二十萬圓（實收二分之一）創立者。其時哈爾濱正在異常膨脹之際，公司急於擴張，建設大規模新發電所，可備六千K、W之發電機者，同時購入二千K、W之發電機，於民十一年九月裝置完畢。其先該公司謀擴張電燈、電力之供給範圍，並兼營電鐵事業，欲取得哈市電業權，遂向市會及其他方面運動。

當時對於哈市電業權，尙有中外人數名競爭，其運動頗烈，哈爾濱市會利用此機，謀使市會有利，從而解決，一方面對於中東路，關於哈市及郊外之電燈、電鐵經營許可權之讓渡，進行交涉，而此問題，忽化爲中、日、俄三國之利權爭奪戰。

在此期中北滿電氣會社能勝中、俄之競爭壓迫，一時制伏市會之大勢，電業權幾入該社之手，然民九三月中東路大罷工忽起，中國官憲以實力彈壓，取得該路之行政管理權，乘其餘威，謀收回所有權利，當時在競爭中之電業權，亦欲收歸中國，事態忽變而糾紛急迫。即陶濱江道尹，聲稱此案除中日俄三國外，無法解決，藉以牽制市會，該案瀕於決裂之際，一夜之間，組織哈爾濱電業公司，壓迫市會，市委員會已經可決。賦與日人電業之權，完全推翻，無異強奪，委諸電業公司之手。日人之電業會社，立即抗議，直至九一八事變為止，關於電業權之有無，尙與電業公司繼續其深刻之外交的抗爭也。

兩者在此期間，表面上當然屢謀妥協，而電業公司方面，正在謀獨占哈市電業之際，毫無成立妥協之誠意，在進行妥協談判之外，專心於事業建設，以吉林永衡官銀號及其他之投資，逐次進行發電所及電鐵之建設。

電業公司既完成較優之設備，一面收買在哈之小發電所，一面則以實力壓倒北滿電氣會社，與北電肉搏，於是北電不得已取實力對抗之方針，於電燈、電力，屢次減價，再三苦鬪，直至九一八事變，但九一八以後，兩社之抗爭，忽見和緩，協調之狀，日見濃厚，在最近將來，偽國政府在電業統制方針之下，兩社必可合併。

當北滿電氣會社與電業公司抗爭之際，滿鐵以該社爲日人在北滿唯一之電氣經營，且從國家見地，保持日人工業勢力，故有形無形之間，對於該社，曾與以莫大之援助。

該社現在供給電燈數，爲九萬九千盞（以二十五燭換算），其電費自民十六年改正以來，爲超越計算之低

率。

北滿概觀

二六二

計量燈 K W H

哈大洋一角七分

動力 K W

同 一角三分

約束燈

二五燭光以下

哈大洋一元八角

三二燭光

同 二元一角

五〇燭光

同 三元

一〇〇燭光

同 五元一角

發電所(一處)

發電機

出力

四、五、五 K W

二、三〇〇 K W 一臺 (德國製 A G)

一、五〇〇 K W 一臺 (美國製 G E)

四〇〇 K W 一臺 (瑞士製)

三四五 K W 一臺 (比利時製)

容量

電 壓 三、三〇〇

周 波 數 五〇

原 動 力 汽力

電 壓 { 低 壓 一〇〇V 高 壓 三、三〇〇V }

電 燈 數 九七、一〇〇盞 (以二五燭換算)

電 力 容 量 四、二六三、三九〇KW時

(B) 哈爾濱電業局 (現為偽國中央銀行附屬事業)

該局於民國九年五月，東北官商以收回權利之熱心，操縱市會委員，加以壓迫，僅一夜之間造成名義，所謂哈爾濱電業公司之化身。

當時主持公司之徐鵬志，以驗資之故，曾以百萬元提出於市會。

中國方面，既取得哈市電業權，於是使僅有名義之公司實質上謀其存在，於民十之春，設電氣籌備處，任徐鵬志為處長。氏於籌集公司資本，或與美商訂建設工事合同，或與市會關於電業權之確認，百般努力，然以資本不足之故，萬事不能如意，遂於十二年十一月，向吉林省長提出辭呈。吉省許其辭職，同時改公司為官督商辦股份公司，



任章哲槐爲總辦。

章總辦蒞任後，仍爲資本所苦，與美商所訂工程合同之紛爭不能解決，工事毫無進步，十三年八月，章遂毅然與美商解約，在永衡官銀號資金援助之下，與德商西門子訂約，購入機器，從事建設，於十四年十二月，正式簽字。

於是在十六年四月，開工，十月完成二、〇〇〇KW發電機二臺之建設，且敷設電軌一三·五公里，立即正式開始電車、電燈、電力之營業。

在十六年六月，章氏升任依蘭道尹。後任崇配山於十七年三月因病辭職，由李樹滋繼任。公司既開始營業，由統一哈爾濱電業之見解，於十七年，首先收買生加利麵粉公司，嗣於十八年，以半強制之形式，收買秋林及東路兩發電所，十九年合併傅家甸耀濱電燈公司，除北滿電氣會社外，全哈電業，悉歸統制矣。

初，徐鵬志創辦公司之時，募集一般商民投資，但應募成績不良，純屬民股者，不過十六萬元，徐氏不得已或自行投資或以墊款，或從永衡官銀號及其他借款，以敷衍一時之急而已。

其後因業績改善及事業發展，永衡官銀號增加資本，不再收受民間資本，運用資金既經增加，官銀號努力愈大，實質上完全爲附屬事業，至民國二十年，吉省政府，退還徐氏及一切民股，改稱爲哈爾濱電業局，在永衡官銀號支配之下，成爲純粹之官辦事業。

至民國二十一年，永衡官銀號，既爲偽中央銀行所合併，該局得歸該銀行中央實業局支配。現在電燈約十五

萬五千盞，供給電力約三千五百馬力，且運轉電車三十輛，民國二十一年之營業利益，約達一百萬元。

總辦 高文垣

資本 吉林大洋 一、四〇〇萬元

馬家溝發電所 出力 一〇、〇〇〇KW

發電機

容量 二、〇〇〇KW 二臺 (西門子製)

六、〇〇〇KW (德國AEG製)

電壓 六、六〇〇V

周波數 五〇

傅家甸發電所 (閉鎖中) 出力 三、九五〇KW

六〇〇KW (美國GE製) 二臺

一、二五〇KW (美國GE製) 一臺

一、五〇〇KW (美國GE製) 一臺

二、三〇〇V

容量 電壓

北滿之工業

北滿概觀

二六六

周波數

六〇

原動力

汽力

電壓

高壓  
低壓

六、六〇〇V

一一〇V

電燈數

一五五、〇〇〇盞

電力容量

三、五〇〇馬力

電鐵軌道

巨長  
延長

二五、四〇〇米

客車輛數

三〇輛

(C) 中東路工場內發電所

發電所在鐵路中央工場內，晝間為工場用之動力，夜間供給外部，尤為鐵路關係之處所及學校。發電所之位置，在哈市外松花江岸。

發電量

一八、〇〇〇KW

內分

一一、〇〇〇KW (供給市內用)

最大電力

七、〇〇〇KW (工場用)

電燈數

一、〇〇〇KW

三〇、〇〇〇盞

(二) 雙城堡

麗雙電燈公司

該公司於民十七年一月，招集五百股，每股票面一百盧布，但投資方面，認為將來不能有利，多違約者，實收不過五千二百盧布，發起人蔣雅堂，賣去自身之不動產，投入二萬六千五百盧布，尙嫌不足，結局以各種機器為擔保，由殖產銀行借得四千盧布，是年四月開始營業。其後，資本金改為現洋二十萬元，目下設備七十五KW (西門子製) 一臺，供給電燈約三千盞。

(三) 一面坡

(A) 約翰果伯公司

民國八年俄人加賴夫氏以四萬五千盧布開辦，民十由英人約翰收買，運轉容量五十KW (日本奧村電氣製) 三十五KW 及十五KW (均為德國西門子製) 各一臺之直流電機，於車站及從事員宿舍供給電燈約三千盞。

管理人

特米脫里夫

發電容量

一〇〇KW

原動力

汽力

電壓

低壓

二二〇V

電燈數

二、〇〇〇盞

(B) 昌隆電燈公司

該公司為中國官民發動，於民十七年以哈大洋二十萬元（實收八萬元）開辦，為商辦股份公司，以英國製煤氣引擎運轉發電機一臺，容量八十KW，供給附屬地及中國街一帶電燈約二千五百盞。

代表人

郭某

資金

哈洋

二十萬元

發電容量

八〇KW

電壓

低壓

電燈數

二、五〇〇盞

(四) 齊齊哈爾

齊齊哈爾電燈廠

當地電燈爲清宣統元年以合資組織開辦，最初具有直流小發電機，隨需要戶數增加，添置四十KW 直流發電機一臺。民國十年更添百五十KW 交流發電機（美國GE製）二臺，十二年又添百十五KW 交流發電機（德國西門子製）一臺而需要激增，供求不能相應，電力益告不足。民國十六年向德國西門子定購最新式六百四十KW 二臺，自十七年十一月，即用此機開始送電。現在供給燈數約二萬四千，電力約四百馬力，此外尙向昂昂溪送電。

經理

趙某

資金

哈洋

一〇萬元

發電容量

一、六九五KW

原動力

水力

電壓

特高 一、〇〇〇V  
 高壓 五、二五〇V  
 低壓 二二〇V

周波數

五〇

電燈數

二四、〇〇〇盞

電力容量

四〇〇馬力

此外北滿各重要都市之電氣事業，舉示之則如左：

地	名	公司名	稱	經理人	容	量	電	燈	數	供	給	電	力
三岔	河	三岔河電燈公司			(直流)	五二KW		一、〇〇〇					
五	常	五常電燈公司			(直流)	五〇		一、〇〇〇					
阿	城	華東電燈公司	俄	人	(直流)	一五		五〇〇					
橫道	河	子白	馬	全	德	人	五二		二、〇〇〇				
橫道	河	子	橫道河子電燈公司					五〇〇					
穆	稜	稜	稜	電燈公司				二五〇					
五	站	寶成電燈公司						二、五〇〇					
富	錦	東興火磨公司						一五〇					
安	達	易夫拉司德猶太人	(直流)	七〇				一、八〇〇					
昂	昂	溪齊齊哈爾分廠						一、七〇〇					一八〇(馬力)
海	拉	爾海拉爾電燈廠						四、〇〇〇					
滿	洲	里滿洲里電燈廠	市自治會代表					三三〇					
呼	蘭	呼蘭電燈廠						二二三					
								一一、〇〇〇					
								八五〇					

綏	化綏	化電燈廠	一五四	五、一〇〇
海	倫海	倫電燈廠	一〇〇	三、〇〇〇
克	山克山	益泰電燈廠 楊守謙	一二七	七五〇 最近歸南滿路支配

此外如佳木斯、滿溝、望奎、拜泉，亦有電氣事業，其內容不明。

### 第三項 油房

北滿近代式工業中，首屈一指者為油房。

工業中心哈爾濱之油房，合新舊大小計之，無慮五十餘處。約三倍於麪粉工場。即此而論，油房業在北滿一般經濟，有如何重要位置，從可證矣。

北滿榨油之起源，無可信之記錄，但與栽培大豆相同，有極古之歷史，向來專用楔式壓榨法。新式油房，其設立為期較近，在一九一二年，始設螺旋式水壓機。新式工場，在埠頭區有一處，八區有一處。

北滿油房業之大發展，實自歐戰以後，主要為大量豆油輸出歐、美，豆餅運銷日本。而東路亦復助成之。即歐洲因大戰而物資缺乏，歐、美各國，求補給於遠東，豆油為馬加林之原料及各種製造工業用，忽有極大之需要。其內面之理由，則以戰時各生產工場，化為軍需品製造，裝載又須極端經濟，所以舍大豆而用豆油也。



更有大戰暴富，而國富頓增之日本，爲北滿豆餅之最大顧客，需要莫大。

夫如是，確保豆油豆餅銷路之北滿油房，更以原料大豆之廉價，與夫東路之扶助，因此二重便利，遂爲長足之進步焉。

當時中東路，貨物輻輳，運送大豆之貨車，不敷周轉，故本地大豆之價暴落，油房在購進原料上，立於有利之地位。

更於一九一九年，東路根據各油房工作中之壓榨器數目，所測定之生產能率，實施分配貨車於各工場之規定。當貨車缺乏之際，企業家計算由分配車輛所得之利益，於是爭先增設壓榨器，且新設工場。但以年來世界之蕭條，德國油房業之發達，日本需要豆餅之減少，與夫大連、營口油房之進展，均爲昔日繁榮之反動，陷於不振，其前途有甚爲暗淡者。

北滿油房，除加巴金之板渣工場外，其餘均爲球渣工場，以故機器無須重價，房屋亦無須宏敞，工場雖有多數，而投資額之少，出乎意外，全部估價不過一千萬元上下。

以北滿油房之特徵言之，經營者殆全屬華人，按季節而工作，爲原始的簡易工業，資金薄弱，及事業缺少彈力。工場所以全部爲華人經營者，主要以購買原料及出品販賣之技巧，華人具有特長之故。蓋油房業，不過使大豆分爲油及油渣而已，爲極簡單之工業，其工資又甚低廉，不及原料十分之一，工業技術及工場經營之巧拙，於事業盛

衰，無大關係，最要者在買進原料及製品販賣時，操縱商情，卽市價如何，最足以左右工場之出入也。

職是之故，在公同經營組織之下，與各方面有企業的連絡，最易操縱商情之華人，非常有利，且華人營業費極爲低廉，選擇原料之技能，有他國人所不能及者，此皆華人爲斯業霸主之要素，不可輕易看過也。

次則油房應季節而工作，其操業期間，視農產物收成期及成績如何而定，向例工作開始，常與新豆上市期相同。卽自九月至十月，大豆收穫既終，農民打穀亦經告畢，道路可行，大豆沿鐵路向哈爾濱搬運，油房工作，漸次隆盛。比及交春，大豆貯藏減少，道路又復泥濘，農事開始，而油房工作，亦從而減少，至松花江解凍航行開始，河豆運出，於是操業又復活潑，其常例也。

由松花江運輸之河豆，入於哈爾濱者，相當多量。自七月至九月，生產完全休止，在此期間，工場休業，從事修繕粉飾，爲新季節之準備。

復次則油房純爲原始的簡易工業，其加工甚爲簡單，不僅此也，原料與生產品之價值，相差極少，故工資極廉，尋常不過在原料價值十分之一內外，原料與生產品價既相等，純利勢必不多，此與流動資本不足互相關聯，市價低落之際，使工場失其彈力，不能有何抵抗力也。

在哈爾濱，每布度之大豆，製成豆餅及油之工資，普通市價，用英國式之壓榨器，約計爲六七分至一角。以此計之，中等工場，每大豆一布度之加工，場主所得純利，大體爲三四分內外。近年因種種情形，併此亦不能合算矣。

北滿大豆，平均含油一四——一七%，依普通油房之水壓式機器，僅能抽出一〇——一一%而止。惟加巴金工場之新式壓榨器，可出油分一二——一二·五%，不盡之油即留在豆渣中，不僅爲場主之直接損失，同時且使豆渣之價值與品質低下。

豆渣及油有各種用途。即豆渣在生產地方，作爲家畜飼料及燃料消費之。在日本，主要用作肥料。最近作爲家畜飼料，需有增加之勢。在德國凡抽出酒精及揮發油之豆渣，作爲食料，摻入麵粉之中。

豆油用途極多，中國直接作爲食品及點燈，在歐、美爲馬加林之原料，且用於各種製造工業。北滿豆渣之市價，主要視日本作爲肥料用，所需多寡而定。近來日本多用硫酸及其他化學肥料，豆渣之需要，因而日減，爲北滿油房計，實堪憂慮，目下滿鐵竭力獎勵以滿洲球渣爲家畜飼料，已有相當之效果。

現在哈爾濱管區，有近代式油房五十餘家，其大多數皆集中於八區，舊哈爾濱及傅家甸，以中國方面工場之大部分（三十餘家），組成哈爾濱油房公會，擁護同業之利益。

本公會有代表哈市油房之性質，團結相當堅固，近來漸有轉爲組合之勢。例如會員之售賣豆渣，即在此團體監督之下，且該會如傅家甸之糧食交易所，保證履行交易。

又該會當銀行放款之際，與會員以援助，故普通凡公司仰給於銀行之時，必須殷實商家二家擔保，本會員則有免除此種擔保之特典。

滿鐵以該會之盡力於哈爾濱之豆渣混合保管，加以承認而實施焉（油房公會參看第八章第四項滿洲商  
業）茲舉哈市及東路沿線主要油房如次：

油房名		開張年份	壓榨器種類	機器臺數	每臺一四一日製造豆餅能力	品大能力	日夜工作五次	同	豆	油	一九三〇年
( 埠 頭 區 )											
東	和	一九二二年	水	壓	二八	一五	枚	二、一〇〇	枚	三六八	布度
( 八 區 )											
同	發	隆	一九一三年	螺	旋	六〇	五	一、五〇〇		二六〇	二五九
恆	隆	德	一九一三年	螺	旋	六〇	五	一、五〇〇		二六〇	七八
永	和	盛	一九一〇年	螺	旋	六八	五	一、七〇〇		二九八	二四六
同	聚	祥	一九一四年	水	壓	五六	一五	四、二〇〇		七三五	一、一〇六
同	成	和	一九一四年	水	壓	四〇	一五	三、〇〇〇		五二五	—
義	昌	倍	一九一三年	螺	旋	八〇	五	二、〇〇〇		三五〇	七六八
裕	大	和	一九一二年	水	壓	六三	—	四、三九〇		七六八	一、六三七
恆	順	和	一九一四年	水	壓	三二	一五	二、四〇〇		四二〇	大一大
元	孚	和	一九一七年	水	壓	四〇	一五	三、〇〇〇		五二五	九三五

通	記一九二一年水	歷	三〇	一四	二、一〇〇	三六八	六三二
東濟北	糧一九二三年水	歷	二八	一三	一、八二〇	三一九	五九九
東濟南	糧一九二四年水	歷	六八	一五	五、一〇〇	八九三	五七六
豐泰	億一九二三年螺	旋	一〇〇	五	二、五〇〇	四三八	四六七
東興	昌一九二〇年水	歷	四二	一五	三、一五〇	五五一	五六九
慶泰	前一九二二年水	歷	四五	一三	二、九七〇	五二〇	—
泰	記一九二二年水	歷	二〇	一三	一、三〇〇	二二〇	—
( 傅 家 甸 )							
雙	與一九二七年螺	旋	四〇	五	一、〇〇〇	一七五	七二二
德	豐一九二二年螺	旋	二〇	五	五〇〇	八五	二六九
瑞和	裕一九二〇年螺	旋	三〇	五	七五〇	一三一	四五四
( 松 浦 鎮 )							
廣信	昌一九二五年水	歷	三六	一四	二、五二〇	四四〇	八四一
( 巴 彥 )							
義合	隆一九二五年螺	旋	四八	五	一、二〇〇	二〇〇	—
( 舊 哈 爾 濱 )							
廣信	豐一九一九年水	歷	四〇	一三	三、六〇〇	四五〇	七六七

永	衡	通	一九一九年水	歷	四〇	一五	三、〇〇〇	五三〇	二九六
裕	興	益	一九一七年水	歷	三〇	一三	一、九五〇	三四〇	四五八
雙	合	盛	一九一九年水	歷	四〇	一三	二、六〇〇	四五〇	三八五
源	興	義	一九一九年水	歷	二六	一三	一、六九〇	三〇〇	四八八
和	聚	公	一九一八年水	歷	二六	一三	一、六九〇	三〇〇	六二五
恆	祥	東	一九二五年螺	旋	九〇	五	二、二五〇	三九四	五一〇
濬	源	源	一九二五年水	歷	三六		二、五五〇	四四六	七六二
東	濬	源	一九二五年螺	旋	八八	五	二、二〇〇	三八五	七一四
加	巴	金	一九一四年水	歷	三五	一六	六、四五一	一、〇〇九	四二
( 順 鄉 屯 )									
協	昌	永	一九二二年水	歷	六四	一五	四、八〇〇	八四〇	五一五
德	順	福	一九一八年水	歷	四〇	一五	三、〇〇〇	五二五	八五一
震	大	大	一九二五年水	歷	三二	一四	二、二四〇	三九二	四四六
元	盛	和	一九二〇年水	歷	二〇	一四	一、四〇〇	二五〇	
元	聚	祥	一九二二年水	歷	二四	一四	一、六八〇	三〇〇	四五二
( 阿 什 河 )									

大興昌	一九二〇年	螺	旋	三二	五	八〇〇	一四〇	三四〇	
義盛源	一九二二年	螺	旋	二四	五	六〇〇	一〇〇	一四〇	
同興源	一九二五年	螺	旋	二四	五	六〇〇	一〇〇	一〇七	
( 櫛 兒 山 )									
東興魁	一九二五年	螺	旋	八	五	二〇〇	三五	—	
同濟	一九二五年	螺	旋	五	五	一三五	二〇	—	
( 一 面 坡 )									
天和祥	一九二二年	螺	旋	五〇	五	一、二六〇	二二〇	—	
萬隆泉	一九二五年	螺	旋	九	五	二二五	四〇	—	
德成泉	一九二三年	螺	旋	一六	五	四〇〇	七〇	—	
( 牡 丹 江 )									
復合成		螺	旋	三二	五	八〇〇	一四〇	八九	
( 安 遠 )									
元巨祥	一九二一年	水	壓	五三	一三	三、四四五	六〇〇	二七四	
元成永	一九二四年	水	壓	二四	一五	一、八〇〇	三一五	一〇九	
春生厚	一九二四年	水	壓	二六	一五	一、九五〇	三四二	一五七	
北滿製油	一九一九年	螺	旋	五〇	五	一、二五〇	二二〇	七九	

萬興	號	一九二四年	水	歷	四〇	一五	三〇〇	五二五	一九二
天興	福	一九二五年	水	歷	七二	一五	五、四〇〇	九四五	四六一
興合	公	一九二一年	螺	旋	六	五	一五〇	二六	—
( 溝 )									
廣	通	一九一六年	水	歷	三〇	一五	二、二五〇	三九四	二七九
申	通	一九二四年	水	歷	二〇	一三	一、三〇〇	二三〇	一七八
( 昂 )									
義增	永	一九一一年	螺	旋	一六	五	四〇〇	七九	六八
德	增	一九一九年	螺	旋	六四	五	一、六〇〇	二八〇	六九
義豐	祥	一九二四年	螺	旋	八二	五	二、〇五〇	三六〇	一五九
源祥	東	一九二五年	螺	旋	三六	五	九〇〇	一六〇	一四八
廣信	和	一九二五年	水	歷	二四	一四	一、六八〇	二九四	一二八
永豐	源	一九二五年	螺	旋	一六	五	四〇〇	七〇	五四
( 富 )									
廣	記	一九二四年	水	歷	三〇	一五	二、二五〇	三九〇	一四九
總計工場六二	水	歷	二、四五四	五九二	一二〇、一九五	二一、八五五	二二、二〇〇	二二、二〇〇	—

備考 中東車積載一、〇〇〇布度。



## 第四項 麵粉

磨粉爲北滿重要工業，與油房稱爲雙璧，工場數雖遜於油房，而投資額遠過之。在北滿最初創設西式工場者，在一千九百年，尙在中東路開始營業以前。卽哈爾濱之磨麵合名會社，以三十萬盧布開辦，此廠其後轉入華人之手，改爲廣源盛麵粉工場。未幾於一九〇二年，哈爾濱設中東路麵粉工場，次有鮑羅廷工場，一面坡有磨麵工場。

北滿之新舊麵粉工場，其目的本在供給居民之需要，日俄戰起，俄國軍隊需用極鉅，以故北滿麵粉供求之均衡爲之破壞，市價暴騰。

職是之故，以哈爾濱爲始，如雙城堡、傅家甸、海林、阿什河等，建設許多工場，一時稱盛，但戰爭既息，軍隊復員，歸於常態，一時繁榮之反動，各工場皆陷於生產過剩，接踵破產，惟資本雄厚者與夫經營合理者，得以繼續，結局有大工場十四家，僅能逃出危機（哈爾濱九，沿線五）。

此等工場，終須保其在大戰中之生產機能，故非推廣銷路不可，於是着眼於南滿，一九〇八年，已開拓新市場矣。

北滿麵粉業發展之第二期，爲歐洲大戰，自一九〇七年至一九二三年，尤爲黃金時代。

北滿磨麵業所投之資本，其總數約爲一千四五百萬元，較其他工業，可謂鉅款，蓋以麵粉工場，必須重價之機

器，及建築設施之故。

北滿麵粉業之特徵，爲起初雖由俄人創辦，而其後幾全部歸華人經營，各工場之機器設備，及經營狀態，極不統一。此業所以由華人獨占者，其原因與油房大同小異。即本業爲操作較簡之加工業，純利不多，經營工場，以節減經費爲第一義，俄人於此，已非華人之比；又收支上最重要之購買原料，販賣出品時之利用時價，其投機之巧拙，完全可左右工場之收支，較諸原料製品集散地，有連絡機關而見機取銳之華人，遠非俄人所及也。

俄人更有不利者，即所投資本及經費，主要爲金盧布，而日常買賣，全爲地方通用貨幣，通貨之上落愈甚，則華人方面，愈有活動之機會，而於俄人更增危險。

原料小麥市價長落懸殊，爲麵粉業者最大之苦痛，其原因複雜，難以測度，此爲俄人業此者失敗之主因。向來俄人工場之大部分，於裝載站及埠頭，置採辦處，購買原料，現在則大概就直接買入工場者買之，或經糧商之手，或利用傅家甸濱江交易所，從事採買。

次則在麵粉價格決定上，次於原料之重要條件，爲生產費用，北滿麵粉工場之機器設備，種種不同，如前所述，生產費亦不能一律，普通中等工場，每布度，約算作三角五六分，以百分比示其內容則如次：

工	類		別數	量類	別數	量
	資	燃				
	三三·四	燃				一六·一

各種材料	二·七二	一八·九
修繕費	二·五三	一一·二
稅金及保險費	一四·二二	一〇〇·〇
計		

據上所列，支配生產費之主要項目為工資、燃料、口袋、稅金及保險費，全百分之八十三，較之南滿市場競爭之日、美製品，在費用自身之單價，平均全體，雖無遜色，然以生產過剩或原料不足等情，工場能力，不能完全發揮，全體之比率，著明膨脹，而有成本過多之不利。

北滿各工場之麵粉，無論原料或磨工，大概良好，茲分析哈埠某工場之製品，別其等級如左：

等 級	麵 粉 全 體 之 百 分 率												
	水	分	窒素化合物	脂	肪	糖	分	糊	精	澱	粉	灰	分
一 等	一三·三〇	一〇·六一	〇·九〇	二·四〇	三·三四	六九·三八	〇·五二						
二 等	一三·五一	一〇·一八	一·三〇	二·三五	三·二七	六八·九八	〇·四一						
三 等	一三·三五	九·九七	一·一六	二·三八	三·三八	六八·九二	〇·八四						
四 等	一二·六六	一一·二六	一·二八	一·七八	四·二二	六七·八三	〇·九七						
五 等	一三·三五	一一·〇六	一·一九	一·八四	四·一六	六七·三一	一·〇九						

次則從充分磨細小麥之一定量，示其所得分量之百分比時，雖大致如左，然各工場未必一致，不過一種標準

而已。

類	別數	量類	別數	量
一 等 麵	四・〇二五	等 麵	二・〇一	
二 等 麵	二・三五二	款	二・五九	
三 等 麵	三四・七八	消	三・八七	
四 等 麵	九・二一	計	一〇〇・〇〇	

北滿所產小麥較南滿日本、美國所產含有多量 Gluten 作為麵包原料最稱適當，茲比較各國產品含量時，則如左：

北滿產麵粉 四五——五〇% 日本產麵粉 三三%  
 坎拿大麵粉 四〇% 美國麵粉 二七%

北滿麵粉廠現有數如次：

工場 名	創立年份	一日夜磨碎原料最大能力	一日夜製麵最大能力	一九三〇年之產麵額
裕 昌 順	一九二〇年	一、五〇〇布度	一、〇五〇布度	二一〇、〇〇〇布度
第四天興福	一九一九年	四、五〇〇	三、〇五〇	五二一、五五〇

義昌泰	一九一八年	二、五〇〇	一、七五〇	三三〇、七五〇
第一東興	一九一三年	四、〇〇〇	二、八〇〇	四五六、四〇〇
忠興福	一九一八年	五、〇〇〇	三、五〇〇	七三一、五〇〇
廣信通	一九一八年	一、〇〇〇	七〇〇	一五六、八〇〇
萬福興	一九一七年	三、〇〇〇	二、一〇〇	三四〇、二〇〇
慶泰祥	一九一三年	三、五〇〇	二、四五〇	五四一、四五〇
( 埠 頭 區 )				
雙合盛	一九〇三年	四、〇〇〇	二、八〇〇	六三五、六〇〇
永勝第一	一九〇四年	四、二六〇	二、九八三	五一三、〇七六
永勝第二	一九〇四年	五、〇〇〇	三、五〇〇	五七七、五〇〇
永勝第三	一九〇四年	四、五〇〇	二、四五〇	三七四、八五〇
( 傳 家 甸 )				
政記	一九〇八年	一、〇〇〇	七〇〇	四二八、四〇〇
安裕	一九一八年	一、〇〇〇	七〇〇	六八、六〇〇
( 舊 哈 爾 濱 )				
第四天興福	一九二〇年	一五、〇〇〇	一〇、五〇〇	一、八九〇、〇〇〇
第三天興福	一九二〇年	七、〇〇〇	四、九〇〇	五二一、五五〇

第二天興幅	一九二〇年	四、五〇〇	三、〇五〇	五三九、〇〇〇
第二東興	一九一九年	一、〇〇〇	七〇〇	—
第三東興	一九一九年	二、一〇〇	一、八五〇	三二二、九〇〇
福興	願 柳 屯 ( 一九二一年	四、五〇〇	三、〇五〇	四〇八、七〇〇
協豐	一九一一年	一、五〇〇	一、〇五〇	八七、一五〇
奉天	松 浦 鎮 ( 一九二〇年	二、〇〇〇	一、四五〇	一八二、七〇〇
成泰	義 一九〇八年	一、〇〇〇	七〇〇	一三七、九〇〇
廣記	宮 拉 爾 基 ( 昂 昂 溪 ( 一九〇〇	一、〇〇〇	七〇〇	—
振昌	一九二二年	八、〇〇〇	五、六〇〇	一、四六七、二〇〇
德增	齊 齊 哈 爾 ( 安 遼 ( 一九〇〇	五〇〇	三五〇	一七一、五〇〇
吉祥	祥 一九一八年	九〇〇	六三〇	二二二、九〇〇

裕	遂一九二七年	一、五〇〇	一、〇五〇	一六三、二五〇
	( 阿 什 河 )			
永	源一九〇八年	一、三〇〇	九一〇	二七七、五〇〇
	( 一 面 坡 )			
公和利		一、三〇〇	九一〇	二七一、一八〇
	( 梅 林 )			
毓順合	一九一〇年	一、八三〇	一、二八一	一三三、二二四
	( 寧 安 )			
增興隆	一九〇四年	三、〇〇〇	二、一〇〇	五八八、〇〇〇
新華	一九〇八年	六三〇	四四一	九五、二五六
裕東	一九〇八年	一、三〇〇	九一〇	—
	( 拜 泉 )			
第一永發成		一、三〇〇	九一〇	二四〇、二四〇
第二永發成		一、三〇〇	九一〇	二二七、五〇〇
	( 綏 化 )			
阜通		一、〇〇〇	七〇〇	一七七、一〇〇
廣・信升		一、〇〇〇	七〇〇	一八八、三〇〇

		( 呼			( 蘭		
廣	泰	和	一九二〇年	五〇〇	三五〇	—	
		( 雙			城	堡	
雙	合	盛	一九一一年	三,〇〇〇	二,一〇〇	五二〇,八〇〇	
		( 三			姓	(	
通	達	火	磨	一九二九年	一,五〇〇	—	
依	蘭	商	會	火	磨	一九二九年	一,五〇〇
		( 佳			木	斯	
德	祥	東	—	—	—	—	
同	瑞	昌	—	—	—	—	
		( 富			錦	(	
東	興	德	—	—	—	—	
德	祥	東	—	—	—	—	
普	昌	—	—	—	—	—	
合	計	工	場	四七	一一一,七二〇	九〇,四〇五	—

第五項 釀造

北滿之工業



北滿工業中，油房及麵粉之次，有重要性質者，釀造業是也。

北滿直至俄國方面釀造工場發展爲止，向來之釀造業稱爲燒鍋者，爲斯業之霸。燒鍋以燒酒工場爲中心，兼營麵粉、油房、雜貨、糧棧、金融（放款，在數年以前，並可發行紙幣，名曰帖）等，其所營事業，形態頗爲複雜，向來爲軍閥官商之附屬營業。

現在北滿尙有多數燒酒工場，每年用原料六七百萬布度（以高粱、玉米爲主）製造高粱酒，近來爲新高梁酒（以酒精爲原料者）所壓迫，加以附帶事業不振，顯然有中落之象焉。

（1）酒精

西式酒精工業之勃興，與麪粉業相同，均在東路建設以後，由俄人企業家，樹立基礎。卽在一九〇〇年，西里尼可夫氏及克茲奈奧夫氏在寧古塔，又是年卡衣可夫司基氏在舊哈爾濱各建設酒精工廠，卽其濫觴也。

其後經三十餘年迄於今日，觀其發達之跡，實不免有過遲之感。舉其根本原因，第一爲生產過剩，第二爲稅金過重。今示北滿酒精工場及其生產狀態如左：

工場名	地址	一日夜製造能力	經營者備	考
昭和酒精公司	哈爾濱	一、五〇〇威特日	人 加入滿洲酒精組合	
廣記酒廠	哈爾濱	一、一〇〇	人 加入滿洲酒精組合	

上	高	酒	廠	哈爾濱	三五〇	俄	人	以達青吉黑兩省酒精專利權而停業			
亞	洲	酒	廠	傅家甸	四五〇	華	人	加入滿洲酒精組合			
東	三	省	酒	廠	傅家甸	二〇〇	華	人	加入滿洲酒精組合		
呼	蘭	棧	酒	精	工場	傅家甸	三〇〇	華	人	加入滿洲酒精組合	
阿	什	河	精	酒	精	工場	阿什河	四〇〇	美	人	為花旗銀行係系美國產業會社經營但停止營業
一	面	坡	酒	廠	一面坡	三五〇	俄	人	為酒精組合買收		
海	拉	爾	酒	廠	海拉爾	三五〇	華俄合辦	獨立營業			
馬	橋	河	酒	廠	馬橋河	一五〇	華	人	為酒精組合買收		
東	湧	酒	廠	三叉口	二〇〇	俄	人	加入酒精組合			
組			合	三叉口	二〇〇	俄	人	為酒精組合買收			
振	邊	酒	廠	黑河	六五〇	華	人	獨立營業			
計	十	三	工	場							

北滿實際所需，約不過十分之一而已。

上記各工場投資，合計約為五百萬元內外，其全部生產能力，一日夜約六千威特，一年達二百萬威特，但現在

北滿酒精最大銷場，為極東俄國，有以專銷俄境為目的而設工場者，自一九二二年俄國頒布全土禁酒令之

故，忽陷於生產過剩，各工廠於處分生產品，皆入窮境，而經營遂覺困難。

其次於北滿酒精工廠之打擊，爲苛稅與不平等，舉其著明之例，如鐵路附屬地內外工場中，哈爾濱與傅家甸工廠之課稅，完全不同，即前一種，初爲俄國方面之消費稅，後變爲中國稅金，非納所謂威特稅不可，後一種則免除此稅。

酒精生產過剩與夫課稅苛重不均，遂使主要之酒精工廠，以擁護公司利益之故，甚覺須有強力之統制機關，經幾多周折之後，於一九二三年，在滿洲釀造業股份有限公司名稱之下，聯爲組合，行生產制限及販賣統制。

前列十三工場中，海拉爾及黑河兩處，以僻遠之關係，故未加入組合，又上高酒廠及阿什河酒精工場，以違背吉、黑二省酒精專利權，新設工場或擴張之故，久已停止營業。一面坡、馬橋河、三叉口之三廠，爲組合所收買，故其結果加盟於組合者，爲昭和酒精及廣記等六廠。

在組合方面，其所收買之三廠，自不待言，即於加盟諸廠，亦與以一定之補償金，使全部工場休止，僅所需數量之酒精，委託昭和、廣記或其他工場製造，而講調節供求之法。

至前年爲止，委託昭和製造，但其間忽生糾紛，昭和以違背定章之名義，被除名以後，委託廣記製造。而昭和方面，亦計劃單獨製造販賣，其後昭和對於組合，成立妥協，現於統制振興北滿酒精業目的之下，滿洲酒精組合之改造擴充策，正在進行之中。

現在組合之販賣數量，大約二十五萬威特，消費地以哈爾濱為主，及於中東沿線，松花江流域一帶，亦有少量移往南滿。

製造酒精原料，用北滿所產糧食，主要為包米及高粱，補助原料為大麥、茶黍。

酒精工場自始至終之操作，以時間別之則如左：

- (甲) 發芽工程 二——一四晝夜；
  - (乙) 蒸餾工程 約四五分——五五分；
  - (丙) 糖化工程 一五分；
  - (丁) 莫洛米釀酸工程 二晝夜(四八小時)；
  - (戊) 蒸餾工程 一二小時。
- 即自乙至戊之工程，需三日。

酒精之主要用途有二，為飲料及燃料。以飲料言，為製造火酒及新高梁酒之原料。以燃料論，其高級者，為Benzolit製造用，又可為普通燃料，家庭一般用之。Benzolit係混合酒精八〇%，依的兒一〇%，Benzol 一〇%內外而成，作為汽油代用品，開拓新生面，且自補充國防資源之見地上，其將來尤多屬望也。

此外又可作為醫用，而其副產物之酒精，為家畜飼料(牛及豚)，富塞兒油，為塗料之溶劑，例如加拉加，人造真

珠等之加工用之。

(2) 火酒

火酒爲純酒精五〇至四〇%，純良水五〇至六〇%合成，其製造多爲酒精工場之附帶事業，工場甚至有因製造火酒爲造酒精者。

北滿火酒之釀造額，年有增減，平均約十萬維特，大部分在哈爾濱及其附近製造。  
北滿火酒工場中，舉其主要者則如左：

工場	名所	在	地	一日	夜	生產	能力	經營者
尼奇	丁哈	爾濱	濱	一五〇	維特	俄	華	人
廣記	酒廠	哈爾濱	濱	一五〇	維特	日	華	人
昭和	酒精公司	哈爾濱	濱	一五〇	維特	日	華	人
安梯	拜司哈	爾濱	濱	四五	維特	希	臘	人
拉沙	里哈	爾濱	濱	二二	維特	俄		人
謝米	諾夫哈	爾濱	濱	一〇	維特	俄		人
亞台	修來哈	爾濱	濱	一二	維特	俄		人
四里	考夫哈	爾濱	濱	七	維特	俄		人



(4) 啤酒

九家。

北滿之啤酒工場，計哈爾濱五（內俄人經營者三，華人經營者二），一面坡、橫道河子、五站、滿洲里各一，合計一九三一年度各廠產額，約推定爲十萬維特。消場以哈爾濱爲主，此外限於東路沿線，及北滿腹地一帶。北滿之啤酒工場如左表：

工場	名所在地	創立年份	資本	本一年製造能力	經營者
巴	巴利埠頭區	一九〇三年	十萬	元六至七萬	維特·愛莫理（捷克人）
梭	忌奴埠頭區	一九〇五年	八萬	元六	萬考夫曼（俄人）
谷	羅里亞南崗	一九〇八年	三萬	元二至三萬	烏瓦洛夫（俄人）
東三省	啤酒廠濱江縣正陽區	一九一四年	哈洋二十五萬元	元一百五十萬	瓶呼蘭製糖廠
五洲	啤酒汽水公司	一九一四年	哈洋十萬元	元百	萬瓶王立堂外三名
中東	啤酒公司一面坡	一九〇四年	哈洋十五萬元	元五十萬	瓶楊連三
馬來	啤酒公司橫道河子	一九三〇年	哈洋二萬元	元約二千	石馬利
烏耳	班商會五站	一九一〇年	哈洋八萬元	元三百	石烏耳班
東來	啤酒廠滿洲里	一九三〇年	五千	元六千	維特趙享孝

## 第六項 甜菜糖

北滿之甜菜製糖廠有二，爲阿什河及呼蘭糖廠。

阿什河糖廠，係一九〇八年，波蘭人柴瓦德夫氏，以資本百萬盧布創辦者。以營業成績不振，於一九二三年，讓與松花江製麵廠。惟工場經營，仍由創辦人繼續擔任。一九二六年，創辦人回國，遂爲經營松花江麵廠之猶太人賈剛氏管理。

花旗銀行於一九三一年正月，與美籍猶太人楷克曼訂約，每年借給一萬元，自三二年起以三年爲限，楷克曼氏自一九三二年春，栽培甜菜，是年秋，重新製糖，其出品已供給市場矣。

該廠之粗糖工場，創自一九〇八年，一日夜約產三、〇〇〇磅。

珈琲糖廠爲一九一五年創辦，一日夜能產一、二五〇磅。創辦時爲遠東及西伯利地方唯一之糖廠，銷行極廣。該廠以氣候原料等關係，普通自十月底至三月，停工約五閱月，每年約有九個月可以操作。

原料以甜菜爲主，此外可用爪哇原糖加以精製。甜菜自十數年來於阿什河附近及中東沿線獎勵栽種而購用之。其含糖率，遠不及俄國產，約十二%內外，普通八磅半之甜菜，僅能採取一磅砂糖，以改良之目的，試驗栽培，租借中東路地面如下：



阿什河

成高子

大亞河

其他

該廠自一九一六至二六，凡十年之間，消化甜菜約十五萬美噸，每年平均有一、七〇〇美噸之糖，供給市面。呼蘭糖廠，爲宣統元年（一九一〇年）創辦，爲清候補道李席珍所發起，係股份公司，機器於是年買自德國，建設均爲德國專家。然李氏以資金不足，借用巨額官款，又向德國借債，以公司不動產擔保，時李以濫用交涉局印信，從事借款，後被查辦。其後有人欲改爲中德法合辦，然亦失敗。一九一二年，奉天省政府出面，還清德國借款，改爲官辦。

公司之投資額，雖未公表，合工場、機器、原料、地畝等，約在三百萬元內外。

工場之甜菜栽培地，以安達、滿溝、呼蘭及哈爾濱近郊爲主，民十二三之面積，爲五千畝內外，其收穫量爲百萬至二百萬磅。

公司自開辦以來，因經費不足，經營者無經驗，工場附近甜菜之試種，完全失敗，不得不取諸遠方如滿溝、安達等處，職是之故，成績不良，數年之間，大受虧耗，於一九一九年，遂至停工，一九二一年，易人開辦，復支持數年，終以外糖之壓迫，與夫資金困難，終於停業。

其後以糖之進口稅增加於一九三一年，再行續辦，又以經營不易，自一九三二年三月，完全歇業，上年北滿大水時，工場全部浸入水中者約二月之久，以迄今日。

第七項 煙草

稱霸於滿洲煙草界之英美煙公司（B、A、T）其製品自日俄戰前即輸入北滿一九〇四年又在哈爾濱設支店以後，販路更加擴張。一方面則俄國煙捲，自中東路開工以來，同時進入北滿，羅巴德父子商會，亦自莫斯科出入哈爾濱，相當活動，至一九一四年為止，俄國紙煙勢力，與年俱進，有壟斷北滿煙草界之觀。然至一九一四年，歐戰勃發，俄國之全部產業，轉而製造軍需，無暇顧及遠東市場，故俄國煙捲，一落千丈，舊有地盤，均被侵蝕。

羅巴德商會及在哈各種煙公司，乘機擴大製造力，其中如羅巴德商會，在B、A、T、援助之下，增加資本，新資本一百萬元之內，英美煙公司一派之英國煙公司（B、C、C）取得總股之六成，其餘四成，為羅巴德父子所有，整頓陣容，於一九二一年，擴張工場設備。

秋林公司之捲煙工廠，於一九一四年，完成設備，乘歐戰勃發，俄國煙捲斷絕之際，擴張銷路，尤以一九二二年，為羅巴德工廠所刺激，力圖改良品質，增加生產，與羅並立，以地方工廠而論，示其極大勢力，而最近一二年，頓形不振。今示哈爾濱主要之煙工場如左：

工廠	名代	表	者資	本
拉	里	配	拉	沙
里	配	拉	沙	里
			配	(猶太人)
			不	
				詳

羅	來	秋	賴
羅	來	秋	賴
巴	旺	旺	爾賴
德	特	林	爾賴
羅	來	加	
巴	旺	沙	爾(猶太人)一
德	特	馬	萬
(波	(俄	(俄	元
蘭)	人)	人)	程
百	不	一	度
萬	詳	十	
元		萬	

英美煙公司(B、A、T)自一九〇四年哈爾濱設立分號以後，專門販賣該公司及(B、C、C)出品，與哈市煙廠及俄國捲煙競爭，雖有相當成績，但自歐戰勃發以來，俄國煙輸入激減，同時在哈煙工場取而代之，其中以羅巴德父子商會為尤著，B、A、T一系，早已洞見此情，遂以各種努力，掌握羅巴德商會之實權，於是基礎確定。即羅氏商會增加資本，改為百萬元之股份公司而所得其全部股份之六成是也。

一九一七年俄國革命，極東政權，繼之成立，不僅俄國製品完全杜絕，在西伯利地方，從歐俄之供給，亦復杜絕，煙草極度缺乏，補充之道非轉而求諸北滿不可。於是B、A、T乃得絕好之機會，一九二一年，羅巴德工廠遼爾擴張，機器設備，均改為最新式。其後以極東政權崩壞，向西伯利之輸出，完全杜絕，但該廠向來注重於俄人者，轉而注重於華人，故未受何打擊，且華人之需要增加，更形發展。至一九三〇年，新設濟王煙草有限公司，繼承B、A、T、南北滿之事業及羅巴德工場之販賣部，濟通會社，販賣B、A、T及B、C、C與夫羅巴德工場之出品，羅巴德專司製造，而事業益臻合理化矣。

B、A、T、系壓倒在哈羣小工場，北滿市場，爲所獨占，逐年發展，一九三〇年度之買賣，超過一千萬元。其後以北滿財界之不振，地方通貨之暴驚，苛捐雜稅，時局不安，故買賣不免減少，但一九三一年，尙有八百萬元。北滿各地，有發賣部及倉庫四十所，從事活動焉。

## 第八項 雜工業

### (1) 畜產加工業

農產加工業，主要在中東線中部，以哈爾濱爲中心，見其發達，畜產物加工業，其大半均在中東路西部，如海拉爾及滿洲里方面發展。

#### (一) 羊毛洗滌所

洗淨羊毛，爲海拉爾之主要產業，該地有洗毛廠五處如下：(一) 中東路洗毛廠；(二) 加潑蘭及瓦耳謝夫斯基廠；(三) 字龍商會廠；(四) 比臺曼廠；(五) 脫林格廠是也。

海拉爾之洗毛所，設於伊敏河畔，由人工洗滌羊毛，以色分類，且從事壓榨桐毛。

五廠中規模最大者，爲中東路洗毛所，每年洗刷六——七萬布度（約一、〇〇〇——一、一五〇美噸）羊毛，其餘四廠，每年各洗一萬至三萬布度。

(二) 獸腸工廠

海拉爾有德商查姆商會經營羊腸廠，有相當規模，製造輸出品，此外雖規模甚小，然可名為羊腸工廠者有四處，滿洲里亦有一處。

(三) 皮革工業

皮廠以哈爾濱為始，北滿各地，無數存在，規模稍整者，海拉爾二家，滿洲里及哈爾濱各一處。

哈爾濱之雙合盛皮廠，以設備完全及新式之點而言，為全滿首屈一指之大工場，創於一九二一年，製造美國式及俄國式皮革，以用於中國皮鞋為主。一年產額，羊皮約七五、〇〇〇張，原料由青島、上海、張家口及北滿一帶買進。生產品之銷路，哈爾濱附近為六六%，吉、黑二省各一〇%，其餘各地為四%。

該廠於一九三一年失火全燒，翌年雖略復舊觀，又以大水之故，受害不淺，今尚休業。

滿洲里之加多夫工場，每年製革三——四千張，羊皮稱是，又製毛皮外套。

海拉爾之屋克烏洛夫工場，每年加工製成羊皮一五、〇〇〇張，牛皮一〇、〇〇〇張，並製造馬具及皮靴等。

此外傳家甸，有多數家庭工業，專做皮革，大抵均係製成中國鞋底及冬令所用長靴等。

(四) 牛酪製造業

北滿之畜產加工業中，製造牛酪，占相當重要地位。

北滿乳牛，向來估計爲九萬至十萬頭，內約七萬五千頭爲蒙古牛，現在無酪農價值。用作酪農工業（以黃油爲主）者，現在約爲一五、〇〇〇頭，其分布狀態如左：

（A）哈爾濱及附近之乳牛 約四、〇〇〇頭

（B）中東路西線各地 約四、八〇〇頭

（C）北部呼倫貝爾三河地方 約六、〇〇〇頭

（D）東及南部線及其他各處 約八、〇〇〇頭

由以上乳牛供給製酪用之原料乳，年額二十萬布度內外。

牛酪工場，均在飼育乳牛之地，以西線爲中心，尤爲興安嶺西，呼倫貝爾各地，如牙克石、海拉爾、三河等處，均有工場，然大體因資金缺乏，無大發展。近來從事最盛者，爲牙克石站及三河附近之烏龍工廠，但亦以銷行地上海、天津市面不佳，又以地方農民之小工場紛起，故成績近來不良。

## （2）毛織工業

北滿之毛織工業，僅有裕慶毛織廠。係民十三年哈市巨商張用廷、呂金等發起，因奉天官商之後援，以六十五萬元創辦，工廠機器等固定資產，達百七十餘萬元。織毛毯及一般毛織物，以拉毛爲主。

開辦以來，置重於厚絨及毛毯，每年可出毯十五萬至十六萬張，軍用絨，向以奉天及齊齊哈爾被服廠定製爲主。該廠開設以來，成績不振，債權銀行，減輕利息，又向南京政府請求特別補助等，百計設法，在民二十年度之決算，有純益十四萬元之譜。

(3) 清涼飲料

哈爾濱之清涼飲料工場，有中東路工場、聯合工廠公司、格羅利亞、五洲啤酒汽水公司等。

(甲) 中東路工場，每年生產三百六十萬瓶（各種合計）內外，起初僅供給鐵路員司及其家族，現在則以供給一般市場爲主。

(乙) 聯合工廠公司，資本十萬元，經營者爲路易生及考夫曼，其生產能力，每年約二百五十萬瓶（各種合計）。

(丙) 格羅利亞資本三萬元，經營者爲烏瓦路夫，產額每年百五十萬瓶（各種合計）。

此外傳家甸有五洲啤酒汽水公司（資本哈大洋十萬元），裕興湧、新華公司等，年產額，約爲二百萬瓶（各種合計）。

(4) 製材加工業

北滿之製材業，集中於中東路東部沿線。最大者爲牙不力站之壳瓦利斯基工場，年產三百萬立方英尺。魯格

學甫及烏橋河兩工場，每年各爲百萬立方英尺。

此外有北滿海林公司之製材場，牡丹江之華人工場，已停工多年矣。

哈爾濱製材工場之大者，有東路機器工場之木工部及東路製板工場，此外在傅家甸有華人經營之小工場，目下停業。又有日人經營之哈爾濱製材株式會社，目下亦在休止狀態。

拜尼亞極工廠，在哈爾濱本有壳瓦利司基所經營之工場，嗣以債權關係，歸美商管理。一年生產能力，普通爲五百萬平方英尺，包裝用（闊八十四吋，長六十吋）年產一千萬平方英尺，但業績不振，目下在停止中。

#### （5）罐頭工業

現在哈爾濱較大之罐頭工場，爲「W、G、D、」，義盛同、義順成、義盛四家。

「W、G、D、」創於一九一三年，在一九二六——二七年前後，每年有二十萬罐之野菜、魚、牛肉，供給市場，現在產額，不過十分之一二而已。

義盛開設於一九二九年，各種罐頭，年約三百箱之譜。義盛同每年約產二百箱至二百五十箱，義順成年約二百箱。

上記三工場之罐頭物，皆爲西紅柿、青豌豆、牛肉、雞肉等。

#### （6）肥皂業



北滿尤爲哈爾濱之肥皂業，爲一九一八年輸出西伯利之盛況所刺激，大爲發展。

在哈爾濱，以一九〇七年所開設之代涅夫商會爲始，如安八字商會、克來夫商會、加常梯商會等，均爲規模較大之工場，但雖以極大馬力，仍不能應當時西伯利之需要，故哈爾濱、傅家甸及東路沿線，一時有許多肥皂工場。然至一九二〇年，以極東政權崩潰，西伯利之需要肥皂，全然杜絕，此等新設工場，大都不得已而停業。

現在北滿，化粧用及洗濯用皂已經普及，洗濯用皂，以價值關係，多用價廉之當地貨。化粧用皂，除本地貨外，法國、日本、上海製品，互相競爭，最近以日本貨占優勢。

本地之肥皂工場，以洗濯用皂爲主，有青、黃二種，黃者需要較多。現在沿線之肥皂廠有七家，即滿洲里、海拉爾、爾四、免渡河、五站各一家。

目下哈爾濱重西之肥皂廠，爲（一）秋林商會；（二）名格來；（三）司路翁商會；（四）安八字商會，四家之平均總生產能力，約一、五〇〇美噸。華人工場，幾全在傅家甸，其總生產力，年約二百五十至三百五十美噸，沿線之肥皂工場，年產額合計不滿二百美噸。

#### （7）蠟燭工業

哈爾濱之蠟燭工場，幾全數兼營製皂，約共有十數家。

有小規模之家庭工場，自春至夏造肥皂，自秋至冬造蠟燭，其原料用價廉之地蠟，製成質地不良之蠟燭。

## 第九項 北滿工業之將來

綜攬北滿將來之工業，第一爲油房及麵粉業，若照現時狀態，則悲觀材料極多，以爲必至不可收拾。蓋北滿油房，以東路之極端運貨政策，變態的一時隆盛，政策之保護，一經解除，則不免衰落，此乃自然之理，加以北滿油房，僅爲舊式之豆餅工場，豆餅需要減少，亦不能不陷入衰頹運命，不待言也。

在哈爾濱區域內五十餘工場，除加巴金板粕工場外，全部爲水壓式或楔式之豆餅工場，除當地需要一部分之外，幾全以運往日本、華南、臺灣爲目的，今則在各路堵塞之窮境矣。

以日本之肥料而論，豆餅之前途，以農村極度彫敝，廉價之硫酸及其他科學肥料之故，日漸蕭索，前途完全暗淡，滿鐵雖主張以豆餅爲家畜飼料，豆餅之新用途，於此方面，雖有相當期待，然將來必有專用之豆粕出現，故豆餅之前途，無大希望。運向華南者，亦以硫酸及其他肥料之普及，與夫占有地利之營口，大連各油房競爭，故不能有所發展。臺灣爲豆餅消費地，雖有希望，然亦以受大連之影響，難於期待。

加以滿鐵計劃豆油、酒精抽出法，以豆粕之食料化爲中心，漸向食料及飼料方面進行，並拉賓、吉會線之開通，此等採作簡單之原始工業，自然移向海港，以此關係，北鮮之終端港，當然產生油房工業，職是之故，皆足使北滿油房趨於沒落也。

惟以北滿鐵路網之完成，松花江水運之統制，以及哈爾濱設立有力之特產交易所，則哈爾濱於北滿大豆之集散，其位置更爲重要，但現在之舊式油房，則前途無發展之望也。

麪粉業，以北滿人口增加，文化向上，原料小麥耕種增加，因新線建設之故，向南滿之運費減輕等，前途似頗有望，惟向來在南滿市場進出上，可謂爲最大障礙之特殊高率運費，實爲防止外貨侵入北滿之壟壘，若由新線建設，而打破此種壟壘時，試問北麪可以南進，抑外貨（尤爲經吉會線之日本麪粉）可以北上，則以經營方法及機械設施，後一種大有可能性也。

北滿麪粉工場，除一二家外，其餘全部均屬資本既極貧弱，且爲舊式設備，經營方法，亦無科學合理者，終不能與日、美、澳各國最新式之大工場相抗，前途唯有悲觀。現在之哈市麪粉廠，已明示此種消息。但北滿麪粉事業之本身，決無悲觀之理，假如日本之日清製粉，日本製粉等霸者，以豐富之資金，最新之設備，與夫科學的經營法，在北滿小麥集散地，或水陸要衝如哈市者經營工場，利用新線之低廉運費，向南、北滿發展時，可有充分成算也。

要之事業之本質，與油房不同，可謂有望，但若以現狀爲推移，則前途可慮，此麪粉業之將來觀也。

電氣工業，在今後北滿，爲最確實有利事業之一，但滿洲以電氣工業爲國家統制工業，所有全滿電業，行將在特定電業公司之下，統制經營，自由企業，不可能也。

酒精工業，以販路狹隘，生產過多之故，現今在極可悲觀之狀態，然在滿洲酒精 Syndicate 所有吉、黑酒精專

利權之下，謀斯業之大團結，固其基礎，俾經營合理化，因新線完成，向南滿擴張販路，於向來之飲料用，家事用以外，研究其高級燃料化，而擴大用途時，其前途洋洋，至可信也。

甜菜製糖工業，在現今高率關稅之下，甚為有望，且如日本糖業家，利用既存工場，於甜菜製糖以外，兼營爪哇糖之精製時，則於輸入糖有極大之威脅，以本事業而論，相當有望。又栽培甜菜，為日本移民最有望栽培作物之一，大須注意。

煙草工業目下在英美煙公司絕對優越之下，今後北滿治安恢復，文化向上，經濟發展，人口增加，則此業甚為有望，但攻破英美煙公司之金城鐵壁，事屬至難，且將來恐有收回國有之舉，日本人之新規企業，甚少希望也。

製材加工業，今後東部線方面之森林地帶，新線完成時，鑑於日本及南滿製紙界及木材界之趨勢，以積材之富與夫利用鏡泊湖水電之低廉電力，甚為有望，設如王子製紙等，在豐富資本與科學的經營法之下，從事經營，必有極佳之成績，可以期待也。

牛酪，罐頭乳等酪農工場，今後以滿洲之獎勵畜產，日滿之酪農製品需要增加，苟以豐富資本，最新技術與夫科學的經營法臨之，前途有望。

織布工業，沒大小工業，肥皂工業，搪瓷（Enamel）工業等，以現在之高率輸入稅，生產規模，不能為不相當之擴大，若以地方需要為目標，實質經營時，隨北滿人口增加，文化向上，腹地交通發達，相當有望，惟一至此時，須知傳

家尙有家庭小工場存在，雖極原始而幼稚，然生產費極度低廉，不可忽視也。

毛織業，以今後之滿蒙羊毛改良增產，且現行高率關稅繼續不改，則隨北滿文化向上，前途益爲有望，惟以現在之工場施設，經營方法，則多難期待耳。

更有現雖未聞或略有從事之工業，將來大有希望者，爲製麻工業、忽布加工業、審業機械鐵工業。以製麻工業論，有亞麻加工業及青麻與夫麻袋工業。

試考慮滿洲大豆在歐需要之趨勢，與夫隨北滿開發而大豆之生產增加，今後北滿偏重大豆，甚爲危險，且非得策，耕種特殊作物，蓋甚覺其必要也。

亞麻適於北滿之地味，在日本每年亞麻之耕作率減少，而亞麻工業在軍需上占重要位置，北滿之亞麻，其利遠厚於大豆，按照此等事實，以北滿之特殊作物而論，於亞麻大有期待，若能與甜菜製糖工業相同，自栽培以至加工，始終一貫而起亞麻工業時，則大有可望矣。

加工之程度，在當地僅以製線爲止，在朝鮮（朝鮮人常用之麻布，每年自中國輸入者約五百萬元，此亦抵制之一道）或日本製織，則於日滿經濟統制上，亦爲理想的辦法。又自工業經營地觀之，亦屬安全有利。麻袋工業，若能與亞麻同一方法，自栽培青麻起，在一貫方針之下，以合理的經營時，製品之爲物，其需要殆屬無限，販路上絕不擔心，相當有望也。

青麻袋之製織及使用在奉天製麻會社，於滿鐵援助之下，研究多年，與印度產麻袋，毫無遜色，其試驗蓋已完畢矣。

忽布加工業，亦自栽培忽布至加工爲止，一貫作業時，必可有利。即經營者亦行試驗的栽培，同時於附近農家，爲之指導獎勵，凡有收穫，悉數買之，從事加工，與德國忽布加工會社取同一方法時，在農民較大豆利厚，而在不產忽布之日本啤酒界，亦爲莫大之福音，加工者同時亦有相當成績，徵諸各種試驗之結果，已毫無疑義矣。

鑿業，專指三合土及磚瓦工業而言。磚瓦業，將來新線完成及哈爾濱大都市計劃實施之際，當有莫大之需要，不難豫斷。三合土，在哈市附近，可採取適當之原料，哈爾濱大都市計劃實行，松花江流域埠頭護岸工事，北滿之鐵路橋梁，以及腹地各都市之建設，有莫大之需要，可以想像，故將來甚爲有望。且鑿業在北滿占勝之點，爲原價低廉而品質笨重，鐵路之遠方運送，極爲不利，故外貨競爭之脅威，極爲薄弱。

機械鐵工業，隨哈市諸工業之勃興，並水陸各種運送機關之活動，當然繁盛，不待多言。

要之，在北滿，隨今後人口之增加，文化之向上，經濟的充實，各種工業，當然勃興，惟販路狹隘（但能輸出蘇聯時，則販路亦甚可觀，惟以現狀言，則難於期待），又工業條件，較之日本及南滿，不免遜色，故與其爲精製工業，毋寧注重北滿特有之農林畜產加工，大有發展成功之望也。

## 北滿之商業

### 第一項 北滿之貿易概況

#### 一 貿易出入之大勢

北滿出入之貿易額，蒐集確實之統計資料，甚為不易，故難舉確數，據哈爾濱、日本商會之推算，大略如左：

年	次	輸 移		入 合	計
		出	入		
民 國 十 年	年	一七、〇〇〇萬元	八、〇〇〇萬元	二五、〇〇〇萬元	
民 國 十 一 年	年	一七、九〇〇	八、六〇〇	二六、五〇〇	
民 國 十 二 年	年	一九、〇〇〇	九、〇〇〇	二八、〇〇〇	
民 國 十 三 年	年	一八、七〇〇	一〇、八〇〇	二九、五〇〇	
民 國 十 四 年	年	一八、〇〇〇	一二、〇〇〇	三〇、〇〇〇	
民 國 十 五 年	年	二二、〇〇〇	一三、〇〇〇	三五、〇〇〇	
民 國 十 六 年	年	二二、〇〇〇	一九、〇〇〇	四一、〇〇〇	

民國十七年	二〇、五〇〇	二一、二〇〇	四一、七〇〇
民國十八年	二二、六〇〇	二二、〇〇〇	四四、六〇〇
民國十九年	一五、〇〇〇	一六、〇〇〇	三一、〇〇〇
民國二十年	一四、五〇〇	一五、五〇〇	三〇、〇〇〇

北滿爲農業地，故輸出之大宗，爲農產物，全部輸出貿易額之九成內外，均爲穀類及其加工品所占。其次於輸入貿易，總數之七成內外，均係住民占九八%以上之華人所需要，以出品國別分之，大略如左：

(哈爾濱、日本商會所推定)。

來貨地	民國十六年	民國十七年	民國十八年	民國十九年	民國二十年
日本	五百萬元	六百萬元	五百萬元	四百萬元	五百萬元
英國	二八	一一一	二三	一八	一五
美國	二六	三一	三〇	二五	二〇
法國	六	六	七	五	四
德國	一一	一二	一三	八	七
義國	二	四	六	四	三
蘇俄	六	八	八	八	七



	南滿	中 國	其 他	計
輸 入	三〇	一八	一四	一九二
輸 出	二二二	一九	一五	四〇一
總 計	二三	三七	二〇	二二〇
日 貨	一七	二五	一〇	一六〇
日 貨 輸 出	一五	二〇	九	一五五

輸入北滿之日本商品，在最近五年間，爲四千萬元至六千萬元之間，以較日本之全輸出額，不過百分之五內外（民二十年日本輸出總額爲十二億元，北滿輸入額爲五、五千萬元）以退出國聯爲機會，漸陷於閉塞之日，本輸出貿易趨勢，與今後隨人口增加，文化向上，益臻發達之北滿貿易大勢，合而觀之，則北滿市場，作爲日貨輸出地，蓋有重大意義也。

二 貿易之徑路

北滿之輸移出入貿易徑路，巨鐵道、水路、陸路之方面，其主要移動口如次：

- (1) 中東鐵路
  - 哈爾濱、滿洲里、綏芬河、長春；
- (2) 呼海、海克、齊克、洮昂鐵路
  - 洮南、秦來、昂昂溪、龍山、克山、拉哈、海倫、馬船口；
- (3) 水路
  - 哈爾濱、三姓、佳木斯、富錦、同江、黑河；
- (4) 陸路
  - 長春、敦化、東寧、其他。

其對外貿易徑路有由中東路、東線、海參崴，由西線、經西伯利鐵路，由南線及洮昂鐵路、經大連、營口、安東、經松花江等數種，最近以實施鐵道新計劃為基，新線竣工時，則滿洲對外貿易之徑路，將有極大變革。即因吉會、拉賓、海克各路完工，自北鮮海港可直通南滿諸港，向來不合理不自然之中東路高率運費，因而萎靡之北滿貿易，以輸送徑路之變革，宜可上蘇生復活之途矣。

## 第二項 北滿進出口之貿易

已往之北滿貿易，大體經過三階級。即第一時代，至日俄戰爭止，為輸入本位時代，當時北滿尚未開發，輸出物資甚少，而輸入反是，中東路之材料，及人口之激增，生活必須品之輸入甚多。第二為中繼貿易時代，日俄戰後至歐戰終了為止，與俄國之貿易，最為暢旺，哈爾濱，尤為日美及滿洲對俄貿易之策源地。加以歐戰勃發之時，俄國物資極形缺乏，哈爾濱在供給資源上，尤屬重要。當地所產大豆，亦於此時開始輸出，使北滿貿易前途，有莫大希望。第三則為輸出時代。歐戰既終，對俄貿易極為不振，中繼貿易，幾於杜絕，一方面北滿物資之生產，以大豆為中心，異常發展，尤以人口之自然增加，山東、河北方面之集團移民，更足助長此趨勢，遂有輸出貿易躍進時代。輸出貿易既盛，輸入亦從而增長，乃成以北滿為中心之獨立貿易形態矣。

據以上之推移，北滿之進出貿易類，以大體言至民十八年為止，逐年躍進過程之中，但民十八年後半期以

降中、俄發生紛爭，世界蕭條之深刻化，滿洲事變勃發，許多最惡材料，後先蟻集，故自民十九年度起，貿易額不能為之減少矣。

一 出口貿易

北滿之輸出貿易，主要因世界彫敝之深刻化，而當地物產輸出衰微，故以民十八為轉機，減退如左表：

品名	量			
	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
大豆	一、六一九、七七〇	二、〇一一、七六七	一、三五二、四四三	一、六五九、七五三
豆餅	四八七、九二四	四〇八、六二一	五〇八、七三八	五四三、七二九
小麥	一〇六、九一三	四九、九二三	六八九	七、一四四
麵粉	七三、一三三	二九、三四三	一五、二五九	八、三六二
雜糧	二四三、〇二三	一七五、二六八	六九、五三五	五六、〇五五
豆油	二八、九五五	四〇、一五九	四六、三二三	四九、六六九
木材	一一三、二一六	五九、二三九	二六、三八四	二七、五六三
其他	一三、三三三	一二、二一三	六、六九一	六、九六一
計	二、六八六、二七七	二、七八六、七三三	二、〇二六、〇六二	二、三五九、二三六

即右表所明示，北滿之輸出，大抵為穀類及其加工品，至其他貨物，除木材外，無可注目者，穀類既為輸出

貿易之主體，故北滿糧產之消長，立可制輸移出貿易之死活，對於輸移入貿易，亦有極大影響，無待言矣。今就重要輸移出品而示輸移出概狀如左：

(甲) 豆大

北滿大豆之輸出，始於清光緒三十三年（明治四十年），其數量逐年增加，至民國十八年度最盛之時，達二百一萬噸。其輸出旺盛之原因，主要由於歐洲歡迎植物性油脂原料之故，油作為馬加林之原料及其他製造工業用，豆粕大部分，為家畜飼料，皆愛用之。今示最近三年之輸出額如左：

年 度	方 向		行 合 計
	向 南	行 東	
一九二九年	一、五二五、八二三噸	四八六、一四四噸	二、〇一一、九六九噸
一九三〇年	五八三、一七九	七六九、二六四	一、三五二、四四三
一九三一年	八四七、一三一	八一二、六二二	一、六五九、七五三

(乙) 豆粕

北滿豆粕之最大銷場為日本。

日本之需要豆粕每年約五千萬餅，內一千萬餅，為日本所生產，餘四千萬餅，則由滿洲供給。北滿之油房，計七十家，一日夜能出豆餅約一三九、〇〇〇枚，最近三年之生產數量，民十八為一、六六一萬枚，十九年為一、九

○九萬枚，二十年爲一、七九六萬枚，今示最近三年之輸出額如左：

年 度	方 向		行 東	行 合	計
	向 南	向 東			
一 九 二 九 年		二〇九、二九一噸		二七一、三三〇噸	四〇八、六二一噸
一 九 三 〇 年		三〇、五二一		四七八、二一七	五〇八、七三八
一 九 三 一 年		一六、四一三		五二七、三一六	五四三、七二九

(丙) 豆油

北滿產豆油之重要輸出地，爲歐洲及中國，北滿製造豆油之能力，每日夜達六九五、〇四五斤。向來滿洲豆油之大部分，向歐美各國輸出，在歐戰時，尤多運入美國，其後以關稅壟壁之故，遂至杜絕，在歐市場，亦以德國大豆工業發達之結果，原料大豆輸出旺盛，於是豆油輸出，乃呈激減之勢，最近向華輸出激增，與運往歐洲者，有併駕之觀。今示最近三年滿洲豆油輸出額如左：

年 度	方 向		行 東	行 合	計
	向 南	向 東			
一 九 二 九 年		三八、三一九噸		一、八四〇噸	四〇、一五九噸
一 九 三 〇 年		三七、二四一		九、〇八二	四六、三二三
一 九 三 一 年		三九、四一四		一〇、二五五	四九、六六九

(丁) 木材

北滿富於林產資源，但為中東路之高率運價所苦，不能輸出海外，與沿海洲及美國競爭，而以當地消費為第一，其次亦不過供給南滿、朝鮮而止。最近三年之輸出額如左：

年 度	方 向		計
	向 南	向 東	
一九二九年	五四、五三二噸	四、七〇七噸	五九、二三九噸
一九三〇年	二三、八四二	二、五四二	二六、三八四
一九三一年	二六、四三一	一、一三二	二七、五六三

(戊) 麥麵

北滿之麵粉業，歐戰以來，有長足進步，一時與其為當地消費，毋寧以運往南滿及他處為主，後以日、美及上海等麵粉入口，為所壓迫，逐漸退步，不得已再以當地消費為中心。今示其最近三年輸出額如左：

年 度	方 向		計
	向 南	向 東	
一九二九年	二九、二四四噸	九九噸	二九、三四三噸
一九三〇年	一五、二〇六	五三	一五、二五九
一九三一年	八、三六二	—	八、三六二

二 進口貿易

北滿之輸入貿易，因移民來住，人口增加，農田開拓，交通發達等，逐年有增長之勢，然自民十八年，因世界蕭條之出入貿易不振，中俄紛爭，九一八事變之打擊，又腹地以兵匪水災等諸種緣故，日就衰落，近以掃除稅政，維持腹地治安，新線完工，腹地因而開發等，又有重興之趨向焉。

最近四年輸入之貿易額如左（東鐵輸送年報之東南行數量）

品名	年			
	一九二八年	一九二九年	一九三〇年	一九三一年
織物類	二三、二七〇噸	一八、四二九噸	一四、二九九噸	五、七六八噸
糖	一七、四六四	一〇、四三八	一一、九五三	五、七四八
麻	二七、六七七	一八、三一二	一六、七六九	二二、七一〇
煤	二六六、七三一	二二八、三二八	一五八、一二九	六七、七九〇
紙	一〇、一一九	五、三四九	六、三三二	二、一七一
鮮果	二五、一四七	一五、七八二	一三、六二三	七、九八三
其他	二四六、四一三	二一五、四五一	一七七、〇五八	八四、五八七
合計	六六六、八二一	五二二、〇八九	三九八、一六三	一九六、七五七

(甲) 織物類

輸入北滿之綿絲布，算作四、五千萬元，日本內地及在上海、南滿之日本紡織廠，示壓倒的優勢，有確實之地盤。惟洋紗，則蘇聯製品極富且價值極低，日本及他國貨，完全不能與爭。

絲、人造絲及交織物之輸入全額，估計為二千萬元內外，中國人所銷者，大都為中國貨，上年偽政府對於中國製品，課以正規之輸入關稅，日本以斯業之猛進及金價崩落，漸壓倒中國貨而侵蝕其地盤焉。

毛織物及毛製品之輸入總額，約二千萬元內外，英國貨有絕對優勢，法、德、美、捷等次之，最近日本以斯業之猛進與夫金價大跌，日本製品急激進出，威脅英國貨之堅城焉。

由中東路運入北滿之織物，其數量如左：

年	次	方	向	經	南	線	者	經	東	西	線	者	合	計
一	九	二	九	年			一八、三三六噸					九三噸		一八、四二九噸
一	九	三	〇	年			一四、一〇八					一九一		一四、二九九
一	九	三	一	年			五、六九三					七五		五、七六八

(乙) 糖

北滿所消費之糖，其中車糖一項，大部分為日本製造（明治及日本製糖會社），香港之太古製糖，多少亦有輸入者，但遠遜於日糖。粗糖為爪哇貨所獨占，民國二十一年十一月阿什河糖廠，從甜菜製造糖，爪哇糖乃大受威



脅，將來以採算關係，爪哇糖恐被驅出市場之外。角糖為香港、日本、波蘭製品互戰，冰糖則香港、日本糖競爭。最近三年由東路輸入北滿之糖額如左：

年次	方		向經	南線	者經	東線	者合	計
	南	東						
一九二九年							三、〇〇〇噸	七、四三八噸
一九三〇年							六、八四五	五、一〇八
一九三一年							一八八	五、五六〇
								一一、九五三
								五、七四八

(丙) 麻袋

輸入北滿之麻袋，每年大約二千五百萬至三千萬枚，主要為裝大豆、小麥及雜糧之用。輸入徑路，東為海參崴，南為大連、營口。今示最近三年由東路輸入北滿之麻袋如左：

年次	方		向經	南線	者經	東線	者合	計
	南	東						
一九二九年							一四、六七四噸	三、六三八噸
一九三〇年							一一、六六三	五、一〇六
一九三一年							一〇、八四八	一一、八六二
								二二、七一〇

(丁) 煤

北滿消費之煤年額不定，平均算作八十萬噸內外。需要之大宗爲中東路，占總額之四成至五成。其次爲家用油房、麵粉諸工業，呼海、齊克諸路，電氣、汽船、燃料等。炭種有稷稜、鶴立崗札賴諾爾等北滿當地煤，撫順、蛟河、蘇城、楷倫布等輸入煤。

煤類	年別		別民		年民		年民	
	十	八	十	九	二	十	年	
札賴諾爾	一八九、八九八噸			五、八一五噸			三、二〇〇噸	
稷稜	二一三、〇一七			二六八、九五二			一五三、二四五	
鶴立崗	七一、〇〇七			一三〇、一二七			一五二、三二二	
撫順	二二〇、六三三			一〇九、九五六			一〇六、五八二	
蛟河				六、八九九			一一、一二一	
蘇城	八〇、二三五			二〇二、〇七五			三二、四六一	
楷倫布	—			一〇八、九九六			一一、五八五	
合計	七七四、七九〇			八三三、九一〇			四七一、五一六	

(戊) 紙類

北滿消費之紙張，以日貨爲最多，瑞典貨次之，其餘諸國甚少。輸入紙之種別，爲粗紙（總額之四成）、印刷紙（總額約三成）、顏色紙（約一成五）、捲煙用紙及其他（約全體百分之五）。日本貨，捲筒紙及報紙占八〇%

以上，印刷紙占七〇%以上，極為優勢，因金價日落，輸入價廉，日貨益為有利，今有獨占市場之概。由東路輸入紙張及製品之數量，舉示如左：

年 度	方 向	線 經			計
		南	東	合	
一九二九年		四、七五五噸	五、九四噸	五、三四九噸	
一九三〇年		五、八四二	四、九〇	六、三三二	
一九三一年		一、五八一	五九〇	二、一七一	

(己) 鮮果

輸入北滿之鮮果有各種，如蘋果、蜜柑、桃、梨、杏、香蕉等，其中最重要者為蘋果及蜜柑。

蘋果為朝鮮、南滿、日本產所獨占，其中南滿所產，以占有地利，最稱優勢，日本品最劣。蜜柑為日本品所獨占。今示由東路輸入各種鮮果額如左：

年 次	方 向	線 經			計
		南	東	合	
一九二九年		一四、七二三噸	一、〇六九噸	一五、七八二噸	
一九三〇年		一一、九七六	一、六四七	一三、六二三	
一九三一年		七、〇七七	九〇六	七、九八三	

### 第三項 北滿之金融 通貨

哈爾濱爲北滿經濟界之總匯，亦爲中樞，所有腹地，均爲附屬關係，故本項以哈爾濱爲主眼而說述之。

#### 一 金融

北滿之金融機關，有向來之舊式及外來之新式二種，舊式機關，主要由中國人經營，外來新式機關，由日、英、美、法、俄及華人運用之。

北滿金融機關中，就其地位重要者，以國籍別之，大概如左：

#### (甲) 日本

日人在北滿之金融機關，有橫濱正金銀行、朝鮮銀行、正隆銀行、哈爾濱銀行、哈爾濱貯金信託會社、哈爾濱輸入組合、東洋殖產會社、國際運輸會社、北滿興業會社等。

其中正金、朝鮮二行，主要業務爲匯兌，正隆、哈爾濱兩行，置重於普通銀行業務，貯金信託，則以日僑之貯金信託業務爲主。輸入組合，則對於組合員放款及保證。國際運輸，則以本社倉庫證券爲擔保而放款，餘如東拓及北興，以不動產金融爲主。

正金於清宣統元年開辦，利息較輕，取堅實主義，曾大活動，其後傾於消極。以輸出日本之匯兌業務爲主，凡匯

劃日本之三五%至四〇%，皆所承辦，於滿商亦略有融通。

朝鮮銀行，設於民國五年，發行鈔幣，執行匯兌及放款業務。注重於日本匯劃，自四〇%至四五%，歸其管理。在傳家甸有支行，管理放款，對於華商放款，在哈爾濱外國銀行中，當占首席。又於俄商及蘇聯機關，曾放鉅款，目下因時局而收縮。

正隆設於民十三年，息重，取便利主義，日本匯兌額，約爲二〇%，向來於哈市及腹地華商，積極融通，自民十八年中，俄紛爭以後，傾向消極。又於外國商人方面，亦略有放款。

### (乙) 英國

英國系銀行，有匯豐及加塔特二家。匯豐自民十二開始，利息低廉爲堅實主義，主業爲匯兌，而以輸出歐洲之匯劃爲主，歐、美輸入之匯劃爲從，近年稍趨積極，抵押貨單，收付期票等，於華人方面，幾無往來。

加塔特銀行，設於民十七年，主要在對歐輸出匯兌，歐、美輸入品金融，亦稍處理，業務不得稱爲隆盛，於華人方面，亦幾無交易。

### (丙) 美國

美國銀行，有花旗及信濟兩家。花旗於民八設立，利息較輕，極爲活動，曾爲北滿金融界之霸主，嗣以美國經濟不振，稍示頹喪。本行以進出口匯劃爲本，凡能獲利者，無不從事，吸收存款，地方金融，與華商銀行往來，買賣大洋等，

有無孔不入之觀。

信濟設本店於哈市，資本十萬美金，與花旗及極東銀行，有特別關係，主要為地方金融，近來業務不振，頗有詭。海拉爾有支店，營業亦不振。

(丁) 俄國

俄有極東銀行、遠東借款銀行、猶太國民銀行、遠東猶太商業銀行、俄人家主組合銀行、基司西銀行等，共六家。極東銀行，形式上為中國籍，實則等於蘇聯國立銀行之支店。其使命為在北滿扶植蘇聯之經濟勢力。對於蘇聯機關之金融雖屬主要，但有時於中國油房及進口商人，為政策的放款，曾有相當巨額。連轉資金之大部分，為東路存款，最近傳聞與鮮銀往來，尙在交涉中。以中俄紛爭之故，民十八年曾停業清賬，事變後未幾即復舊。

(戊) 法國

法國系銀行有法亞銀行及甲必丹薩二家。法亞在民十八年開設，尙在調查準備時代，目下以辦理地方零款金融為主，利息較高。據創設時經理人之聲明，該行將來於普通銀行業務外，兼營各種事業，故法國資本在北滿事業之投資，或為其真正目的。該行經理權限甚小，活動亦欠靈敏。

(己) 中國

中國系銀行，向有東三省官銀號、邊業、中國、交通、黑龍江官銀號、吉林、永衡官銀號、奉天儲蓄會、奉天商業、中國

實業、益發、益通商業、華豐、大中、金城諸行。自民二十一年滿洲創設中央銀行、東三省官銀號、吉林永衡、黑龍江官銀號及邊業等四行，與中央銀行合併，成爲中央銀行哈分行。

東三省官銀號、永衡、黑龍江官銀號、邊業、中、交六行，有哈大洋票發行權，爲金融界之中心勢力，君臨哈市，自中央銀行成立及偽政府之幣制統一以來，民二十一年六月後，停止發行權，現發行紙幣每百元爲哈大洋一二五元之公定換算率，至民二十三年六月末止，悉數收回，故中、交兩行在哈市金融界之勢力，急轉直下，完全失墜，東三省官銀號，本以統一東三省紙幣而設，其後離去原來之目的，變爲軍閥之御廚房，併用政權與發行權，包辦特產大豆，甚有流弊。吉、黑兩官銀號，各爲其省政府之機關銀行，供兩省軍閥之誅求，其政權與發行權亦極端濫用，爲包辦特產，經營附屬營業，流弊甚深。

邊業爲張學良設立，辦法與官銀號相同。

交通銀行，代收關鹽兩稅，有獨占地位，行不動產金融，素爲該業推重，自中央銀行成立後，僅爲普通銀行，前途不無悲觀。

中國銀行，主要爲南北匯兌，哈市中國方面銀行中，最堅實而爲重鎮，但亦以中央銀行成立，中、滿之阻隔，哈大洋發行權停止等，不復如往年之盛矣。

## 二 貨幣

北滿貨幣分爲原有與外來二種。原有者爲吉林官帖、永衡大洋票、黑龍江官帖、哈大洋票、江大洋票、奉天現大洋票及最近發行之中央銀行紙幣等，外來者有俄幣及日幣。吉林官帖總發行額爲九五億吊（民二十調查），永衡大洋票爲三、一〇〇萬元，黑龍江官帖一〇七億吊（民二十年十二月調查），江省大洋票爲二、〇八〇萬元（調查同上），哈大洋票六千萬元（民二十一年正月調查），現尙爲北滿金融界所周轉。現大洋票，從前通行於國有鐵路及齊齊哈爾方面，自國幣發行後，已絕跡矣。

國幣在北滿，流通額尙不多（除哈分行管區內約五百萬元之外，北滿各地約一百萬，共計六百萬元之譜），豫定至民二十三年六月爲止，與全部舊有幣交換，爲北滿唯一之通貨，其與向來通貨之換算率如左：

每國幣百元	現大洋票	一〇〇元	永衡大洋票	一三〇元
每國幣百元	哈大洋票	一二五元	江省大洋票	一四〇元
每國幣一元	吉林官帖	五〇〇吊	黑龍江官帖	一、六八〇吊

舊俄幣爲帝政時代之俄國通貨，至民十二年爲止，硬貨與紙幣同一流通，其後則硬貨中，惟金盧布流通，至民十五年亦復停止，以後則僅東路運費及其他收受貨幣，存此名目，故目下金盧布非流通貨幣，然尙有相當重要性焉。

日本貨幣之內，日銀券及硬幣，流通甚少，大部分爲鮮銀發行券，向來以哈市爲主，此外在一面坡、海拉爾、滿洲



里、齊齊哈爾等日人之間，略見通用，自九一八以後，腹地均駐日軍，故流通範圍及金額，驟然擴大。現在東部線如海林、寧安方面，日常交易時，其歡迎在向來通貨之上。

#### 第四項 北滿商業

哈爾濱不僅在金融上而已，交通上亦當水陸要衝，且商業機關完備，名實均占北滿商業之中樞，故本項以哈爾濱爲主腦而縷述之。

##### 一 日人之商業

##### (甲) 北滿日商之現狀

民十八年中，俄紛爭以來，北滿經濟界，逐日惡化，尤以民十九、二十年銀價暴落，中國官商之跋扈，東北軍閥之經濟壓迫，與特產界之輸出不振，因而購買力減退等，商情慘澹，一般進口商，以銀行方面放款警戒，金融澀滯，遂陷於窮境，出口商亦除拱手旁觀，官商方面之跳梁外，別無他法，故哈市日商，茹苦含辛，僅求敷衍，而日進於破滅之深淵矣。

民二十年九月滿洲事變勃發，瀕死之日商，遂有回生之概，加以是年十二月，日本禁金出口，二十一年二月，日軍入哈，於是益形活動，雖以腹地義勇軍出沒，因而交通運輸杜絕，與夫北滿水災，更生之機運，著明阻害，但以日本

對美匯兌之跌落，日本商品原價低廉，又因滿洲關稅自主，課中國商品以正式關稅，於是使日本貨物之立場，大為有利，日本進口商人，遂大形活動焉。

論者或謂此種現象，非由實需關係，乃由日金跌價，為假然之投機盛況，其永續性，大有可疑，實際上北滿經濟界，依然故我，並無改進之風，惟以退出國聯之故，四方阻塞之日本製造業、輸出業，與在滿進口日商協力，以全副精神，注重於滿洲市場之保持開發，作為唯一安全市場，又日本對外匯價，一時難以恢復，加以最稱強敵之中國製品，以銀貴，及入口關稅等，無復從前之威力，以農為本之北滿經濟，以新穀登場，每年均有生意，北滿腹地，生活物資，根本缺乏，在豫期以上，據此種種，惟有日商，其前途不但毋用悲觀，且大有樂觀之勢也。

#### (乙) 北滿日商從前不振之理由

從前在滿日商，何以陷於窮境，主要為世界蕭條之根本原因，自無待論，此外以滿洲特有之政情及經濟組織，為禍甚烈。具如左記，不能不加以認識，故為今後在滿日商之振興發展計，必須改善而深加考慮也。

#### (一) 經濟的原因

- (a) 中國商人依所謂聯號制度，在全滿構成連鎖組織，於進貨販賣上，確保優越地位。
- (b) 中國商人生活較低，加以勤勉，且富於忍耐，縱對細微利益，不惜勞苦。
- (c) 滿洲文化尚低，購買力亦缺乏。

(d) 中日間貨幣本位不同，通貨又龐雜，市價多所變動，向無此習之日商，遂覺手足無措，而華商則最爲敏捷。

(e) 民十八以來銀價大落，日本商品價格從而增高，故日商在中國方面之交易梗塞。

(f) 中國之提倡國貨。

(g) 中國官場之壟斷特產。

(h) 日商因金融梗塞而難活動。

(i) 中國鐵路之中日商品差別運價。

(二) 政治的原因

(a) 滿洲政情不定，時有動搖。

(b) 日人經濟發展基礎之商租權，仍未解決。

(c) 舊東北軍閥對於日人之經濟壓迫。

(d) 稅局之不當課稅，因而紛爭之商機遷延。

以有諸因，交相爲患，日商爲慘澹之前途所脅，日趨破滅，此九一八以前之實相也。

(丙) 由交易商品類別之北滿主要日商

時局既變，齊齊哈爾、海拉爾、海倫、寧安、三姓等日軍所在地，日人陸續前往，大抵爲軍用商人、飯館、雜貨商之類，與華人交易之有力商人寥寥無幾。有之亦不過爲哈爾濱之支店，故哈市日商現尙爲北滿日商之代表。

哈市以交易商品區別之主要日商如左：

(1) 綿絲布

店名	地址	備考
東洋棉花會社	哈爾濱道裏水道街	
伊藤忠商事會社	同 地段街	
不破商店	同 石頭道街	
西原商店	同	加盟於哈爾濱輸入組合。
光武商店	同 田地街	
橫田商店	同	
(2) 糖		
三井物產會社	同 水道街	加入哈爾濱輸入組合。
三菱商事會社	同	

光武商店

同

田地街

同前

高岡號

同

透籠街

同前

(3) 麻袋

光武商店

同

田地街

加入哈爾濱輸入組合。

(4) 洋紙

近澤洋行

同

透籠街

加入哈爾濱輸入組合。

萩原紙店

同

石頭道街

同

北原洋紙店

同

道外南三道街

同

(5) 鮮果

哈爾濱鮮果共同受貨組合

同

透籠街

以高岡號、南海洋行、三隆洋行、協和商會、新矢商店、盛倉洋行組成。

(6) 玻璃

松島商店

同

舊八雜市

加入哈爾濱輸入組合。

(7) 棉花

高岡號

(8) 建築材料及五金

大信號

新城大街

加入組合。

松島商店

舊八雜市

同

三井物產

水道街

同

中和洋行

石頭道街

同

(9) 煙草

東亞煙草會社

地段街

(10) 電話電氣材料

和登洋行

地段街

加入組合。

大島商店

石頭道街

同

東京電氣會社

地段街

古河電氣會社

北滿電氣營業部

同

透籠街

北滿之商業

(11) 煤

國際運輸會社

同

地段街

撫順煤代理店。

竹內商會

同

石頭道街

煤骨炭 Benzol。

新隆號

同

八站煤廠胡同

大成洋行

同

地段街

得昌號

同

八站煤廠胡同

松茂洋行

同

(12) 橡皮鞋

太陽貿易公司

同

道外承德街

日本足袋會社北滿代理店。

三菱商事會社

同

道裏水道街

支奇亞足袋會社北滿代理店。

(13) 食物雜貨

盛昌洋行

同

透籠街

加入組合。

丸平洋行

同

同

鐘江商店

同

石頭道街

同

加藤伊商店

同

地段街

同

(14) 和洋雜貨

松浦洋行

同

道裏中國大街

(百貨店) 加入組合。

岩田商店

同

道裏短街

(俄商批發) 同

川路洋行

同

石頭道街

(華商批發) 同

熊津洋行

同

中國大街

(華商批發) 同

中村商店

同

石頭道街

(零躉批發) 同

中島支店

同

(零賣) 同

(15) 一般輸入商

三井物產會社

同

水道街

三菱商事會社

同

松浦洋行

同

中國大街

支店在齊齊哈爾、海拉爾。

高岡號

同

透籠街

支店在寧安、海林、牡丹江、綏芬河。

南海洋行

同

支店在海倫。

北滿之商業



大信號

同

新城大街

支店在三姓、佳木斯、富錦。

光武商店

同

田地街

支店在齊齊哈爾。

松島商店

同

舊八雜市

藤井洋行

同

水道街

(16) 特產輸出商

三井物產會社

同

水道街

大豆、豆油、豆餅、雜糧。

三菱商事會社

同

同

佐賀商店

同

地段街

大豆、豆餅、雜糧。

成發東

同

五道街

大豆。

同順利

同

石頭道街

大豆、豆餅。

東儀七商店

同

承德街

雜糧。

高岡號

同

透籠街

大豆、豆餅、雜糧。

福田商店

同

工廠街

雜糧。

吉田四郎商店

同

地段街

豆餅、雜糧。

北滿製油會社

同

同

日清製油會社

同

田地街

大豆、豆餅、豆油、雜糧。

(丁) 日本方面之商業機關

(1) 哈爾濱日本商會

民國十年十月八日成立，現有會員一四九名，民二十一年度之收支豫算，各三萬元，正副會長之下，有四部委員，即商事、產業、理財、交通，為北滿唯一之日本商會，於保護北滿日人之商權，增進日商利益，多年以來甚為努力，且使日本朝野，認識北滿之重要性，貢獻亦復不少。

(2) 哈爾濱輸入組合

滿洲輸入組合，在滿鐵援助之下（以五百萬元為度之資金，不取利息，且補助經費及理事費），謀日本商品輸入之增進及在滿日商之振興而設者，其業務為對於組合員之借貸進貨資本及保證，改良商店經營，及商習慣，進貨之斡旋，委託販賣之介紹，擴張販路，低減運價諸費。全滿十七處，創設各地組合聯合會，九一八前後，滿洲政財兩界動搖之際，極能努力於日商之維持振作，大有功績。

哈爾濱組合，創自民十七年八月，現在員數六十八名，出資金十七萬二千元，各積公積金七萬一千元，滿鐵融通金二十七萬一千元，成績甚佳。理事橫田氏自創辦以來，繼續在職，其人熱誠而經營得法，該組合遂有今日，滿鐵

及組合員，均深加信任焉。

今以適應北滿新興之情勢，欲更發揮創辦組合之主旨，故有種種擴充案，今後日商在北滿發展上，該組合之任務，當然日益重大，其前途極可屬目也。

### (3) 金融組合

滿洲金融組合，以援助在滿中下日商之零星貸款，在關東州及滿鐵附屬地金融組合命令下組成者，計有借款一百萬元，內出自國庫者七十五萬元，出自關東廳地方費者二十五萬元，滿鐵沿線附屬地及關東州內，有十五都市之金融組合，及五處村落組合，在聯合統制之下，發揮金融之職責，大有成績。

哈爾濱組合，因在關東州及滿鐵附屬地以外，故經許多曲折，由關東廳外務省及哈爾濱日本商會加以援助，始於長春設立組合分所，民國二十一年十二月正式成立。現在創始期中，尙無業績，有待於今後之活動焉。組合員數，現在四十五名，出資金一萬二千五百元，組合員融通額五千八百元，理事爲服部齊一氏。

### (4) 哈爾濱商品陳列館

設於民國二十一年五月，在商工省補助之下，日俄協會當經營之任。

該館謀日俄及北滿貿易之發展，且欲使有益事業勃興之故，以經營左列各項爲旨，過去十五年於俄、滿、蒙貿易之振興，大有貢獻。

- (1) 日、俄及地方商品參考品之展示並說明。
- (2) 一般交易之介紹及商工業者之調查。
- (3) 銷往俄國及北滿商品之改良指導。
- (4) 指導巡回販賣。
- (5) 發行俄、滿、蒙時報及陳列品目錄，並供覽圖書。
- (6) 關於商工之機關與本館之通信，交換刊物並借貸陳列品或贈與。
- (7) 關於貿易及企業之紹介及居間。
- (8) 一般企業之紹介及居間。
- (9) 其他關於促進貿易之施設。

現館長爲川角忠雄氏，外務省出身，精通俄事，爲內外所推重。

#### (5) 大阪貿易調查所

爲大阪市政府產業部之駐外機關，於民二十一年六月開始，以岡本一雄氏爲主任而活動。大體以大阪爲對象，凡交易之介紹，斡旋，關於商事之調查，一般北滿經濟及商情之調查報告，均爲主要業務，雖爲日尙淺然已有相當成績。

## 二 當地人之商業

### (甲) 北滿商人之特殊經營狀態

北滿華商之商業組織，其特殊現象，與南滿同，共同經營之數，遠過於單獨經營，共同經營之典型的特色，為聯號組織。

聯號為在滿華商最大之利器，於進貨及販賣，發揮所有機能，日商多年受其壓迫，日人務須研究其機構，採其特長為今後在腹地發展之資。

聯號云者，為一人或其以上之出資人，同一人或加入其他出資者，經營二處或以上之同種或異種商工業，各自獨立會計及分配利益之制度，蓋商店之連鎖也。蓋自聯號之字義而言，即連結字號之意，同一字號之商店，於同一區域或其他區域開設時，與先開之本店有連鎖關係之意。若由資本關係區別之：

(1) 大體如日本之本支店關係者曰聯東聯財。

(2) 出資者同數且縱為同一人，其會計獨立，各自經營者，通稱為聯東聯財之聯號，此蓋最普遍之形式也。

(3) 以同一出資者為中心，依同數或異數加入其他出資者而開設時，運用上與(1)(2)兩種，實質殆無不同，惟加入其他資本家，共同經營之點，是其特色耳。

(4) 聯號各財東(出資者)或經營者,更與其他出資者一人或數人共同開設,由經營者所屬商店之後援而營業時(前者曰老賬,後者曰二賬),所謂旁系會社組織是也。

夫如是,聯號者,以合資共同經營為主眼人而生,依中國商人固有之團結力,對於商敵,防護共同利益,抑制同行之競爭,貨物出入在協力精神之下,發榮華長,可謂中國特有之商店經營法。向來北滿在商工業上,又在隸屬於南滿之關係上,或以營口、大連,或以奉天、長春,或以哈爾濱為根據,有各種形態之聯號,於北滿腹地各主要都市,今尚有多數存在。

全滿洲由聯號組織之主要商店,大體如左(據民二十年滿蒙年鑑)

大連	六七家	遼陽	四家	奉天	一八一家
營口	四五家	安東	八六家	開原	一一家
四平街	四〇家	公主嶺	四一家	長春	五四家
哈爾濱	一二八家				

要之聯號組織之最大特長,除資財之連鎖外,且保持人的連鎖關係而行信義誠實之交易是也。

(乙) 北滿華商之困苦

北滿華商,至民十八為止,狀態較為順利,自十八年夏中,俄事起以後,接連發生變故,於是日見窮迫,即

(1) 中俄紛爭之發生。

(2) 銀價暴落。

(3) 舊日軍閥，以籌軍費爲目的，所濫發地方紙幣之暴落。

(4) 因世界蕭條深刻化，而特產物木材等主要出口貨交易不振及市價暴跌。

(5) 舊軍閥濫發紙幣包辦物產之二重榨取。

(6) 同上之苛斂誅求。

(7) 九一八事變，地方及財政狀態因而動搖不安。

(8) 地方治安紊亂，兵匪橫行。

(9) 腹地交通狀況不能圓滑。

(10) 金融逼迫，利息昂騰。

等，均其重要原因，尤以貨幣及特產物崩落，而腹地農民購買力極度減少，於左記連鎖關係下之華商，與以最大之打擊。

(1) 在腹地鎮店與農村關係上

腹地農民主要之金融機關，厥惟當舖，每年以秋收爲擔保，以地方通貨（官帛），爲長期放款，在民十九年收

回成本之秋季，官吊價值，較春季暴落至三分之一以下（對哈大洋而言），故於地方中心都市或哈爾濱之金融業者，償還借款（哈大洋）時，無不破產。職是之故，地方中心都市或哈爾濱之財東，亦大受損失。腹地農民對手之雜貨店，亦與當舖發生同一現象，絕無例外（當舖借入哈大洋，照時價合成官吊，以重利貸與農民）。

以故自翌年起，農民由春耕資本以至秋季生活費之融通機關，忽告斷絕，於是中外商家之訂貨中止，與特產物價及地方通貨暴落，兩兩相俟，遂使農民生計，極度困難矣。

### （2）腹地鎮店與地方中心都市之關係

腹地之當舖及雜貨店既陷於困窮，而農民異常窘迫，皆是使地方中心都市銷行腹地之商品，極端阻遏，同時使收回先付之定金，陷於困難。加以通貨跌價，特產物暴落，輸入商品亦跌價，地方官又從而苛斂誅求，遂使地方中心都市商店之經營，歸於絕望，接連倒閉。

### （3）地方中心都市與哈市之關係

亦與前者受同一之因果，且地方都市之有力商店，大抵與哈市商店有聯號關係，地方之聯號倒閉，於哈市商店，更與以甚大之打擊，其理至明。近年哈市，每逢季節，自大商家起以及多數商店，不得已清理賬目，或竟倒閉，皆足以證明此等事實也。

## （丙）中國商業機關



(一) 濱江市商會

(一) 業務

圖商工業及對外貿易之發展，以增進公共福利爲目的，其業務如次：

- (1) 關於商工業改善及發展；
- (2) 關於商工業之諮詢及通知；
- (3) 國際貿易之紹介及指導；
- (4) 商工業之仲裁及裁決；
- (5) 商工業之證明及鑑定；
- (6) 商工業統計之調查編纂；
- (7) 遇市場恐慌時，設法維持，且有向政府請求維持之責；
- (8) 關於商工業，得向中央或地方行政官署建議；
- (9) 合於第一條主旨（本會之目的）之其他事項。

(二) 組織

本會爲濱江市轄內之各公會會員及商店，在本會登記，獲有會員資格者組織之。

(三) 委員

本會置執行委員十五名，監察委員七名，執委中互選常委五名，從常委中互選主席一名。

(四) 會員

六百七十六名（民二十一年二月）

(五) 等級及會費

照營業稅之等級，月收會費如左：

等級	自一等級至十三級
會費	自十元至六角

(六) 決算

(甲) 經常收支

民二十年度（自一月一日至十二月三十一日）之收支決算如左，故本會無豫算。

收入	大洋十三萬五千五百七十五元五角
支出	大洋十三萬七千二百二十三元六角四分
收支兩抵不足	大洋一千六百四十八元一角四分

(乙) 特別會計

收 入 十八萬九千八百九十一元六角四分

支 出 十八萬九千八百九十一元六角四分

(七) 財產狀態

所有房屋 十四萬三千四百元

(八) 現在職員之姓名籍貫及營業(民二十一年十一月末爲止)

(譯者按名單略,計共二十二,內吉林一人,餘均爲山東、河北籍。)

(二) 哈爾濱市商會(哈爾濱埠頭區田地街)

(一) 業務

據現行商會法之規定,其目的業務,與濱江市商會同。本會管理公證事務。

(二) 組織

以東省特別區管轄之哈爾濱市及在附近居住之各公會員及商店,加入本會之會員組織之。欲加入本會者,須本會會員二人之介紹。在馬家溝、新安埠街、顧鄉屯,設有分會。

(三) 委員

於總會選舉執委十五名、候補執委七名、監委七名、候補監委三名、從執委中互選常委五名、從常委中互選主

席一名。

(四)會員

民國二十一年一月末日之會員數如左：

哈爾濱市商會 一千九百三十餘名

哈爾濱馬家溝分會 一百十餘名

哈爾濱新安埠分會 二百八十餘名

哈爾濱顧鄉屯分會 八十餘名

合計 二千四百餘名

(五)等級及會費

等級 自第一級至第十五級

會費 自五十元至四角

(六)豫算及決算

民國二十年度(自一月一日至十二月三十一日)之豫算及決算如左：

(甲)豫算

北滿之商業

歲 入 四萬七千一百元

歲 出 四萬〇二百四十元

(乙) 決算

歲 入 五萬七千九百十七元

歲 出 五萬五千二百二十六元

收支相抵下存 二千六百九十一元

(七) 財產狀態

市商會土地建築(民二十一年七月)時價 九萬六千元

(八) 現在職員之姓名籍貫及營業

(名單同前略,計共二十人,全體皆山東人)。

(三) 哈爾濱油房公會(哈市 八站)

(一) 業務

維持油房之公共利益,矯正營業上弊害,謀對外發展爲目的,執行一切業務。

(二) 組織

中華民國人民於哈爾濱市區域內經營油坊加入本會者組織之。

(三) 委員

選舉執委十名、監委五名、由執委中選常委五名、由常委中選主席一名。

(四) 會員

二十一名

(五) 等級及會費

本會賦課金無等級，每用榨油機一台，月徵會費哈大洋三角。

(六) 決算

收 入

哈 大 洋 三萬九千三百四十四元八角六分

日 金 三圓零五分

支 出

哈 大 洋 一千七百二十一元一角三分

日 金 三圓零五分

(七) 財產狀態

北滿之商業

公會事務所土地房屋（民二十一年二月）時價

六萬元

（八）現在職員之姓名籍貫及營業（略）

譯者按共計十三名內奉天籍二人餘皆山東人。

（四）吉林哈爾濱麵粉火磨同業公會（埠頭區田地街總商會內）

（一）業務

本會業務如左：

（1）研究製麵業之各種事項，以資發展；

（2）講改良製造之法；

（3）檢查不衛生之原料；

（4）防止市價騰貴之弊。

（二）組織

本會以哈埠全市之機械製麵業，經委員會審查合格之會員組織之。

（三）委員

本會選舉執委七名及候補執委三名，由執委中選舉常務執委三名，由常委中選主席一名。

(四) 會員 二名

(五) 等級及會費

無等級，一晝夜用製麪原料（小麥）一千普特或未滿者月繳哈洋五元，一千普特以上至一千五百普特者七元五角，一千五百以上至二千普特者十元。

(六) 決算

民二十年度之收支決算如左：

收 入	二萬六千二百九十八元四角九分
支 出	三千四百七十元
淨 存	二萬二千八百二十八元四角九分

(七) 財產狀態

民二十年十二月之財產如左：

存 款	二萬二千八百二十八元四角九分
-----	----------------

(八) 現在職員之姓名籍貫營業（民二十一年十一月末）（略）  
按共五人，金州二人，山東三人。



(五) 濱江市錢業公會

(一) 業務

本會以維持同業之公共利益，矯正營業上之弊害爲目的。

(二) 組織

以濱江市區域內之錢鈔業，加入本會之會員組織之。

(三) 委員

本會選舉執委十二名，由執委中選常務執委五名，由常委中互選主席一名。

(四) 會員

十八名

(五) 等級及會費

無等級，會員每月捐哈大洋二元。

(六) 決算

民國二十年度之收支決算如左：

收 入	三千二百六十八元八角
支 出	三千二百六十元三角

淨 存 八元五角

(七) 財產狀態

民國二十年十二月末之財產如左：

存 款 一萬八千八百元

(八) 職員

主席一人，河北籍，年四七歲，順恆、升恆錢莊經理。

(六) 濱江市糧業公會

(一) 業務

本會以謀同業之利益矯正營業弊害爲目的。其業務如左：

(1) 研究業務之改善及發展；

(2) 關於同業者業務上之爭執調停；

(3) 調查同行之營業狀況關於成績報告及編纂統計事項；

(4) 市場恐慌，影響於糧商時，請求地方官廳各事項；

本會更辦理左列事項：

北滿之商衆

(1) 代收糧食附加之濱江縣教育費；

(2) 代收附加之水上公安局警備費（此稅僅夏季徵收，冬季不徵收，稅率，自松花江上下游輸入哈爾濱者，從價千分之三，由對岸渡松花江入哈爾濱者，為從價千分之一·五）。

(3) 代收對岸松浦鎮市政局糧食附加之警察補助費。

(二) 組織

以濱江市管轄區之糧商曾經入會者組織之。

(三) 委員

執委十五名、候補執委五名、由執委中互選常委三名、更由此互選主席。

會員至最近為止有二十二名，舊歷年關，倒閉續出，故至二月十五日之委員數，減為執委十一名，候補執委三名，不常置監委。

(四) 會員

十四名（民二十一年二月）

(五) 等級及會費

無等級，每人月徵哈大洋三元。

(六) 決算

民國二十年度之收支決算如左：

收 入	二萬七千八百元
支 出	二萬五千三百九十一元
淨 存	二千四百〇九元

(七) 財產狀態：

公會地址及三層樓會所(民二十一年二月)時價 五萬元

(八) 職員

主席一人，河北籍，五二歲，東合洪糧商經理。

(七) 其他各同業公會

除上列之外，哈爾濱、濱江市之各同業公會之會名，代表者姓名，具列如左(民二十一年十一月末)：

按會名四十六，代表人同數，內吉林二人，雙城堡、錦縣、瀋陽、蓋平、福山、奉天、濱江各一人，餘均河北、山東籍，內有浙江、鄞縣一人。

通覽以上各商業機關以及同業公會，最著明者不獨哈市，凡北滿商工界、河北、山東兩省把持壓倒的勢力而有壟斷之概，本地之東省人，幾可謂絕無勢力。今後於北滿之經濟的進行上，至有關係，即國民政府與滿洲繼續抗

爭時，北滿商工界中心勢力之冀魯人心中，不能免除不安之念，若如向來以滿洲爲第二家鄉，埋頭經營事業之心，必因而減色，其最著之例，爲滿洲事變以來，山東、河北及南方之資本家、事業家，均離開北滿，或一時避往大連、天津是也。

### 三 外人之商業

哈爾濱爲國際都市，可謂爲滿洲之上海，各國之經濟勢力，集中而錯綜，相互競爭。凡哈市一國經濟勢力之消長，立致該國在北滿經濟勢力之盛衰，其性質重要如此，本項以哈爾濱爲主約略言之。

#### (甲) 各國在北滿經濟勢力推移之概觀

曾在北滿最活動而最有力者爲俄商，但今非昔比。例如歐戰前至歐戰開始，俄國紡績品握市場之霸權，洋油等亦爲獨占，非各國所能企及。俄國貨之大部分，當然由俄商輸入，易言之，即俄國資本於此處蓋曾爲有力之活動也。

然此種情形，與歐戰勃發同時大變，俄國不但國內生產品絕無餘剩，且所有工場，均化爲軍需製造，其結果，國內物資，異常缺乏，對於外國市場之生產品供給，不得已完全放棄。於是向孤立自由之北滿市場，首先出入者，即占有天時地利之日本經濟勢力也。

日本經濟勢力，急激進展，日本商品有洪水之觀，但歐戰告終而形勢又爲之一變。即戰爭結束，在戰時極度膨

脹之歐、美軍需製造廠，復爲商品製造工場，其生產品以奪回大戰時喪失之北滿市場，輸入貶價，互相混戰。於是英、法、德、美諸國之生產品，漸次驅逐日貨，各自取得地盤，一方面以歐戰及革命，完全減退之蘇聯產業，以第一次五年計劃之完成，與夫第二次五年計劃之進步，加以外資吸集政策，蘇聯生產品，重見於北滿市場，以急速之勢扶植其新勢力焉。

更有以上海、天津爲主體之中國生產品，受銀賤之賜，乘提倡國貨之潮流，忽向北滿侵入，國民政府之高率出口稅，與夫北滿特產物及地方貨幣價格大跌，頓使重價物品之需要激減，而低級價廉物品之需要激增，壓迫日本及外國貨物，促中國生產品之銷行。

以上爲九一八前後之大勢，然至民二十年十二月，日本二次禁金出口，因而金價跌落，及偽政府之關稅自主（於中國生產品，正式課以進口稅）與夫日本朝野之協力，遂使前記之形勢三變。今則日本經濟勢力，在北滿復活，猶如天馬行空，日本商品舉各國商品驅逐而壓倒之，爲日本貨物獨占時代。

以下據主要國別，概論各國在北滿之經濟力推移及現勢。

#### （乙）俄商勢力之推移並現狀

俄國之出入滿洲，依喀西尼條約所得中東路之建設權，路工開始之一九〇〇年前後。

滿洲之氣候風土，較宜於俄人，生活亦復類似，故於俄人發展，極爲相宜，以故路工大略完成，當日俄戰爭以前，

俄人下居於北滿者，相當多數，有力之競爭者亦不少，已成堅固之經濟勢力。在歐戰勃發之前後，北滿之俄國經濟實力，為最高時期，但以大戰之故，無暇顧及滿洲市場，加以日本經濟力急激相侵，稍見陵遲之俄國勢力，又遇勞農革命，於是一落千丈，遂自北滿經濟界之寶座墜落矣。

蘇聯政府成立之結果，北滿之俄人，分為二種，即不肯歸服蘇聯之白俄及蘇聯國人是也。

白系俄人，其人數在北滿，與各國人較，最占優勢，但以多年之亡命生活，喪其資力，在經濟上不足重視，僅少數有力之小商人存在哈市而已。

亦俄僑居滿洲者亦不少，以人數論，次於白俄，亦占優勢，但以產業國營之前提，不如其他各國有個人企業家存在，故全數為東路及蘇聯國營機關之職員，自經濟上觀之，殊非有力。

蘇聯國營之商業機關，有駐哈蘇聯代表通商部、達利銀行、糧食輸出部、洋油組合、國營保險部、國營商船隊等，其中有力者，為代表部及洋油組合。代表部設於一九二五年，兼管極東林業、托辣司、極東棉鑛、托辣司、蘇聯紡績組合之代理店，蘇聯在北滿之經濟機關，全部歸其統制。內部組織分十部，曰魚肉罐頭輸出部、果物輸出部、煙草輸出部、工業品輸出部、藥品原料部、鑛物及硅石部、技術部、技術品輸出部、木材輸出部、鑛物性燃料部。凡洋油組合所掌管之洋油及此外蘇聯所產全部之輸出販賣，此為最高機關，從事活動。九一八前後，利用其與東路之特殊關係，又利用達利銀行，東鐵職員之消費組合等，大施其傾銷政策，為蘇聯生產品擴張販路及外資吸集政策之先鋒，大為

活動，一九三一年度該部賣出之額，全滿洲有三千萬元云。

在北滿，該部於滿洲里、海拉爾、齊齊哈爾、綏芬河各地，均有出張所（在南滿、蒙古、中國本部，則分設於奉天、長春、大連、上海、庫倫各地），與蘇聯各機關，保持密切聯絡，齊齊哈爾、海拉爾、滿洲里之出張所，亦買進地方物產。

達利銀行，於一九二三年，依中國法規，設本行於哈市，於滿洲里、上海、天津、北平、張家口設分行。其主要業務，爲扶助北滿特產海參崴運往日本、歐洲、中國本部之金融，扶助北滿及蘇聯間輸出貿易之金融，又助長地方商工發展之金融，其活動源泉，乃利用東路之存款。根據以上方針，最多受其援助者，當然爲蘇聯各商業機關，自無待論，而有關係之華商，直接間接，在促進上述之目的，亦行其政策上之金融焉。

一九二九年以中，俄紛爭之故，暫時停閉，至一九三〇年再開，依從前之根本方針而活動。

糧食輸出部，其設立之主眼，在補給沿海洲、貝加爾洲等接壤蘇俄地之糧食，並培養烏蘇里鐵路及海參崴港、達利銀行及烏蘇里鐵路等，爲其背後勢力，享受金融及運輸上一切利益，構成獨占地步，不許其他追隨，與舊日東北官商，有雙璧之目，一九三一年度之交易總額，無慮二千數百萬元。北滿大豆循陸路送往歐洲之壯舉，非該部決無人能之。但九一八以後，尤以僞國成立，日本勢力向北伸展，遂有種種策動，而其力漸減，終於不振，一九三二年度之交易額，忽減至五百萬元內外。

洋油組合支部，自一九二五年前後，出入滿洲市場，以蘇聯一派之傾銷策，利用其與東路之關係，大與英、美競



爭，品質雖曰稍次，而英、美大受壓迫，一九三一年度全滿交易之總數，垂四百萬元，一九三二年度，更積極向南滿及上海方面擴張。

作為蘇聯商業機關之旁系，不可忽視者，有東路職員之消費組合。其方針專銷蘇聯商品，外國貨竭力排斥，東路全線，有十餘支部，無數販賣部及巡回沿線之車輛店舖，使東路職員，強制購入所需商品，一九三一年度之總額，達二百萬元云。秋林商會，為哈市最大之百貨店，極有聲價信用，近雖稍形頹敗，然尚藉往日之餘威，君臨斯界。該商會雖非蘇聯國營機關，但已入蘇聯國籍，又嘗與東路及通商代表部，有特殊關係，且最高幹部為蘇聯有力人士，故視為蘇聯商業機關，亦無不可。現在尚與通商代表部交易多額之蘇聯商品，惟以欠匯豐三百萬元之關係，財政均由匯豐管理，故目下與其謂為蘇聯系統，實則英國色彩，轉較濃厚也。

此外可目為蘇聯系者有糖商捷克曼商會。店東捷克曼氏，為蘇聯籍猶太人，為糖及麻袋巨商，在北滿可首屈一指。與東路有破格之特約運價，經海參崴為大規模輸入，競爭者如三井、三菱，皆瞠乎在後。目下租得花旗銀行之阿什河糖廠，行甜菜製糖，與北滿糖業，頗有震動。

綜合蘇聯在北滿之經濟勢力，其所有活動之根源，皆在東路。即達利銀行之活動原素，為東鐵存款，A. F.之活躍，由於達利銀行之資金，與北滿之特殊運價（包含烏鐵及蘇聯國鐵），通商代表部及洋油支部，所以能斷行廉賈政策者，亦大有關於東路之特殊運費。故東鐵內之蘇聯勢力，若有變動，則北滿全體之蘇聯經濟，必蒙極大影響，

不難想像，九一八以後，日滿勢力對於東路之進展，此種現象乃日形顯著矣。

### (丙) 英商勢力之推移並現狀

英商勢力之出入北滿，謂始於一九〇四年，即日俄開戰之始。蓋經由西伯利鐵路，由本國運來食物雜貨而售諸俄軍是也。至歐戰前後，因北滿市場之開發，與特產物輸出歐洲之有利，故以本國產物如布疋、毛織物、機器、五金、洋油、煙草等輸入北滿，而運出特產物，大形活動。尤以歐戰中及戰後，食料輸出公司之生肉及其他食物之對歐輸出，更足注目。可爲北滿英商之代表者，列如左：

### (一) 產業

#### (1) 食料品輸出公司（一九一三年創辦，一九一六年開始營業，地址在八區）

爲北滿英商產業中投資最鉅（資本雖爲十萬磅，而實收當超過五十萬磅）買賣最大之公司，本行在哈爾濱，與南非、南美、中國、澳洲、歐洲等之英國食品公司，成爲傍系，以北滿及蒙古家畜之屠殺冷藏並凍肉，卵之輸出爲主業，歐戰中及戰後營業最盛時，工人至二千名以上，一年屠宰數，羊十五萬頭，牛一萬二千頭，雞四十萬隻，鷄卵一千萬個，目下以世界蕭條及地方的原因，工場關閉而停業焉。

#### (2) 中英遠東製油公司（一九〇九年創立，埠頭區中國大街）

以購買大豆及輸出其他特產物並油房爲主業，在前記公司之次，爲北滿英人之鉅產，資本十七萬磅。

其油房爲豆餅製造工場，與大連之日清油房，可稱雙璧，製品向美國市場輸出，爲家畜飼料。更有精製豆油工場，造肥皂及菜油，於北滿油房界，築有獨步之基。

(3) 羅巴德父子商會（一九一四年創立，南崗山街）

本爲俄人現有波蘭籍之羅氏父子商會，與英美煙公司合辦，繼承其哈爾濱之工場而創設者，爲紙煙工場，資金百萬元。因世界蕭條及時局關係，雖未能隆盛，但在英美煙公司支配之下，有相當成績。

(4) 李德爾兄弟商會（舊哈爾濱）

因對於古瓦列司基氏經營之板廠，有多額債權，故於伊款形式之下，取而代之，製造拜尼亞板，目下休業中。

(二) 煙草輸入商

英美煙公司（一九〇四年開設，八區許公路）

其中包含四公司，即英美煙公司、英國雪加公司、濟通煙公司、羅巴德父子商會，大體以英美煙公司等三家之製品，由濟通販賣，最盛之一九三〇年，售款約一千萬元，其後以時局關係，腹地貧困及日、蘇、中國製品之競爭，漸次減少。

(三) 機械輸入商

(1) 加巴金商會（一九二五年開設，埠頭區中國大街）

本行在哈爾濱，於大連有分行，販賣汽車及其零件，又事務所用具並分配映畫等，以販賣汽車為主，自用車，貨車均有之，又有專管汽車零件部及修理工場。

(2) 加典機器組合（一九二三年開設，埠頭區水道街）

此為英、德、瑞各國著名工場六十餘之代理店，以販賣各種工場，煤礦埠頭所用機器為主，鶴立崗煤礦之機器設備，松花江凌濛機東路所用器械之購買，曾大為活動。

(3) 貝古司有限公司（一九二四年開設，埠頭區斜紋街）

英國百餘工場，該公司以股東之關係，營各工場所出機器之輸入販賣，尤以動力用機械器具，調帶，製麵機器鐵管，汽罐為主要商品。

(4) 英國極東貿易股份公司（一九二三年，哈爾濱本行，以資金二十五萬元設立，埠頭區中國大街）

以鐵路用具及工場機械之供給為主業，更輸入鐵、紙、織物，並抵押不動產。自一九二五年至二八年，該公司大形活動，即二五、六兩年，以建設呼海路之故，通融資約二百萬元，又以哈爾濱奉天間架設長距離電話（總工費約百五十萬元），亦與通融，在二八年，於呼海路供給鋼軌約八十萬元。

(四) 洋油化學工業製品輸入商

(1) 亞細亞公司 (一九二三年設立，埠頭區水道街)  
以販賣洋油、機器油、揮發油、地蠟、蠟燭、土瀝青等洋油製品爲主，第二松花江以北，北滿一帶爲其營業範圍。

(2) 帝國化學工業中國有限公司 (一九一四年設立，埠頭區新城大街)

此爲白朗那公司之後身，主要營業爲輸入重化學工業製品，如鞣皮之越幾斯，各種曹達、亞尼林色，各種化學藥品之類。

(五) 一般輸入商

(1) 巴塔維及史路維商會 (埠頭區水道街)

除大宗輸入麻袋及糖之外，爲英國八大保險公司之代理店，營保險業。

(2) 滿洲股份公司 (一九〇八年設立，埠頭區新城大街)

機器油及其他洋油製品、餅乾、肥皂、化粧品、醫療器械，爲各大公司之代理店，輸入販賣，此外更爲桑來生命保險、亞脫拉、腦生兩火災保險之代理店，兼營保險業。

(3) 約翰漢塔商會 (一九二〇年設立，埠頭區透籠街)

販賣洋油製品、建築材料、便利瓦、土瀝青、織物、罐頭等。

(4) 埃伊頓商會（一九一四年設立，埠頭區史脫拉霍街）

爲出版業，輸入品販賣業，店主埃伊頓氏爲「哈爾濱濱奧白沙」新聞之出版人。

(5) 喬治白龍商會（一九二三年開設，埠頭區）

販賣文具、肥皂、度量衡、書籍等。

(六) 銀行

(1) 匯豐銀行（一九一五年開設，埠頭區水道街）

爲北滿英國經濟勢力之中樞，外觀內容，均有堂堂之狀。

本行以匯兌銀行而論，又爲英商北滿輸出入貿易上之中樞，除此種活動外，於秋林商店及其他俄商，亦大爲放款（放款額達四百萬元），與花旗銀行爲哈市金融界之雙壁焉。

(2) 印奧華察塔銀行（一九二八年開設，埠頭區新城大街）

本行取堅實主義，以定期證券，匯兌交易爲主（主要爲法商特來司商會之匯劃），爲日尙淺，未開活動。

(3) 英滿投資交易公司（一九二六年設立，資本十萬，埠頭區新城大街）

除不動產抵押外，兼管銀行一切業務。

(七) 保險業

英國系保險公司出入於北滿者凡二十六家，爲斯界之霸，但大概以代理店行其業務，直接經營者甚少。

(1) 巴塔非耳及史瓦衣商會；

爲英國八大保險公司之代表（八大保險公司名略）。

(2) 孔曼西有限公司出張所（埠頭區水道街）；

(3) 哈哇特、福特（埠頭區）；

(4) 伊百順商會（丹麥商，埠頭區）；

(5) 拉以脫商會（埠頭區）；

(6) 馬得生商會（水道街）；

(7) 克利孟商會（荷蘭商，新城大街）；

(8) 國際保險事務所（埠頭區中國大街）；

(9) 白路戈音商會（埠頭區馬街）；

(10) 奈維爾商會（埠頭區中國十一道街）；

(11) 滿洲股份公司（埠頭區新城大街，參照一般輸入商項下）；

(12) 白理諾商會。

(右均爲代理店，其本店名從略)。

(八) 其他

中國投資公司(一九二二年開設支店，埠頭區馬街)

以收買北滿毛皮，輸出歐美，並輸入外國毛皮爲主業，一九二七、八年之際，相當殷盛，今已不振矣。

綜合言之，英國在北滿之經濟勢力，自一九二七年前後至一九三〇年爲最盛期，其後以世界蕭條，並地方特殊事情爲祟，漸形下落，於九一八前後尤爲不振，但英人以不撓之精神，仍爲復興之計。試就各種商品言之，洋油爲蘇聯所制，布、機器、化學工業藥品、染料、五金，爲日、美、德所壓，糖亦不振，更有英國對滿貿易之樞軸，自誇爲金城湯池之紙煙，亦由日、華、蘇俄物品之出入，侵蝕其既得地盤，而有悲鳴之態。至若食料品之輸出，其工場久陷於停止，特產輸出，較之日、蘇、法、丹麥等，亦遜一籌，從而銀行業，亦不復見當年之盛矣。

(丁) 美商勢力之推移並現狀

北滿市場，在從前卽爲美國一部分實業家所注目，二十年以來，尤爲顯著，卽德商因歐戰而歸國，俄商亦不暇顧及國外市場，美國乘此間隙，商品急激發展，一時有壟斷南北滿商權之概。但大戰既終，其商敵英、德爲首，各國商品有捲土重來之勢，而美之鋒銳，忽遭頓挫。

北滿美商有三十八家(民二十一年三月止)，自其貨物觀之，實有種種，自交易金額之多寡言之，以汽車洋



油爲主位，其他重要者，如機關車、車輛、機器、縫機、打字機、電氣材料、化學製品、皮革、橡皮製品、綿織物、人絹製品、化裝品、紙煙、罐頭雜貨等。

北滿美商之代表，以所處理商品類別之則如左：

(一) 銀行業

(1) 紐約花旗銀行(一九二〇年開始)

在哈市埠頭區中國十二道街，營一般銀行業務，爲哈市金融界之領袖。

(2) 信濟銀行(一九二七年開始，在埠頭區中國大街，上海及海拉爾有支店)

營一般銀行業務，於俄商存款及放款，尤爲置重。

(二) 洋油及其製品輸入商

(1) 紐約斯丹達油公司(一九一五年開設，埠頭區沙漫街)

其營業區域南至長春，北至黑龍江，東至綏芬河，西及滿洲里。

(2) 中國帝克沙司有限公司(一九二七年開始，埠頭區中國大街)

一九二二年在哈市設代理店，二十七年設支店，商品除汽油、揮發油等石油製品外，亦賣便利瓦及土瀝

青。

(三) 汽車及其附屬品輸入商

(1) 東西汽車組合 (一九二八年開始，埠頭區新城大街)

福特汽車公司出品，北滿歸其一家經理，此外有修理汽車工場。

(2) 弗特拉聯合 (一九二七年開業，埠頭區斜紋街)

白拉薩及加意司兩種汽車並附屬品，北滿一家經理，為主要業務，有汽車裝設工場。

(3) 巴克西洛夫商會 (一九二〇年開業，埠頭區水道街與透籠街角上)

烏白龍牌汽車雷司普裝貨汽車，北滿歸其販賣，此外又代理阿穆爾公司各種化學製品，人造皮革，史蒂

生飛行公司及李古明船用發動機，亦由販賣。更兼營大規模之汽車及各種機器修繕工場，及電氣冶金工場。

(4) 萬國農具會社 (一九二一年開業，埠頭區斜紋街)

為販賣萬國裝貨汽車，Tractor發動機及農具之總部，全滿各地，有代理店出張所六十餘處，最為活動。

(四) 一般輸入商

(1) 西利洛兄弟商會 (一九二二年開業，埠頭區石頭道街)

其主業為輸入販賣毛皮、毛織物、絹織物、皮革製品、橡皮製品及西洋雜貨等，曾經大為活動，最近已近破滅矣。

(2) 弗特拉聯合 (一九二七年開設, 埠頭區中國大街)

皮革製品、橡皮製品、旅行用具、照相機等輸入販賣之外,於東路東部線,有林場,於黑河有製材工場, 哈爾濱有木材倉庫。

(3) 烏爾孫中國公司 (一九一九年開設, 埠頭區石頭道街)

營進出口業,進口以織物及雜貨爲主,出口以毛皮爲主。

(4) 安達生公司 (一九二五年開設, 埠頭區沙漫街)

兼爲保特溫車輛,一般電氣公司之電器機械, 魯埃耳紡織機, 華盛頓唧筒等著名工場之代理,凡鐵路用附屬品,軌道、車頭、客貨車、唧筒、電氣機械、旋盤、紡織機、一切工場用機械之輸入販賣。

(五) 毛皮輸出商

(1) 烏爾孫中國公司 (見前)

(2) 古里曼組合 (一九一九年開始)

收買北滿毛皮及向美國輸出。

(3) 華北產物組合

全上

(六) 保險業

(1) 萬國保險會社聯合

代表美國保險公司八家。

(2) 美國保險會社聯合

(七) 鑛業

中美工鑛組合(一九三一年在哈爾濱創設,中美合辦,資本十萬美金)

開采一般鑛山,尤爲白金,金及煤炭,黑龍江占大部分,吉、奉二省有少數鑛區。

(八) 工業

美國產業股份公司(一九三二年開設)

花旗銀行,以債權關係而管理之,因欲整頓松花江麵粉公司及阿什河製糖廠,以故創設者,爲花旗之磅系企業會社。

美國與北滿相互貿易上,爲重大之缺陷者,即片面貿易,蓋美國除自北滿買入獸毛及皮張外,幾無一物輸入也。

美國商品,在一九二八年至二九年爲最盛,後乃漸降,滿洲事變勃發後,尤爲衰落,即主要商品之洋油及其製品,爲蘇聯所壓迫,汽車及附屬品,自中俄紛爭後,以外蒙貿易之杜絕,地方通貨之低落,內地治安之欠佳,各種稅金

之苛重等，買賣一落千丈。營斯業者，雖有待於將來之復振，但獨擅天時地利之日本商品活動，不能看過。與此同一消長者，自電氣機械織物以及一般商品，美國輸入商之代表西利洛兄弟商會，雖有花旗之積極援助，而目下已瀕於危殆，以此推測美國輸入北滿之貿易，當無大差也。

(戊) 德商勢力之推移並現狀

德商爲北滿外商之先驅者，東路建築之時（一八九八年），已有維納商會，開始經濟活動，其後至歐戰勃發之前，有力之商社，相繼開張，其數超過二十。然以當時北滿市場，極爲狹小，與夫俄商勢力方強，故難充分活動。因歐戰勃發，北滿之德商，受致命打擊，大抵回國，或與閉鎖相同，大戰四年之間，德國商品中最能確保地盤之各種機器染料等，且爲日、美及各國商品所攘奪矣。

歐戰既終，不爲戰爭之創痕所阻，以維納商會爲首，漸次復興，有捲土重來之勢，一九二九年之際，爲全盛時代，商社計有三十家，其交易額亦年有增加。例如荷斯坦商會，在一九二八年，交易爲百五十萬元，又如一九二一年開設之德亞商會，自一九二七至二九計三年間，對於北滿各地二十二處麵粉廠，所供給之機器，年額達四百萬元云。然一九二九年以後，與其他外商相同，因中俄紛爭及世界蕭條之故，同受打擊而趨向衰落，交易驟減，或停業或破綻者續出，至民二十一年三月僅剩二十三家矣。

德商毅力之強，雖處此時會，而最近二年，尙有新開者數家，其中向在中國內地活動之永和洋行，東西兩洋歐

羅巴貿易股份公司等亦包含在內。

德國雖爲滿洲特產之主要消費國，而德商無營輸入者。幾全部爲輸入商，以德爲主體之德滿貿易，乃爲偏重輸入之片面匯兌關係，大可注意也。

北滿之代表的德商，以商品類別之則如左：

(一) 機械器具輸入商

(1) 德亞商會（一九二一年開設，埠頭區石頭道街）

代表德國第一流大工場，如克虜伯廠、埃司堆等，山海關以東全部滿洲，爲其營業範圍，自油房麪粉廠啤酒起以及各工場所用機器之輸入，爲主要業務，曾極盛一時。

(2) 西門修凱會社（一九二二年開設，新市街新買賣街）

爲西門子公司軌道公司等代理店，販賣電氣機械附屬品，鋼軌及承攬發電所之設計設備工事，一九二七年，承辦哈爾濱電業局之電車敷設工事，一九二三年至二九年之間，完成發電所十二處之工事。

(3) 新民投資有限公司（一九三一年開設，埠頭區學堂街）

在漢堡與哈蓋公司有密切關係，以販賣各工場鐵路鑛山之機器爲主，他如鐵、電氣附屬品，人造絲等亦可辦理。

該公司與齊克鐵路總理萬某曾訂有日金約五百萬元之契約，供給鐵軌客貨車，機關車等，以九一八事變，不能實行。

(4) 尼古刺公司（一九二〇年開設，埠頭區中國大街）

為包爾西公司之代理店，以販賣鐵、建築材料、五金、工場機器為主業，傅家甸之裕慶德毛織工場、雙合盛皮革工場、雙合盛麵粉廠之設備，即成於該公司之手。

(二) 一般輸入商

(1) 荷斯坦商會（一九二一年開設）

販賣紡績品、鐘錶、鐵、鋼及其製品、機械、化妝品、藥品等，兼營保險公司之代理店。

(2) 亞路培商會（一八九四年開設，一九一五年因歐戰而閉鎖，一九二一年再開，在埠頭區商務街）

販賣機器、五金、靴、皮革、醫科器械、暖房器具、打字機、汽車、農具。黑河有支店。

(3) 東西洋歐洲貿易股份公司（一九三〇年開設，埠頭區六道街）

販賣機器、蒸汽汽罐、瓦斯汽罐、輪、管、汽車、醫科器械、製材工場用機器（以上為德國品）膠（由蘇聯通

商代表委託其一家經理）。奉天有代理店。

(4) 永和洋行（一九三〇年開設，埠頭區）

爲加爾蔡司及蔡司伊貢之代理店，專辦照相器、眼鏡、玻片、創業之日尙淺，無甚成績。大連、奉天有支店。在哈市有創辦三合土工場，特產物對歐輸出，毛皮輸出等大計劃，以時局關係而中止。

(三) 顏料 化學藥品輸入商

謙信洋行 (一九三一年開設，埠頭區)

爲格路曼顏料工場之代理者，販賣亞尼林色素，及醫科器械，照相機，創業日淺，尙無大成績。

(四) 保險公司及其他

(1) 佛涅克及穹斯忒商會 (一九三〇年開設，埠頭區)

德國保險公司阿里生司之代理店，此外並輸入五金。

(2) 荷斯坦公司 (一九二一年開設，埠頭區中國六道街)

爲荷蘭及其他外國之保險公司代理店，辦理保險(參看一般輸入商)。

九一八以後之新情勢，大抵趨於不振，於將來多抱悲觀，但亦有謂貨幣價格確定，民心安固，機會均等，門戶開放果能嚴正履行，則有充分發展之餘地，在此見解之下，而樹立積極方針者有之。最近二三年，數家之有力德商，雖在蕭條之時，而新開店舖，較諸英、美之退縮現狀，大堪注目也。

(己) 法商勢力之推移並現狀



法國經濟勢力之出入北滿，與英國相前後，在一九〇四年日俄戰之後，主要經西伯利鐵路，自法國輸入食料雜貨，供給駐滿之俄軍。

法國在北滿輸入貿易，其後不能如英、美、德之飛躍，但經道勝銀行於東路及北滿金融界所示之金融勢力，與夫巨商特賴夫氏之活動於特產市場，足以動一時之觀聽。今列舉北滿法商之足以代表者如左：

(一) 特產輸出商

特賴夫商會（一九二七年開設，埠頭區）

無論在投資額或交易額，均足為北滿法商之代表，以北滿雜糧，特產額之輸入商而論，為斯界大宗買賣之一人。其巴黎本店，兼營銀行及船舶業。

(二) 產業

(1) 松花江麵粉公司（資本十七萬六千金盧布，埠頭區警察街）

為法國籍猶太人賈幹氏創辦，哈市屈指之大工場，一時曾大發展，後以競爭者輩出，販路梗塞，地方特殊事情，經營不振，一九二三年以來，前後從花旗借款二百萬元，努力恢復，但依然不能起色，最近花旗以整理債權之目的，遂掌握其經營之實權，改名為美國產業股份公司，但仍虧耗，前途大為悲觀。要之該公司現已變為美商矣。

(2) 法蘭西國際電話公司 (本社在上海，哈支店係一九二四年所設)

資本五萬元之匿名組合，經營有線無線一般關於電信電話之事業。

(三) 一般輸入商

(1) 法國工業幹旋公司 (一九二六年創自巴黎)

以法國工業產品於極東開拓販路為目的，資本百二十萬法郎之匿名組合，除哈爾濱外，於長春、奉天、上海均有支店。

(2) 對滿商工業公司

有法國多數工業會社之代理權，目的在對滿輸出合金及各製品，為匿名組合，資金二百三十五萬法郎，本店在巴黎，支店除哈市外，奉天亦有之。

(3) 在華法國商會社

以輸入巴黎所出織物為目的，資本百二十萬法郎之匿名組合，本店在巴黎，支店除哈市外，上海亦有之。

(4) 白郎西公司 (一九〇〇年開設)

販賣法國所出化粧品及雜貨。

(5) 佛涅耳公司

爲各種法國酒，食料品藥品之輸入商。

(四) 特殊企業

(1) 梯浦諾夫司基公司 (一九二六年創於哈爾濱)  
承辦各種衛生及暖房裝置工程。

(2) 萬國臥車公司 (埠頭區)

營國際旅行嚮導及國際運輸業，爲世界著名之公司。

(五) 金融業

(1) 法亞銀行 (一九二八年在哈設支店)

處理一般銀行業務，資本二千五百萬法郎，爲隱名組合，支店爲日尙淺，未曾活動。

(2) 萬國儲蓄會

以儲金及動產不動產抵押借款爲業務，資本八百萬法郎，及一百萬上海兩，爲隱名組合，本部設於上海，在滿洲金融界，樹立一種金融機構及勢力，卽儲蓄會是也。

綜合言之，法國在北滿之經濟勢力，較其他列強，不及遠甚，僅特賴夫商會儼然存在，然亦不過爲昔曾飛躍之痕跡而已，至於輸入商品，多爲高等昂貴物，奢侈品，其外觀品質意匠，嶄新上級，駕乎他國，然北滿財界，以世界蕭條

深刻之影響，地方貨幣之跌價，與夫治安欠佳，極度疲弊，故價廉適於實用之日本貨急激侵入，以此之故與其他列強相等，九一八事變後，難免不振。今後事情安定，則貿易以外，於企業投資方面，可見相當之活動也。

(庚) 其他外商勢力之推移並現狀

外商除上述英、俄、美、法外，尚有義、瑞典、丹麥、瑞士、荷蘭等，在輸入貿易，以較前者，國家既多遜色，個人亦無傑出者。惟輸入貿易，丹麥之東亞公司，甚為偉大而可驚，蘇聯之輸出，英之中英遠東投資公司，法之特賴夫可與日本之三井、三菱頡頏，或且駕而上之，蓋北滿特產界之霸王也。

義國商品，人造絲及美術的高等織物，誠為優秀，但以北滿貧困，日趨深刻，上等貴重物之需要銳減，與夫價廉之日貨急進，遂為壓迫而不免於不振。

此外如瑞典、瑞士、波蘭、荷蘭、捷克等商品，亦各有其特徵及地盤，然均以世界蕭條，腹地治安欠佳，特產物跌價，華商信用低落等，購買力銳減與夫金價大跌之日貨急進等，故皆陷於頹勢，處理之商店，亦皆取消極方針。

(辛) 外國方面商業機關

(A) 俄國商會

(一) 所在地 埠頭區中國大街四十號。

(二) 創立 一九〇六年十一月三十日。

(三) 會員數 為會員組織，現在會員數約百名。

(四) 職員 會長 加巴金氏

代理 巴奔格夫

秘書 道白路滔夫

(五) 經營交易所 經營附屬商會之交易所，用公定經紀人，斡旋糧食、麪粉、牛油、糖、肉類、毛皮、木材，其他一般出口貨並股票錢鈔之交易，其組織雖若是，但自一九二〇年以降，機能停止，完全有名無實。經紀人定額二名，內一名病故，目下僅包脫曼氏一人。

(六) 目的 (甲) 助成哈市批發商業之發達，為各種商工業之輔助。

(乙) 助長同上事業之調查研究。

(丙) 各種交通費之輕減及其實現。

(七) 會員資格 納定額之會費者為會員，不納者喪失資格。納金分等如次：

- 一級 年額 一〇〇元 (主要為股份公司東路等)
- 二級 年額 五〇元
- 三級 年額 二五元

四級 年額 一五元（主要爲經紀人及個人商店）

該會尚發行哈爾濱週刊。

(B) 英國商會（一九一六年創立）

(一) 會長 巴耳生

(二) 書記 瓦德生

(三) 會員數 十五名

該會係在哈英國商工業者，其代表以英國籍爲限，始能入會爲會員，故如中英東方投資公司，雖爲哈市有數之英國商業，其代表人加巴金氏以非英籍，不得入會，目下該會無積極之活動。

(C) 美國商會

(一) 會長 畢亭格

(二) 名譽書記 亞忒

該會以保持擴張北滿之美國商權爲目的，現在無活動，僅名義上存在而已。

(D) 德國商會（一九二五年設立）

(一) 會長 曹理培克

(二) 副會長 賈山

(三) 目的 自市政府起凡公共團體及德商間之連絡交涉，皆此會當之。是其主要目的。會員數所以極少者，因會費年須百元云。

(E) 波蘭商會（一九三一年設立，新市街）

(一) 會長 拉特温

(二) 副會長 蓋白塔

(三) 副會長 亞耳金

(四) 秘書 克羅姆

(五) 會員數 三〇名

(六) 目的 以宣傳波蘭商品並販路之擴張援助為主，且為各種調查報告。

(七) 組織 所屬會員年課會費二十四元。

(F) 法國商會（法國領事館內）

(一) 目的 助長法國在北滿貿易之發達，且謀產業之保護。

(二) 組織 為在上海法國商會之分會。

(三) 會長 白賴

(四) 祕書 史典

(五) 會員數 八名

#### 四 商業補助機關

##### (甲) 交易所

哈爾濱現在之交易所，爲華人經營之濱江貨幣交易所及糧食交易所共二處，均爲股份有限公司，此外俄國商會有附屬交易所，但今則徒有其名。貨幣及糧食二交易所，不獨哈市，在北滿經濟界，占有重要位置，但資本半數向爲東北舊軍閥及官商所占，且股東經紀人之資格，一切以華人爲限，故於北滿之錢鈔及特產界有重大關係之日本及外商，均擯諸門外，而爲軍閥獨占之機關。現行制度內容如左：

##### (一) 濱江貨幣交易所股份有限公司

所在地 哈爾濱道外南三道街

創立 民國十一年四月一日

交易物 哈大洋、金票、吉林官帖、江帖、奉票。

近年哈大洋對金票，吉林官帖，江帖之交易爲主體，二十一年七月，自滿洲中央銀行成立以來，哈大洋對



吉、黑官帖等，統限於二年內收回，一律作廢，同時在收回猶豫期內，發表公定換算率，更爲流通國幣計，哈大洋對金票之交易，亦復停止，故現在僅有金票對國幣交易，金票對哈洋之市價，由金票對國幣之價，按公定換算率而算出之。以故近來在市中錢莊間，動輒有哈洋對金票之暗盤，交易所之交易衰退，無復當時之盛矣。

資 本 金 國幣八萬元（哈大洋十萬元）

交易人保證金 國幣四〇〇元

證 據 金 國幣八〇〇元

佣 費 每萬元爲國幣〇・六四元

職 員 有理事長及副理事長

交 易 額 自民二十一年一月起至十二月末止，一年間之交易額如左（以哈洋換算）  
二〇〇、三四一、〇〇〇元

民國二十二年該所之貸借對照表及損益表如左：

民國二十二年度貸借對照表（自一月至十二月）

資 產		損 失	
公 記 房 產	四七、六〇〇・〇〇	雜 項	一、一四六・〇二

定期放款	二八,〇〇〇.〇〇	印花	三二.〇〇
活期放款	六四,〇〇〇.〇〇	薪金伙食費	四,七〇八.六四
各戶欠款	四,七七一.二〇	房租	五,七六〇.〇〇
生財	二,一九三.三二	職員車馬費	五,一七二.〇〇
現金	五六八.九四	薪炭費	一,一八三.三九
暫記欠款	一一六.〇〇	郵電費	六六〇.九八
貸放款利息	四七七.八六	紙張費	一九三.九八
營業缺損	一〇,七〇四.九八	兩抵純利益	二四,八〇三.五四
計	一五八,四三二.三〇		
負債		利益分配	
股本	八〇,〇〇〇.〇〇	股東公積金	一,二四〇.一八
前信紅利	二一一.四七	發起人酬勞金	一,八六〇.二六
各期股東紅利	四,七〇〇.八六	董事監察酬勞	三,一〇〇.四四
各戶存款	三九,二〇〇.〇〇	辦事人分紅	一,二四〇.一八
股東公積	八,八一四.四五	股東紅利	一七,二八〇.〇〇
股東利息	一五八,四三二.三〇	轉下期滾存	八二.四八
計		計	二四,八〇三.五四

(二) 濱江糧食交易所股份有限公司

所在地 哈爾濱道外北三道街

設立 民國十一年四月一日

交易物 大豆、小麥、豆油、豆餅、麪粉、雜糧。

但實際交易者，僅大豆及小麥二者。

證據金 時價十分之一

資本金 實收六十四萬元

交易人保證金 國幣二、四〇〇元（一級），一、〇〇〇元（二級），一、六〇〇元（三級）。

佣費 時價千分之一

交易額 上半期（民二十二年度）大豆二、〇三二、〇三三中東車 下半年期大豆二、三、五四二車  
小麥一、四三九〇車 小麥七、六七九車

職員 理事長、副理事長各一人、常務理事四人、理事五人、監察三人。

資產、負債，最近該所之資產及負債表如左：

濱江糧食交易所第十一年度上半期決算報告表（自四月一日至九月三十日）

(甲) 資產負債表

資產類

一 銀行定期存款	大洋六十四萬元正
一 銀行號往來存款	大洋十四萬八百四十六元九角三分
一 定期放款	大洋十五萬六百三十八元九角
一 押租房產	大洋十萬元正
一 墊付益金	大洋二十三萬六千二百八十元正
一 營業用器具	大洋七千九百三十六元七分
一 營業用房產	大洋五萬九千八百六十二元五角六分
一 暫記欠帳	大洋九十一萬六千二百七十二元八角八分
一 應收未收利息	大洋三萬四千四百十五元四角七分
一 存入銀行紅利	大洋四百七十三元六角二分
一 所庫往來	大洋十四萬三千七百十八元七角六分
一 現金	大洋二百五十七元八角五分
合計	大洋二百四十三萬六千九百九十三元四分

負債類

一 股本	大洋八十萬元正
一 公債金	大洋十三萬七十九元五角八分
一 總價金	大洋六萬三千三百五十元正
一 保證金	大洋十五萬三千元正
一 證據金	大洋三十五萬五千三百四十九元正
一 續交證據金	大洋十三萬八千二百九十元正
一 代收損金	大洋二十萬六千七百三十元正
一 股東未領紅利	大洋五萬九千四百七十三元六角二分
一 發起人特別利益金	大洋三千五百九十元七角四分
一 職員酬勞金	大洋二千三百四十四元四角二分
一 暫時存款	大洋四十四萬五千三十九元一角六分
一 應付未付利息	大洋六千四百二十三元七角一分
一 所員儲金	大洋四千三百九十九元

一 本期純益 大洋七萬二千六百三十一元八角四分  
合計 大洋二百四十三萬六千九百九十三元四分

(乙) 損失利益表

損失類

一 營業費 大洋五萬九千五百六十八元九角七分  
一 正稅 大洋二萬六千四百十元六角三分  
一 攤提營業用器具 大洋二百三元四角九分  
一 攤提營業用房產 大洋千五百三十四元九角四分  
一 本期純益 大洋七萬二千六百三十一元八角四分  
合計 大洋十六萬三百四十九元八角七分

利益類

一 佣金 大洋八萬八千三十五元八角四分  
一 附加佣金 大洋八千八百零八元一分  
一 利息 大洋六萬二千二百七十九元九角三分

一 雜益	大洋千二百八十一元正
一 前期餘尾	大洋七元九分
合計	大洋十六萬三百四十九元八角七分

(丙)純益分配表

一 公債金	大洋三千六百三十一元五角九分
一 發起人特別利益金	大洋三千六百三十元五角五分
一 職員酬勞金	大洋一萬一千二百五十七元九角
一 所員獎勵金	大洋六千九百元
一 股東紅利	大洋四萬六千元
一 結轉下期餘尾	大洋千二百一十一元八角
合計	大洋七萬二千六百三十一元八角四分
每股紅利	一元一角五分

公共的商業補助機關，長此委諸特殊關係者所壟斷，為滿洲政治所不許，自民二十一年日軍入哈以後，由日滿當局者研究種種改造方案，最近以偽實業部為中心，與關係者協議之後，略定綱領，先改組濱江糧食交易所。即

現糧食交易所，於去年春間，得吉林政府許可，其營業年限，許其延長十年，故現交易所，使之存續，新交易所，以現交易所增資之形式擴充，同時變更定款之一部，改組爲日僑合辦之股份公司。近已將開改組準備委員會矣。

日滿輸出商頗主張貨幣交易所，與新糧食交易所合併，或在新糧食交易所爲錢鈔交易，任採一途，以便先交國幣大洋，但國幣爲交易貨物，乃用作投機之具，多價格動搖之慮，故僑財部及中央銀行均有難色，急難實現。

近以新線完成，交通徑路變革，北滿洲經濟上，至某程度爲止，可脫卻南滿羈絆，置諸與南滿對立之地位，有必然之勢，彼時新交易所於滿洲特產界之地位機能，較之現在，其重要當增數倍，與大連交易所互相對立，可爲公正之市價決定，而行健全之買賣交易，且發揮價格之平準作用，與夫保險作用，以資滿洲經濟界之圓滿發達及安定。或有謂哈爾濱新交易所之機能擴大，不免威脅大連交易所之現在勢力者，但兩交易所果能運用得宜，則不僅兩所交易盛行，可得相互繁榮，而特產界所受利益，亦復甚大，不難豫想也。

### (三) 蘇俄商會附屬交易所

其名目現爲商會之附屬機關，本來爲商會之主體，交易所即商會。故雖名爲交易所，但並無交易所之實，蓋係日本之商會事業與各種同業組合事務混合之交易機關，觀其公表之事業目的，亦可瞭然。現在交易所之內容如左：

設 立 一九〇七年



交易所委員長

交易所副委員長

評議員

經紀人

組織

即商會會員同時為交易所會員。

會員資格

一級

二級

三級

四級

交易物

職員及經紀人之任期各為三年

二名

為會員組織，會員無限制，自百名至三百名內外，現在約百名。

納本所規定之金額者為會員，不納者喪失資格。金額分四等如左：

一〇〇元（以股份公司及東路為主）

五〇元

二五元

一五元（主要為經紀人及個人商店）

一般商品股票錢鈔

無實矣。本所至一九二〇年為止，頗活動，其後則幾於停止，現在會員有買賣時，僅使公定經紀人為之介紹，完全有名無實矣。

(乙) 倉庫

哈爾濱之倉庫（營業用及個人用）主要在八區，華商所有，最占多數。其中以倉庫營業為目的者，主要係日本國際運輸會社與東路之倉庫。華商所有者，多為自用。茲就日、華及外商主要倉庫分別述其概略如次：

(1) 日本人方面倉庫

所有者及倉庫名稱	所在地	基面	積坪	倉庫面積	結構	遺棟數	貨物	備考
國際運輸第一號A庫	道裏		六六·五七	俄畝	鉛頂磚平屋	一	紙	收容力 二〇〇噸
國際運輸第一號B庫	道裏		一〇〇·三		鉛頂鉛板圍平屋	一	紙及雜貨	二七〇
國際運輸第一號C庫	道裏		二七		鉛頂鉛板圍平屋	一	家具	七五
國際運輸第一號D庫	道裏		一二四		鉛鐵頂平屋	一	雜貨	三五〇
國際運輸第一號EFG庫	道裏		三六六		鉛鐵頂平屋	一	布及雜貨	一、一〇〇
國際運輸第一號倉庫院內空地	道裏		二六〇			一	露堆雜糧	八〇〇
國際運輸第三號D庫	八區		二一八		鉛頂圍平屋	一	雜貨	五〇〇
國際運輸第三號KJ庫	八區		二七〇		鉛頂磚圍	一	雜貨	六〇〇
國際運輸第三號L庫	八區		七五		鉛頂鉛圍	一	雜貨	二〇〇
國際運輸第三號I庫	八區	院內空地一、三六一·六				一	雜糧	三、〇〇〇

國際運輸第四號庫	八區		五八九			一	露堆雜糧	七、〇〇〇
國際運輸第五號庫	道裏地段街			五九	鉛頂板房	一	雜貨	五〇〇
國際運輸鮮果保溫庫	南崗義州路			一九九	地窖	一	鮮果	一三〇
國際齊齊哈爾倉庫		院內空地	一〇〇		鉛鐵板頂磚牆平房	一	雜貨	一五〇
國際齊齊哈爾倉庫	廠子		四〇〇			一	露堆雜糧	二〇〇
國際齊齊哈爾倉庫					鉛頂瓦平房	一	雜糧	三、二〇〇
國際昂昂溪倉庫		院內空地	一五〇			一	露堆雜糧	一〇〇
國際昂昂溪倉庫	廠子		二〇〇			一	露堆雜糧	二〇〇
哈爾濱銀行倉庫	埠頭區地段街		二五〇	一三〇	鉛頂磚圍	二	絲布雜貨	一、六〇〇
片岡完二	八區		四〇〇	三五〇		一	一般貨物	收容力約十五萬元 貸主託存現作單用
三井物產會社	八區		三〇〇	二、八四五		一	雜貨及特產	自家用

(2) 華人倉庫

所有者及倉庫名稱	所在地	基面	積倉庫面積	構造	棟數	貨物	備考
東北江運處	八區入江沿壁		俄畝 一、〇〇〇		二	川豆及下游雜貨	早壁倉庫無空地及露堆地

濱江糧食交易所	八區	一五〇	一、一五〇	一	特產物	物主寄存
中央銀行(原東三省官銀號)	八區	一八	一、〇〇八	一	特產物	以收容擔保品爲主
興業銀行	八區	一二〇	八〇〇	二	特產物	以收容擔保品爲主
廣和盛	八區	一〇五	六〇〇	一	以上海貨爲主	物主寄存
萬發億	八區	一五〇	六〇〇	一	一般貨物	物主寄存
萬泰店	八區	二五〇	一、四〇〇	二	一般貨物	物主寄存
大有百貨廠	八區	二六〇	二、四三九	四	一般貨物	物主寄存

除上述外，自雙合盛至世合棧等，皆自備倉庫，其收容以大豆、小麥、豆餅、麵粉等特產物爲主，地盤多甚大，而倉庫面積則甚狹。尤如糧棧倉庫，幾全部爲露堆用地。

(3) 外人方面倉庫

所 有 者	所 在 地 區	地 面 積 數	倉 庫 坪 數	棟 數	主要保管貨物	備 考
瓦沙爾特	八 區	八·六俄畝	二二·五	二	特產物	自用
羅巴德父子商會	南 崗	一、八〇〇	一、二七〇	三	紙煙及其原料	自用

上述之外，中英東方投資公司及特賴夫等，皆有自用之特產露堆倉庫。

(4) 中東路倉庫

所 有 者	所在地	地 基	面 積	倉 庫	面 積	構 造	棟 數	主 要 保 管 貨 物
東鐵哈爾濱中央站庫	南崗站內		二、九六〇		二、二〇〇	鉛頂磚房及鉛頂鉛 圍	三	主要爲到貨及送貨
商務代辦處貨站庫	八 區		七、八九〇		一、八二〇	板房蒙鉛	四	八區積卸站代辦庫
商務代辦處貨站庫	八 區		四、〇〇〇		二、九一四	板房蒙鉛	五	第一號庫爲保用 現不用
商務代辦處貨倉(松花 江沿岸)	埠 頭 區		五、〇〇〇		一、五九〇	板房蒙鉛	三	木材薪雜貨等到貨
商務代辦處保管庫	八區中馬路		五四〇		二〇〇	鉛頂鉛圍	四	到貨及金融貨物

東路於上述外，於陰頓貢司基、滿洲里、昂昂溪、安達、滿溝、對青山、阿什河、一面坡、海林、雙城堡、三岔河、密門各地，皆有營業倉庫。

五 北滿之日貨交易系統

(甲) 哈爾濱與日本內地之關係

向來輸入北滿之日貨，主要由華商及日商經理，民二十年日本二次禁金出口後，金價跌落，日貨運入之原價較廉，歐美商品在價值上，無競爭之餘地，日本貨物之聲價，又漸爲一般所認識，諸外商之中向不關心日本貨物者，如俄國商人，立即注目於日貨，直接間接從事輸入之傾向，頓然顯著。茲概論日華、俄各商之日貨輸入系統如左：

(一) 由日商輸入時

由日商輸入者，有由哈市輸入日商直接從日本內地生產者，或經輸出商而購入，又有由日本內地生產者或輸出商人之哈市出張員購入（即當地購入）及特約關係店，由大連、奉天購入諸種。

（二）由華商輸入時

華商之日貨輸入系統，有數種如次：

（1）經常駐大阪川口之出張員者。

（2）與日本內地輸出棧房或工場直接交易者。

（3）經哈市日人之營輸入業者。

（4）從日本內地之出張販賣，或利用樣本市者。

在哈華商之主要輸入業者，向來公同派員常駐大阪川口，直接輸入日貨，為日貨輸入之重要腳色，民二十年春銀價為空前之低落，中國貨來價較廉，加以提倡國貨之運動，川口出張員之大部分，轉向上海、天津，或折回哈市，留者無幾，但一至二十一年，時局告一段落，金低銀漲，偽國於中國貨又課以賦稅，故川口購入於以復活，今則大宗輸入矣。

於川口雖不派員，但有資金之輸入業者，大抵與日本內地輸出棧房或工場間，開直接交易之路。日本輸出商之出張販賣或利用樣本市者，以相互信用不足，及交易方法之不慣大抵少永續性。

華商輸入業者，輸入日貨之際，若經川口駐員，自不待論，即哈市與日本直接交易時，亦以種種方法，謀費用及運金之輕減，故一切用費較在哈日本輸入商爲廉，最近顯著之現象，爲利用郵便小包，爲合法的免去關稅，大阪川口郵局所處理之滿洲小包，其中百分之七五，係遞與華商者。

(三) 由俄商輸入時

近年日貨之聲價遞高，俄商輸入日貨，亦漸有增加之勢，尤以民二十一年金圓崩落，日商之輸入，達於高潮，無不爭先承攬。向來專賣歐、美貨之俄人商店，如埃司金商會、秋林公司等，亦非購入日貨不可，亦足證日貨之威力與進出北滿之良機矣。俄商購日貨之系統，大略如次：

(1) 與日本內地輸出棧房及工場直接交易。

(2) 經在哈日本輸入商及集團。

(3) 店主或店員至日本購買。

(4) 日本內地輸出商之出張販賣或利用樣本市。

在哈俄商與日本內地輸出商及工場之直接交易，以相互之信用狀態不詳，爲最大原因，支付條件每多不合，交易圓滑之進行，終有阻礙之勢。

近以圓價低落，日貨急進，彼等爲所刺激，店主或店員往日本內地直接購入之勢，又復增加，又與此同一旨趣，

利用日本內地棧房之出張販賣及樣本市或樣本展示會而行交易者，亦日見增加焉。

(乙) 哈爾濱與背後地之關係

哈爾濱與背後地之交易，向殆爲華商所獨占，惟英美煙公司及史坦達與夫亞細亞洋油公司，萬國農具會社之英、美巨商，在腹地張有販賣網，不許他人追隨而已。日人之輸入額，大抵在傅家甸與華商交易而止，出入腹地者，殆可謂爲絕無其例。惟自民十六年以來，在滿鐵援助下，所產生之北滿貿易館，爲日商出入腹地之劃期的計畫，尤以九一八事件勃發，環境變遷，貿易館益增重要，其機構及活動之狀，遂大爲世人所注目矣。

今舉日華商人在背後地交易之狀態如左：

(一) 日商關係

日人輸入業者之腹地交易，如上所言，僅限於在哈（主要爲傅家甸）華商之間接，其能直接輸出腹地或吸收入內地顧客而直接交易者，爲數極微。滿鐵所援助之北滿貿易館，於促進日商之腹地交易，大有效果，滿洲事變後，更促成日商出入腹地之運矣。

貿易館名地	址經	營者
齊齊哈爾貿易館、昭和祥黑龍江省齊齊哈爾市	哈市	松浦洋行
海拉爾貿易館、昭和盛興安北分省海拉爾市	哈市	松浦洋行













高粱	小麥	豆油	豆餅	大豆	品名
北滿農地一帶	呼海松江下游	同	哈市及其附近一帶	北滿農耕一帶	主要產地
同	同	同	同	布特(二十七·三斤)以哈洋計	(價單位)值
	一車 往長春 布特	一車 往大連 往海參崴	一車 向大連 向海參崴	一車 向大連 向海參崴	交易(單位)
買賣雙方同意決定	三梭羅 但無交	濕保合格	國際檢查合格品 (無雜質)	等級普通 (二)普通 (三)普通	交易上之標準物
	江河船側	裝車出賣	裝車出賣	站貨車 (二)普通	收貨及價值
	無	每布特	一成	無	定價
	訂約同時	同	餘額以貨物提單交換	訂約即全交	清算法
	麻袋	油池車	豆餅裝不包裝	袋織筋新麻	種類
	一四二斤		每枚重量 夏季四七斤 冬季六七斤	一四二斤	重量
四二分	元一·三五	元三·六五	六三分	元一·〇〇	哈市之布特價值
無海外輸出	五特者無 分爲普通每梭羅 哈洋一之			混保一等 一需給哈之 布一定普通 一分係因 至每	摘要







鉄	小麻子	粟	包米	小豆	高粱	小麥
Gross 一〇〇斤 圓本位	同	同	同	Net 一〇〇斤 圓	Net 一〇〇斤 圓	Net 一〇〇斤 圓
大連海參崴均 爲一車	前同	前同	前	(一)向大連一 (二)向海參崴 以英噸計		特一、〇〇〇布
	經大連者混保 製油原料檢查 等級 經海參崴者國 際製油原料檢 查等級	經大連國際檢 查合格品				一二〇梭羅
CI 內地各港	CI 內地各港	CI 內地各港 朝鮮各站上車交貨	同	CI 內地各港		CI 內地各港
同	同	同	同	同	同	同
同	同	同	同	同		同
同	同	同	同	同		同
同	同	同	同	同	同	與大豆同
					同前	因價值劇係近年日 本內地無交易

(丁) 北滿特產向歐美輸出之交易習慣

品名	價值(單位)	交易上之標準物	交貨及結帳		損耗
			貨地	金結	
大豆 歐行 Gross 英噸磅本位	英噸	Tag	Ci 歐洲各港 Fed 大連或海參崴	銀行信用證發 定 依貨價匯兌而	六十日 Landing might
豆餅 同	同	Sample	同	同	九十日 同
豆油 (1) 向歐洲 Net 英噸磅本位 (1) 向美國 Net 美噸金圓本位	(1) 英噸 (2) 美噸	Tag	Ci 歐美各港	同	六十日 同
小麻子 Gross 英噸磅本位 英噸	英噸	Sample	Ci 歐洲各港	同	九十日 同

(戊) 北滿特產之輸出地及比例

品名	本華	南南	洋歐	洲美	國
大豆	五〇%	一五%	五%	七五%	

豆	餅	朝日	日本內地	鮮	海地	一七九 五五〇〇 %%%%	一〇%				
豆	油						五〇%			八〇%	一五%
高小	梁麥	從當地交易									
小	豆					一〇〇%					
包	米					一〇〇%					
粟	朝日	鮮	本			二〇〇 八〇〇 %%%					
小	麻子					四〇%				六〇%	

(己) 日貨進口交易手續

日貨輸入交易上一般商慣手續詳述如次：

(一) 契約決定法

與日本內地輸出貨棧或工廠間，有代理店或特約店等關係之哈市進口商，及平時不斷有交易者，契約規定，極爲簡單，電報或書信即足。若係新主顧，而又爲華、俄商人，其信用不明者，大概須現金取貨，或銀行信用證，或哈市輸入組合之推薦始可。

## (二) 定價法

輸入大宗貨物時，罕有在哈爾濱交貨者，多爲大連、海參崴、大連倉庫、大連上車交貨，日內地面交日本諸港等種種不一，日本內地貨棧或工廠，於輸出事務不熟悉者，多希望產地面交，以輸出貿易爲業者或船公司，轉運公司與運費棧費等有特約者，則希望尼福比以及C.F.，價值當然爲圓本位。

## (三) 貨價結帳之時期及方法

有代理店，特約店關係者及平素交易之輸入商，其結帳方法，概有 sight 依貨價匯兌行之，而 sight 之期限，常爲一個月以至一個半月，最長無過三個月者。近來日本內地輸出貨棧及製造業者，因金融關係，有希望見貨付款或現金取貨者，於小包及其他小宗交易尤然。

## (四) 其他

以上之商習慣，係就一般商品而言，惟鮮果蔬菜等，運送中以腐敗凍傷等，而有壓傷，不能久貯，及時價高低過甚等關係，多用委託販賣制度，運送中之腐敗壓傷等，歸貨主負擔，運費及賦稅等費，雖亦由貨主擔負，但輸入商暫時代墊，由賣價中扣除，輸入商得佣錢一成或百分之七，蓋有此種特殊習慣。又日本內地之輸出貿易商或製造業者之哈市支店出張所，從內地本店進貨時，則是本支店交易，不由上述之習慣，毋俟論矣。

## 七 北滿貿易館

(甲) 貿易館創設之旨趣

北滿貿易館，謀北滿腹地開拓日貨銷場同時扶助日商出入腹地，由滿鐵發起援助，因而創設者。

(乙) 貿易館之機構

貿易館之經營主體，為從滿鐵承攬經營之商人，滿鐵於一定期間，給以補助金，且立於監督指導之關係。

貿易館以獨立會計組織為原則，設日人主任及調查囑託員，作為營業形式，設批發及零賣部。零賣部專門實地研究實物廣告，與需要者之趣味嗜好習慣等，謀開拓販路，故不以獲利為主，蓋即充分發揮實際的商品陳列館之機能是也。該部除門市外，並臨機舉行商販及零賣之貨樣會。

行商販賣擇日人或華人使充其任，所需貨物，貿易館批發部以有利條件供給之，此亦以日貨之實物宣傳為主，收益為第二義。

零賣樣本會之舉行，以宣傳方法，最有效果，或以內地交易之商品，或哈市所有中央批發機關之貨物，或自己所有商貨，或在哈日商所有貨品，悉予陳列而展示宣傳是也。

批發部之開設，專在日貨販路之開拓支持，於腹地需要區域，可由此築成日貨之堅固地盤。該部除門市交易外，開批發貨樣會，擇適當之貨物及時期方法，展示華商。

貿易館之營業及事業種類，各地不一，大體分數種如次：

(1) 日貨之零整批發

貨物種類，以工商部輸出組合法所定品種為主，即加工棉布以下各種雜貨之販賣，最屬貴重。

(2) 日貨之委託販賣

(3) 日貨之紹介宣傳

(4) 地方產物之買賣

作為防止幣價變動危險之法，或作為貨物交換而助長其購入日貨之方法，有從事相當土產之買賣者

(5) 其他適切之事項

例如謀營業之圓滑及發展，設茶館式俱樂部，於此處供以集會娛樂便利，或為顧客吸收方案，開各種營業上之集會是也。

(丙) 北滿貿易館之現狀

北滿在齊齊哈爾、海拉爾、海倫、三姓、寧安，共設貿易館五處，各為所在地之代表日商而活動。

(一) 齊齊哈爾貿易館 昭和祥

本館為北滿各館中最先設立者，始於民十六年十二月，經營者為主管松浦洋行，第一等哈市貿易商水上氏，該行可與秋林洋行及其他洋商相匹。

本館爲各館中最得地利，且經營狀態，亦完善可爲典型，管理方法亦稱優越。如零賣部者，內容外觀，均可與哈市第一等之雜貨店比美。

本館以齊克路沿線及齊齊哈爾背後一帶地方爲營業範圍，從事活動。開設以來，凡舊東北政權之營業壓迫，中俄紛爭，世界蕭條日本之金解禁，及再禁出口，滿洲事變勃發，及義勇軍充斥等幾多障礙，均曾遭遇，但以經營得法，能打開難局，經過較爲順利，今則爲齊齊哈爾之日商代表，大形活動，前途洋洋，可以屬目也。

(二) 海拉爾貿易館 昭和盛

本館於民十八年六月開設，經營者與齊齊哈爾同爲一人。

本館在呼倫貝爾，即與安北分省首府之海拉爾，有促進對蒙貿易之特殊使命，開設匆匆，即投入中俄紛爭之渦中，滿洲里支店，即蒙戰禍，又主要之背後地，即外蒙封禁，其所受打擊，可立致命，以後復繼續遭遇許多障礙，其存在瀕於危險者不知凡幾，幸賴當事人不屈不撓之努力，與夫滿洲事變，環境因而變化，今則前途已見光明矣。

本館對於財政窮乏不堪之蒙人，爲擴張日貨銷路計，除貨物交換或極長期之賒欠外，別無他道，近來待時局安定，有由駱駝隊派遣行商之計劃。

(三) 海倫貿易館 益昌盛

本館爲民十八年七月開辦，經營者爲哈市一等紳商谷口氏。

本館在海倫，爲呼海路終點，海克路起點之處，於所謂北滿穀倉之呼海、海克兩鐵路沿線，有擴張日本商權之使命。

本館開設時，背後地較爲狹隘，且以貧弱之關係，尤努力擴充零賣部，以故自開辦以來，至去年爲止，因其爲未開放地，日人之正式居住營業，絕對禁止，僅能用華人名義並使華人代爲經營，然以中國式百貨店而論，外觀內容，均有堂堂之美，今則海倫全市雜貨店中，無足與本館比肩者矣。

本館開設以來，亦經許多障礙，經營得宜，近來基礎已漸確立，前途活躍，可立待也。

#### (四) 寧安貿易館 高岡號

本館開設於民十七年十二月，經營者爲哈市第一等輸出商相見氏。

本館在吉林省寧安縣（距中東路東線海林站東南六十華里），更於海林、牡丹江設有分館，以東路東部線一帶爲商圈，將來可北至密山，南及間島，前途無限，可豫期也。

本館成立以來，亦經許多障礙，尤以民國二十一年，可謂爲本店之厄歲，新年開始，以兵匪故，店鋪、倉庫、一物不留，盡爲所掠，繼又遭北滿未有之水災，一年過半，在休業狀態之中，以經營者不屈之精神，與夫館員一同爲獻身的奮鬥，結果乃轉禍爲福，不僅能救本館當時之窘迫，且於寧安、海林、牡丹江方面，本館爲華、日人民供給物資



之中心機關，近更擴充零售部事業，爲日本新雜貨類開拓販路焉。

(五) 三姓貿易館 大信號

本館爲北滿五館中最後設立者，始於民十九年一月，經營者爲島崎氏，係在哈市經營大信號之少壯實業家。

本館在吉林省依蘭（即三姓），松花江沿岸豐饒之地域，可稱北滿寶庫者，爲其背後地帶，將來甚有希望。開辦以來，迄於今日，亦復連遭患難。即開設之初，受中俄紛爭之餘毒，二十一年六月，又受軍事影響，復活未幾，乃遇北滿未有之水災，三姓全市淹沒水中，本館瀕於全滅，更於十月，松花江終航之前，以警備關係，一時竟致停業遷移，再起幾至困難，但以經營者之努力，督屬館員，今春俟松花江開凍後，捲土重來，三姓本館，首先開始，佳木斯以及富錦兩分館，亦一同開業焉。

(丁) 北滿貿易館網之組成與腹地交易

因退出國聯而陷於國際孤立之地位，受世界各國經濟的壓迫排斥之憂，日加濃厚。故自日本言之，經濟的自由發展之新天地，獨有滿洲而已。

現在滿洲所含重要性，非往年東三省之比。由商業貿易方面觀之，滿洲市場，在世界之中，日本商品，安然可以獨占之唯一市場，故任何犧牲努力，爲日本商品之故，非確保而開拓之不可。所可惜者，向來在滿洲，尤於北滿腹地，

日商之出入，動遭阻害，日商亦無開拓腹地市場之雄才霸氣，僅在鐵道沿線，苟安姑息，以故腹地商權，悉爲河北、山東人所掌握。向來華商行動，惟知依照算盤所指示，於商品初無執着，任何提倡國貨，倘無利可圖，雖國貨亦所不顧。如有利益，則雖仇貨，亦必排萬難從事。習性如此之華商，而欲以日本商品確定不握之商權，託其在腹地創設保持較之緣木求魚，其難尤甚，抑亦甚爲危險也。

於是由日本人之手，奪回腹地市場而確保之，爲絕對必要，滿洲市場，欲使永遠爲日貨所獨占，信此外別無他道。

以此觀之，北滿貿易館所負使命，可知其如何重大，且由退出國聯，滿洲事變等，其重要性不知增加幾倍，此亦任人皆知者也。

但欲使北滿貿易館，完成其使命，僅照現在之施設，自不充分，故滿鐵當局，正考慮計劃如次：

(一) 於哈爾濱造成中央統制機關

使北滿各地貿易館，爲最有效之活動時，須加統制，使行動變爲機體而成連鎖，最爲重要。以故在北滿中樞，且爲各貿易館經營者根據地之哈爾濱，非設中央統制機關不可。於此旨趣之下，由滿鐵當局之斡旋，北滿貿易館經營者，已於民二十一年十月，設立太陽貿易公司之新機關矣。

太陽貿易公司爲股份公司，目下公稱資本五十萬日金，各館經營者均等投資創辦，各館經營者，卽爲重要職

員，以各貿易館之公同進貨爲主體事業。公司與普通營利會社不同之點，對於北滿各貿易館，爲其公同進貨機關，同時對於日本國內製造業輸出業，則爲其公同販賣機關而從事活動，決不使獨占一二種特殊之物，其營業亦不僅以牟利爲主眼。該公司將來隨事業之發展，當然增加資本，彼時務使日本內地之交易，公開出資，使成生產販賣之協同機關焉。

太陽貿易公司，近與南滿各貿易館之公同進貨機關，保其連絡，將來歸大連（或奉天）創辦之全滿貿易館中央統制機關所轄。

### （二）謀北滿貿易館網之擴充

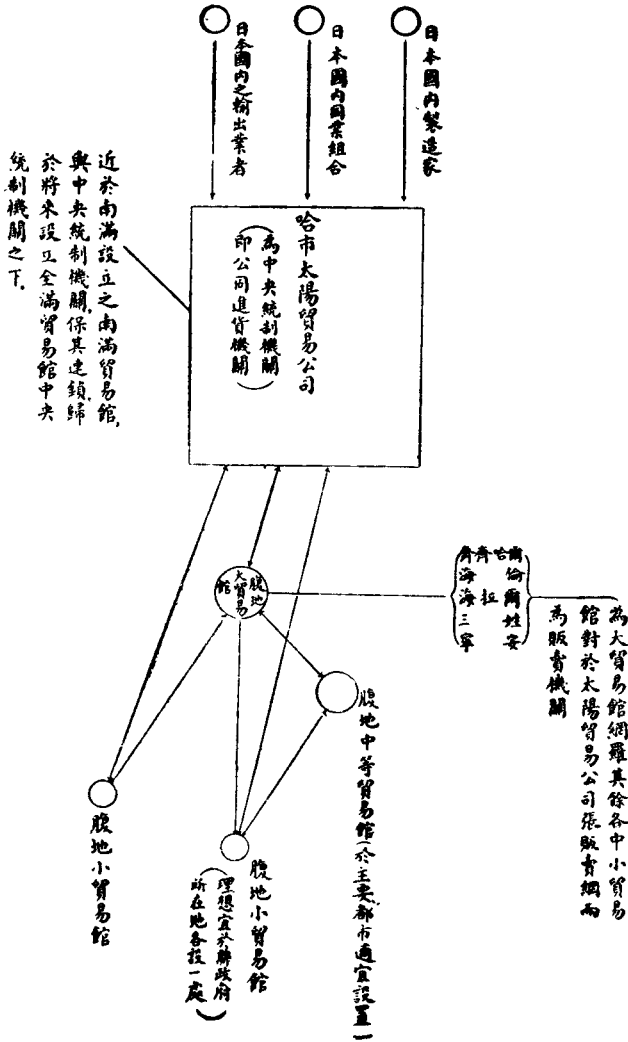
滿洲新築鐵路之竣工，向來北滿之貿易徑路，必起革命，最近發表商租權之確認，日人在腹地居住營業之自由，日人今後必陸續向腹地往來，蓋可豫料也。

嘗是時，腹地各樞要都市，更增設許多大小貿易館，則不獨貿易館之機能發揮上，甚爲重要，使後繼日人，造成腹地久居之機運上，亦爲重要節目。以理想言之，各縣政府所在地，必設一處貿易館始可。

以上之組織完成，而運用得宜時，始自哈市公同進貨機關，及其麾下之各地大小貿易館，爲有機的連鎖的活動，則日本內地之製造家輸出業者，可不勞而使己之商品，於北滿腹地，開拓販路而支持之，在此完整之組織，資本與夫威力之下，華商之人自爲戰，終屬不能抗衡，其理至爲明顯，腹地市場，自然歸順於此種機關之下，則日貨流入

滿洲之鴻溝，乃告厥成矣。

以參考故，圖解北滿貿易館之機構如次：



北滿之商戰