

章勃著

日本對華之
交通侵略

漢氏題



中國國民黨中央政治學校
研 究 部
圖 書 室

分類號數 693.1

著者號數 406

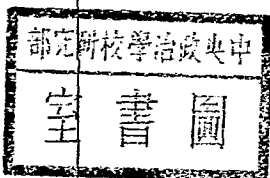
登錄號數 416

MG
F512.9
105

章
勃
著

日
本
對
華
之
交
通
侵
略

商
務
印
書
館
發
行



3 2167 8630 5

孫科先生序

概自前清末季政府，昏聩無能，國民智識未啓，列強乘勢侵入。首則強割勢力範圍，繼則壟斷物質與交通。既以我國豐富賤價之出產，盡行輸出，爲其精製工品之原料；尤復利用其在華之交通機關，轉銷於我各地市場，致令經濟落後之中國，實業無由振興，交通靡克發展。此二者中尤以後者之害爲烈。何者？列強在華交通事業，其經濟之力，既勝於我，其政治之力，亦復強大，我國貨物運輸之大權，遂爲所操縱。即使實業振興而農工產品之銷流，不能暢通無阻，價值之高下，亦受其牽制，爲害之烈，可勝言耶？

夫日本逼處東鄰，與吾國習慣相似，文字相類，其在東亞之進展，實優於其他歐美各國。益以彼國地狹人稠，而歐美澳洲復難發展其經濟勢力。祇有向我孱弱之中國，爲其經濟進展之場，用是採取積極政策，施行交通侵略而吾華大好河山，堂奧盡闢，運輸大權之旁落，實爲我國之隱憂，是宜急起直追，以圖挽救者也。

處茲千鈞一髮之際，我國國民與政府，亟應集中力量，勵精圖治，脫外人之羈絆，救經濟之危局。今幸國民政府交通行政機關，秉承總理遺教，努力奉行，夙夜匪懈，對於交通事業，其既有者，則力加整頓，其已失者，則設法收回。雖偶因時局糾紛，不無掣肘之處；然於交通大計，凡力所能及，無不積極推行，以期盡其職責，交通前途，庶幾有一線之曙光乎。

然外人之侵略我國交通，處心積慮，多歷年所，其資本雄厚，計畫周密，防禦之策，不厭求詳，國民屬望政府之餘，必須各竭能力貢獻政府，輔助進行，然後克收良效。金華章勃君，於鐵路股務之餘，本其學識經驗，積二載之精力，集多數之資料，編成鉅製，以餉國人，其用心之苦，搜羅之勤，有足多者。余披閱本書，覺其特點有三：日人侵略我國交通沿革，敘述周詳一也；日人謀攫每個交通機關之心跡，描寫無遺二也；對症下藥，適應其病三也。他如史料翔實，取材豐富，皆可為國家施行之參考，國民應付之南針，洞知彼我之情，不愧嘔心之作，章君誠有志之士哉！是為序。

民國十九年七月四日

孫科識

王伯羣先生序

吾國苦帝國主義之經濟侵略久矣！日本以蕞爾小邦，甲午戰後，亦一躍而步列強之後塵，陽假親善之名，陰行掠奪之實，其侵略手腕，變變乎後來居上，幾奪帝國主義者之首席。數十年來，吾國權之陵替，固非一端。而所受日人交通侵略之賜者，實爲最鉅！蓋交通侵略爲經濟侵略最銳利之武器，同時又有政治侵略之意味存乎其間，勢力所屆，足以吮我膏血，扼我咽喉，絕我生機，制我行動，寢假而流毒滋蔓於全身，遂足制我之死命而有餘，實有較賠款割地爲尤酷者！比年日人本其傳統的對華政策，積極逞其交通侵略之陰謀，路航二端，尤爲其目光之焦點，迄今南滿仍爲日人勢力範圍，路電郵航，盡在掌握，根深蒂固，猝不可拔。蒙古北滿，亦岌岌可危，即以本部而論，山東爲日人垂涎，衆所共知；而日本航商，深入我國腹地，橫行無阻，更爲今後發展航業之大敵！頻年交通事業，因受軍事影響，未能有長足之進展，而日人侵略手腕之酷辣，有加無已，與念及此，可爲寒心！章君江波，波饋於交通管理有年，本其平素研究觀察之所得，撰爲是書，縷述日本交通侵略之罪案，幾無一言無來歷。而於南滿交通現狀及日人對於吾國路航二端之侵略政策，尤再三致意，冀使國人洞悉日人野心之可怖，而惕然猛省。著者纂述之勤，與用心之苦，彰然可觀。固不僅可俾吾交通界攻錯之資，抑亦關懷國權研究對日問題者所當毋忽者。誠使吾國人能因此書而恍然於日帝國主義野心之真相，與夫目下交通危機之迫切，急起戮力，以求所以恢復國權之方，俾日本侵略之鐵腕，永不

日本對華之交通侵略

得復達於吾國，則章君此作，尤足爲今後施政之助也已。

民國十九年六月十八日

王伯羣序

著者自序

近十數年來，列強在我國最橫行而最兇暴者，當首推日本。日本在明治維新以前，備受歐美帝國主義者的壓迫。明治維新，勵精圖治，發奮自強，一方發展工商業，以富裕民生，解放列強經濟的壓迫；一方發展陸海軍，以充實武備，圖謀國際地位的增進，經過多少年的準備，於是一戰勝我，再戰勝俄，脫去弱小之名，擠入強國之列。可是日本雖然脫離了歐美帝國主義的壓迫，而自己卻搖身一變而成帝國主義者。且從此時起，日本便由被動外交一變而成主動的了，由防禦國策一變而為攻取的了。論其侵略的急進，手段的兇暴，更為其他帝國主義者所未有，真所謂「青出於藍而勝於藍。」

日本何以如此呢？自然，一方也是時代環境所促成的。因為日本加入世界政治漩渦之初，列強勢力已經越過大西洋而至太平洋；同時歐美各國的資本主義，有了相當的基礎。所以日本為謀鞏固本身在太平洋上之勢力計，換句話說，欲求將來在太平洋上，不致為其他帝國主義勢力所壓倒，自然非積極起來努力於國權的伸張不可。況且日本又是個地狹人稠，天惠不厚，而資本主義正在萌芽的國家，故從日本的立場，謀本國資本主義的發展起見，自然一方須得向境外攫取供給原料的地方；一方更須向國外攫取銷售商品的市場。

日本因為上述的原因，所以不得不就其阻力較少，土廣人稀，而又天產豐富的老大中國，為其侵略的對象了。

因爲中國目前經濟狀況，與夫政治情形，恰合於日本帝國主義需求的條件。是故三十年的東亞風雲，中國變亂，幾乎無一次不有日本帝國主義者的參加，無一次不是日本帝國主義者所播弄。而中國國際地位的低落，國內政治的糾紛，國民經濟的窮困，日本帝國主義者，至少要負大半的罪過。這樣看來，除非日本資本主義，立即沒落，放棄以前對華侵略的謬誤主張，中日兩國，實無可妥洽之理。若就目前中國民衆的立場上言，欲謀中國國民革命的完成，三民主義的實現，尤非於最短期間，打倒日本帝國主義不可。

日本帝國主義對華的侵略，是多方的，也是整個的。不僅想把中國作她經濟上的殖民地；並且想將中國作她政治上的殖民地。換句話說，日本帝國主義者之對待中國，不是像往日英國之於印度，緬甸，暹及，只謀經濟的權取，還要進一步仿效十七世紀歐洲各國之於美非有色人種，以期逐漸消滅中華民族的生存，此在大言不慚的日本朝野著作中屢見不一見了。固然，這種開倒車的主張，無異夢嚙；不過我們從事實上，看那種陰謀，未始沒有注意之價值，因爲他們所謂一貫的「國是」，便是大陸侵略政策，由此政策所表現的侵略方針，雖因政治關係，在中國各省區，有輕重緩急之分，又因國內政黨背景不同，有側重政治或經濟之別；然其對華侵略的根本企圖，卻是一成不變的。

惟其如此，故其對華的侵略，不論在任何時間，或任何空間，都是採取分頭並進的策略，尤其近年對於念念不忘的滿蒙，一種咄咄迫人的氣概，稍有血性的人們，簡直不能片刻忍受。舉凡軍事上，政治上，經濟上，文化上，交通上

而爲國權所關者，無一不被其侵害和壓迫。就中特別對於交通一項，更爲日本帝國主義對華侵略中心之所係。因爲交通權的伸張，直接足以影響經濟勢力的膨脹，間接便可促進本國政治勢力的開展，同時還可使所在國失了政治經濟上一切活動的能力。

日本對華交通事業的侵略，前已言之，乃根據其一貫的國是，大陸侵略政策。大陸侵略政策的着重點，就是滿蒙區域，其次便是黃河流域，長江流域。所以她的對華交通計劃中，滿蒙方面的佈置，特別嚴密，查滿蒙的交通機關，其屬於日本直接經營者，固不待言，即稍涉有日款關係者，目前大半已經受其勢力的支配了。

雖然，帝國主義者對華交通事業的侵略，不單限於日本一國，但是在最近十數年中，其他列強在華交通上之勢力，大抵皆無顯著進步之可言。郵電二政，現除日本而外，已由我國完全收回。國內航業，年來英美各國，也未嘗不增加船隻噸數，以從事於中國航業的侵奪，但終不如日本壞地相接，近水樓臺，能隨時應變，以掠取我國境內運輸上之利益者可比。至於鐵路一方面，英法帝國主義者之勢力，近年以來，差不多已成強弩之末，及觀日本帝國主義者，其在滿蒙區域，正如旭日東升，而當突飛猛進的時期。

由此可知我國的交通事業，日本帝國主義者所加於我國的侵害，是比任何強國兇暴得多，是比任何強國也急進得多。所以要想收回中國整個的交通權利，以圖事業的發展，當前的大敵，便是東鄰的日本，如果把這道難關打破，收回了一切喪失的交通權利，那末其他各國，便可迎刃而解，不成問題了。

不過日本帝國主義者對華交通的侵略，千頭萬緒，國人雖已知其大概情形，終不明其整個的真相。報章雜誌，敘而不詳，難免有舛錯不實之處。著者研究交通，歷有年所，而於中日間之一切問題，尤願悉心研討。前年濟案發生，著者目睹日本帝國主義者橫暴情狀，憤不可言，乃發宏願，決意撰述此書。一方從事實際的調查，一方搜集歷來中日兩國交涉之文件，並且瀏覽羣書，參以學理，藉明其侵略的原由，而斷其將來的結果。費兩年之心力，全稿始克草成。因定名為「日本對華之交通侵略」，內容分總論，鐵路，航業，電信，郵政五大篇，篇分若干章，除總論外，每篇各有應付日本之方策一章，期供今後革命當局的採擇，而明著者撰述此書之微意。惟是學識譾陋，倉卒付梓，脫略的地方，必定不少，尙望海內賢達，匡其不逮，是爲序。

中華民國十九年五月三日

金華章勃識於北平

著者附言

(一) 本書係合總論及分論四篇而成，總論篇所敘述的是一般的，分論中所敘述的是特別的，惟本書始終以理論與事實並重爲一貫方針。蓋非理論，不足以推究事實之因果關係；非事實不足以證實現象之精確觀察。

(二) 本書原名爲日本對華交通侵略問題，後以問題二字，不甚妥切，乃改爲日本對華之交通侵略，書中仍有襲用舊名處，以付印時間關係，不及更改，還祈閱者原諒是幸。

(三) 我國自甲午戰敗以來，列強莫不對華，施其侵略手腕。日本近在東鄰，謀我尤亟。查日本對華侵略之方式，政治，經濟，文化，軍事，交通等，幾乎面面俱到，而於交通一方爲特甚。故著者獨於日本對華交通之侵略，不厭周詳，原原本本，以貢獻於讀者，俾明日本政策之所在，而知所警惕。

(四) 本書專在討論日本侵略中國交通一部分而言。範圍似嫌過狹，惟著者以中日關係複雜，交涉頻繁，遠非他國所可比擬；此種專書，在日本未放棄侵略政策以前，豈不可少。

(五) 本書材料，關於理論部分，多採自東西書籍；調查部分，如鐵路郵電，大半俱由實地採訪而來，航業方面，則由著者委託各海關調查而得，其如統計材料，多由官方報告，擇其精確與新穎者採入，凡杜撰與年代過遠者，皆所不取。

(六) 日本在交通侵略中，以路航爲骨幹，故於路航二部，彼之獨詳，而鐵路侵略之中心，爲關東三省，故於東北鐵路與日本關係，不惜條分縷析，反覆說明，俾國人有所預防。

(七) 本著脫稿後，承胡漢民、孫科、王伯羣諸先生不棄，獎勵有加，其於卷首各序及題簽，實足增光拙著，當茲付印，宜表謝忱。此外如盧化錦、許文通、王泚、洪瑞釗、王漱芳諸先生，稅校諸友及北平交大同學，對於本著在直接間接，曾與鄙人莫大之援助，尤爲作者所不能一日忘也，特此鳴謝。

目錄

第一篇 總論

第一章 交通事業與國家生存之關係……………一

第二章 交通事業與帝國主義之關係……………六

第三章 鴉片戰爭後之我國交通痛史……………一〇

第四章 日本對華交通侵略之主因……………一七

第五章 日本對華交通政策之鳥瞰……………二一

第二篇 鐵路

第一章 日本帝國主義與中國鐵路問題……………二七

第二章 日本侵略東北鐵路概論……………三二

第一節 南滿鐵路及其會社……………三八

目錄

一

(甲) 南滿鐵路發展史	三三八
(乙) 南滿鐵路之形勢	三三九
(丙) 滿鐵會社之組織及其監督機關	三四〇
(丁) 滿鐵會社之經濟勢力	三四九
(戊) 滿鐵會社之政治勢力	三五三
第二節 安奉鐵路	三五五
(甲) 安奉鐵路之歷史	三五五
(乙) 安奉鐵路之特點	五六六
第三節 吉長鐵路	五七七
(甲) 吉長鐵路之歷史	五七七
(乙) 日本攫取路權之用意	六一一
(丙) 吉長鐵路之現勢	六三三
(丁) 吉長與他路之關係	六四四
第四節 吉會鐵路(包括吉敦天圖二路)	六五五

(甲)	吉會鐵路概言	六五
(乙)	本路之交涉史	六六
(丙)	日方取巧解決吉會路	六八
(丁)	日方擢取本路之目的	七一
(戊)	日本對於本路要求之無理	七七
第五節	洮昂鐵路	七九
(甲)	洮昂路之緣起	七九
(乙)	與他路之關係	八一
第六節	四洮鐵路	八二
(甲)	四洮鐵路之歷史	八二
(乙)	日方要求建築本路之目的	八四
第七節	溪城鐵路	八六
第八節	金福鐵路	八六
第九節	滿蒙五路	八七

(甲) 滿蒙五路之交涉史	八七
(乙) 日本要求五路之目的	九一
第十節 日本新近要求之路線	九三
(甲) 田中內閣野心之解剖	九五
(乙) 要求新路線之用意	九五
第十一節 我國已往應付日本侵略東北的失策	一〇一
第十二節 今後我國對於東省鐵路應有之政略	一〇六
(甲) 取消不平等條約	一〇六
(乙) 開闢新海港與修理營口商港	一〇八
(丙) 計劃適宜新路線	一一三
(丁) 注意業務之發展	一一四
第三章 日本侵略中國本部鐵路概論	一一七
第一節 膠濟鐵路	一二〇
(甲) 膠濟鐵路之形勢	一二〇

第二篇 航業

(乙) 日本侵占本路之過去·····	一一一
(丙) 我國收回運動之初步成功·····	一一二
(丁) 日人操縱下之現狀·····	一一四
第二節 南潯鐵路·····	一一五
(甲) 修築南潯鐵路之原因·····	一一五
(乙) 南潯路與日本之關係·····	一二六
(丙) 南潯鐵路之現狀·····	一二八
第三節 其他國有鐵路·····	一三〇
第四節 政府對於關內各路應有之政略·····	一三四
第一章 日本帝國主義與中國航政問題·····	一四五
第二章 我國航權喪失之經過與現行辦法·····	一四八
第一節 航權喪失之原因·····	一四九

第二節	航政權喪失經過與現行辦法	一五二
第三節	航行權喪失經過與現行辦法	一五五
(甲)	沿海航行	一五五
(乙)	內河航行	一五九
(丙)	內港航行	一六二
第四節	航業保護權之喪失與現行辦法	一六七
第三章	航權喪失後及於各方之影響	一六八
第一節	一般影響	一六九
第二節	直接影響	一七一
第四章	日本對華航業侵略史	一七五
第一節	日本海運事業之發端	一七五
第二節	中日戰後至世界大戰	一七六
第三節	世界大戰時期	一八五
第四節	最近時期	一九一

第五章	日本對華航業侵略機關	二〇二
第六章	日本對華航業侵略之一斑	二二七
第一節	遠洋航業	二二七
(甲)	遠洋航業之中心及其航線	二二七
(乙)	遠洋航業與日輪	二三二
第二節	沿海航業	二四一
(甲)	沿海形勢及其航線	二四一
(乙)	沿海航業與日輪	二四六
第三節	內河航業	二五五
(甲)	長江水勢及其航線	二五五
(乙)	長江航業與日輪	二六一
第四節	內港航業	二六六
第七章	收回日本在華航權之步驟	二七五
第八章	我國對於今後航業應有之方策	二九四

第四篇 郵政

第一章 日本帝國主義與中國郵政問題……………三〇七

第一節 我國郵政事業與列強之關係……………三〇七

第二節 日本侵略華郵之開始及其組織……………三〇八

第三節 日本侵略中國郵權之目的……………三〇九

第二章 撤廢客郵運動之過去……………三一

第三章 日本在華郵局之一斑……………三一四

第四章 我國應速收回日本客郵……………三二五

第五篇 電政

第一章 日本帝國主義與中國電政問題……………三二七

第一節 列強侵略中國電政之目的……………三二七

第二節 日本對華電政侵略經過……………三二九

第二章	日本在華電政侵略概況·····	三三九
第一節	海底電線·····	三三九
第二節	無線電臺·····	三四一
第三節	有線電報·····	三四四
第四節	電話·····	三四七
第三章	中日電政借款與我國前途·····	三五三
第四章	華府會議與無線電臺問題·····	三五八
第五章	我國應速收回電政權·····	三六〇
第六章	今後我國對於電政應有之施設·····	三六四
本書引用的參考書·····		三七四

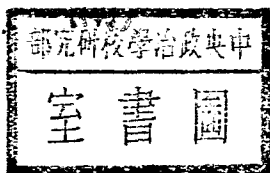


日本對華之交通侵略

第一篇 總論

第一章 交通事業與國家生存之關係

我們在未討論中國交通事業與國家之關係這題目以前，應該知道交通事業是什麼？一般經濟學上的定義說：交通事業是指人類貨物及書信之地方的移動而言。通常按照移動之地方位置的不同，把交通分成三大類，即：(1)水上運輸及通信；(2)陸上運輸及通信；(3)空中運輸及通信；惟最後的一類，現時方纔萌芽，而占今日交通位置的，仍賴(1)(2)兩種，換句話說，僅有路、航、郵、電、四政而已。此四政之在今日，其發展與否，和國家生存上，常常占了極重要的地位。歷史告訴我們，一國的文化、國勢、經濟狀況，都靠着完美的交通機關來促進的。這就是說，交通事業為一切事業的先導者，有了完備的交通機關，其他一切新事業，方可隨之發展，而後乃有文化的產生。自古文化的發源地，不是江河兩岸，必在沿海地方。就西洋說：如巴比倫、埃及、羅馬、希臘；就東洋說，如中國、印度，這些國家



所以發生古代文明，全由江海交通便利的原故。不過，從前的交通，到底是限於局部的，技術粗笨，影響不廣，因此文化國力強盛的國家，終不能有遠大的企圖，而一般弱小的國家，尚可苟延殘喘。及至近世科學昌明以後，乃大不然，交通範圍，逐漸廣大；交通技術，日益進步，時間和空間都縮短了，國際間的關係，日益密切了。把世界成了整個的單位。我們這些弱小國家，都各成了國際的一員，在此海洋交通時代，要想和往昔那樣的閉關自守，事實上已不可能。圖生存，求出路，惟有順着潮流，注意交通事業的改進，迅速地一步步的迎上前去，將來或能得到一個燦爛光明的新時代。

現在我們展開中華民國的地圖來看，以那麼大的一塊領土，僅僅祇有這幾條鐵路幹線；這幾隻輪船；這幾根電線。這一點點殘破不堪的交通機關，不要說不能比上英美；就以日本而論，也不管相差十萬八千里呢。何況這幾條鐵路，幾隻輪船，幾處電線或電臺，大半自己還沒主權，都被帝國主義者所把持，所操縱，你看多麼可恥，多麼傷心的事呵！

所以處在帝國主義共同侵略下的中國，處在經濟文化等尙未完全發達的中國，對於交通事業，實有深切注意的必要。現在我且把交通和立國的關係來申說一下，然後再詳論帝國主義侵略我國交通的原委。大凡一國的交通，當最初設計時候，多依軍事上之目的而促進的；因為交通發達，影響於軍事，必然很大。據軍事專家說：「輸送這一點上觀察，軍事上利用交通的場合，有了四種，就是：動員的輸送，集中的輸送，作戰的輸送，軍需的輸送。」從

前拿破侖嘗說，兵家勝負，爲軍量和速率的結果，那句話也是很對的。因爲這裏有個很明顯的例證，就是一八七一年普魯士戰勝法國的事情，這次德國所以打勝法國，全靠毛爾特開將軍設立作戰與鐵路連繫的計劃，在十天短促的時間，輸送十六軍團於國境，遂能先發制人，立於不敗之地。就以這次世界大戰言，德國鐵路的活動，也非常顯著，一九一四年八月二日下了動員令，第二天晚上，着手軍事輸送，四日正午，就輸送完畢，而於五日早晨，開始攻擊，這是完全利用橫斷萊茵河複線之十八鐵橋之結果；先後僅以二十小時的時間施行動員輸送及集中輸送，可說神速極了。他們當初設計之稠密，和平時準備的完美，真可令人嘆服。又西部戰線軍隊移向東部戰線時候，因爲利用六個之複線鐵路，以九百九十四英里之遠距離，僅用四天工夫輸運完畢，遂得打了一次大勝仗，更足以證明作戰輸送，利用鐵路的效果。其他如航機的襲擊，裝甲車的活動，病院列車，武裝列車的轉運，大砲運搬車的連絡等等，都屬於軍事上新發明的交通機關，而於鐵路的利用，也有密接的關係。這樣看來，交通機關對於軍事上，確有根本的關係。交通機關的活動，直接可以左右軍事上的活動，故交通機關，可以說是軍事機關的一部分。自然，交通機關的發達，其結果，往往容易發生戰事，容易使戰爭範圍擴大，例如前次世界大戰，其發端不過在塞爾維亞的一個小地方，沒有多少時候，由歐洲大陸，而亞洲，而美洲，把全世界各國幾乎都捲入了漩渦，這是確實由於交通機關發達，致使戰爭範圍擴大的原故。不過，我們想一想，若果這次戰爭發生於一世紀以前，則這次戰爭或許延長十年數十年，也不一定呢。

交通機關的第二目的，是政治。政治和軍事，從古到今，殆有相連相繫的關係。世界有名的羅馬道路，實爲羅馬帝國統一的要素。我們從歷史上考察民族興亡的陳跡，交通機關整備，確是一國統治上占重要位置的。交通事業如果頹廢的話，國家一定由衰弱而滅亡；我國年來所以分崩離析，不能打破割據的局面，這裏是一個原因。將來交通發展，鐵路完成，那時南北溝通，東西橫貫，政治上的統一，必可事半功倍，而封建勢力，割據局面，不消而自滅，不待自破了。

其次，文化進步，我前面已經講過，和交通事業是有深切關係的。學問技術，固不必論；就如文藝思想等等，對於交通，是一樣的不能分離。我國最近幾十年間文藝思想，有如怒潮澎湃，蒸蒸日上者，最大原因，不外胚胎於亞歐的交通，日趨便利；因爲交通的便利，西洋文明，漸漸東來，而文藝思想，始有今日這一點成績的。確，交通機關，不啻文明的前驅，交通愈發達，文明愈進步，徵諸已往，不爽毫釐。現在盛行之各種文化運動，民衆教化，社會教育，講演宣傳，簡直可說是交通的賜物。他如最著名的蘇俄共產主義，規模既大，傳播更速，幾乎世界國民，全被震撼。其內容的可否，乃另一問題，而其影響世界文化，就不難想像；因爲交通發達，同時便失去其特殊的性質，而發生一種普遍的傾向了。

雖然，交通事業的利益，不僅及於軍事政治文化而已，除此以外，還有經濟上發生的影響。經濟上發生的影響，我們可把經濟學，分做生產，交易，分配，消費四部來講。就生產方面說，因交通事業的進步，第一，生產費可望減低，爲

的原料之收集和製造品之消售都比從前容易而且迅速了。第二，生產組織，可望一步。在交通沒有發達的時代，國民間的生產組織，範圍頗小；及至交通機關設備經營進步以後，生產組織也隨之一變，家庭工業，漸漸的變成工場工業，於是生產能率，日益增高，生產組織，日益擴大。第三，勞資價值，逐漸增加。資本方面，因交通便利的原故，對於物品之製造販賣，循環自然迅速，結果，資本人（當然不是限於平常資本人）對於資本就能有絕大的用度，而促其無限的增殖。同時勞工方面，因為交通範圍，日益擴張的原故，則勞動力的需要愈大，結果，必使勞動力之價值增加。就交易方面說，自從交通發達以後，消息靈通，運輸便利，空間和時間，都逐漸的縮短了。彼此間的隔膜，也隨着逐漸消滅；因此，商業和一般投機事業，就日漸發達起來。就是商業組織，因生產者與消費者間的時間和空間的距離，一天近似一天的原故，而從來的中間商人，漸漸地淘汰，而移於生產組合和消費組合的直接交涉了。再就分配方面說，交通發達以後，生產進步，生產進步，就影響到了資本的供求，即向之對於資本不甚需要者，因交通發達，遂喚起資本的需要；結果，一國資本的收入，因以增加。同時，在交通發達狀況之下，對於勞動量的供求，實可使之生調節的現象，而保勞動者工資的平衡。更於消費方面來說，自從交通發達以後，生產貨物，既得多量增加，由交易以入分配的財貨，又得暢行無阻，結果必使生產者和消費者的範圍，愈加接近，而得保持其供給需要的適合。

由此觀之，一國交通事業，確是非常緊要。我們要把國家地位鞏固起來，國民經濟充裕起來。換句話說，要達到國際地位的平等；民衆生活的改進；民衆力量的團結，都非有了普遍的交通機關不可。不過我們所當注意的，救國

的是交通；亡國的也是交通，這完全看操權的是主是客來決定了。主權我操，善事經營，連帶的把一切事業也發展起來，就是救國。反過來說，主權損失，雖有完備交通機關，而供帝國主義者壓迫所在國的經濟和政治的工具，那就是禍國。所以交通事業對於國家的利害，完全根據主權誰屬來判定；而於交通事業的本身，當然是不負什麼責任，應該無疑義地贊成的。

第二章 交通事業與帝國主義之關係

交通事業本身，對於國家社會，確有不可埋滅的功績，上文已經細細敘述了。現在所要進一步討論的是：交通事業之進展和帝國主義的關係究竟如何？普通一般社會主義學者是這樣說：「帝國主義是資本主義之最後的階段；而資本主義的發端，實由於十八世紀末葉的產業革命；而產業革命的動力，是由於機械的發明。機械的發明，物質生產力之可驚的增加，使手工業的生產關係，成了生產力發展的障礙；於是手工業很迅速地破產，而近世資本主義制度遂代之而興。資本主義制度當發展之初，是自由競爭，因各個製造家，各個製造廠互相競爭，都想着在市場獨占優勢的原故；於是他們就得一方面努力地改善生產的方法，一方面儘量地減低貨品的價格，以這價廉物美的條件來奪取顧客，其結果，遂使資本主義經濟組織，一天一天的發展起來；小資本家逐漸被大資本家所排擠，所淘汰，而將資本更集中於少數人手里，少數資本家，為要提高利潤率起見，遂起而聯合勝利的資本家，壟斷市

場。所謂新的克 (syndicate)、托辣斯 (trust) 和銀行團，遂應運而生。至此，商業資本與工業資本分離的銀行資本，始和工業資本結合，而且銀行資本透入工業資本的結果，幾乎把全國的工業，歸於銀行的掌握中，於是在這資本主義發展的過程，又造成財政資本主義的局面。資本主義發展到了財政資本的階段，是比工業資本進了一個較高的形式了。財政資本，是要進行掠奪的侵略政策，財政資本，志在攫取新的領土。從這一方面講，財政資本比工業資本的進行，更猛烈的多了。例如工業資本不欲攫取不能直接消費貨物的地方，所以工業資本之侵略的政策，是有限制的；但是財政資本需要使國家進行世界的侵略，侵略世界上未經分割的地方。所以資本主義專利制度和財政資本的發展，就形成了現代的帝國主義。」

的確，帝國主義的演進，是經歷了上面所說的過程；不過帝國主義所以有今日雄厚之勢力，資本主義能夠發展到了最後的階段——帝國主義，他們卻太抹煞交通事業的進展了。如果真的，僅靠生產工具的發明，而沒有交通機關的改進，那末無論生產量如何加增，手工業如何破產，決不會有資本主義制度的出現；更不致有形成帝國主義之傾向，因在這種情形之下，理論上，必致供過於求，供過於求，價值必小，價值小，則製造廠家取利必薄，甚至須減低原價出售。這樣一來，資本不僅不能增加，反以是減少或虧折。那時候，雖有新式生產工具，也是無濟於事，其結果，必和手工業時代的經濟狀況，沒有什麼大別；換句話說，仍不能進至資本主義時代。既不能形成資本主義的局勢，當然不會有帝國主義的產生。

所以帝國主義的產生，有根據資本主義的極度進展；而資本主義發展的序幕與過程，一方面是靠著生產技術的改良；一方面是靠著交通機關的進步。我們知道生產技術的改良，必然引起產品的增加，同時在資本主義制度以內，又發生了極大的矛盾現象。第一，是生產者和生產機關的分離。就是從事生產的勞動者，沒有生產機關，生產機關，是屬於不生產的資本家。這一個矛盾，使社會分裂成兩個利益完全相反的階級，占有生產機關的資產階級，是資本主義社會的統治者，而其階級基礎，完全建築在對於沒有生產機關的勞動者之勞動力的剝削。因此，資本家雖明知為大量生產，對於機械之利用上，是不可缺的；可是他為自己利益打算，卻不願盡量出產，減低利潤，有時竟不惜破壞一部分產品，以維市價的。第二，是資本主義與資本本身的衝突；因為資本家所以從事於製造之動機，就是賺錢。如他們的錢愈賺得多的時候，這資本遂愈得集中，然此種資本的集中，即不外表示此資本階級以外多數人的日趨貧乏，而生社會購買力減少之現象。社會購買力如一旦減少，則生產即呈過剩，生產過剩，對於資本階級，不啻是根本的一個致命傷。所以他們爲了彌縫這二個矛盾，而使資本主義得以繼續着進展，不致破壞其經濟組織，惟有從事市場的獲得，與投資地的獨占了。論這市場的獲得，是發生於國際的貿易；投資地的獨占，是發生於國際的投資，而此兩種，又是根據於世界交通的進展。因爲交通的進展，在國內，得使生產愈集中，工業愈發達；在國外，可將剩餘產品，以搪突政策，銷售出去；並借本國政治的勢力，以取得投資地的獨占。

說起交通進展史來，最重要的，當然是火車的發明。一八一四年英人斯提芬生（George Stephenson）發明

了一輛機關車，於一八二五年試行，終於一八三〇年開始成功正式的鐵路，所謂有名的利物浦至曼差斯特線就是。其次是汽船的發明，——一八〇七年美人富爾敦 (Hofert Fulton) 發明汽船；一八三二年莫爾斯 (Samuel F. B. Morse) 發明電報；一八九六年意大利馬可克 (Marconi) 發明無線電；一七八三年法人羅伯特 (Robert) 與吉理斯 (Charles) 發明氣球；一八〇九年法人喬治革雷 (Geogre Cayley) 發明飛行機。有了這些交通工具的發明，使地球縮成一個很小的範圍，無論多遠的地方，有了火車和汽船飛機，就立刻可以到了，又有了電報及無線電話，消息就很靈通了。有了這個交通事業的革命，纔使產業急激地發展起來，資本主義的威力，纔能征服了全世界。

交通事業的發展，確如列寧所言，鐵路之建設，是克服經濟恐慌，開放資本主義的生產方法，使有新的領域之最重要的一個素因。但自經大戰，到了戰後，鐵路的完成，相對的停頓。造船方面，雖依然繼續，但今日易蒸汽船為摩托船，用煤油以代煤者，已不在少數。而汽車和飛行機，在今日更為發達，簡直居於領導的地位了。使那些交通稀少，財政困難，人口較少的地方，亦引入世界交通之中。如由地中海橫斷阿拉伯以至報達，及直貫撒哈拉沙漠的汽車路線，是一個最著的適例。

因為汽車與飛機交通的發達，使世界各地都得有極迅速的聯絡，使人們旅行的時間縮短了許多。尤其是汽車，在短距離間，這是鐵路線的聯絡者，是使都會和鄉村的結合密接起來。因此，汽車和飛機的使用，那種非常高價，

或極易腐敗的商品，也就容易轉運到了市場上去。

而在通信術方面，因為汽車和飛機之輸送郵件，使人類意志的溝通，比前不知增速了多少倍。不過最大的革新，還在上文所說的不用導線以傳聲音，與符號——無線電話，無線電報——的發明，這些發明，使最僻遠的地方亦能與中心城市密切聯絡，且其範圍可以擴至極大。

交通事業，有了這樣新異的發明，其影響必然及於經濟的進展，已如上言。所以資本主義的過剩產品，得謀國外的市場；資本主義的剩餘資本，得謀國外的出路，都是靠着交通機關來擔這個聚散的責任。離開交通事業，市場便不容易發達，是交通直接雖不能使市場生何等的影響，而間接受其利益，可說是很大的。再就交通和投資地言，本來交通事業的本身，即為一種投機事業，如投資地的取得愈多，則交通遂愈可發展；交通愈發展，帝國主義之經濟侵略的根基，愈加穩固。所以帝國主義者侵略人國的第一步，便是取得交通經營權和交通投資權。因此，我們知道帝國主義所以有今日極盛的現象，不能不認與世界交通的進展，有極大的關係。因此，我們可以知道一國的交通事業，如果自己沒有主權，聽憑帝國主義者的支配和侵略，那末交通事業雖然發展，亦不過成爲帝國主義者的殖民地或保護國而已。

第三章 鴉片戰爭後之我國交通痛史

提起我國交通專業發展史來，確實是最痛心，最恥辱不過的一樁事；因為中國交通專業，自己沒有完全主權的，主權的大部分，是在帝國主義者的掌握中。而帝國主義者對華交通侵略的開端，就是很著名的中英鴉片之戰。這次戰爭的結果，即是造成次殖民地的初步，列強共同壓迫中國的先聲。在鴉片戰爭以前，外國人在中國雖則也已經有通商之事；但是這時候通商地點，限於沿海少數地方，並且限制極嚴。到鴉片戰爭以後，訂下了城下之盟的江寧條約，纔開沿海五處為商埠，把種種限制盡行取消，因此，華南沿海航行權，就在無形中喪失了。英法聯軍之役，英法二國又迫我國開了北方天津等處和長江流域為商埠；於是華北航行權，也隨着不平等條約而喪失，不僅沿海航行權喪失；而且內河航行權也給以插足的機會了。本來沿海及內河航行權，在各國都是本國人民，纔能享受這個特殊權利，外國人照例是不許的。可是中國，乃大不然，因為中國當初執政官吏，一則昧於國際公法，再則迫於列強威勢和他們訂立了一些賣身契；竟把主權輕輕斷送，追念往昔，痛恨何如？內河航行權在不平等條約中的喪失，以一八五八年，中英續約第十款：「長江一帶各口，英商船隻俱可通商」的條文，為外國船隻航行內河的開始。一八七六年，外人更強迫中國於長江下游各口岸間指定相當地方，給外人起卸貨物，其後，甲午中日戰後，又開蘇州杭州為商埠，因此外輪可以駛入長江以外的河流，可以得入中國的窮鄉僻壤了。

航權喪失以後，接着便是路權的被奪。帝國主義者之侵略我國路權，中日戰前，就有計謀；不過那時候我國海禁初開，且經鴉片英法戰役之後，人民排外心理，甚為激昂，對於外人之在我國敷設鐵路，莫不竭力反對。第一次淞

滬鐵路落成後，竟以路線上發生鑿殺人命事件，大動民憤的原故。政府寧願費二十八萬銀兩贖回，將所有一切鋼軌器具，送之台灣，投於基隆海中，以平民怨，當日民情之保守，於此可見一斑。所以在那時候，外人對於鐵路，表面上不過僅敦促我國之修造，尙未有何種路權獲得的要求，及至唐蘆鐵路築成——（唐蘆鐵路自唐山到蘆臺）——我國國民逐漸認識鐵路之真正價值；而政府見於中法戰役輸送軍隊之困難，已知鐵路之爲不可少。從這個時候起，建築鐵路的主張，遂占優勢。於是國際帝國主義遂欺我之無能，乘機大施侵略手腕；於是中國鐵路遂成若輩唯一之競爭目的物，而勢力範圍，亦於此時分割起來了。這時帝國主義者所以如此猖獗的原故，就是甲午戰爭的失敗；因爲這次的失敗，列強深悉我國衰弱不堪，適其時日本向我有遼東半島割讓的要求，俄國伴助我國聯結德法以抗日，致釀出三國共同干涉遼東的一件事。

其後一八九六年，俄國以干涉遼東有功，遂要求自貝加爾經我滿洲里，成一直線築鐵路達於海參威，而開列強侵奪我國路權的惡例，由此接踵而起的，即是德法二國以膠州教案，強索膠濟鐵路權；法人藉口抵制英人，強索滇越鐵路權。俄德法三國之經營我國鐵路，既如此的積極；英國當然不願落於人後，——那時雖因借款關係，已獲得京奉滬寧二路管理權與建設權——且彼時適逢比利時獲得蘆漢鐵路建築權，英國遂以利益均沾爲口實，向我國提出五路的要求；（所謂五路者，就是（1）天津鎮江線；（2）山西河南線；（3）九龍廣東線；（4）浦口信陽線；（5）滬杭線）其勢洶洶，志在必得，彼時我國政府，亦見英國艦隊向我沿岸集中，遂屈服而與以全部的

承認。

雖然，各國在華鐵路的爭奪，決非由此而息，於一八九八年，又由匯豐銀行借款一百二十萬鎊於京奉鐵路，而實際握有管理權；惟以該路線之經過區域，半在奉天，與俄國在北方所劃定之勢力範圍，不無影響，故惹起俄國之抗議。其後二國談判結果，約定長城以北為俄國之勢力；揚子江流域，為英國之勢力，不相侵犯。

英俄協約以後，又有英德二國關於津鎮鐵路（後改津浦）之協約。該路久為二國之紛爭中心點，直至一九〇五年，始得協定，以天津山東間之北段，歸德承修；由山東到鎮江之南段，歸英人承修，纔告一段落。

總上所述情形觀察，外人在中國獲得直接經營之鐵路利權，距離約達二千英哩有零，資本將達七千餘萬鎊，借款關係之鐵路權利距離約達二千八百餘里，借款額二千餘萬鎊，此實資本帝國主義在華侵略最猛烈的時期。不過國民飽受國際帝國主義的侵略，都漸漸的覺悟起來，再以日本戰勝俄國的影響，更引起我國人士愛國運動。收回權利熱潮，一時幾乎波及全國，而以一九〇五年之道清鐵路，粵漢鐵路之收回為起始。其他之京漢鐵路之管理權，及膠濟鐵路之建築權，皆得次第收回，此係就已失之利權而得收回者。其在此時之矯正歷來對外鐵路借款條約之失敗，並開後來訂結新條約之端，猶有足多處。此時所感不幸的，即為日人之在南滿鐵路發展的一件事，其關係於我國者，重大無比。原來日本之占有南滿鐵路，乃日本由戰勝強俄，根據日俄協約，承繼俄人既得的利權。從這時起，日本纔有了對華侵略根據地，於是我國東北邊境，處在日俄兩大勢力夾攻中，而危險程度愈加深切了。後來，

歐戰發生，我國多故，西歐列強侵略中國之氣焰大衰，而日本卻更向華積極進攻，一邊利用軍閥勢力，擾亂我國社會；一邊又乘大戰機會，迫我允其路權要求。所謂滿蒙四路，吉會鐵路，濟順高徐鐵路，就是這樣取得的，及至歐戰告終，雖以列強牽制，不敢明目張膽，奪取我國路權；然而明偷暗竊，竭力完成東北鐵路網計劃，實較任何帝國主義者積極些；所以在路權方面，今後對於日本應該多加注意。

談過路權，我們還看一看郵政的過去和現在的情形，外國在華經營郵政，是十八世紀中葉開始的。那時廣州僑居的英人，因我國焚煙交涉，均移往香港，此後香港，即為輪船停泊要地，遂於其地開辦正式郵局。漸漸把香港郵局之支局，次第設立於我國各重要通商口岸，以便居留各埠外僑，遞寄各項郵件，各國從而效尤，先後組織航路，和我互通來往。不多時候，上海又有工部局書信館的開設，和普通外僑，一律受各輪船免費代運郵件的利益。又後幾年，其他各埠外人，也仿效上海辦法，設立書信館，互寄郵件。各國在華設立郵局的經過，大體如此。從此看來，當時我國通商口岸，所有外國郵局，既非條約准予設立，也未經我政府特別許可；不過屈於強權，相與容忍。民國八年，巴黎和會，我國以參戰資格，得派代表列席，乃提出希望條件七款，其第三款，即為裁撤外國在華郵局，而法國內閣總理克勒索梭，代表各國最高會議答覆公牒，僅聲明承認我國所提七項，均屬重要問題，但不能認為在和平會議範圍以內，加以拒絕。及至民國十年華府會議，討論遠東問題，我國代表，又提出裁撤客郵議案，纔經該會接受，議決許可。議案通過以後，英美法三國，均無後言；惟日本則仍藉詞不肯實行該議決案，在華郵局，至今還沒有完全撤消呢。

最後是電政，看看帝國主義者侵略我國電政權，又是如何電政的範圍，是包含陸上有線電；海底有線電，及無線電而言，這三種電信，以陸上有線電的敷設爲最早；其次是海底電線，再其次纔是無線電。陸上有線電報，當初本爲海關總稅務司附屬事業，歸總理各國事務衙門管轄的，後改郵傳部管理，民國以後，則禁交通部航政司，事實上我國總算握有完全管理權，沒有經過帝國主義的侵奪。回顧海底電線和無線電信，那就不然。海底電線的創設，當時我國政府，昧於通信機關的重要，貿然允許大北大東兩公司以敷設特權，於是沿海通信機關，遂爲外人所操縱，雖如徐海線，煙臺正線，煙臺副線，終爲我國所收回。然而大部線路，至今還在列強的手裏。至於無線電線，也是如此，外人在我境內的無線電臺，真是星羅棋布，當民國十年，華盛頓會議時候，我國全權代表施肇基，曾將在華無線電臺二十二處，未經政府承認而安設的，請求議決撤廢。在此年二月第五次大會，僅僅得了一個不澈底的議決案。其大意，不外駐華公使館內，均得仍舊存留，惟只能收發官電；各國在華無線電臺，如係條約承認，就應按照條約辦理；電臺未經中國政府承認而安設者，應即移歸交通部經營；南滿附屬地和上海法租界內之無線電臺，不在此項討論範圍以內。從這個決議案上看，與我方所提原案，出入頗大，他們在決議案裏，僅僅容納中國一部意見罷了。由此想見帝國主義者之侵略人國，陰險狠毒的一斑。

前面所講航路郵電，都是一國的重要交通機關，不論從經濟上，政治上，軍事上，社會上看，這些交通機關，都有深切的關係，帝國主義者，要想實行經濟的侵略，要想消滅我中國，奪取交通權，自然是第一步手段。同時，我們要求

達到國際地位的平等，振興垂亡的中國，而對交通權的收回，也不能不算是第一步應做的工作。換句話說，國際帝國主義的勢力和我們反帝國主義的勢力鬭爭的過程中，而於交通權的收回，應該堅決地迅速地促其實現纔是。

不過，我國民衆，應當知道的是：帝國主義者對華交通的侵略。歐戰以前和歐戰以後的形勢，是大不相同的。歐戰以前，英俄德法日五國，是一致向華進攻的。大戰以後，是日本單獨向華進攻的——（目前情形，稍有變更）；因為德國失敗，俄國革命，法國英國，亦以大戰爭之故，元氣大傷，正在忙於本國經濟的恢復，所以都沒有多大餘力，能夠顧及東亞。因此日本的勢力，便能乘機突飛猛進，什麼西原借款，二十一條件，滿蒙積極政策，中日經濟提攜，一幕一幕的變幻着，而歸結一句，都想奪取我國交通權，任其支配。就目前事實上說，如鐵路方面，日本則以滿鐵和吉會二路為骨幹的鐵路網，一步一步的已將滿蒙囊括手中；膠濟鐵路和南潯鐵路，又因債權的關係，不能拒絕日人的插足，目下一半已經受他的支配了。二十一條件，我國雖然始終否認，而日本卻不願甘自放棄，將來能否死灰復燃，卻是問題，由航業言，歐戰以後，日本的勢力，已經追及英國，沿海和長江的輪船，比之戰前幾多一倍，現在還要大加擴充，結果，恐不僅危害我國內河沿海的航業，便是英帝國主義者也免不了受他的打擊呢。論郵政，他在中國的客郵，除本部各省外，始終沒有撤消。論電政，他的無線電臺，在我中國者，星羅棋布，到處都有。日本在華有了這些交通工具，供其使用，所以目下侵略中國的程度，比任何列強，利害得多。所以我們如果要想收回交通權，應從日本先下手，日本方面如有辦法，其他各國，就可迎刃而解，不費氣力了。

第四章 日本對華交通侵略之主因

我在上文，曾已言之，帝國主義者要達到他的經濟侵略之目的，第一步就是奪取別國的交通權；因為能夠掌握交通上之支配權，便能轉變自己的事業，使其工業有廉價的原料供給；剩餘生產有相當的市場，換句話說，便可使其經濟勢力，得以發榮滋長，而且持有這種工具，遇必要時，就可鎮壓殖民地的反抗，與敵國勢力的侵入。所以最近日本積極侵略我國交通權的用心，完全爲此。說起日本，她在明治維新以前，僅僅三島，尚不及我國四川一省之大，國家既很貧窮，物產又不豐富，而人口又不過三千餘萬，何以維新以後，不到半世紀，便變成第一流的資本主義國家呢？這固由於朝野一致，勵精圖治，努力求國家地位的增進。其實，最重要的原因，還是靠了我國的市場和原料，有了中國的原料和市場，纔能達到發榮滋長的今日，我們知道任何資本充足的國家，若使沒有原料，產業絕對不會發展的；任何工商立國的國家，若使沒有擴大市場，產業也絕對不會隆盛的。以物產極不豐富的日本，乃有了物產極豐而產業又不發達的中國在旁；東三省的農產物，漢冶萍的煤鐵，江浙的棉花，都是日本原料品。日本有了這樣良好的隣國，他的產業，當然不怕不能發達。何況日本由中日日俄二次戰爭後，又得了台灣朝鮮等地，可以供給她的原料呢？自然，原料資本和勞動力，不過是資本主義的內的條件，資本主義的外的條件，還在廣大的市場。有了資本原料和勞動力，固可生產物品，若使沒有市場，則貨物不能發銷，從而生產也仍不能發達。日本土地既小，人

口又寡，縱使開闢全國爲市場，亦不能充分發展資本主義。可是在東洋方面，乃有產業不發達，而人口又稠密的中國，可以適應她的要求。原來想開闢中國爲市場的，本不僅日本一國；不過當日本資本主義開始的時候，西洋經濟先進國，已由資本主義的第一階梯，進入於第二階梯。換句話說，就由生產粗製品，進入生產精製品，由生產直接消費品，進而至於生產機器工業品。但是這些精製品和機器工業品，是生活程度較高，或產業很發達的國家的人民所需要。在我中國因爲生活程度很低，產業又不發達，所以對這昂貴的貨物，便不十分需要。由是日本遂得乘機以其粗製濫造的貨物，用至廉的價格，賣給中國人民，而開闢中國爲市場了。

這樣看來，日本資本主義所以能够發展到了這一步，完全依靠中國的原料和市場，如果一旦沒有中國原料的供給；和市場的銷受，日本資本主義，便會達到崩壞的境地。這就是說，日本帝國主義的經濟基礎，完全建立在中國這塊肥肉上面。所以日本維持她的帝國地位，只有以中國做她的犧牲品，只有加我國以極度的壓迫，使我國長此成了他們侵略的對象。她決不願中國有抬頭的一天；她最希望中國，永久是這樣混亂糾紛，因爲中國如果政治安定以後，接着是要廢除不平等條約的，不平等條約撤廢之後，必然可以引起國內產業的勃興，國內產業的勃興，於是原料品遂不能源源接濟日本。同時，因本國工業正在草創時候，爲求將來發展起見，勢必至於實行保護關稅政策，以阻止他國製造品的侵入，於是又使日本失了一個大市場，日本一方斷絕了原料的來源；一方失掉了銷售商品的場所，結果，必然地使她發生絕大的危機，而資本主義或者正會從此壽終正寢。所以日本一般代表資本主

義的政治家，要想求本國資本家的出路，非向中國侵略不可；而要她經濟侵略，不致失敗，第一着惟有奪取中國交通權。所以她從一九〇五年樸茅斯條約成立，獲得南滿鐵路利權以後，對於我國交通方面，不論路航郵電，就開始侵略了。尤其在東北方面，就想摹仿英帝國主義者滅亡印度的故技，以南滿鐵道會社爲第二東印度公司漸漸的將我東北土地收入他的掌握中。因此，他對東三省的政策，和對中國本部的政策，顯然各別，而於交通方面，更可得非常清楚。所謂滿蒙問題，其中心的問題，不外路權的奪取；她在滿蒙，確想用這鐵路政策，以達其經濟上和政治上的野心，而樹進一步侵略的基礎。至於本部，尤其是長江流域一帶，比較偏重於經濟的榨取，所以她最怕的是我國海關稅率的增加，除此以外，就是取消她的內河航行權，自然，如果內河航行權取消了，連帶的也可影響她的對華貿易額。從此看來，日來所以積極侵略我國交通權，要想維持資本主義的存在，確實是個根本原因。

雖然，除此以外，還有其他國際政治的作用，這種政治的作用，不待說是爲將來太平洋交戰的準備。我們知道自從日本戰勝俄國以後，便和美國開始利害的衝突，經過歐戰，衝突更趨尖銳化，而目下日美二國，顯然成爲對立的形勢了。其所以造成這個局勢，當然不是一朝一夕，偶然發生，乃因各種事實雜湊而來的。第一，便是移民問題，日本被人稱，生殖頗速，要想解決人口問題，最簡截的方法，便是移民。日本自維新以後，移住美國大陸的，不下三十萬以上，美國眼見「美洲人之美洲」，除了歐洲的移民百萬之外，又新添三十萬日本健兒，自然放心不下，因移民過多，使其國家的意識漸次薄弱，頗足妨礙美國資本帝國主義的心理建設；而况日人忍苦耐勞，成績卓著，便是無

形中在美境內掏取一筆橫財。所以美國就有移民法案的通過，這法案，無異美國明白地反對日本的移民，予人以難堪，而日之恨美，是必然的。第二，是華盛頓會議，在這會議裏，美國不啻明白表示要驅逐日本在華勢力的企圖，不啻明白表示要使英日同盟解體的企圖。大會中關於軍備的限制，更表示日美對立的尖銳化。第三，中國問題，日美兩國對於中國問題，一向是利害衝突的，前已言之。日本的意思，是想獨占我滿蒙；而美國卻主張滿洲鐵道中立，主張交銀行團共管；日本是想設立勢力範圍，恣其侵略，而美國卻主機會均等，門戶開放，最近日本出兵山東，發生濟案，引起了中國民衆的惡感；而美國卻利用機會，收買華人的歡心。其他還有產業上的鬭爭，那種產業上的鬭爭，就是以糖業與絲業為中心，互爭雄長。因為有了以上這些事實，日美感情，愈來愈壞，時至今日，彼此均以對方為假想敵。所以前年美國在太平洋的海陸空的大演習之後，日本也就針鋒相對的而有陸海空的大演習，日美關係的惡化，正如箭在弦上，只待一發了。

日美戰爭，不克避免，從事實上，可以完全證明；不過這次戰爭的勝負，因二國國境隔離過遠的原故，畢竟不是短時日所可判決；如果在此持久戰中，日本必然要發生財政和食料兩個問題，解決這二問題，自非向我中國這塊肥肉上想法不可。日本自從華盛頓會議，決定海軍縮小問題以來，海軍軍令部及參謀本部，關於國防方針，就大加變更；因為最近國際關係的推移，如果達到國際戰爭，她的地位，不能如俄日戰爭時候那樣，可得別國的援助，其勢必至預先占據中國，以中國為她的軍需取給地，原料供應所，而後纔可和美作持久戰爭，以下最後之勝利。根據這

個基礎方針，所以她在海洋方面，以連絡千島，小笠原島，奄美大島，台灣之線，絕對保持太平洋面之近海，東中國海，黃海，日本海的制海權。在大陸方面，則以連絡漢口，山東，哈爾濱，庫頁島之線，以此線爲後防區域，確保與本土的交通連絡。如果照此計劃，日本和美國作戰時候，在海洋方面，便不易受敵國的逆襲，而且進可佔領菲律賓羣島，以滅敵國在太平洋近海軍事根據地。同時，在大陸方面，因爲保有本國和長江間的交通，棉鐵來源，就不致發生問題；因有滿洲的占領，食糧的供給，更可不愁缺少了。所以日本年來，對我交通侵略的積極，確爲將來日美在太平洋上決鬪的準備，也就是希圖併吞中國的伏線，日本要爲自己未雨綢繆，發展帝國的威力，只得以我國爲犧牲品，這裏又是日本一個侵略的根本原因。

經濟的原因也罷，政治的原因也罷，加害中國，是一樣的；圖滅中國，是相同的。所差者，不過時間之遲速，手段之靈活與否的分別而已。她們看來，我中國是應被宰割的羔羊，未來的大戰，便是爲宰割中國而發生的。所以大戰期間的迫近，無異我國民衆悲慘時日的到來，革命民衆們國際帝國主義者正待分割我們祖國，難道還不趕快覺悟起來，積極地去打倒她們嗎？

第五章 日本對華交通政策之鳥瞰

日本侵略中國交通事業的根本原因，既如上述，茲復一談其政策，俾讀者能洞燭其陰謀奸計。帝國主義者之

採取交通侵略政策，實開始於英國，英國當十七世紀以來，所定之印度政策，便着眼在交通問題；比如佔據好望角、直布羅多海峽、蘇彝士運河、亞丁、錫蘭，進而攫取新加坡和香港，以爲侵略東洋的根據地，都是爲了獨占歐亞的交通而起的。因爲有了那些交通上的要地，她在海上的霸業，纔能鞏固，而不致受敵國之所制，所以這個政策，我們可以說牠是海上侵略的交通政策。

繼英而起與英爲敵的，就是俄國，俄國自從大彼得以後，屢欲擴張勢力於海上，掌握世界的霸權；徒以英國的牽掣，不免所如轍阻，及十八世紀，俄國不得已纔費一筆大資本建築西伯利亞大鐵道而謀太平洋上的通路，因爲她謀占據歐亞大陸的交通線路那個政策，也便可以說是陸上侵略的交通政策。

不論英國的海上侵略或俄國的陸上侵略，她們侵略目的地，當然就這塊氣候溫和物產豐富的亞洲大陸。不過，因爲這二個帝國主義勢力的進迫，在這時候，遂引起東方大和民族的漸漸覺醒。日本在幕府當國時代，從北而來的俄國勢力，已有壓迫日本北部的傾向；從南來的英國勢力，同時，也有壓迫日本南部的傾向。從此時起，他們爲防止俄國勢力，遂引起了北進的動機；爲防止英國的勢力，便引起了南進的企圖。不過在這時候，所謂南進和北進政策，是爲打算本國的生存，偏重在保守，乃消極的。直到明治維新以後，眼見中國到處喪師失地，自中英鴉片戰後，而英法戰爭而中法戰役，無戰不敗，因此，益以中國易與，水向低地流，力向弱處進，日本，自然要「北進」以圖發展，而俄國此時又一步緊一步的南下，日本若不急起直追，則俄國於併吞滿洲以後，一定要向朝鮮進展，朝鮮是很孱弱

的，決不能當強俄的一擊，朝鮮若爲俄有，日本便將失其屏障，於是日本不得不由防守一變而爲積極的侵略，更不得不把大陸政策，定爲立國的大方針，從此時起，她就迅速的北進，向大陸方面以求發展，而追隨西洋帝國主義者的後塵，也把中國當作侵略的對象了。

日本既定了大陸侵略策，第一步，便是尋覓和我開戰，結果我國被她打敗了，朝鮮的運命也就隨着覆亡。朝鮮半島恰如日本侵略亞洲大陸的渡橋，有了朝鮮，就可進一步來蠶食我國東北邊境。果然，朝鮮併吞以後，她在軍事上，便有所謂「蠟形政策」，這個政策，就是一面注意在南方的海陸，一面注意在北方的諸省。他們認定掌握渤海灣，是非常緊要的。對於渤海灣，一個遼東半島，一個山東半島，是最緊要的形勝。中日戰爭以後，日本在南方已經占據了蠟尾的台灣，以爲根據，可以控制南部中國和南洋一帶。還要想占領遼東半島，而被三國干涉，迫到不得不退步。其後德國卻拿了膠州，俄國租了旅大，這一個大蠟的兩簷，被歐洲大陸的大國占了。日俄戰爭以後，取得遼東；歐戰期間，奪了青島，多年所抱的政策，總算實現一時。無奈好事多磨，偏爲太平洋東岸的碧眼兒所不容，在華府會議中，竟將搶得手中的膠東，又復交還中國，這是日本認爲最痛心的一件事。果然，十七年五月，日本乘中國多事之秋，藉口保僑，竟一面激成從來未有之濟南慘案；一面佔據青島海口，雖其事終屬曇花一現，沒有成功，而日本之不能忘情於此，亦可知道一斑了。

所謂日本對華的交通政策，不用說是根據大陸政策而決定的，換言之，日本對華交通政策之目的，便在促進

大陸侵略政策的成功；要想大陸政策迅速的成功，自非於交通事業上有積極的施設或準備不可。日本的政策，確如上文所言，是比較着重北部中國，尤其日俄戰爭以後，日本把北部中國視作她的勢力範圍；所以在中國北部所施行的交通政策，和在南部所施行的政策，是不相同的，北方的交通政策，是政治和經濟並重的；南方的政策，是偏重於經濟，我們也可以說，日本對華北的交通，是主急進侵略的方式；而在華南的交通，是主緩進侵略的方式。

日本對於華北交通的侵略方式，又可作二部分來說，一部分是在滿蒙；一部分是在黃河流域諸省。在滿蒙一方面，他們始終是以南滿鐵路會社為侵略的大本營，關於滿蒙的一切交通政策，完全取決於滿鐵會社。這是日本國民也公言不諱的。（註一）確實現在所謂滿蒙鐵道網，就是出於該會社的計劃，同時，在黃河流域方面，她是主張占據膠濟鐵路，逐漸推廣她的勢力，而把黃河流域變成滿洲第二。日本用這二條交通線路，希圖吞併華北之地，以為雄飛大陸的準備。至於南部中國，她的政策，卻不如此，因為南部中國，處於英國勢力範圍以內，日本若採取和華北相同的政策，免不了要和英帝國主義者發生正面的衝突。所以日本審度大勢，不如先將華北基礎鞏固起來；然後再積極的侵略中國的南部，因此日本對於中國南部，僅僅採用經濟的手段，而獲得市場和投資地而已。不過，話雖如此，日本對華南所以沒有對華北那樣積極侵略的原故，尚有其他理由。因為江南一帶，水道縱橫，天然交通，已很發達，長江水系，都可通航。只要航業方面，多加注意，則經濟侵略的目的，也就達到了。況且我國江防早失，航洋巨艦，可以隨便開入停泊，一旦有事，就可對着兩岸開砲；甚至派遣軍隊登陸作戰，以達其政治的野心，非如華北一帶

須有預先的準備，這是不同的一點。

由此，我們可以覺到日本的交通政策，是靠實力做她侵略的背景，陸軍派的北進策和海軍派的南進策，都被經濟侵略的掩飾而日趨發展；所以這樣的交通政策，確實非常狠毒，假使這些交通機關，任其操縱，任其支配，我國將來，必然要變爲朝鮮第二的。我們不要僅看日本軍隊在山東屠殺的可怕；其實交通侵略比之屠殺更爲可怕，所謂「履霜堅冰，其來也漸」。交通事業爲一切國計民生的重要工具。如果這種工具發生了問題，國本必致動搖，民生自然危殆，現在日本帝國主義既以交通政策來做政治和經濟侵略的工具，我們食茅踐土的同胞，當如何本着民族主義精神設法挽救此既倒之狂瀾，纔對得住先人，纔對得住後世，纔對得住國家呵！

(註一) 今舉棟尾松治的論調，做爲一般日本國民的代表。棟尾氏說：「滿蒙的開拓文化的建設，非有完備的交通是不能達到圓滿目的。換句話說，滿蒙拓殖之成功與否，即看交通政策的完備與否爲轉移，所以要實現滿蒙拓殖的大理想，應該如何完成交通機關纔行。

現在滿洲的交通機關，除鐵路外，有水運馬車及其他地方之習慣的交通機關很多……但滿蒙的水運，冬期結冰，就沒有水運之便。又這樣廣漠的原野，專靠馬車的運輸，在勢也是不夠。於是必利用鐵路的交通機關，以便輸送。鐵路交通，依二一八七哩的既成鐵路，在曠原的滿蒙原野，當然是不能敷用；於是有所謂既成鐵路的必要。即改善現在既成鐵路，以圖其能力的向上，並敷設未成的預定線，以完成鐵道網，而便運輸，確實是最急的事務。

就改善既成的鐵路一點而言，南滿鐵路，在運輸上的設備，稍見完成；而東清鐵路，實有增加其運輸能率的必要，此外與南滿鐵路連接的北平，吉

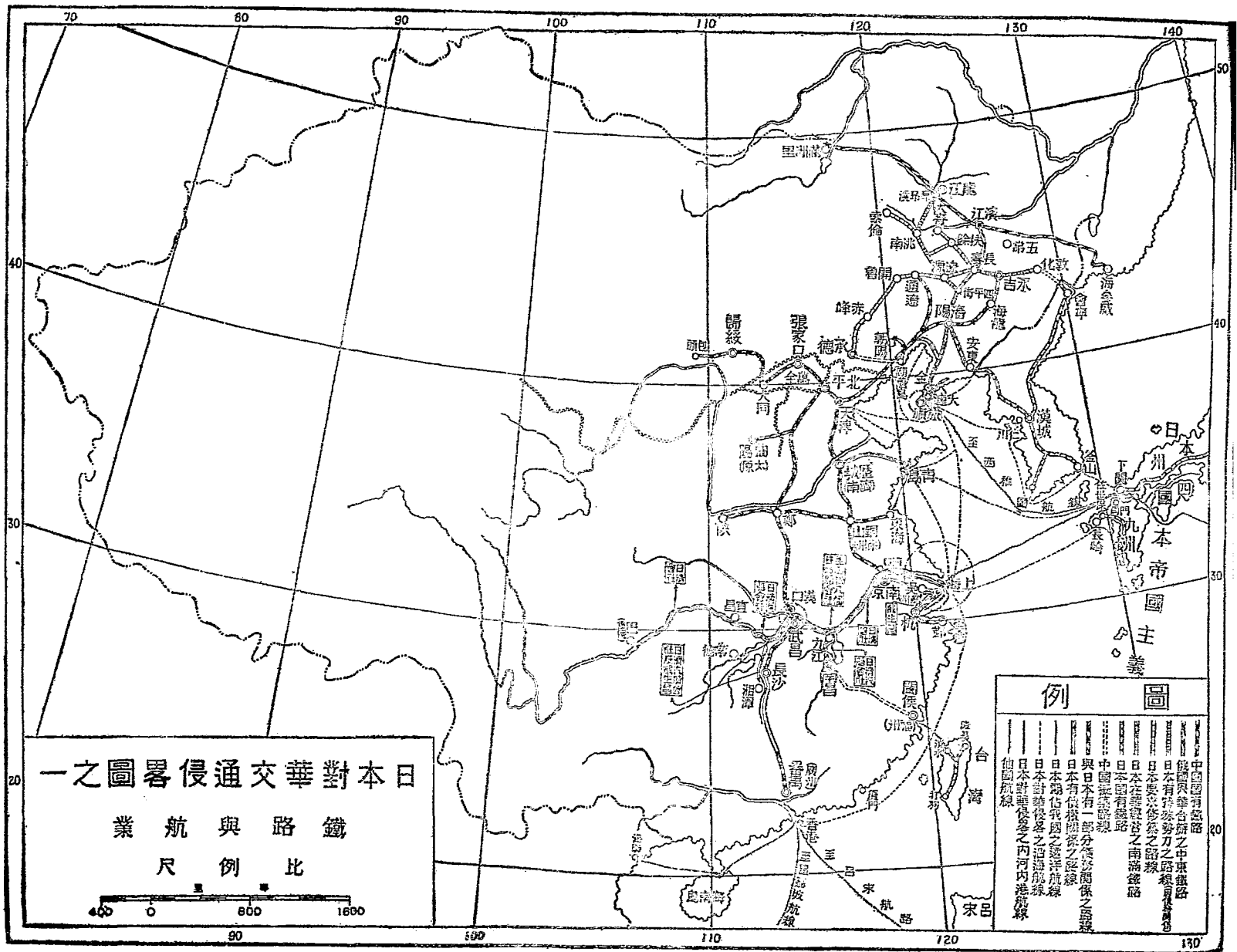
長，四洮等鐵路，都應極力改善，以圖運輸的連絡。

既成鐵路，既已改善，而未成鐵路，亦應急行敷設，就敷設未成鐵路上講，約有兩種意旨：

第一，爲擴張日本勢力而敷設的。

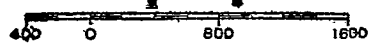
第二，爲開拓滿蒙，文化建設的理想而敷設的。著者所講完成二字，是日本進出於滿蒙的精神，以前者爲實現後者的理想，這就是說，以日本勢力擴充於滿蒙之野爲目的而敷設鐵路，乃在開拓滿蒙，而建設文化。換而言之，即是根據滿蒙開拓，文化建設的理想，而敷設日本的鐵路，乃在擴充日本勢力於滿蒙地方，不論其動機如何，而結果是一樣的。

至於敷設鐵路的順序，棟尾松祐說：「第一先完成四洮鐵路的延長線，第二，修建滿蒙五路中之開海線，即由開原至海龍；第三，修築吉會鐵路，即由甯至吉林；第四，敷設俄國有投資權的北滿縱斷鐵路（實墨鐵路），又爲開發蒙古，可將滿熱鐵路及由滿熱線之一地點，至連山灣一線，並歸該路的投資權，提出於新四國借款團，稍完成滿蒙交通網。他如延長四洮路線，開海線，吉會線，本來屬於日本投資權以內者，更當力促其成」……以上各鐵路，真是陸續完成，布成南北滿洲和東部蒙古確實有利的鐵道網，就是日本經營滿蒙理想的實現，日本主義者亡我滿蒙的一天。我國人民應知此種政策，不是棟尾氏一人的私言，實足代表日本侵略滿蒙的方針啊。



日本對華交通侵畧之圖一

鐵路與航業
比例尺



圖例

- 中國國有鐵路
- 俄國與華合辦之中東鐵路
- 日本有資本勢力之路線
- 日本與華合辦之南滿鐵路
- 日本在華經營之南滿鐵路
- 中國華資鐵路
- 與日本有一部分係與關係之路線
- 日本有資本關係之路線
- 日本佔我國之海洋航線
- 日本對華侵畧之沿海航線
- 日本對華侵畧之內河內港航線
- 他國航線

第二篇 鐵路

第一章 日本帝國主義與中國鐵路問題

帝國主義的交通侵略中心點，便是鐵路，因為鐵路事業，直接爲分銷貨物，擴張資本的利器，間接爲侵略領土進行殖民政策的重要手段。所以帝國主義者侵略人國，無不以取得鐵路主權爲前提。鐵路主權取得以後，便可由此鐵路經過的區域，各謀劃入其本國的勢力範圍，勢力範圍一加確定，便有權可以拒絕他人的侵入，而在此範圍內，一切經濟政治文化的侵略，便可爲所欲爲了。

查我國歷年修築的鐵路，不是歸外國直接管理，就歸外國監督，簡直沒有一條鐵路不和外國發生關係的；所以我國的鐵路，特別帶有國際政治的色彩。從甲午中日戰爭以後，各國遂乘我國的積弱而大逞其野心。中俄、加西、尼密約締結成立，外人竟得在我境內建築鐵路，開中國鐵路史上之惡例。過了二年，我國便發生膠州租借事件，俄國更乘機奪我旅大租借權，並用同一於中東鐵路的條約，而向我國取得哈爾濱旅順大連的鐵路支線修築權，這是舊俄對華交通侵略的情形。

日本對華鐵路的關係，是在日俄戰爭期中總發生的。彼時日本看到俄國交通政策，咄咄逼人，如果不起來和她鬭爭，將來一定要與日本以不利的；而且這時候日本眼見俄國政策的成功，也感覺鐵路事業，確實重要；故在這次鬭爭的意義，一方可說是日本命運的裁判，一方也可以說是日本從事鐵道侵略的第一幕。日俄戰後，根據樸茨茅斯條約，取得俄國承繼權，於是日本遂得根據南滿鐵路，以為侵略東北的計劃。（註一）從此時起，日本就以南滿鐵路，為在華發展本國政治和經濟的惟一工具，惟一大本營，時時刻刻地向我進攻，什麼滿蒙四路，滿蒙六路，吉會鐵路，彷彿便是他們侵略的口號，也可以說：這些路綫，是他們陰謀佔據滿蒙的一部重要的工作。

日本在華鐵路侵略，綜合起來說，可分二點：一為日本在華直接投資的鐵路；二為日本在華間接投資的鐵路。日本在華直接投資的鐵路，當然就是南滿鐵路和安奉鐵路了。南滿鐵路，名義上雖為官商合辦，其實權，卻完全操在她的政府手裏。這條鐵路，當初本來由軍事之目的而獲得的。表面上我國還有多少主權，從實際觀察，卻與屬於日本無異；因舉凡政治上，經濟上，運輸上，均無我國容喙之餘地；並且沿路附屬地的行政權，也完全在其掌握之中。故此種鐵路，可說是一種領土侵略的變相；對於我國的關係，確為重大。不過其契約的條件，應該注意的，有下述的二點：第一點是，管理期限，此種鐵路，在條約上規定，一定期間內歸日方所有，決不是永久繼續其所有權。與國際公法上所謂「割讓」二字，是不同的。我們考察日本在華直接投資的鐵路，如南滿和安奉二條鐵路，都有年限的規定。南滿鐵路的條約，係根據中東鐵路支線合同，在那合同裏是這樣說：「於開車之日起，三十六年（民國二十七

年），由我國備價收回，或八十年後（民國七十一年）無價歸還中國。安奉鐵路的條約，係和日本訂立的。在這條約裏說是：「以十五年為限（民國十二年）由我國給價贖回。」（註：後來雖日本曾提二十一條無理要求，將滿安東展期至九十九年，然始終未經中國民衆的承認。）所以我們即使退一步承認從前那些不平等條約的話，他們的侵佔，亦僅以不平等條約裏面所規定的時間為限，過了規定時間，我們的管理權，就可完全恢復。日本是沒有理由來反對的。

第二點是利權範圍。此種鐵路的沿線，在一定期間以內，簡直和領土無異，有無上的威權，這就是帝國主義者所稱的「利權範圍」。『利權範圍』和『勢力範圍』相似，而性質則較硬。日本在這種「利權範圍」，只要一天占有該鐵路，日本一天便有她的特別利權。換句話說，這種「利權範圍」的形成，完全根據路線的佔據，如果此種路線一旦被我收回，她的「利權範圍」，當然也隨着不攻自破了。

所以我們要打破日本在南滿和安奉沿線的特殊勢力，就該先從廢約入手；如果不能，亦應根據原訂條約內規定時間，採取適宜手段，使之實行。不然，時日愈久，基礎愈固，收回管理，更不易言，必一變以成割讓的局勢，而為朝鮮第二了。

再說日本在華間接投資的鐵路，日本在華間接投資的鐵路，也占我國鐵路之重要部分。尤其在滿蒙方面，所有已築未築的鐵路，差不多都和日本帝國主義者發生關係的。因日本帝國主義者，眼見我國變亂頻仍，便慫恿北

洋賣國軍閥們，訂定了許多不平等條約，想把整個滿蒙，完全置諸她國勢力之下，什麼吉長續約，吉會鐵路滿蒙四路等條約合同，都是她的併吞滿蒙之預先布局，現在我們考察這些不平等條約的內容，大略言之，可分下列的七點：

(A) 一定年限以內，所有鐵路事業，歸其管理。如吉長續約第三款「本鐵路雖屬於中國政府，但借款期限內，委託南滿鐵路會社代為管理經營，並得分受二成純利。」因此，她在合同期限以內，是和南滿鐵路相彷彿，所差者，僅僅略有我國說話的餘地而已。

(B) 承受建築鐵路工程，此項為間接投資的條約之一；日本帝國主義者所以要求這條，一方面是謀本國工程人才的出路；他方面為的利用本國工程司可以處處替自己國家打算，不致有失策之處。

(C) 運輸和會計主任的任用，如吉長續約第四款所規定的是，因為鐵路管理方面，最緊要的是運輸和會計二處，運輸主任是在指揮全路行車事務的，會計主任，是管理全路收支事務的。如果這二主任是她國的人，那末這條鐵路的管理全權都在她的手中了。

(D) 享有借款之九五·九〇等的回扣及利息手續費和紅利，帝國主義者用這個條件，得使資本有鉅大的膨脹，同時增高我國政府之負擔，遇必要時，就可進步做侵奪路權的藉口。

(E) 享有鐵路必要材料供給之優先權。日本所借各路借款，皆以供給自國材料為重要目的，於是我之

鐵路採買，反有受其壟斷之勢；並且在契約上，常因材料之購買，而有價格五分內外之報酬，此亦不失為求材料供給之一原因。

(F) 以鐵路全財產，作為借款擔保品的規定，如一定期間後，我國無力償還時，則歸債權者之押收，如長鐵路借款續約第二款，以本鐵道之財產為擔保，如不能償還時，即將本鐵路一切財產，交付南滿鐵路會社之規定，便是一個例證。

(G) 借款有一定償還期限，因為帝國主義侵略鐵路的目的，是求多量的剝削；如果不是這樣規定，我們就可提早還付，我國如果提早償付，便與她的本意相違背，所以她对借款一定要期限的。

以上七點，有了一個共同的特徵，這特徵便是無論何種，都帶有一資本帝國主義的侵略，表面上雖為我國政府與日本之一私人或一私人團體所結之契約，而實質上，與該國所結之正式條約無殊，都帶種種強制性質。如關於此約有交涉發生，無不由該國政府為之後援，所以此種條約締結的結果，我國必然受了很大損失的。

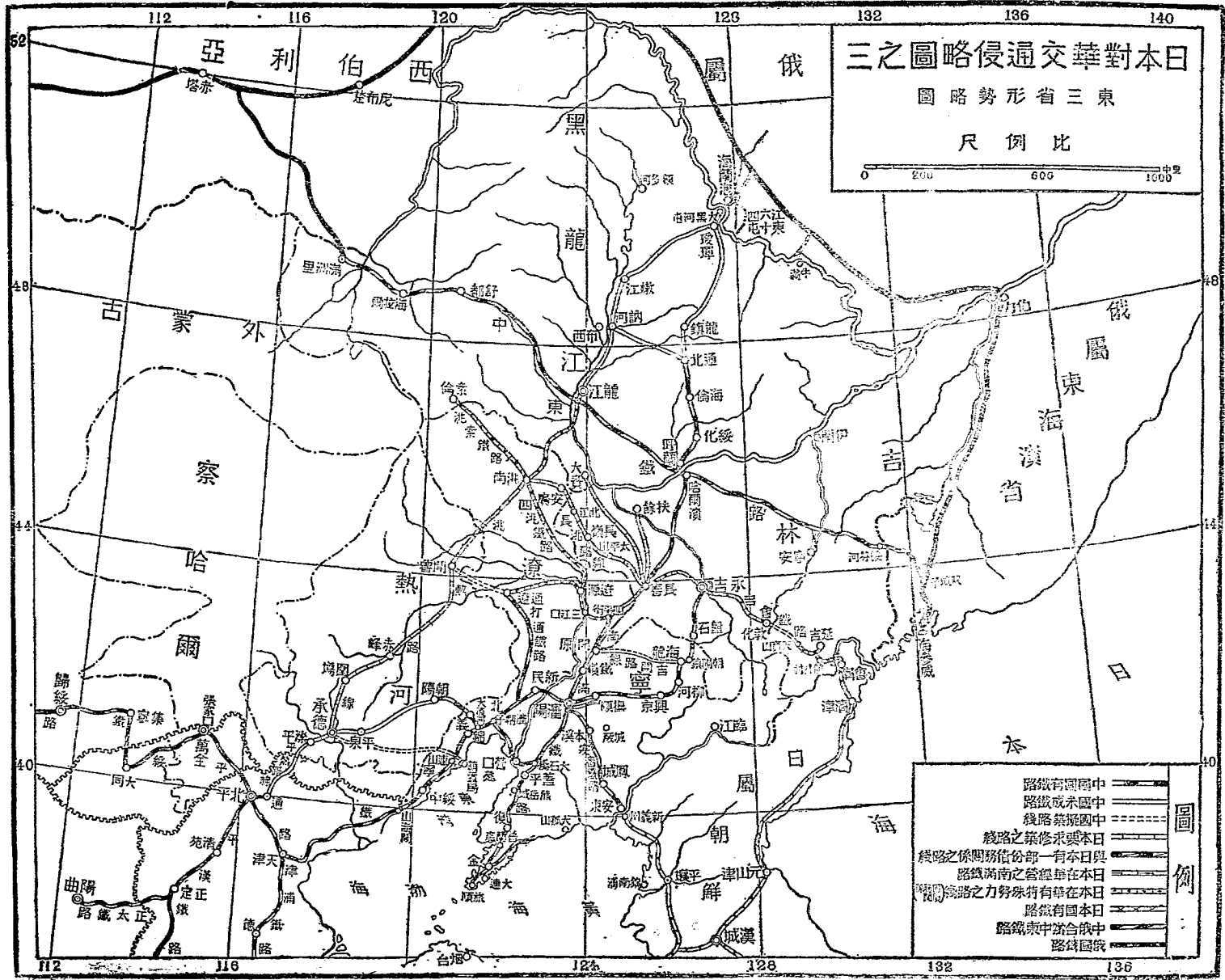
總而言之，日本帝國主義者，對華鐵路的侵略，時雖較暫，其用意之深毒，卻比任何帝國主義者利害得多了。此我們知道目下滿蒙情勢，每况愈下的原因，就是日本對華鐵路政策的作祟，所以我們要打倒日本帝國主義，就應收回日本攫取的一切交通權，尤應注意於鐵路的一點，至於日本對華各鐵路侵略的狀況，和中國今後各方之影響，分條細述於後，以供留心路權者的參考。

(註一) 日本對華鐵路之侵略實始於日俄樸茨茅斯條約訂立以後，因該約第六條「俄國以中國政府之承認，將長春旅順間之鐵路，及其一切支線並同地方附屬一切權利特權及財產，與其所經營之一切炭坑，無條件讓與日本」之規定。是約成立以後，日政府即遂全權來北京，於光緒二十一年十一月，迫中國全權大臣袁世凱等締結中日滿洲善後條約。(a) 中國承認日俄樸和條約第五條與第六條俄國讓與日本之各項。(b) 日政府承認遵行中俄兩國締結之租借地，及築造鐵路諸條約。

第二章 日本侵略東北鐵路概論

從表面上看，我國交通的便利，路綫的稠密，確實沒有過於關東三省。可是把牠內情仔細考察起來，受害之深，遺禍之烈，卻亦不能再和東三省相比擬了。當十九世紀末年時候，俄國因不得志於歐洲，轉而東向，以期獲得海口，稱雄太平洋上，而握東亞的霸權；於是不惜鉅金，一面建築世界著名的西比利亞大鐵路；一面趕修以海參威為中心的烏蘇里亞鐵路。中日戰爭以後，俄以約法德干涉遠遼的功勞，便趁俄皇加冕的機會，引誘我國李鴻章以攻守同盟名義簽訂中俄密約，在這密約裏，便取得中東鐵路修築權。由是引狼入室，帝國主義者的勢力，遂由邊境而深入於腹心，滿洲禍源，就從此埋伏了。

中東鐵路建築而後，不久又取得哈爾濱——旅大支線，會幾何時，關東三省的命脈，就完全在舊俄掌握之中，結果便引起日俄大戰，造成今日滿洲的複雜錯綜的局面，是在上文，已經敘述過了。從此次戰爭，日本遂以戰勝



三之圖略侵通交華對本日
圖略勢形省三東
尺例比
0 200 600 1000

圖例

- 路鐵有國國中
- 路鐵成未國中
- 線路築擬國中
- 綫路之築修求與本日
- 綫路之係關係份部一有本日與
- 路鐵滿南之營經在本日
- 路鐵滿南之營經有華在本日
- 路鐵有國本日
- 路鐵東中與合俄中
- 路鐵國俄

者的資格，根據議和條約，奪取俄國由我驅去的一部分利益。——東清支線，日本有了這條支線，不啻得着一個經營展布的基礎，而日本對於東三省鐵路的侵略，也便積極起來。

說起日本對於東三省鐵路方面的侵略，其經營步驟，可以劃分二期。第一期，就是日俄戰爭以後到歐戰開始止；第二期是從歐戰發生到現在。在第一時期中，俄人在北滿勢力，沒有完全消滅，日人怕她報復，有所顧忌，故其經營所及，只限於由俄手取得的南滿及戰期修築之南滿安奉二路。在第二時期中，歐戰發生，日本乘列強無暇東顧，俄人不能自保的時候，竟用非常手段，向我提出二十一條無理要求。並且陰規豪奪，繼續取得滿蒙六路建築權。三島威稜，震燦北滿，不過當時政府對於投資之約雖許日本，而需要投資與否，其權卻操於我。日人雖有蠻橫，究竟沒有強我借款築路之理。及到民國七年九月，段祺瑞要想武力統一，不惜與日本密訂滿蒙四路——四洮，長洮，熱河，吉開——借款條約，得墊款二千萬日元，鑄成大錯，滿洲的風雲，遂無法可以遏止了。滿蒙鐵路總計現在全長已達三千二百英里，茲為晰目計，列表如左：

(甲) 已成鐵路

路名	哩數	主權	軌間	附註
北寧	五三〇	中國	48½英吋	山海關以內不在此數實為北寧枝路

天圖	全福	洮昂	穆陵	中東	呼海	開拓輕便路	齊昂	鶴立岡煤礦鐵路	吉海	通裕	奉海	打通
五八	六四	二二四	三七	一六五四	八五	三九	二八	三五	一一〇	一八	一五三	二五四
中日	中日	中日	中俄	中俄	中國	中國	中國	中國	中國	中國	中國	中國
二呎六吋	同	48吋 英吋	同	五英尺	48吋 英吋	一米	一米	五呎	同	同	同	同
		借日款商辦			現由呼海全長約二〇〇里							

路別	哩數	主權	軌間	附註
四洮	四七五	中日	48 $\frac{1}{2}$ 英吋	已築成
長洮	一八〇	中日	同	
熱洮	四七〇	中日	同	
吉開	一二三三	中日	同	以上總稱滿蒙四路

(乙) 與日本有條約上關係而未築成之路線

南滿(包括安奉營口支線)	六九五	日本	同	內有四三八公里係雙軌 延長應爲一一三二公里
四洮	四七二	中日	同	
吉敦	一三〇	中日	同	
吉長	一六〇	中日	48 $\frac{1}{2}$ 英吋	
溪城	一四	中日	同	

洮熱路至某海港 (即臨海)	三二七	中日	同	由洮熱路延長至連山灣 連上列各路總稱滿蒙五路
吉會	四四三	中日	同	此路之東段為天圖 路西段為吉敦路

(丙) 日本新近要求之路線

路別	起	訖	長	度	備	考
洮索	洮南至索倫			二二六		
長大	長春至大賚			二二二		
新林	新坵至林西			三四五		
延海	海龍至延吉			二八		
吉五	吉林至五常			八〇		

(丁) 日本計劃修築之路線

路名	起	訖	長	度	附	註
安扶	安達至扶餘			一八四		滿鐵計劃

洮滿	洮南至滿州里	六六八	同前
敦海	敦化至海林	未詳	同前
遼勵	遼陽至勵家窩堡	八六	同前
阜勵	勵家窩堡至阜新煤礦	不詳	同
鐵法	鐵嶺至法庫門	五六	同
四西	四平街至西安	八六	同
公伊	公主嶺至伊通	五七	同
安貔	安東至貔子窩	三二六	同
蓋復	蓋平至復州	八八	同
開扶	開通至扶餘	一四八	同
吉密	吉林至密山	不詳	日人

上列已成各鐵路中，有日本關係者，計長一千五百三九英里，約當總路線之半數。除開中東北寧兩路，純粹中

國自行修築者，全長僅三百四十餘英里，即以現成之打通，吉海，奉海等線加入，全長尚不足七百英里呢。回顧日本，一方竭力要求東省當局，許以滿蒙各部建築權；同時，尚計劃許多線路，以期作進一步的侵佔，嗚呼！這便是帝國主義者滅人國家的毒計呵。

第一節 南滿鐵路及其會社

(甲) 南滿鐵路發展史

南滿鐵路，北起長春，南至大連灣，本係俄國東清鐵路南支線；因日俄戰爭的結果，根據一千九百零五年媾和條約第六條所載，「俄方允將長春至旅順之鐵路，及其一切支線並同地方附屬一切權利特權，及財產，與其所經營之一切炭坑，無條件讓與日本」條約成立後，日本政府以和案所生中日兩國滿洲諸關係，不可不從速協定，乃派小村全權來北京，與我方訂結中日滿洲善後條約，其第一項，即：「中國政府承認日俄媾和條約第五條與第六條，俄國讓與日本之各項」是為其法律上取得之根據。第二年，便組織南滿洲鐵道株式會社，來經營這條鐵路，意欲仿照俄人成法，利用商業公司以為政府的先導。定總資本金為二億元；內一億為日本政府的資本，即以長春旅順間已成鐵路，及附屬之一切財產充之；餘一億元，名義上，由中日兩國人募集，其實不使中國人入股，由本國臣民公債及外債來湊數的。她的本社設在大連，支社設於東京，首任公司理事長為陸軍大將子爵兒玉源太郎，兒玉去世以後，改命陸軍大臣子爵寺內正毅繼任，其先後任命軍員充鐵路總裁，亦完全抄襲舊俄成法的。本路，由俄轉讓

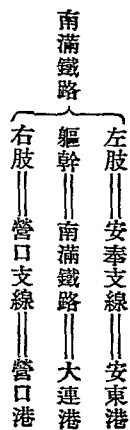
日本既經我國之承認，其關於原訂合同，於開車之日起三十六年（民國二十七年）由我國備價收回，或八十年後（民國七十一年）無價歸還中國。乃日政府於民國四年以強硬手段，要求南滿和安奉兩路期限展為九十九年，並取消三十六年備價贖回之議，這種無理要求，雖為我國民衆誓死否認，可是正式交還，卻不知在何時了，到了民國九年，會社更將資本改增總額為四億四千萬元，增加之額亦由日本政府擔認半數，事業範圍，於是大加擴充，遂成第二東印度公司，這就是本路的簡史。

（乙）南滿鐵路之形勢

南滿鐵路，據南滿之脊，有了東北第一貿易港口——大連，以爲吞吐宣洩機關，故營業十分發達。牠除了在大石橋和營口支線，蘇家屯與安奉支線，渾河與撫順支線……接軌而外，在瀋陽，西接直通北平之中國唯一幹線北寧鐵路，東與遼寧民有鐵路奉海相接；至四平街，與四洮鐵路相接；至開原，與開拓輕便鐵路相接；到長春，南與吉長線接軌，北與東鐵接軌——這些鐵路，在目的的情勢，差不多都是滿鐵的培養線，而使滿鐵的地位愈加增高，大有使他變成華北唯一經濟中心的傾向。滿鐵之造成現在的局面，同時也可以說，得力下列二種原因。第一，是滿鐵本身及其支線的分佈，都佔經濟上的優勢；第二，因為滿鐵事業的廣博，能操經濟的實權。

蓋就直接經營之路線上說，則以南滿鐵路爲軀幹，而安奉營口兩支線，實爲其呼吸機關，兼以七百哩之修長，兩省十七縣面積的肥碩，二十五區附屬地的寄生，這便是滿鐵勢力所以形成的一個緣故，滿鐵在經濟上的形勢，

可用下圖來表明它。



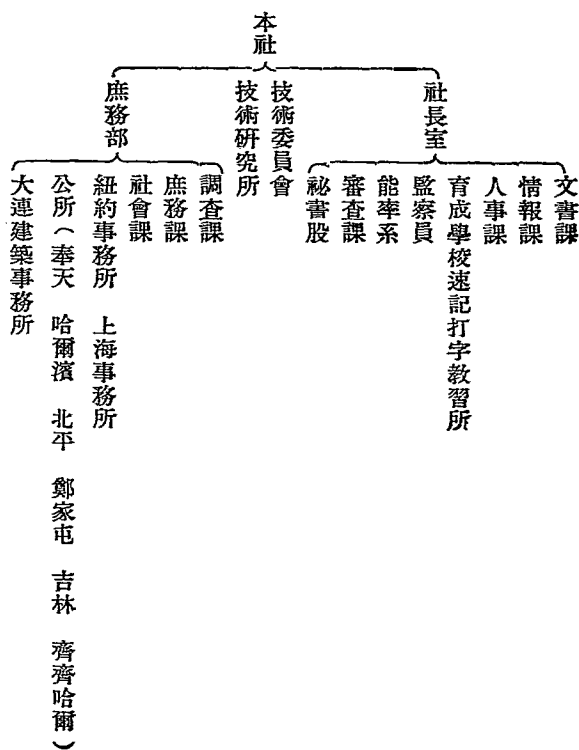
再就有利權關係的支線上說，則滿鐵之爲物，更不會將其軀體添生兩翼，而日本竟以債權的關係，把牠經濟勢力，進展到了東蒙北滿。左翼之既成者，就是吉長路；由此展長者爲吉敦，及未會來之吉會線。右翼之既成者，爲四洮鐵路，由此展長者，則爲洮昂鐵路，在這兩翼籠罩之下，則爲吉林東蒙兩大肥沃之物，三十餘萬里之精華，不難爲其吸取。這是滿鐵經濟勢力的新發展。

不止是經濟勢力的新發展，還可進一步以求在滿政治勢力的擴張，如果一旦兵戎相接，她的軍事運輸，自可朝發夕至，立即就可把滿蒙取在手中，所以目前東省情形，非常危急的原因，也是在此。

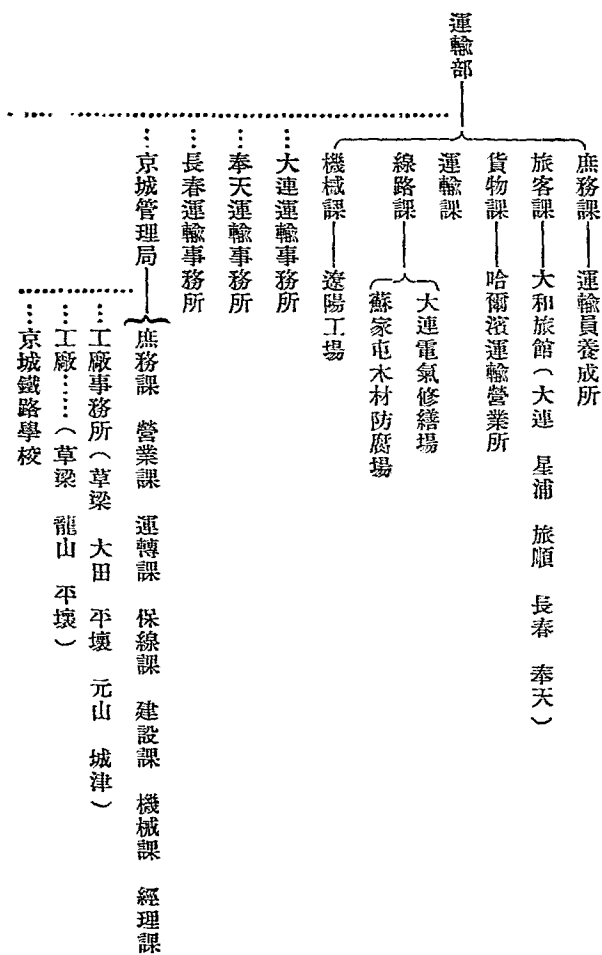
(丙) 滿鐵會社之組織及其監督機關

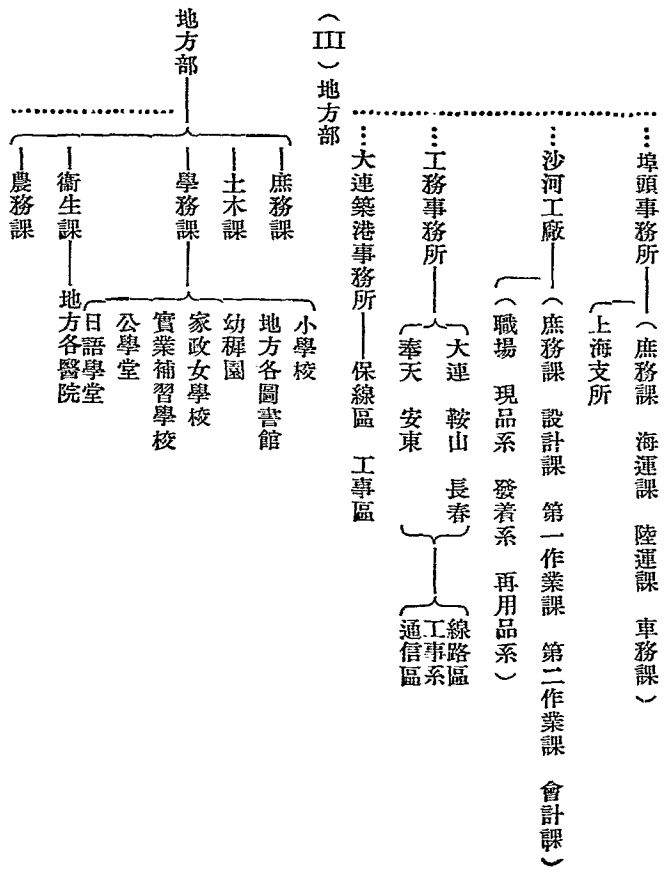
該會社執行重要事務者，爲正副社長各一名，理事四名，監事三名，且以社長副社長，任期爲五年，須經「敕裁」，然後由政府任命。理事任期爲四年，由五十股東中，聽政府任選；監事任期爲三年，由股東總會選出之，其會社整個組織，屢經變更，現行制度，係大正十二年四月所規定者，茲列表如左：

(I) 本社

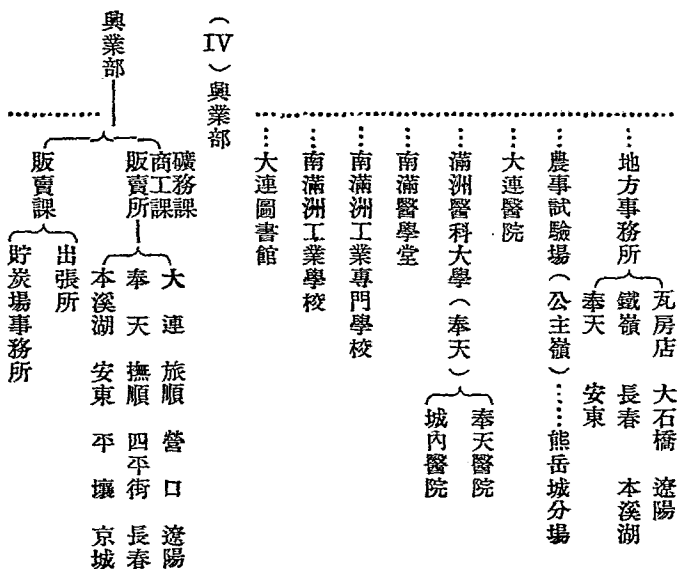


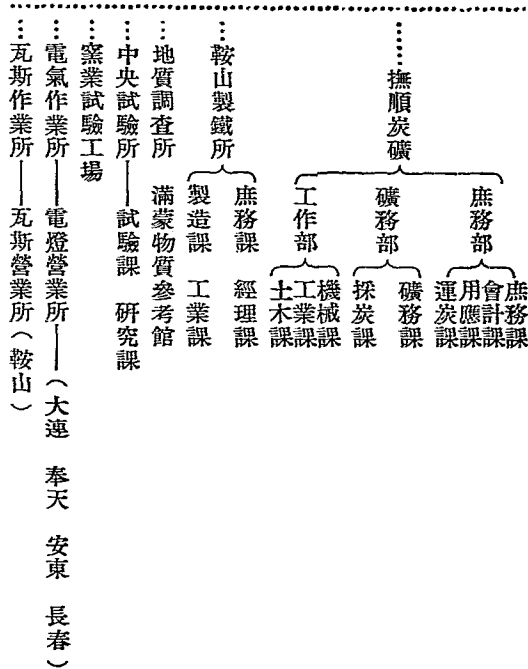
(II) 運輸部





(IV) 興業部





全文，特爲記誌如次，以作對照。
 滿鐵會社民國十九年六月中，由日本拓務省提出滿鐵職別改正案，會社人事亦大加更動，茲從某方面覓得

(一) 職制改正要旨

爲期充分發揮會社社業運行之機能，且在期事務之簡捷。

(二) 職制改正要點

(A) 於現職制副總裁理事之事務分掌及責任範圍不十分明瞭，於新職制，令副總裁理事爲各部部长，使之分掌各部事務，俾符合定款之旨趣。

(B) 現職制關於事務計劃之審查機關，厥不充分，於新職制新設爲事業計劃審查機關之計劃部。

(C) 於現職制行政事務與營業事務，併置於同一部中，因此關於方針之確定，頗爲困難，於新職制，分現制之興業部爲殖產部及販賣部，俾各自發揮其機能。

(D) 現職制將土木建築工事之司掌箇所岐立爲二部，頗欠統制聯絡，於新職制獨立爲工事部，除鐵道路線之改良及保存外，並使統轄關於社內之土木及建築各事項。

(E) 關於會社生產物之販賣事項，並社用物品之購買事項，因鑑其重要性，特昇格爲各自獨立之部。

(三) 滿鐵會社新職制

第一章 總則 第一條，總裁代表會社總理一切業務。第二條，副總裁輔助總裁分掌會社之業務，且總裁有事故時，代理其業務，總裁缺員時，則行使總裁之職權。第三條，理事輔助總裁分掌會社之業務，總裁副總裁有

事故時，由政府之命代理總裁之職務。第四條，各部及各管理處所，置部長，使之統轄各部事務。第五條，部長以副總裁理事又社員充之。第六條，別於指定之部設置次長，次長補助部長，又部長有事時，得代理其職務。

第二章 組織 第七條，會社設置下列之十二部：(A)總務部 (B)計劃部 (C)交涉部 (D)經理部 (E)

鐵道部 (F) 炭礦部 (G) 製鐵部 (H) 販賣部 (I) 殖產部 (J) 地方部 (K) 工事部 (L) 用度部。第八條，總務部設庶務、文書、人事、勞務四課，掌理調查並業務之檢查及考查事項。第九條，次之箇所，屬總務部之管理。(一)東京支社 (二)哈爾濱事務所。第十條，計劃部掌理關於事業計劃之立案及審查並業務改善之事項。第十一條，次之箇所，屬計劃部之管理——理學試驗所。第十二條，交涉部掌理關於外事之事項。第十三條，次之箇所，屬交涉部之管理——(一)上海事務所 (二)紐約事務所 (三)各公所。第十四條，經理部掌理關於預算決算及其他一般經理之事項。第十五條，鐵道部掌理關於鐵道及港灣並其附帶事業之事項。第十六條，炭礦部掌理關於石炭之掘採並其附帶事項。第十七條，製鐵部掌理關於製鐵並其附帶事項。第十八條，販賣部掌理關於石炭及洗鐵並其他生產物之販賣事項。第十九條，殖產部掌理關於產業之開發及助長事項。第二十條，次之箇所，屬殖產部之管理。(a)中央試驗所 (b)地質調查所 (c)農事試驗場 (d)獸疫研究所 (e)滿蒙資源館。第二十一條，地方部掌理土地及家產之經營，並關於教育衛生社會事業及其他地方施設之事項。第二十二條，次之箇所，屬地方部之管理——滿洲醫科大學。第二十三條，工事部除掌理關於鐵道路線之建設改良及保存外，並掌理

關於社內之土木及建築之施設等事項。第二十四條，用度部掌理關於物品之購買保管及配給等事項。

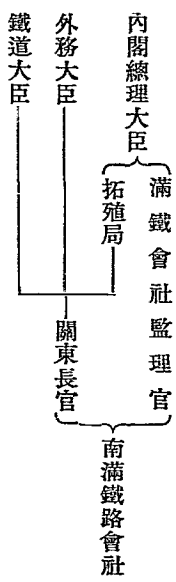
因職制之改正，同時滿鐵會社側人事行政，已斷行大更動。計被淘汰者，高級社員約四十名，本俸月在百五十元以上之職員百三十六名，一般社員約四百名，中國人服務者，百五十人，合計約八百名之大裁減。至其新幹部人員，計總務部長，副總裁大平駒槌兼，次長木村通。計劃部長，理事大藏公望。交涉部長，理事齋藤良衛，次長石川鐵雄。經理部長，理事神輿常孝，次長竹中政一。鐵道部長，理事藤根壽吉，次長鈴木二郎。炭構部長，大平副總裁兼，次長葉島倍司。製鐵部長，大平副總裁兼，次長富永能雄。販賣部長，小門逸郎。殖產部長，大藏理事兼，次長武部治右衛門。地方部長，大藏理事兼，次長山一四恆郎。工事部長，藤根理事兼，次長佐藤俊九。用度部長，神輿理事兼，次長田濱多次郎。此外尚有入江東京支社長轉任奉天公所長，大江上海事務長轉任東京支社長，宇佐美前鐵道部長轉任哈爾濱事務所長云。

該社之監督機關，有關東州（即旅大租借地）長官，及南滿鐵路株式會社監理官。關東州長官，由內閣總理大臣奏請日皇任命之，對該社執行監督職權。關於路政及航務事項，取決於鐵道大臣；關於其餘重要設施，其計劃，請示於內閣總理大臣，及拓殖局的。而拓殖局則直屬於內閣總理大臣，為指導該社開發滿蒙的重要機關，監理官，是由內閣總理大臣，直接任命，其職權為：

（1）出席股東大會及其他會議。

- (2) 監督會社設施。
- (3) 檢查倉庫賬簿及文書。
- (4) 報告營業狀況及計劃。

現在為讀者明瞭計，列為一表，來顯示監督機關，政府和南鐵會社的關係如左：



(戊) 滿鐵會社之經濟勢力

滿鐵經濟勢力的龐大由前面組織上，就可知道；牠所以要那個複雜的組織，是很明顯地，要在南滿發展牠的經濟勢力，而師英帝國主義者滅亡印度的故智。會社資本，我在上文曾經說過，由二萬元日金，增至四億四千萬元，它現在的營業線路有下列各條：

- (一) 大連長春間 四三八哩五分
- (二) 大石橋營口間 一三哩九分

(三) 旅順周水子間 三一哩六分

(四) 煙台煤礦間 九哩七分

(五) 蘇家屯撫順間 三二哩九分

(六) 渾河榆樹台間 二哩五分

(七) 瓢兒屯千金寨間 四哩

(八) 安東蘇家屯間 一六一哩七分

(九) 大房身柳樹屯間 三哩六分

以上合計爲六九八哩四分，又停車場百十五驛，機關車頭四百五十輛，客車四百輛，貨車六千五百輛，機車修理工廠一所，車庫十二所，此外更有許多附屬事業。這些事業，有的是本着日本政府的命令而設立的；有的是經過日本政府的批准纔設立的。政府命令公司所設立之事項：如鐵路經營以外，礦業，海運業，電氣業，倉庫業，及在鐵道附屬地內，經營土地之房屋，並在沿線樞要地設備旅館等是。經政府允許設施的事業：就是在鐵道及附屬事業用地內的設施，滿鐵所經營的附屬事業裏最重要的部分，分述如次：

I. 港灣碼頭

(a) 大連 大連，位在奉天之東南，南滿鐵路的起點，西濱渤海，東臨黃海，陸路北上則通瀋陽直達哈爾濱；

由哈爾濱，可達海參威；向西便可由西比利亞鐵路，直達莫斯科，握全滿原料及工業品出納的全權，爲日本經營滿蒙經濟的中心。其港灣修築之工程，雖大體承襲俄人計劃，但財力及時間的犧牲，實爲巨大；二十年來，無日不在修理改造之中；大連有碼頭三處，共一萬四千一百九十六尺；同時可容五千噸以下輪船三十六隻起卸貨物。水量可容二萬噸的大洋船停泊。又有倉庫七十七棟，堆棧二十五萬平方碼。日本猶以爲未足；現在滿鐵，有所謂「大集中」主義，計劃擴大大連港，以圖吸盡全滿貨物，與滿鐵相應，日人已完全忘卻該地是中國領土了。

(b) 營口 營口碼頭約計四千八百餘尺，倉庫六棟。不過碼頭既非日本所專有，地方政權，又屬中國，日本初無發展的意思；因爲營口如果繁榮起來，就可以奪大連的勢力；所以不放棄亦願圖營口少量的進步者，不過恐丟手爲中國所專有而已。及至今年中國在葫蘆島擬築港口後，日本惟恐將來大連從此一蹶不振，乃將往日漫不經意的營口亦大大的經營，以爲抵制葫蘆島築港之計了。

(c) 安東 碼頭約九千一百尺；倉庫九棟，約一萬平方碼；此地雖非日本所獨有，但中國的經濟勢力很微；而且因爲中國沒有鐵路相通，中國當然得不到利益，所以日本也還努力經營。

(d) 旅順 碼頭四百六十尺，倉庫一處，約七百七十平方碼；此地因係軍港，且與大連甚近，故設施頗爲簡單。

(e) 上海 碼頭佔九百七十三尺；倉庫十二處，約二萬一千平方碼，這碼頭專爲該社郵船貨船停泊之所，

故碼頭雖不甚大，亦敷應用。

II. 礦山

採礦事業，爲產業革命後最緊要的業務。凡各資本主義銳進的國家，多靠礦產，做牠們的活動原動力。日本是個資本主義國家，當然也不能外此。雖然她自己國內沒有大礦山；她卻可根據朴茨茅斯條約和滿洲善後協約來在南滿經營礦山。其礦山經營，規模較大，成效較著的有下列各處：

(一) 撫順煤礦 礦區面積約七千三百萬平方碼；平均煤層，有一百六十尺之厚。現在每日產出量，平均在一萬五千噸，乃至一萬八千噸之間。據測量所得，地下煤礦之埋藏額，在九億噸，乃至十二億噸之間；依現在開採能力計算，足敷開採二百年之用，實爲世界有數的煤田。

(二) 烟台煤礦 此礦埋藏量，爲二千萬噸；計已開採十九年，共產煤量約在一百六十五萬噸，現在每日平均可採四萬噸上下，係無烟煤。

(三) 本溪湖煤礦 在本溪湖境，炭層之厚，約爲三十五尺至四十尺之間，總埋藏量約在一億噸上下；日採一千噸，可用至三百餘年之久。現在年產額，在三十萬噸上下，大都供本溪製鐵所之用，輸出很少。該礦名義上屬於中日合辦，實則事權盡操在日人手裏。

(四) 鞍山鐵礦 礦區面積，共約一千五百九十萬平方碼，總埋藏量，在三億噸以上，經營鞍山鐵礦，本爲中

日合辦之鞍山鐵礦振興公司，但大權全操於日人；平均每日產額，約爲五百噸，民國六年，滿鐵投資三千八百萬日金，設立鞍山製鐵所，與振興公司訂立包購該公司之礦石和石灰石，因此該公司事實上，與滿鐵經營無異。

III. 電氣與煤氣

(a) 電氣事業 滿鐵共設發電所五處，總發電能力，三六二五基羅瓦特；電卓延長約爲七萬二千公尺；電燈約七十五萬盞，每年供給總電力，約二千五百萬萬力。

(d) 煤氣事業 僅大連，奉天，安東三處，每日產出量約爲三百萬立方公尺，其他鞍山製鐵所，及撫順煤礦的副產煤氣量，爲數亦不少，尙未計算在內。

此外關於地方事業，如教育，旅館，衛生，市街，試驗場……等，及其他關係滿鐵的事業，更屬指不勝屈了。

(己) 滿鐵會社之政治勢力

滿鐵的組織，並不是完全以經濟侵略爲目的，除了經濟侵略目的而外，尙有政治侵略的意義，這是日本帝國主義者從牠的祖師英帝國主義者抄襲來的殖民政策。所以滿鐵不僅有上文所述的經濟勢力，同時還有後面所謂的政治勢力。具備了經濟和政治兩種勢力，所以滿鐵沿線，就成了特殊地域，滿鐵會社的本身，儼然變成一個王國了。

按照國際公法，一國在外國領土內有居留民的地方，都設有領事，領事只是一個商務官並不是政務官，其任

務也只是辦理僑民的商業事務，與代為商業上的手續。可是在我們這被不平等條約束縛下的中國，卻無端的握有「裁判權」，不但是個政務官，而且還是司法官。至於各通商大埠，均有所謂「領事團」，動則干涉中國內政；這種住在各地的領事，便無異的成了各國外交的各個中心。日本便是這樣，在滿蒙中心的「遼寧」，也設置所謂「總領事」；依外務省的命令，而負一切政治外交的責任。可是因為同時，同地，有了三個類似的機關的牽制，使他沒有發揮其能力。所謂三個類似的機關，第一就是關東廳，關東廳乃管理滿洲附屬地，及旅大民政的總匯；第二就是關東軍司令官，他是管理軍政的。關東廳和關東軍司令官，是由從前關東都督府的軍政和民政化分而成的。這種軍政和民政的力量，的施行，在在和奉天總領事相抵觸的。至於滿鐵會社呢，他是受了政府的委託，負了重大的使命，如果使牠的使命具體化，那麼勢力便要籠罩了一切。在這種情形之下，總領事，尤其是關東廳和司令官，當然有些不願，於是他們彼此間，難免有時成了相持的局面。所以一九二七年，軍閥首領田中組閣未久，便招開「東方會議」，確定了滿蒙積極侵略政策，而要實現這個政策，須免除滿洲四頭政治的爭執，而有「一元的」職權集中機關出現，於是決定「外務與陸軍兩省間，須造成密切的結合，而以滿鐵為執行政策的工具，同時為厚增中央政府與滿鐵的實權，故擴張滿鐵之權利範圍。」

此項明文，是叫陸外兩省讓步，把滿鐵作為滿洲各機關的首領；滿鐵社長，既有了相機處理滿洲一切事件之權，代理了關東廳和知照司令官，增減或調動軍隊之權；同時更有進一步，監督駐滿各領事的能力。這樣一來，滿鐵

顯然成了「滿鐵王國」的事實了。

第二節 安奉鐵路

(甲) 安奉鐵路之歷史

安奉鐵路與南滿鐵路同在滿鐵會社管轄之下，本路起自奉天，以達鴨綠江邊之安東。當一九〇四年日俄戰爭時候，日本在我國境內擅築之輕便鐵路，以運輸軍械糧秣爲目的，由野戰鐵道提理部建築，歸陸軍省管轄，完全爲軍用專設之路。一九〇五年，日俄媾和以後，日政府與我訂立滿洲善後條約，其附款第六條載明：

「本路仍歸日本政府接續經營，改爲轉運各國工商貨物，除運兵回國，延十二個月以外，以二年爲改良竣工之期。再展到十五年（民國十二年期滿），將建置各物估價售與中國。其改良辦法，應由日本承辦人員與中國特派人員，妥實商議。所有辦理該路事務，中國政府，援照東省鐵路合同，派員查察經理。」

此約成於一九〇五年之冬，而着手改良，卻在次年冬季，是冬以前，應與我國協商辦法，乃日本暗中着着進行改良事業，竟延至一九〇八年，尚不向清政府提出。後來乘我國政府變亂之際，日本突然提出交涉，清郵傳部乃派委員和日本委員會勘改良的新線。大旨就照日委員預定的路線勘定。日政府又向我國要求已經勘定之新線，即行收買地基。雖那時地方當局，頗知國家主權，不過多所誤會，比如不認兩國勘定的新路線，祇許按照舊線改築及要求日本撤退該鐵道之守備兵警察等事（按東三省善後條約規定，日本鐵道守備兵，依俄國爲進退的），不惟

不見效果。反貽日本以中國不遵約章的口實，竟叫鐵道會社自由行動，即日起工。同時海陸兩軍，都作準備，其勢洶洶，有非用武力解決不可之勢；然而我國究竟沒有開戰的勇氣，政府不得不和日本奉天總領事締結安奉鐵路條約，其要點如左：

(一) 中國確承認前次兩國委員勘定之路線，陳柏屯至奉天一段，由兩國協議決定。

(二) 軌道與京奉鐵路同樣。

(三) 此約調印之當日，即協議購買土地，一切細目，次日即行急進工事。

此約締結以後，該路工事，進行很速，及至次年九月，便把全部完工，再於鴨綠江上建設鐵橋，和朝鮮之新義州相連接，把滿韓通路完全打通了。民國四年，日本帝國主義者復以強硬手段，提出二十一條，要求安奉期限展為十九年，雖未經我國民衆承認，然而正式交還，恐非外交之力所能夠的吧。

(乙) 安奉鐵路之特點

安奉鐵路，為滿鮮交通孔道，乃日本帝國主義者侵略滿洲的大動脈，與滿鐵互相犄角而占軍事上極重要的地位，有了這條鐵路，纔使滿鐵地位可以鞏固；經濟侵略的政策，纔可貫徹，而大陸發展的企圖，纔有把握。安奉鐵路，在日本帝國主義者方面看來，不論為保持朝鮮計，為應援南滿鐵路計，為圖攫取我國滿蒙計，亦不論在政治上，經濟上，軍略上，這條鐵路，都是非常重要的。因南滿鐵路，離開本國較遠，一旦軍事發生，將有鞭長莫及，孤立無援的現

象。而安奉鐵路，卻是不然，因為安奉鐵路，渡鴨綠江，經朝鮮，抵釜山，航過朝鮮海峽，就可達到馬關，而直通本國。況且這條鐵路經過之地，都是本國勢力所及的區域，不致受人家的牽制，如果有事，便可長趨直入，確實是控制南滿的要道，現在根據報載，日本還在安奉鐵路沿線，建築了許多礮臺，這樣看來，安奉鐵路，對於未來滿蒙大勢，已可想見了。還有一層，安奉鐵路，與滿鐵相會於奉天，有了這條鐵路，滿鐵在軍事的形勢，方稱完固，纔可發展牠的威力，以奪取寤寐不忘的滿蒙；然後始可把滿洲已得的勢力，保持得住。我們知道滿鐵，自長春蜿蜒而至大連，猶之一條長蛇似的，處處都可被人腰斬，處處都可被人切斷，有了這條安奉鐵路，以為滿鐵的聲援，纔免掉了這種危險，翻看日俄戰爭的往事，便可證明這話的確切。

第三節 吉長鐵路

(甲) 吉長鐵路之歷史

日本當時確定滿蒙政策的時候，即思造成三路進攻的形勢；滿鐵為主幹，安奉為左臂，其右臂，當以滿鐵之終點長春至朝鮮之會寧為宜；於是日本以長春至會寧之鐵路的修築，為勢在必行。但是如果一氣呵成，必不為中國所贊許；乃採取逐步逼進，所謂「分段建築」的政策，而吉長鐵路，就是這個政策中的第一段。

吉長鐵路建築的發動，始於光緒三十一年，那時正在日俄戰後，吉省紳商，知道鐵路關係的重要，遂有自築吉長鐵路之議。既而日本要求敷設權，即於是年所結中日新約中規定，由中國自行籌款建築，不足之數，尤由日本國

貸借，約以半數爲度，以二十五年爲分還完畢之期。光緒三十三年三月，根據前議，訂立收買新奉暨自造吉長鐵路條款，其關於吉長之部分，大略如左：

(一) 中國政府，以吉長鐵道爲自營鐵路；其所需資金，由滿鐵會社借其半額。

(二) 中國政府，以吉長鐵路之財產及收入，爲借款之擔保；若吉長線延長，或添設支線，資金不足時，再由滿鐵會社借入。

(三) 借款本利不能籌還時，即以上記鐵路，及一切財產，歸滿鐵經營。

(四) 借款期中，聘日本技師長一人，會計員一名；該會計員，對於鐵路會計事務，有布置監督之權。

(五) 上記鐵道之收入，均存留日本銀行。

根據此約，吉長實權，完全入於日人掌握中，至光緒三十四年，日本復與郵傳部，訂新奉吉長借款續約，向日本南滿鐵道株式會社，借日金二百五十五萬。其條款要項：(A) 年利五釐；(B) 每百元付九十三元；(C) 技師長及會計主任用日本人。由是日本對於吉長路之投資權，乃完全確定。不過彼時滿鐵僅因債權關係，對於此路有監督權，但其管理權，卻依然在中國人之手，不意民國四年，日人乘歐戰方酣，列強無暇顧及東亞之際，忽然提出二十一條無理要求，其第二項之第七款云：

「中國政府，應將吉長鐵路管理經營事宜，委任日本國政府。其年限自本月畫押之日起，以九十九年爲

期。」

後來因爲華方不表同意，日本旋即提出第二次修正案，其修正案之第二項第七款云：

「中國政府允諾以向來中國與外國資本家所訂之鐵路借款合同規定事宜爲標準，速從根本上改訂吉長鐵路借款合同，將來中國政府關於鐵路借款付與外國資本家，比較現在鐵路借款事項爲有利之條件時，依日本之希望，再行改訂前次合同。」

根據前案所述，是將延長九十九年之要求取消，只須重訂合同。遂於民國五年二月間，由南滿鐵路會社特派理事上川俊彥到了北京，和我前交通部委員協商合同的修改；不過到了將次簽約之際，當時政府，恐怕國會起而責難，方言須先得國會之贊可，方能簽押。於是將此草約，移咨議院，其結果，爲一部議員反對，說是合同中有妨礙國權之處，尙須修正，當時原案內容，大略如左：

- (一) 借款金額，爲日本金五百萬元，(已交付二百五十萬元)，利息五釐。
- (二) 借款擔保，以該鐵路之財產及收入金充之，於未償還以前，不得抵押於他處，期限爲五十年。
- (三) 該鐵路及中國政府，如不能將借款本利清償時，該鐵路之一切財產及收入，歸南滿鐵路公司管理。
- (四) 在借款期限內，委託南滿鐵路公司代辦，經理營業及庶務一切。
- (五) 南滿鐵路公司，有選任幹事，辦理本路事務，及用人訂約購買材料等權。

(六) 中國政府得派代表一人，會計一人，翻譯一人，監督本路財政，但此項人員皆日本職員之副，中國代表所選任之中國職員，須服從日本幹部之指揮。

(七) 該鐵路一切辦法，與南滿鐵路同，並須撤去長春之吉長路原有停車場，而併入南滿鐵路停車場，與南滿路線相連絡。

當借款草約審查的時候，忽見該約內容，無端漏洩於外間，天津大公報，竟將草約內容，全部揭載，且示攻擊，各報響應。於是我國政府乘機重行改訂借款合同如左：

(一) 借款日金六百五十萬元，除照舊約云已付過二百五十萬元，現須續付四百萬元，年利五釐，實收九十一元半。

(二) 償還期限定三十年。

(三) 以本路材料及收入，為借款擔保，如本路不能支付，政府亦不能籌付時，以本路之一切產業，交公司管理。

(四) 政府置局長，以監督業務，在借款期內，委託公司代表為指揮總理，俟清還後交還。

(五) 派日人三人，充工務運輸會計之主任，就中以一人為代表，執行公司之權利義務。

(六) 除主任以外之職員，由局長及公司代表協定之。

(七) 以本路之純利二分，分配於公司。

(八) 運費及收入，用中國貨幣，而保存於日本銀行。

此約訂後，次年十二月，滿鐵公司即派代表，履行新約，部令預備交代，至是滿鐵代表，並運輸主任田懋磨，偕同工務會計兩主任，並日員十餘人，來局行交代體，而吉長鐵路便從此歸南滿鐵路會社代辦了。以上所言，不過將吉長鐵路已往的歷史，略略申述，僅僅使讀者明瞭日本帝國主義對於吉長鐵路侵略的一段事實而已。

(乙) 日本攫取路權之用意

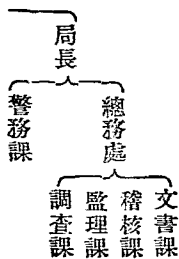
日本侵略吉長路權，既如上述；而日本所以侵略吉長路權，是有注意研究之價值。原來日本帝國主義者日俄戰爭結束以後，對於關東三省，便有整個的具體計劃了。牠的計劃，便是以南滿鐵路作侵略的大本營，向東西北三面謀發展，取得重要的鐵路權和投資權，把那些鐵路盡成南滿鐵路的補助線；以便日本軍事上的應用，而爲他日吞併滿蒙的準備；所以吉長鐵路之建築，日本實有深刻的用意，存乎其間，大略言之，有下二點：

第一，屬於政治方面者——日本欲以本路爲向着東西二方發展的工具；蓋自日俄戰爭以後，日本雖然取得南滿線路，而在軍事上的地位，卻是危險得很。所以日本欲謀將來在滿政治地位的鞏固，不能不向着東滿方面進展，以期達到滿鮮打成一片的企圖。吉長鐵路，即其計劃中的一段，牠的地位，橫互於中東南滿鐵路之間。路之東端，接未來之吉會線；路之西端，接交涉中之長大線，所以當急急攫取本路投資權與代辦權；實爲近年吉會長大路權

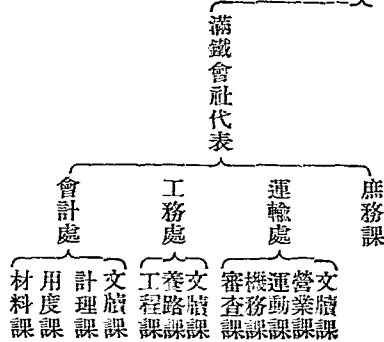
要求的伏線，也就是吞滅我國東省的先聲。

其次，屬於經濟方面者——日本奪取吉長鐵路，除政治原因外，尚有經濟的關係。因日本當日俄戰爭告終的時候，曾要求俄國割讓中東鐵路哈爾濱以南路線，以為侵入北滿的準備；惟未邀俄政府的允許，結果，僅僅獲得長春以南一段路線。因此，遂轉而強迫我國給予吉長代辦權，竭力設法使本路西路延長，以謀侵入中東路線之經濟勢力圈，其任務尤在大事吸收屬於中東路南部線路東側勢力範圍內之榆縣及五常的貨物而已。

吉長鐵路，自歸日本代辦後，所有工務，運輸（機務在內），會計三處主任（現改稱處長），已照合同由日員充任，並於三主任中，選一人為滿鐵公司代表，執行合同內南滿鐵路會社之權利及義務。各該處重要課長，大部分均用日員，營業實權，已完全歸於滿鐵公司掌握。中國雖有吉長鐵路局長，但僅有管理總務和警務之權而已。茲將吉長鐵路之組織，列表如左：



吉長鐵路管理局（長春）



（丙）吉長鐵路之現勢

吉長鐵路起工於一千九百十年四月而於一千九百十二年十月告竣，全線共有一百六十公里。當成立之初，營業雖不甚佳，但以吉林省城，乃松花江上游木材之總匯，且路線經過各縣，均為吉省有名農產地域，以此營業日有長足的進展。自民二至民五四年之間，總收入幾乎增加了三倍，而總盈餘竟增加了四倍，可見其營業的一般，到了民國六年，歸日本管理經營，營業益見進步；計民六民十五年間，總收入約增加二倍而強，總盈餘約增加三倍。民十與民二比較起來，其收入之增加，約為一與七·四之比；總盈餘的增加，約為一與二十之比，茲將該路民二至民

十收支比較簡表，列之如左：

年 度	收 入 總 額	付 出 總 額	盈 餘 總 額
民國二年	三七五、三〇一元	三二五、六六五元	四九、六三六元
民國五年	九三三、五一一元	七五六、三八〇元	一七七、一三一元
民國十年	二、七六三、四〇二元	一、七五〇、六九〇元	一、〇一二、七一一元

惟吉省幣制複雜，該路所收大洋票較現洋虧折一二成上下，為維持地方幣制計，向未折價收用，所以歷年虧損，為數甚多。至民國十六年秋間，呈准交通部，為地方金融與鐵路營業兼籌並顧起見，將大洋票，仍按票面價值收用，惟將該路運價，加收三成，以資彌補，當地商民，雖曾一度反對，但加價終歸實行。總而言之，該路從營業上看，前途發展，確有十分把握的。

(丁) 吉長與他路之關係

吉長鐵路，北起長春，接東省南滿二鐵路；南迄吉林，接吉敦、吉海兩線相連，其位置，確甚重要。但在吉敦之南端，至會寧線沒有修築以前，該路——吉長——南端乃屬不通的內陸線性質，故其在南端的排泄量，遠不如吸收量之大；蓋其吸收者多係農產物及木料等，而其排泄者，則僅工藝品而已。至其北端終點之長春，則為排泄的性質；不

過其排泄的承受線，雖有二條，但東鐵所受的運輸量，不及滿鐵之大；因為這裏有二大原故：第一，就是東鐵之尾閭海參威，距長春較滿鐵之尾閭大連為遠；第二，因本路在日人掌握之中，與滿鐵為一家，故運輸較為便利。所以目前的吉長線，實乃滿鐵之一御用的吸收的營養線，而少自立的經濟價值。現在吉敦告成，吉長更同時作為他與滿鐵的聯絡線，在敦會段未能修築以前，吉長對於吉敦滿鐵的功用，更為重大。

但最近吉海鐵路完成，將來如果吉長鐵路管理權，又為我國收回時候，則吉長鐵路的形勢，當發生很大變化；其吸收排泄的方向，將完全相反，不但己身不能再以本路內之運輸，及轉運吉敦路的物產，盡量供給滿鐵；若遇因中日之鐵路競爭，或日俄的不能協調，在這種場合，吸收東鐵的貨物，以供奉海轉北寧至興築中之葫蘆島輸出海外，不是不可能的事情，惟在現時日人掌握該路之下決難實現就是。

第四節 吉會鐵路（包括吉敦天圖二路）

（甲）吉會鐵路概言

上文已經說過，日本帝國主義者侵略滿洲，是完全採取鐵路侵略政策的。中日戰爭以後，她一方希圖併吞朝鮮；同時便想謀我東省，而於滿韓的交通，素為日人注意的焦點。甲辰之役，既乘勢建築安奉鐵軌，由朝鮮伸一左臂以據我之奉天；現在更想伸其右臂，經過圖們江流域以達吉林省會。所謂吉會路線，便是由朝鮮伸入滿洲的右臂呵。吉會路線，接於吉長鐵路之東端，跨老爺嶺，渡牡丹江，以抵敦化。更南過哈爾濱，而至延吉縣。又西南到龍井

村，再過圖們江，以抵朝鮮之會亭。長有八百餘里，是路關係我國經濟政治軍事，俱爲重要，乃關東三省的命脈；同時也是日本帝國主義者所念念不忘的一條路線呵！

(乙) 本路之交涉史

吉會鐵路之發見於條約者，遠在一九〇七年——即光緒三十三年三月所訂之收買新奉暨自新吉長鐵路條款內第三條之第三項有：

「……將來吉長鐵路添設支線或延長線之時其建設歸中國自辦若資金有不足時，當向公司請求借貸。」

一九〇七年——宣統元年——日本藉口安奉鐵路決裂，致最後通牒於我政府，聲明自由行動，牒中有云：「限於不妨害公司，仍應談判；但其他懸案，希望同時以妥協之精神解決之。」

蓋藐視我國無絲毫之力，竟想利用機會以爲全部解決之計劃，是年七月，因中韓邊界問題，由梁敦彥與日本公使伊集院彥吉，締結間島條約，其第六條又有：

「中國政府將來將吉長鐵路展築至延吉南境邊界，與韓國會寧鐵路相聯結，與吉長鐵路一律辦理，至應何時開辦，由中政府酌量情形再與日本開議。」

日本根據以上二案，屢次請求投資。民國三年，日人在大連開實業大會，由代表長濱敏公氏，提出吉會鐵路速

成案，略說：「現今滿洲運輸交通機關只縱斷滿洲鐵路本線及其他支線，並聯絡滿韓之安奉鐵路而已。然而物資集散的大市場，多在北滿一帶，欲圖勢力的充分發展，則不得不延長路線，以達長春之北，使經濟上達爭雄目的云。」

一九一八年——民國七年——段祺瑞竊柄國鈞，因見西南獨立，就想實行武力統一，由是急於籌款，來做攻打西南軍用；但其時以軍事借款為各界所反對，且其性質，涉於政治範圍。若照五國銀行團規的進行，又有許多困難；何況經濟借款，曾於一九一三年經五國銀行團巴黎會議，可歸各國自由競爭。於是段祺瑞，便利用這名義，派他心腹曹汝霖，陸徵祥和日本興業銀行代表西原龜山氏，訂立吉會鐵路借款四條，約中要點，則為墊款一千萬元，年利七釐半，一切付款還款付息等手續，均在東京辦理，我國不得過問。其抵押品，就以路產及全路收入充之。未定借款，以津浦借款為比例，並約建築時，定由該草合同成立後六個月內訂立正式合同，待該公司成立時，便即開工云。

一九一九年——民國八年——再由權量與日本宏佑里，會商立正約事宜，而此時日方忽然提出二項要求：
(一) 欲中政府，允許日人充任會計運輸主任，握全路管理權和財政權。
(二) 欲擴大日本工程司之權限，期全攬工程建築權。

那時交通當局，幸因五四六三等風潮，接踵而起，頗有所忌憚，不敢遽予承認，沒有多少時候，直皖戰爭發生，皖

軍敗北，段內閣瓦解，此約也就擱置了。

(丙) 日本取巧解決吉會路

五四風潮以後，國民漸漸覺悟，見於日人橫暴侵略，莫不切齒痛恨，於是收回路權的熱潮，一時便普及了全國。又因那時歐戰初平，大西洋的問題，總算得一個暫時解決，所以列強的視線，便都注意這塊東亞大陸，而美國為謀將來太平洋上經濟發展計，眼見日本單獨對華侵略，尤覺不以為然。乃於一九一八年十月發起英、日、美、法四國銀行團。日本知道美國的用意，便提出「滿蒙除外案」，及見美國不甘退讓，乃又縮小範圍；然於未成吉會路線，卻不甘自動放棄投資權。雖彼時日本帝國主義者因感上述二重阻力，一時不得與修該路線；但日人是最鬼域不過的，那裏肯罷休；所以她又想個取巧的方法來，暫時不提吉會鐵路這個名稱，僅在進行天圖鐵路和吉敦鐵路的修築，等到這兩路修築完成，再以武力要求兩路的聯接，這不是就把吉會鐵路完成了嗎？（註一）你看日本帝國主義者多麼巧詐，多麼陰險呵！現在再把她取巧解決路權的策略，述之如下：

第一步，解決吉會鐵路的東段路線，就有天圖鐵路的建築。該路起自朝鮮圖們江輕便鐵路上之三蜂站的對岸關山屯，經石門子，龍井村，東走延吉，漸向西轉向天寶山，東銅佛寺而止。此路已於民國十二年十月十四日開車，路線長有五十八公里，係輕便鐵路。茲將民國十一年十月吉林省與飯田延太郎訂立天圖路的秘密合同撮要述之如左：

(1) 本公司如中日合辦，其資本金定為四百萬元。

(2) 本公司雙方股東，未經雙方同意前，不得賣讓與本公司所有一切財產及其他獲利等行為。

(3) 關於本公司技術上、營業上，一切事項，雙方協議，專由日本方面經理。

第二步，要想解決吉會鐵路西段路線，就有吉敦鐵路的強迫要求。此路係自吉林至敦化，長一百三十哩之廣軌鐵路。民國十四年四月，南滿鐵路會社，秉承日本政府的意旨，向奉天要求承辦吉敦鐵路。那時奉張正想借重日本帝國主義的勢力，應付國內戰爭；所以就答應她的請求；並且派遣吉長鐵路局局長魏武英，專辦此事。由魏武英和南滿鐵路會社理事松岡洋石，接洽一切條件。同年十月初，便訂定合同附函五件，張作霖即命魏武英簽約後，再攜帶草約抵北京，由葉恭綽與松岡洋石，正式簽字，契約內容，大略如左：

(A) 承築工費為一千八百萬元。

(B) 開工日期為民國十五年六月一日。

(C) 利率年利九釐。

(D) 本鐵路全線運輸開始時，局長應於公司內聘備精會計事務的日人為會計主任。

(E) 工費須於完工後點收之時交付；若點收後一年內，尚不能還其全額，或其一部，得延長期限。

三年之中，天圖鐵路得之於先；吉敦鐵路許之於後，則吉會鐵路之預定線上的東西二段，遂得如願以償，而現

在所未解決者，僅敦化銅佛寺間，約百里而已。果然，民國十五年七月之間，日方藉口天圖鐵路營業的不振，飯田延太郎，提出延長吉敦路線，並將天圖改築寬軌，互相聯接之議。十七年春日駐京公使，又奉被政府命令，一再向北政府，提出五路——延三，吉五，吉會，長大，洮索——建築權案，彼時國人反對極爲激烈，而當局不顧利害，竟祕派吉敦鐵路局長趙鎮代表簽字，此事外間無由探悉，所以國人目下還在悶葫蘆中哩。同年六月間，張作霖離京出關，日本又乘我紛亂之際，其駐京使館隨員，更勾結交通部員密草非正式之協定，以爲將來交涉的藍本。其後，滿鐵、山本社及松岡副社長歸國，與田中內閣及各有關係人物，作幾度開發滿蒙的研究。其內容就以鐵路爲討論的中心，吉會鐵路，乃其中之一。而最緊要者，其關於吉會鐵路，而經深長之解決者，爲天圖鐵路的收買，及終點港之建築問題。結果：天圖鐵路歸南滿會社收買，而終點港，須定清津。由本歸任以後，便派其副領事齋藤攜同駐奉天林總領事，向奉天當局，爲積極的交涉。其初關於交涉的細目，日本關東廳嚴禁各報揭載，十月十五日，始由藤岡警務公佈解禁，至將來交涉的結果如何，尙難預測，這是日本取巧解決吉會鐵路權已往的一幕。

(註一) 關於天圖及吉敦二路的建築，即爲解決吉會鐵路之伏線，近來日人亦明白言之，現在摘錄日人竹內虎治的調查錄，以資佐證：

天圖鐵路……本屆吉會預定線之一部，惟因吉會，似難遽然實現，計劃本路，以爲連緒、間島與北部朝鮮地方的交通機關……民國七年三月十八日，經中國政府承認，乃設立中日合辦之天圖輕便鐵路公司……時適中國一般收回路權擁護國權之氣焰甚張……幸當事者頗能忍耐，致獲竣工……本鐵路雖屬一不逾七十哩，軌距二尺六寸之小鐵路之一部，故自其使命之重要性質言，決非與一般地方鐵路同一視之也……吉

敦鐵路，既屬吉會線之一部，故可解釋爲中國政府所訂之正式合同，關於此點，將來究擬探如何處置，又本鐵路作爲吉長線之延長路線，而合併經營，實爲得策……要之，吉會鐵路之預定線，既能建築天圖及吉敦二鐵路，又立於欲如此建築之形態，則將來吉會鐵路問題解決之後，此二鐵路之處分，與朝鮮鐵路之相連絡等，不失爲重要之問題也云云。

(丁) 日人攫取本路之目的

日本帝國主義對於吉會所以念念不忘，當然有其重大之目的，實爲研究本問題最應注意的一點。原來日本所以要求建築吉會鐵路，乃爲貫徹大陸政策的張本，明白的說，日人之所以急求吉會路之取得，直接要想佔我滿蒙；間接就是要想做太平洋上的霸王，誠以吉會鐵路之於今後政治經濟，軍事的影響，異常重大，茲分述之：

(A) 關於政治方面者

吉會鐵路的建築，實出日人囊括全滿的計劃，而進行併吞中國的初步。因爲日本帝國主義者，一向是這樣想的；對於我國南滿方面，據我大連，與彼長崎門司聯絡；北滿出口，將據俄屬海參崴，與彼函館及北海道貫通；至滿洲中部，則擇定朝鮮之清津，爲適宜出口，用鐵路連貫腹部，三方並進，造成一個大範圍的局面，而將三省沃野的土地，一手歸其掌握。然後根據滿蒙，進窺河朔，華北各省，便可收到他的掌中去了。所以吉會鐵路，驟觀之，似乎僅僅屬於東三省的一個局部問題，實際的影響，是於全國的安危，須知道吉會鐵路問題，乃日本對華侵略中的一部重大工作，日本大陸政策，能否實現，須看滿蒙地位的如何，而滿蒙地位之能否澈底確定，乃在吉會鐵路能否築成來斷定的。況自奉海吉海兩路興工而後，從前日本鐵路政策，漸漸失了效用，設非另闢新線，不

特不能逞其野心，恐於固有之勢力，也將不保，這是吉會鐵路所以要求建築的第一個理由。

(B) 關於經濟方面者 吉會鐵路成功以後，從朝鮮之海口清津，可與南滿、中東、西伯利亞，這些鐵路相聯接，其結果，第一，可使延吉一帶的農工商礦事業，容易漸漸的發展起來。第二，能够吸收滿洲、西伯利亞、中東各路的商品，而得自由供給於南滿。第三，本路若成，便可奪取海參崴的繁榮，而移於清津港，而使日本海，將來可和地中海互相比美。我們知道，日本地狹人稠，原料食糧，素來仰給我國滿洲；不過歷年以來，滿洲移民，日多一日，生殖也漸漸的繁盛起來，而沿海南滿、中東等線農工商礦等事業，差不多都已着手開發。祇有延吉一帶，因交通阻塞，尚有廣大的沃野，未能開闢；寶藏的富源，未能採掘罷了。查延吉各縣可耕地，總計不下二千餘萬畝，而且土質肥美，產額甚豐。稻、麥、豆、玉米之屬，無不適宜，就礦產說，則煤、金、二鐵，到處皆是。就森林說，古木、參天，多未經過正式的採伐，這些礦物、森林、農產，日人看來，真是垂涎三尺的。(註一) 日本帝國主義者要奪取這些富源，第一步自非便利交通不可。且吉會鐵路，西接吉長路線，中接哈長路線，可以藉此吸收中東及西伯利亞二路的運輸，而將中東鐵路，變成吉會鐵路的培養線。即使不然，也可擊敗俄國的鐵路政策，把她勢力，伸展到了北滿去。不僅如此，還可利用這條鐵路，以圖奪取海參崴的繁榮，而將朝鮮、清津港發展起來。換言之，日本帝國主義者之在滿洲，除發展大連而外，並欲開拓清津大港；(註二) 由一港一線主義，進而為二線二港主義。日本自從田中掌閣以來，其所定新滿蒙政策，乃根據前滿鐵會社社長山本氏之主張，而山本氏之主張，實着眼於此；謂予不信，請錄民國十七年四月十四日大阪每日新聞

澤所載「山本歸任後之鐵路政策」一則如下，以資證明：

「山本滿鐵社長就任以來，將近一年，其考究之開發滿蒙政策中，首要者，爲鐵路政策。此次該氏歸任，速期實現者，即可補助南滿鐵路將來發達之長春大賚線，與吉林海龍線等，而就中尤努力於吉會線之實現。緣此線若成，則日本之對華鐵路政策，方能確定基礎，此最近所稱二港主義是也，其計劃大略如左：

(1) 放棄一鐵路一港口主義，日本原蹈俄國之方針，以大連一港及滿鐵一線爲中心，以謀開發滿蒙；然嗣因新派之排日，竟欲藉連山灣，爲打通奉海二線，包圍滿鐵線以觀吾之鐵路系統，故此一港一線主義，聯絡被其截斷，勢卒將陷不利；况一方有俄國恃中東鐵路之策動，顯然採其敵本主義，尤覺有二線二港之必要。

(2) 二幹線二港口主義之運用，此即建築吉會鐵路，欲由日本海岸而開發滿蒙之計劃，其經營方法如次：(甲)吉會鐵路全長約二百三十哩，擬自民國十八年十月一日起開始營業，(乙)終點港，擬以雄基爲第一港，清津羅港爲補助港。計劃今後十年間，雄基有三百萬噸之輸送能力；清津羅津有二百萬噸之輸送力。朝鮮方面之鐵路，現在正與該都督府接洽中，惟港灣與鐵路，以能由統一機關之手築爲便利，故大抵由南滿方面承辦。

(3) 吉會鐵路成功後之政策。依上所述，即以滿鐵、吉會二大幹線爲對付中東鐵路之敵本主義之計劃，則於此次中東路方面之變更不當運費，以爲變更烏蘇里之數量協定，亦斷不應充之。又對於向來立於紛

爭中之四洮洮昂兩大鐵路，決由南滿鐵路從中取連絡協定之方針，並俟取得長大線之建築權後，同時吸收南滿鐵路西部貨物云。

且從前日本出入東三省，專恃大連一港，但以大連在三省南端，離北滿很遠，故在北滿區域，大連自不易與俄國海參崴競爭。又因大連附近之葫蘆島，年來中國築港之議，高唱入雲，近且已着手建築。如果葫蘆島築港成功，則大連所受打擊，當必更深。因此之故，日本遂決計放棄大連一港主義，在離海參崴不遠之處——清津——又築一港。如是，南滿有大連與中國之葫蘆島對抗；北方有清津與俄國海參崴對立，有此南北二大港，日本貨物之輸出入，便完全不必假手於人了。

(C) 關於軍事方面者 吉會鐵路，除政治經濟侵略而外，又爲日本侵略中國，造成軍備上的根據地；因爲軍隊最要的條件，就是要進退集散的迅速，而軍隊進退集散的迅速，和兵士的勇悍，是有同樣重大的意義。現南滿安奉兩線，雖完全爲日本鐵路；可是這二條鐵路的附近，人口是很稠密的；而且又是平原之地。中國假若自動多修幾條橫互鐵路或平行線，就足抵制安奉南滿兩路在商業上及軍事上的活動。而吉會路則不然，日本如以合辦形式或借款完成，因該鐵路附近人口極稀，且有崇山峻嶺，中國方面，決不能修築他線來抵制牠；加以牠在商業上及軍事上威迫中國的程度，當然不是南滿鐵路可比。所以日本帝國主義者取得吉會線之修築權，在平時可以鼓吹移民，政府在經濟上及政治上作牠的後盾，漸次驅逐華人，侵占我國的領土。假使華人低首下心，任其支配，固不必

說。否則，一但我國不勝其壓迫，干戈相見，日本有的是陸海軍，不妨一面用她的強大海軍把我們的福建、山東、河北省沿岸封鎖起來；再派她的強大陸軍一路從安奉路直入中國，他路即由吉會鐵路西進，經洮長、洮洮、洮昂等路，不到三天工夫，幾十萬大兵，便可整個滿洲占領了。是故吉會鐵路的修築，影響國防，異常重大。吉會鐵路的建築，不僅於我不利，就以蘇俄方面，也有被牠威脅的形勢，蓋自吉會鐵路開車以後，第一可藉此防止俄兵沿北韓及南滿鐵路方面南下。第二，可以承繼俄兵糧秣的根據地，容易供給日本軍隊。第三，可把中東路線截斷，而絕海參崴的後援，不僅如是，南滿鐵路縱貫奉天，好似一條長線，隨時隨地，中國方面，均可築鐵路，以剪斷之，確實是很危險的。但是吉會鐵路通行，再引用吉長鐵路，會南滿鐵路於長春；那末東西便可相應，且乘洮洮、洮昂鐵路之便，（註三）可把中東鐵路斷為二截，而致中東鐵路之死亡。况且按照目前國際情勢，日美戰爭，實難幸免，如果日美真打起仗來，美國有呂宋艦隊，這個艦隊與日本對馬、千島，僅有一輩之遙，朝發夕至，若以潛水艇遊行於日本對馬及千島之間，則滿蒙之食料及原料來源，必然要被斷絕。但是如把吉會鐵路修築成功，在南滿北滿與朝鮮成爲一大循環線路，其長春至洮南、長春至大賚、大賚至洮南，成爲小循環路，可以四通八達，因軍隊及食料原料運輸便利的原故，就可掌握北滿的富源，而北滿之富源，經吉會路越海而運至日本敦賀、新潟等港口，美國潛水艇必無能力侵入朝鮮及日本海峽，從而戰時之交通經濟等，日本帝國主義者，皆可自由及獨立。如是，日本在戰時之食料及原料，自可不成問題，而美國雖有雄大海軍，仍然無濟於事，同時日本帝國主義者，還可鎮壓朝鮮民衆在戰時的變亂，所以這條鐵路，在軍

事上看，確非修築不可。

(註一)「……吉會鐵路如成，可以附隨爲日本之利益者，如吉林至會甯間，在敦化方面之木料產額，依我（指日本）參謀部與南滿鐵路之調查，確有二億萬噸之巨。每年採伐百萬噸，由吉會路輸入我國，則二百年之間而燬伐之，亦可虞不竭。此雄大之森林，是可教我日本二百年間不敷木料之恐慌，亦可驅逐美國松材之輸入我國也……按吉林之森林，前清乾隆全盛時代，雖爲樹海，然到今日，數百年未入斧伐，足見其森林之巨大也。以現時如經由長春大連至大阪之森林木材，共達有一千三百八十五哩之遙。每一立方尺，自吉林至大阪，須投運費三角四分，因運費之巨，且產額不能多，故不能與美國木材競爭。如吉會路完成，則吉林木材至大阪，雖七百餘哩，每一立方尺材料，只需運費一角三分而已，如此之便宜，必可打倒美國木材無疑。且吉林之森林，如以最少爲二億萬噸計算，每噸得利益五元而論，則吉會路之成立，我國不勞而得十億萬元之森林利權，且可防止美國材料入國。而我國民得此賤價之吉林良木材，則加工爲器具及藝術工業品或化學製紙之用者，至少每年亦可增長國際利益二千萬元之多也。

另有新坵大煤礦，其埋藏量有十四億噸之多，其質潔撫順炭之上，而土層多爲硬石質所成，頗便於開採，且頗合抽收鼎炭之用，我可取之爲抽煤油，農用，化學各種藥品，以供國用，並可橫販於中國全境。是吉會路之成，此新坵大煤礦，我不勞而可得之利權至多，是與撫順炭礦相呼應，且藉此大煤礦之勢力，而征服全中國之工業，決非難事。單以新坵大煤礦而論，如以吉會路取其良煤炭於日本者，每噸至少亦有五元之利益。如用於化學工業，抽收其副產者，每噸至少亦有十六元之利益。蓋新坵炭質頗合鼎炭，抽副產之用。按每噸平均，如以十五元爲利益計，共可得二百億萬元之利權，此莫不因吉會路而附帶之權利也。其他如牡丹江流域之大金礦，亦可不勞而得，而我南滿鐵路公司所得之利權，如吉林夾皮溝之金

續以及其附近之森林，亦可依吉會路之交通，而開拓之也。」（見田中義一奏章）

（註二）日本橫斷航線，經由海參崴至長春者：（一）大阪——敦賀間七十五哩；（二）敦賀——海參崴間，四百八十九哩；（三）敦賀——

海參崴——長春間，六百三十六哩，合計一千二百哩，共需六十三小時。而日本橫斷航線，經由朝鮮清津至長春者：（一）大阪——敦賀間七十

五哩；（二）敦賀——清津間四百五十五哩；（三）清津——長春間，四百八十哩，合計一千〇十哩，共需四十六小時。由此可知吉會路與航線

之連絡，其距離及時間二方面，皆可縮短，而運費亦必大為低減。海參崴雖稱良港，然每年凍港時期，達四月之久，而此處則不然，故較海參崴為優。

（註三）四洮鐵路為滿蒙五路之一，民國四年，借日資建築，此時尙未還清，洮昂路，係民國十三年，與南滿鐵路訂約，商借一千八百元日金興

築，此時亦未還清，詳情見後。

（戊）日本對於本路要求之無理

上文所論，僅就日本修築吉會路之目的，和歷史，述其梗概。現在復於滿鐵會社出面要求路權之不合理處，予以駁斥。我們當討論滿鐵要求修築吉會路之不合邏輯以前，務須仔細推敲往昔關於吉會鐵路之種種協定，有無成立之價值，和存在的根據，纔來決定滿鐵要求的合理與否。查第一次一九〇七年（即光緒三十三年）所訂之收買新買暨自造吉長鐵路條款第三條一三項所規定的「將來吉長鐵路，添設支線或延長線路之時，其建設歸中國自辦，若資金不足時，當向公司指借。」這不過為吉長鐵路之協定，和吉會鐵路，本沒什麼關係，而於滿鐵，更沒什麼關係，因其僅言公司二字，意義甚混，故云。協定成立以後，日方雖有要求延長吉會鐵路以至朝鮮邊境會事

的要求；但爲中政府所拒絕，所以第一次的協定，完全不能認爲吉會鐵路的協定。其次一九〇九年中日所訂之間島條約第六條：「中國政府將來將吉長線路，展築至延吉南境邊界，與韓國會寧鐵路相聯絡，與吉長鐵路一律辦理至應何時開辦，由中政府酌量情形，再與日本政府商議。」按此條，中國方面，雖說將吉會鐵路延長至會寧；但措詞極其空泛，且非規定應由日本借款，或非向日本借款不可之語；而開辦期間，中政府自有酌量情形之權，日方何能干預？再說，一九一八年——民國七年——之吉會鐵路墊款，未經國會許可，純係段氏私人借款，國人素來反對，當然不能再予承認；且當時訂立草合同，約建築時期定由六個月訂立正式合同時，立即開工；然則六個月既未訂立正式合同，而前訂草合同，當然無效。我的意思，一九一八年的吉會鐵路墊款，應歸段氏和日人間妥爲解決，絕不能和吉會鐵路發生絲毫的關係；蓋吉會墊款，卽西原借款的一部；西原借款，乃日本帝國主義者援助段祺瑞攻擊南方政府所用的；如果當年不有西原借款，竊意革命事業，或可早日告成，民生當不致如今日這樣憔悴；國庫當不致如今日這樣空虛呢！（據去年冬季，各報所載，財政部長宋子文，有將全部西原借款承認之說；不知確否。如果真有其事，則宋氏賣國之罪，豈不是和曹章段諸人相等嗎？我極望此消息傳聞失實，國家幸甚。）

由上所論，日方所主張的吉會鐵路，在前三項協定上，既無成立的根據，所以現在可將滿鐵要求與築吉會鐵路的不合理處，分二點來駁斥她：

(1) 吉會鐵路，乃中國國有預定線，並非南滿鐵路的支線。既非南滿鐵路的支線，則該鐵道無論與築與否，

和滿鐵會社，又有什麼關係呢？現在滿鐵會社，要來越俎代庖，這明明是藐視中國的主權；這明明是侵犯中國的領土。藐視中國的主權，侵犯中國的領土，中國民衆，當然要誓死反對的。

(2) 日方要求完成吉會線的理由，說：「吉敦業已通車，若不與天圖相銜接，致營業殊欠佳況，現計每日須賠五千元，長此以往，實難支持，故有速成敦化至老頭溝一段的必要。」據此理由，也不可通。吉敦和滿鐵僅僅有借貸關係，並非滿鐵的私產。滿鐵所當關心者，僅在本利的清償，換句說，滿鐵之於吉敦，僅有要求按時清償借款之權，而無超出條約之外要求展長該線之權。

總而言之，吉會鐵路之建築，純係我國交通問題，本着國際公法領土主權完整的原則，日方確實無權可得干涉。何則？滿洲是中國的滿洲，吉會路線，是中國國防上重要的預定線。建築與否，開發與否，決非日本帝國主義者所可越俎代庖的。

第五節 洮昂鐵路

(甲) 洮昂路之緣起

南滿鐵路以北，世常稱爲滿洲的米倉，自從四洮中東通車以後，農產更盛，因此日本帝國主義者垂涎三尺，急思分潤。惟日人欲由南滿而達北滿，勢必假道中東路線，我們知道中東鐵路的實權，是在蘇俄手裏的。蘇俄要發展中東鐵路的貨運，和保持海參崴的繁榮起見，所以規定南下運價，非常昂貴，南滿鐵路縱力謀運主的便利，然亦不

能和中東鐵路由烏蘇里鐵路直達海參崴來對抗；而且中東鐵路和南滿鐵路一向是不協調的，日本要想中東鐵路減低運價，絕不可能。現在日本的經濟狀況，既不能以南滿自足，就是南滿鐵路，亦不能以南滿貨物爲限，故在北滿方面，日本帝國主義者，久欲攫得一地以爲發展的基礎，而洮昂鐵路，便是滿足此種慾望的產物。

洮昂鐵路，由滿洲蒙古間交易之唯一市場洮南起，經王子房，洮安，高家店，鎮來公，合勒王順街，基泰來氣，五廟子，哈拉爾格，後黑八屯，北達中東鐵路齊齊拉爾站之所在地昂昂溪，全線長約一百四十三英里，本爲中國固有鐵路之一，南滿鐵路公司所以與此路發生關係者，其原因有四：

- (一) 本線建築之初，日方謂與滿鐵平行，強爲干涉，後不得已，借日款以緩和其勢。
- (二) 因借款關係，所有建築工事，俱由日本承辦。
- (三) 中國連年內爭，事實上亦無修築之經濟能力。
- (四) 因洮昂鐵路在打通路未修築以前，如將貨物輸出境外，務須假道大連，因此，非和南滿鐵路連絡不可。

本路建築費，計日金一千二百九十二萬元，該約於民國十三年十一月，由前南滿鐵路會社理事松岡洋石，與奉省當局所締結而成的。按照該約，由南滿會社墊撥款項，其支付方法，另有規定。至竣工交路時，由省署將該項建築資金還清，如六個月後不能支付的話，則改爲借款，年息九釐，以四十年爲期。

(乙) 與他路之關係

南滿鐵路與洮昂鐵路之連絡爲四洮鐵路（四平街至洮南），如由洮兒河遠望，土帶黑色，豆麥五穀出產，都非常豐盛，將來的發達，實屬不可限量。原來四洮鐵路，是爲開發洮兒河沿岸及東部內蒙古而設的，自從洮昂鐵路築成，賴該鐵路以達南滿路，則該鐵路的價值，當然又增加了一層。查四洮鐵路營業狀態，客運貨運，年有進步，每年與南滿鐵路所受授的貨物，大約有七十萬噸。洮南自該路修通以後，日益發達。而至洮昂鐵路通車，則該路和南滿鐵路的關係，更爲密切。故南滿會社，已盡量將該路車輛，租借四洮路，援助該路，其實這種援助，無非替自己打算呵。洮昂鐵路建築成功，不僅日本可藉此伸展勢力，以從事經濟的侵略。除此而外，尙可注意者，即南滿鐵路利用本線，以與中東鐵路競爭。所以在建築洮昂路線的時候，蘇俄曾經提出幾次抗議，其原因，完全在此。據南滿鐵路計算，此路通車，中東路輸出貨物中，每年至少須失去一百七十萬元日金，同時即爲日本南滿鐵路之所得。因爲中東鐵路營業方針，向來對於哈爾濱長春間之運價，特別昂貴，意在妨礙由大連輸入北滿及西比利亞之貨物，而援助由海參威輸運之貨物。例如棉絲布一項，海參威——齊齊哈爾間，每噸一基羅克拉姆五錢四釐（日金），而長春運到齊齊哈爾間之棉絲布，每噸運價爲七十五元九錢（日金），而海參威運到齊齊哈爾的，則祇爲五十七元九十二錢（日金）。及到洮昂鐵路完工，中東鐵路，自然不能再採如此政策，於是中東鐵路，就把洮昂路，認爲勁敵了。

固然，洮昂鐵路之建築，在今日情勢之下，誠無異爲日人作嫁，不過我們非始無改變之道。況目下打虎山到通

遼路線，已告成功，若能把打通線延長至洮南，那末南北滿洲便可呵成一氣，且予軍事上以莫大的便利，黑省有警，便可派軍北上，奉天不安，亦可由黑派軍南下，省輸挽之勞，收迅速之效。到那時候，不僅可確定我國保護中東鐵路的實力，還可利用中東鐵路來壓迫南滿日本人呢。

第六節 四洮鐵路

(甲) 四洮鐵路之歷史

四洮鐵路，自南滿鐵路四平街站起，經東蒙古貿易中心之鄭家屯，而至洮南，西舉東蒙，北控黑龍江，乃日本帝國主義者欲圖侵略東蒙北滿，迫我政府訂約而成者；因為日本帝國主義者看到四洮沿線一帶地質，非常肥沃，物產也很豐富的原故。民國二年十月，日本帝國主義者藉張勳兵於南京謀殺日商三名的事件，提出滿蒙五路的要求；所謂五路者，即開海，四洮，長洮，洮熱，吉海。——彼時袁世凱以急需日本之承認民國的原故，竟許其請，於十月五日締結滿蒙鐵路借款修築大綱，五路建築權，完全許與日本；是為四洮鐵路建築權落入日本之始。

民國四年，歐戰發生，金融頗緊，中國政府遂和日本正金銀行，訂立四鄭鐵路借款合同，將四平街至鄭家屯一段先行建築，其條件內容，大略如左：

(A) 借款總額 日金五百萬元

(B) 年利率 五釐

(C) 折扣 九四五

(D) 期限 四十年，自十六年五月一日起還本，十五年五月後，可隨時全還；但須每百加二釐半，二十五年以後，則毋須加價。

(E) 擔保品 全路財產及進款

(F) 應用外員 總工程師，總會計，行車總管及養路工程師各一。

(G) 酬勞金 購料經理費百分之五

(H) 加造路線 須儘先向銀行商辦

該路線動工以後，因受歐戰影響，日金暴落，物價騰貴，前項資金，忽感不足；於是民國七年二月間，再與正金銀行續借短期債款，日金二百六十萬元，並無折扣，在這年裏，四鄭路工完成，計共借日金七百六十萬元，除去折扣，實收日金六百六十五萬元。民國八年北京政府，議定展築至洮南，並由鄭家屯至白音泰來，增設支線，乃再與南滿鐵道會社，訂立四洮鐵路借款合同，金額是日金四千四百萬元，以四十年為期，第十一年起還本，且可以提前將本金還清，而總工程師，總會計，行車總管，是一定要聘日人的。日方訂立前約以後，即將正金銀行四鄭借款合同內，所享有權利的一部分，移歸南滿鐵路承受。旋因歐戰關係，金融利率太高，不易發行公債的原故，遂按合同附件所定，由該社暫時墊款以為築路資金。於是該路一切行政事務，遂完全受南滿鐵路會社的支配。就經濟上說，因運輸的特

徵，和吉長線同一缺乏本線的吸散港口，所以連絡運輸甚多，歷來和其唯一接鄰的南滿鐵路的聯運貨物，已佔其全部運貨的大半，因此，四洮鐵路竟成南滿鐵路的重要培養線了。

(乙)日本要求建築本路之目的

日本帝國主義者所以要求建築四洮鐵路，我們可分政治和經濟二面來講，就政治說，日本自從甲辰戰勝俄國以後，便有所謂日俄瓜分滿蒙的密約，他們主張劃長春以南之滿洲及內蒙古一部分爲日本所有，長春以北之滿洲及其餘的蒙古爲俄國所有。而四洮鐵路便是日本對於該密約的具體化，也就是日本侵略內蒙的先聲。從此時起，由滿及蒙，進展極速，我國所受日禍，因之日深一日而不可壓制了。四洮鐵路對於日本，不特於政治上有莫大的便利，而於經濟上，也是很有顯著的功效；因爲本路北端的洮南，爲東三省對蒙古的第一要站，有人口三百餘萬，北面隔着嫩江和齊齊哈爾相對，西北喇接與安嶺，一直達到開通贛榆兩鎮，東邊接着大賚，安廣，規模之大，莫與之京。已開墾之地，約有九萬四千平方丈；可以開墾之地，約有四千萬平方丈。倘將來長洮鐵路，竟允許日人的要求，那末內蒙天然富源，完全就爲日本帝國主義者所吸收；因該路南段起點之四平街，與南滿有聯絡的關係，其各項貿易之發達，更不待言了。

日本既然蓄意侵略滿蒙；所以四洮鐵路築成以後，一切實權，完全操諸日人之手。該路車務工務會計三處長，因受合同的約束，須聘請日人充當，固不必說。而其他如車務處之轉運，計核兩課長，會計處之綜核，出納兩課長，及

各課課員，合同內未有規定者，亦兼用日人。彼等一方借其帝國主義之淫威，把持一切；一方利用中國方面的親日派，狼狽爲奸，遇事操縱，爲所欲爲。據該路人員云：民國十七年，東省交通委員會，曾經根據前交通部所規定之四洮路編制專章，命該路添置車務工務會計三處副處長。當時日人，因爲設置副處長，和合同是不相抵觸，並無表示。及至戡翼翹以軍長資格調任局長後，交通委員會便改委譚耀宗、張惟和宋壽松三人爲車務工務會計副處長。三人尙富愛國思想，反日觀念，尤以譚氏爲甚，凡處理與主權有關的事項，莫不極力挽回，設法擴張；因此大招日人之忌。車務處長松井鑑爾，竟敢藐視我國地方當局，通電各課段站，凡以副處長名義所發之命令通告，概爲無效；並招集各分段長赴局，面諭一切，轉運課計核課二日本課長隨聲附和，對於車務副處長，侮辱備至。不僅如此，會計處長宇佐美喬爾，亦助紂爲虐，將員役薪資扣留不發，以冀釀成罷工風潮，藉詞再作進一步的干涉。幸虧局站員役，洞悉詭計，不爲所動。遂無所施其技倆，乃會同工務處長三人，連袂到大連報告。於是滿鐵本社遂有向交通委員會提出取消副處長之交涉，後來交涉結果，路局方面，完全失敗，三副處長遂命令撤消。查四洮副處長之設，原爲交通部所規定，雖和日本有借款關係，而合同上並無不准設置副處長的明文。日本處長不反對於前，而忽反對於後，真所謂「司馬昭之心，路人皆知」的了。

總而言之，日本想要實行其滿蒙侵略計劃，已非一朝一夕。四洮一路，乃侵略東蒙的要道，關係非常重大，而日本帝國主義者，確實日夜在那裏想所以吞併之道。故以借款限制，猶以爲未足，於是盡力聯絡該路局內外站所有

親日派誘以名利，供其利用，嗾使排斥異己，必期完全日本化而後已。從此看來，今日若不設法為未雨綢繆計，預為防制，則不獨是該路的存亡問題，即和東省大局，也有休戚相關之勢，這是路政當局所不能不加以注意的。

第七節 溪城鐵路

溪城鐵路，是由本溪湖至城廠的一條輕便鐵路，此路創議於民國二年，幾經交涉之結果，始由奉天省當局與南滿鐵路公司，本溪湖煤鐵公司協議，於民國三年九月締結中日溪城鐵路公所協約。規定該鐵路由南滿鐵路公司與本溪湖煤鐵公司合辦。至民國五年四月更公布中日溪城鐵路公所章程，定資本為日金五十七萬元。內中之七，即日金三十九萬九千元，由南滿鐵路公司出資；十之三，即日金十七萬一千元，由煤鐵公司出資，至其工事，則於民國二年十月開工，三年二月本溪湖牛中心間九哩餘之幹線，五哩餘之支線，皆通車。是年四月正式開始營業。

第八節 金福鐵路

金福鐵路，是從金州到貔子窩間最近興築的鐵路，實則不啻南滿鐵路之一支線，惟該路之興築，雖在旅大租借地以內，究無條約上的根據，故不能不假借合辦的名義，以為興築之張本。民國十四年十月，日人來華創設金福公司，定資本金為四百萬元。雖名義上由中日兩國人出資，但國人投資乃極少數，全線六十三哩，十六年一月正式通車。該路通車以後，其第一年下半年收入之運費，計旅客運費一百二十萬元，食鹽及雜糧不下二百萬元，現在滿鐵總社，更擬再進一步，將金福路延長由貔子窩起，沿黃海岸延長至安東，吸收黃海岸之運輸權，此路線經過莊河、

大孤山，鳳城，背井子，趙氏溝，大東溝，三道浪頭，直達安東。與安東鐵路一線貫穿，可以通行無阻，而遼東半島之南部，便可在他掌握之中，只因此段路線，須經過中國境內，恐怕激動華人的反感，暫時中止，而將來，難保其不向華作無理的要求呢。

第九節 滿蒙五路

(甲) 滿蒙五路的交涉史

自從日俄協約成立以後，日俄兩國，各認定其勢力範圍，進行無已。日本既占有南滿鐵路，遂想擴張支線於滿蒙各處，以圖勢力的發展。前清末年，發生錦瑗鐵路問題，日本便提議於南滿某站和錦瑗路相連絡，另行敷設一線；既而日本又想在洮南敷設鐵路，開發滿蒙的利益。宣統三年，中國革命，滿清覆滅，其時蒙古有獨立之事，日本遂派桂太郎渡聖彼得堡與舊俄政府，簽訂二次密約，以期瓜分我國滿蒙，密約的內容，便是把北滿和外蒙歸俄；所有南滿和內蒙歸日所有；且約定互相援助，不相牽制。所以如此者，日政府以為俄國經略蒙古，縱不得日本的同意，俄亦不稍減其侵略之志，以此為交換東蒙古的條件，實日本侵略中國的最好機會。而俄政府急欲使蒙古脫離中國的範圍，以絕後患；然以與日本有保全中國領土之協約，若不將內蒙之一部，讓與日本，則俄國便不能馬上取得外蒙。這是密約發生的根本原因。可憐我國，便在這密約底下犧牲了（註一）。民國二年，那次南京事件，不過因為張勳兵誤殺三個日本人，日本立即派遣戰艦六艘，開到下關，藉口南京事件，以實行日俄第二次的密約，且那時中俄條約

成立影響所及，日本亦想於滿蒙方面求得相當之權利，加以承認問題，更爲日本市惠要挾的工具，各方湊合，而日本便有滿蒙五路建設權的要求，其路線如左：

- (一) 開海鐵路——自南滿鐵路之開原驛，經掏鹿，大疙疸，大肚川等處，達於海龍，長有一百二十英里。
- (二) 四洮鐵路——自南滿鐵路之四平街驛，經鄭家屯，以達洮南，長有三百三十英里。
- (三) 長洮鐵路——自南滿鐵路之長春驛，經懷德縣，橫斷郭爾羅期族，達於洮南，長一百八十英里。
- (四) 洮熱鐵路——自洮南經敖漢王府，出赤峯，過哈喇沁王府，以達熱河，長四百七十英里。
- (五) 吉海鐵路——自海龍經朝陽，盤石，雙陽，長家屯等處，達於吉林，長一百十英里。

當時中日五路交涉，極爲祕密，中外各新聞界多有紀其事者，日本新聞方面，說是五路借款契約，已於本年十月雙方簽字，內容大略如左：

- (A) 借款額爲三千萬元，如有必要之處，可增至五千萬元。
- (B) 利息週年五釐。
- (C) 以鐵路爲借款之擔保品。
- (D) 三十年後，中國可以贖回。
- (E) 工程師用日本人，對於各該重要事務，由兩國派人合辦。

(F) 該路所採材料，須向日本購辦。

上述滿蒙五路之中，最先實現的，便是四洮鐵路，前文已經提及過了。民國四年十二月，北京政府與橫濱正金銀行，訂立關於四洮鐵路之一部，即四平街至鄭家屯間之四鄭借款合同，該段係民國六年四月興工，同年十一月開通，後來更經數次改訂四洮借款合同，直至民國十二年，遂將鄭通鄭洮全線開通。然在民國七年段祺瑞當國的時候，日本乘歐洲大戰，列強不能干涉的機會，拚命的慫恿段祺瑞，攻擊南方政府，并借大宗款項，以為對付西南軍費之用；因為這樣，一則便可使中國於歐戰期間，充分內爭，不能盡參戰的職責，以免增高國際上之資格；二則中國內爭延長，日本得以借款之外，且可利用段系軍閥，掠奪中國種種利益；三則可以消磨中國國家的元氣，阻害進化之精神，使我永遠沒有發展中國的希望。所以日本政府示意日本興業銀行副總裁小野英二，就在那年九月，本着駐日公使章宗祥的提議，締結滿蒙四鐵路預備借款契約，此處四路，即：

(一) 開原海龍至吉林

(二) 長春至洮南

(三) 洮南至熱河

(四) 洮南熱河間一地點至某海港（本線俟將來調查後決定）

以上四路，日本帝國主義者，想之不得；而我賣國政府，竟以此押借巨款，日本帝國主義者，那有放棄這個機會

之理；所以日本政府，當即承諾章宗祥的要求，滿蒙四鐵路預備借款契約，遂告成立，契約要點，大略如左：

(1) 銀行於本預備契約成立時，即墊日金二千萬元與中國政府。年息八釐，照中國發行國庫券之折扣交付，俟滿蒙四鐵路借款正約成立，即將此款首先還清。

(2) 由中國政府，速擬定四鐵路之建築費，及其他一切必要費，與銀行商議，照議定之額數，由銀行發行中華民國政府滿蒙四路金貨公債。

(3) 公債期限為四十年，自四十一年起，用分年攤還法償還。

(4) 以屬於滿蒙四鐵路現在及將來之一切財產，並其收入為擔保，無銀行之同意，不得將此等擔保，提供於他人。

(5) 本預備契約成立四個月內，即以本預備契約為基礎，締結借款正約，正約成立之時，即起工築路。

所幸此項預備契約，訂立未久，賣國的段內閣，突然崩壞；而繼任內閣，又屬彼之政敵，加以國內輿論之反對，致與吉會鐵路陷於同一的運命了。我們講到滿蒙四路，順便應把新銀團和滿蒙四路關係，略略申述幾句。原來美國發起新銀團，其表面的理由，是為避免各國對華投資築路之競爭；實際上，是為防止日本壟斷對華築路的政策；因歐戰時候，日本帝國主義者，竟乘列強無暇顧的機會，對華大宗投資而引起歐美列強的不快。一九一九年五月，美約英法日三國，組織新銀團；並在巴黎和會開會後向該三國提議，日本銀行團代表，便向美國銀行團代表，提議

滿蒙除外，蓋日本自以爲對於滿蒙有特殊利益，應除出滿蒙於銀行團範圍之外。美國代表，以其有礙我國領土政治之獨立，且背各國利益均沾之原則，堅持異議。後見美國不肯退讓，乃又縮小範圍，限於南滿及東蒙，與三國銀行團代表拉門德，協定滿蒙調解法如左：

(一) 南滿鐵路及其各支線，連同附屬於鐵路之礦產，不列入新銀團鐵路範圍之內。

(二) 議築之洮南熱河鐵路，與議築自洮熱間至海岸之鐵路，歸入新銀行團鐵路範圍之內。

(三) 吉林會寧鐵路，鄭家屯洮南鐵路，開原吉林鐵路，吉林長春鐵路，長春洮南鐵路，新民屯奉天鐵路，四平街鄭家屯鐵路，皆在新銀團範圍之外。

此項調解法，日本把從前攫取的滿蒙四路，竟爲強敵所扼，不得不將洮熱二線讓渡於新銀團，該銀團合同，簽於民國九年九月十五日，效力以五年爲限。今天已過期無效，從事實看來，日本難保不無捲土重來之意，凡我國民，也不能把牠忽略的。

(乙) 日本要求五路之目的

日本帝國主義者所以要求建築滿蒙五路之目的，第一，因爲滿蒙五路的情勢，非常的重要；第二，因爲完成初步鐵道網的原故。就五路形勢上看，開海一線，跨及東豐西豐西安等縣，沿途農產豐饒，利益極大（註一）。海吉一線，聯絡海龍吉林之間，其東端與吉長吉會兩線相接；西端則介開海線，而與南滿本線相連，合開海海吉二線來看，乃

橫斷滿洲中部，而連合奉吉兩省之經濟關係，其功效是很大的（註三）。四洮一線，前文已有敘述，斜貫東蒙廣野，爲日本對於滿蒙鐵道侵略政策中最要的路線，沿路概屬平原，土廣人稀，雖鐵路開通以後，利益或難立見；但在日本人眼中看來，乃爲經營內蒙的一大關鍵；所以該路的建築，比他路爲先。洮熱一線，橫斷東蒙古，直達近邊，雖經濟上無甚利益，而於日本之對滿蒙政策上，關係甚鉅；蓋此路劃分日本在滿蒙的勢力圈，若是將來將由熱河或他地點與奉平綏相連絡，則其效用，當然更大了（註三）。其次，長洮一線，通過八家子，伏龍泉，長嶺子，七井子各小市場，目前利益，固不易得；可是藉此路來聯絡吉長洮熱二線，將來也不失爲重要的線路，是無疑義的（註四）。

再從滿蒙五路與其他各路線的聯絡上來說，長洮洮熱兩線，與已成之吉長線，未成之吉會線，互相銜接，而成橫斷滿蒙之一大路線。這路線的東端，接於橫斷日本海的航路，將來各路告成，則由大阪，敦賀，以達內蒙古，當以此路爲一大捷徑。且可根據此路，以爭北滿之利益，而與中東鐵路相對抗，這是日本帝國主義者素來所抱的野心。四洮一線，接連南滿本線之一部，及安奉路線，以與縱貫朝鮮半島的路線相銜接，若從下關渡海到了洮南，路程也是便利的。總而言之，五路建築權，既爲日本帝國主義者所得，即爲日本勢力侵入內蒙的嚆矢；所以我們要保全領土，保全滿蒙，是非取消那種買賣身契不行的。

（註一）開海鐵路，我國紳商，有見奉省物產豐盛，地土饒腴，在前清末年，恒有建築之議。後來因阻礙橫生，輾轉多年，未得實現。民國二年，政府允許日本之要求協定，合辦滿蒙五路，與築遂覺無望，所幸省長王永江，鑒於日本人經營南滿鐵路蒸蒸日上，經濟勢力，益見澎漲；不惟利權旁落，就

是三省經濟，亦有根本搖動之象。對於奉海之修築，益加刻不及待，一方面於民國十一年春，令四洮路總務處長陳樹棠，勘測路線，擬具規章，以爲修築之準備；一面與日方交涉，要求放棄合辦開海之日方路權，收回本省自行建築，交涉一年有餘，始由日本駐奉總領事船津長一郎，呈請日政府同意，歸省政府自行籌辦……

(註二) 民國二年，日本乘我國政府交涉結束，遂獲用建築滿蒙四路之權。吉省當局，籌建本路時，日方藉口訂訂合同，表示反對……

(註三) 長洮鐵路，係長春至蒙古之洮南，長百四十英里，及到將來吉會鐵路開通以後，若與清津會館間之吉會鐵路及吉會吉長諸鐵路連路，由洮南貫通朝鮮北部之清津時，不特於日本鐵道政策且有莫大的作用，即於軍事之進行，亦有莫大的便利。查洮南爲東三省對蒙古之第一要站，經濟上，政治上，都是很重要的，人口約有四百餘萬，北間嫩江，與齊齊哈爾相對，西北連接與安鎮，其沿線廣漠的區域，多在洮南範圍之內。開墾地面積，約有十三萬八千方尺，其他尙未開墾之地，數亦不少。假使長洮鐵路開通，而與四洮鐵路相連，該地一帶之開墾及其餘事業的發展，更有出人預料之外者；而且居民增加了口，則生產消費，亦必隨之增加，那時農產六畜等物，以及日用雜貨之營業，亦必有意外之發達，而該鐵路南段起點之長春，因與南滿鐵路互爲聯絡，其各項貿易之發達，又不待言，不過這樣一來，東三省方面全部利權，都入日本掌握中去了。

(註四) 洮熱鐵路，貫通東蒙腹部，日本帝國主義者，原來想和舊俄要求之齊洮（齊齊哈爾至洮南之鐵路）及擬以此款建築的同成（大同至成都）互相聯絡，以成我國東西的一大幹線，這是日本對於滿蒙政策上極爲重視的一條線路，也是我國國權上關係最爲重大的一條線路。

第十節 日本新近要求之路線——長大吉五洮索延海新林

(甲) 田中內閣野心之解剖

日本帝國主義者，自從田中義一組閣以後，一變年來外交政策，對華積極進攻，昭昭在人耳目，其進攻方略，尤其着眼在關東三省，什麼東方會議，旅順會議；不過是討論他們的侵略方法罷了。據當日大阪朝日新聞所載旅順會議所討論的重要問題有五，而以鐵路為其討論的中心問題。日本對於滿蒙的吞併，自從日俄戰爭以後，幾乎沒有一刻忘掉；徒以滿蒙交通未便，不能實現她的野心。及至民國十五十六兩年，眼見革命勢力，着着北進；反帝運動，瀰漫全國；他們自覺前途的可怕，因此一方不得不乘革命勢力尙未鞏固之際，出兵山東，予以絕大的打擊；一方乘反動勢力未滅之日，施其趁火打劫之計，而強迫地方當局，允許她的無理要求，完成她的滿蒙鐵路網計劃。這種鐵路網的計劃，不消說是以滿鐵為中心的，據民國十五年十一月三十一日大阪每日新聞，奉天日本領事對於地方當局提出之新要求如左：

- (1) 吉五鐵路——自吉林起經舒蘭至五常
- (2) 洮索鐵路——自洮南北展至黑龍江之索倫
- (3) 長大鐵路——自長春經扶餘達大賚
- (4) 延海鐵路——自海龍至延吉
- (5) 新林鐵路——自新坵達林西

(6) 吉會鐵路——已詳前文

同時，竟以滿鐵會社名義，向美國銀行團進行築路借款，以買美國之歡心；好在我國民衆，一致反對，紛紛拍電華盛頓政府，制止此事，後來總算得到相當的結果。及民國十七年皇姑屯事變，日本帝國主義者，以爲東省必將發生重大變化；即不然，以奉張新敗，日本政府之命，奉天當局，必不致於反對；所以又把長大，吉會，吉五，延海四鐵路之建築及吉長，吉敦合併，改訂合同數事，向奉天當局提出，且以虛聲恫嚇，期在必得；於是激成東省民衆的護路風潮，始予日本帝國主義者以重大打擊。惟事雖如此，將來究竟能否澈底保持此等路權，這是要看民衆努力程度之高下來決定的呵！

(乙) 要求新路線之用意

日本所以要求上述各路之最大原因，即爲完成滿蒙鐵道網計劃，自不待言，而於各條路線的政治和經濟上的價值，亦有深切注意之價值。

第一，先就長大鐵路說，這條鐵路，是由長春至扶餘，大賚，長約百餘里，如果允許日本建築起來，日本方面在經濟上，確有最大的利益；蓋滿蒙之富源，悉集北滿，而她在北滿的進出，由此也很便利，且可用以打倒中東鐵路，而培養南滿鐵路的利益。的確，長大鐵路，是日本帝國主義者用以侵略北滿的。我們知道，北滿的交通機關，陸地是中東路線；水路便是松花江的航線。日本帝國主義者要想把她的勢力伸展到北滿去，當然第一步是取得交通權；可是

事實告訴我們，日本要想取得中東鐵路，是不很容易的。固無論今日蘇俄不肯放棄舊俄時代的侵略政策，即使蘇俄把舊俄時代侵略之所得，完全放棄；日本要乘機掌握中東路權，也是不可能的；因中東鐵路，除蘇俄以外，還有法英等國的關係呵！所以日本有見於此，便從侵奪松花江的航權入手，她的計劃，欲以大賚與哈爾濱成對立之勢，將使嫩江及松花江之貨物，漸漸的不和中東鐵路聯運，而和長大新線聯運。經吉長鐵路及未來之吉會線，而由朝鮮出口了。這樣一來，中東路線的營業，自然會被長大路線奪去的；因為長大鐵路，是和吉長路及未來之吉會路相連接，而且有很好的港口——清津的原故。況且大賚附近有月亮瀑，如與水電，可成工業區域，故待此線路成後，則由大賚而至洮南，由大賚而至安達，由大賚而至齊齊哈爾，分展之又線路，以攻西伯利亞路線，而得攫取北滿的富源。不僅如此，日本對於長大路權的要求，除了經濟侵略目的而外，尚有軍事的理由。我們知道日本對於滿蒙的侵略，是有整個計劃的。他們在最近十數年來，對於南滿及東蒙方面的鐵路網，已有基礎了；可是在北滿方面的勢力，依然不能和蘇俄競爭，換句話說，北滿方面，到了今天，除開洮昂路以外，很少軍事上的價值；所以日本前次對於長大路之要求，竟與吉會同樣堅持。苟其不然，即使取得吉會鐵路，亦只限於合抱奉吉二省而已。必定有了長大線路，方可把三省的勢力分散，得施其各個擊破之方法，我們現在可把田中義一的奏章裏對關長大路的一段文字，引了出來，做個日本侵略本路權的真憑實據。

「……長春至洮南，長春經扶餘至洮南；其成爲小循環，爲軍事上最妙之交通。我如欲進出蒙古，則此

小循環之鐵路，不可不速成；而沿此長洮線路，地廣人稀，其土地之沃肥，雖五十年間不下肥料，亦不恐無收成矣。其沿線地之可容我國移民者，至少亦可居二三千萬人之多。至將來吉林之敦化，與我朝鮮會寧路連絡開通之時，其蒙古及北滿之富源，我可一直線而到東京及大阪。

待有事之秋，我由東京方面出師，經日本海，一路直至北滿及蒙古，其支那之陸軍，必無力可突破北滿地方。在日本海之交通，英俄之潛水艇，必無力可入我朝鮮海峽；蓋我日本唯望吉會長大二路速成，則食料及原料便可自給自足，不論與誰戰，皆可自由自在。斯時也，我之對滿蒙交涉，不論何事，支那政府懼我設備之周至，必然畏我而從我。如欲完成明治大帝第三期滅亡滿蒙之計劃者，唯此吉會長大二路而已耳。

從這段話看來，長大鐵路對於滿蒙前途，確實和吉會線路有同樣的重要，這是路政當局，中國民衆，斷斷不能忽視的呵。

第二，洮索鐵路，洮索鐵路是日本帝國主義者，由洮南伸入黑龍江及內蒙古的一條重要線路，她的計劃，打算由本路而展至滿洲里，接着西伯利亞大鐵道，而使中東鐵路失其效用。故洮索鐵路，比之長大鐵路，其重要的程度，可說不相上下。要知這條路線在經濟上和軍事上的地位，可引田中義一的言論，做個說明。他在奏章裏說：

「洮索鐵路延長一百三十哩，建設費須一千萬元。按帝國之將來，必須再與赤俄角逐於北滿平野。此路如成，則我南滿之軍兵，可由此路線而進至赤俄陣後，亦可阻止赤俄增兵於北滿之用。即以經濟而論，由鐵路可壓

取洮兒河流域之富源，用以培養南滿鐵路。他如現與我接近之扎薩克圖王府及圖什業圖王府等，亦可利用此路，以保殖我國勢力，以便開拓其土地。我國之與內蒙古王公握手，無非藉此收買其土地礦山牧畜商業等，以備將來有用之機會，專賴此鐵路而侵入內外蒙古，利用通遼熱河線，而侵入南蒙古，以便南北相呼應。待其產物發展之時，我則依此二線而遠入外蒙，以發展我國運於無窮……」

洮索路產業，確爲東北富源之所在，日本帝國主義者，垂涎甚久，茲據實地調查，分爲農產、林產、畜產、礦產四項，分別錄後。

(1) 農產——查洮索線農業上之勢力範圍，在興安嶺以東，如洮南縣洮安縣以及扎薩克圖王府、蘇鄂公府、扎寶特王府、索倫等各處，沿線愈北，土地愈肥，現下洮安至葛根廟間，土地已開墾十分之八，農產物每年輸出不少。葛根廟至鄂公府間，土地已開墾者千分之五，餘爲遊牧採木及狩獵等業。查本線勢力範圍內，可耕地面積，約有一萬二千七百八十六方里，即五十七萬五千三百七十响，每响按產量四石計算，計生產額共有二百三十萬一千四百八十石，除去當地消費十分之一，計生產過剩額爲二百〇七萬一千三百三十二石，以七石爲一美噸推算之，約共有二十萬噸之輸出。按現下農民與荒地比較，目前固無利益可言；但由此逐年積極移民開墾，約過五年之後，即可墾齊，由五年後每年至少亦有二十九萬噸之貨運，五年以後，農民增益，漸達飽和程度，其農作法亦自競爭進步；而每年收穫量之增加，尤不待言。蘇鄂公府及余公府在青蒙民游牧時代，人煙稀少，地未開墾，缺乏經濟觀念，即

日常雜貨之購入，亦不過以馬牛交易而已；故開發極有困難，近自興安屯墾以來，未開墾荒地之催墾，未出放荒地之出放，關內人逐漸移入，再加鐵路之興修，交通方便，以彼豐饒之土地，其促進開墾，當爲期不遠，此農產物爲本線富源之一也。

(2) 林產——查東三省著名森林，首以長白山及興安嶺東麓之支脈森林，蓄積豐富，亟待開採，只以交通不便，故尙未經斧斤，茲將索倫山森林之立木蓄積量，分別列之如左：

興安嶺南部森林之立木蓄積量：（每十立方尺爲一石）

落葉松林……二八、〇〇〇、〇〇〇石；白樺林二、〇〇〇、〇〇〇石。

索倫山森林之立木蓄積量：

落葉松林……五、〇〇〇、〇〇〇石；白樺林……一、〇〇〇、〇〇〇石。

以上各項立木材積，蘊藏極富，其在利用方面，可作電杆，枕木，坑木，土木建築用材，及纖維工業，薪炭等，用途極廣；況近年以來，鴨綠江木材，吉林木材，以愈伐距離愈遙，而運費愈昂，且數量年益減少，因爲興安嶺（中東路線）木材營業日漸抬頭，勢將壓倒鴨綠江，及吉林各木材，是以可知洮索路通車後，其開西北材料界之新途徑，不待言喻矣。

(3) 畜產——本路沿線，原爲游牧之區，此後力圖開墾，關於牧畜事業，固屬日漸減少；然蒙民仍雜居其間，


故其他與安嶺西部，及車臣汗等處，均爲游牧地帶，故對於畜產上之運輸，亦爲本線主要貨物之一，茲查與安區範圍之畜產，由與安區屯墾公署獎勵指導之下，並由洮南逐年增進之預想，推算將來之畜產物數量，估計如左：

初年度，八〇噸； 五年度，一五五噸。 十年度，二三〇噸。

由此推想，將來數量，亦頗有望，况羊毛之需要日增，勢將壓倒絲織品，尤爲社會上之不可缺者，其將來日漸發達，自不可限量，他若牛豚等，若再稍加改良，足可運銷日本，此畜產物爲本線之富源三也。

(4) 礦產——本路線自洮安至葛根廟，土層二三尺之下，卽砂礫層，由葛根廟起，向索倫漸北，石材漸多，將來洮洮昂南路，及沿海各縣，需用材料者，均可仰給於此。他如二龍溝煤礦，前經與安區屯墾公署採驗之後，結果成績甚佳，刻正籌劃開採，將來本路及洮洮昂齊克等及各路沿線，日常用煤，均可於此取給。二龍溝煤礦，至本線平安站，約五十公里，刻正派員勘測中。至陽馬鞍之鐵礦，前經屯墾公署分析，其含有鐵之成分，在百分之六十以上，較本溪鞍山兩鐵礦均好。本線白土坑有一宗白土，可製盜器。現下僅用以製造陶器，若加精密研究，足可製造一切盜器，至其他各處之煤礦，金礦，鐵礦，尙有若干處，其埋藏量多寡，以及品質若何，均待調查，暫付闕如。總之本線路第一石材豐富，足可運銷各縣，上述煤鐵兩礦，亦極有望之礦產，足資將來之運輸，此礦產物爲本線富源之四也。

第三，吉五鐵路，這條鐵路，自吉林起，經過舒蘭，到了五常，牠的一端，是接着吉海鐵路，如果這條路權讓與日本的話，從經濟方面講，可以向北發展，而與中東鐵路通聲氣，因此可以吸收中東的貨運，利用我國的吉海線而直走



大連；而把吉五吉海，同作滿鐵的培養線路。並且，日本如果攫取這條線路，就可開闢沿線的富源，如森林的採伐；礦產的啓發；荒地的墾殖；在在都可使前途得着很大的利益。而於軍事方面，可以分解中東路線與吉長路線，互爲攻守之用。將來若吉會路線完成，則本路之形勢，更趨重要，所以吉五路線，由日本帝國主義者看來，不論軍事和經濟目的，俱有要求修築的必要。

第四延海鐵路，日本對於延海鐵路的要求，本意是在分散我國吉海奉海這兩條路線的勢力，而把吉奉路線一變而爲日本的培養線，使我國完全失掉了計劃時候的目的。（註一）況且本路西端是接着開海線路（滿蒙四路之一），假若此路和吉會線一齊答應了她，日本便可從朝鮮的清津，長趨直入，那末滿蒙滅亡，隨時就可到臨了。再說日本帝國主義者，有了這條線路，在經濟上，就能夠吸收吉奉及內蒙之貨運，而由清津新港或羅津新港出口，而這二個新港的繁榮，也自然有很大的希望了。

最後是新林鐵路，這條鐵路，是由奉天之新坵，達熱河之林西，乃日本最近計劃的路線，其東端之延長，可達南滿鐵路之遼陽車站，沿線土地肥沃，可資開墾。亦爲侵略內蒙的一條重要路線。

（註一）王永江之計劃吉海奉海二線之用意，原爲分解南滿鐵路之勢力；因王氏鑒於日人經營之南滿鐵路，蒸蒸日上，經濟勢力，益見澎漲，不惟利權旁落，即三省經濟，亦有根本搖動之危機，對於奉海之修築，益覺刻不及待了。

第十一節 我國已往應付日本侵略東北的失策

從上面各條鐵路的情形看來，日本帝國主義者，侵略滿蒙具有一定之計劃，事實昭彰，無可否認。日本帝國主義者對於鐵路的經營，始終抱其鐵路網的計劃，而席捲滿蒙，以實現其大陸政策的夢想。故以滿鐵入手，漸漸取得三省鐵路的經營權，敷設權，及投資權。段祺瑞當國的時候，歐戰發生，日本帝國主義者，看透列強無暇東顧，便竭力慫恿段內閣，向南方作戰，以接濟軍費的原故，遂得滿蒙四路權。蓋日本帝國主義者欲藉此四路，以完成其鐵路網的一部。四路之中，有一線係從洮熱間至某一海港，這裏所謂某海港，當必暗指葫蘆島而言。日本人眼中早料及將來我國必在此港發展，來和大連港競爭；因為大連的陸路來源，只有南滿一線，吸收貨運，充其量不及南滿二分之一，及北滿一小部。而葫蘆島東通吉海奉海，遙接寧安伊蘭；北連打通洮昂，以達龍江瓊瑋；西經錦朝，遠至赤峯多倫，縱橫五千里，範圍徧於全滿東蒙，來源之暢，迴旋之廣，絕不是大連所可望其項背的。所以日本帝國主義者，遂用先發制人之計，要求在該港築路，以鞏固其在滿蒙既得之權利，而以資本主義，致東省的死亡。不過當時中國政府在東省鐵路上，並不見有什麼勢力。未幾，日本的傀儡段內閣又為政敵所驅逐，從前非法條約，當然無法進行。且自巴黎和會以後，美國對於日本在歐戰期中單獨的行動，極感不快，乃發起新銀行團，強迫將該路歸入國際銀行團投資範圍以內，而在上文，已經略略敘述過了。民國十一年，王永江氏長奉，有見東三省鐵路的不相連屬，為人作嫁；並憤日人的侵略，密謀抵禦，乃規定交通政策，請准於當局。其計劃是：

(一) 自奉天東貫吉林，出寧安，穿中東，以達東境之綏遠，為橫線鐵路系。

(二) 自葫蘆島起北自洮南，縱斷中東，過龍江，達瑗瑊，爲縱線鐵路系。

誠能如此，一着得手，全局皆活，移民屯墾，分解中東，南滿，而聯絡各小路線爲我所用，猶爲餘事。其最妙處，乃藉縱線可阻日人之西漸，橫路可斷其北侵。所惜此種計劃，因政局的影響，沒有具體實現。以後東省復經兵燹，調動軍隊，日人多所要挾，於是當局纔感交通的重要，遵照王氏縱橫之策，遂成今日之吉海、奉海、打通諸路。（按：奉海路，自奉天起，至海龍東之朝陽鎮，前年八月間完工。吉海路，自吉林省城起，經磐石至海龍，與奉海銜接，目前亦已竣工。以上二路，貫通吉長、吉敦與京奉，遙接京津，於軍事、商業、政治，均佔重要地位。打通一路，爲縱線之南端，南起京奉之打虎山，北經彰武至通遼，與四洮之鄭洮支線接軌，於前年十一月通車，惟打虎山到營口，尙須繞道溝幫子，現平奉當局，擬於八道壕起，南經北鎮至溝幫子，另開一線，那末由通遼，便可直達營口了。本線爲縱系之主幹，與南滿平行，將來與洮昂接軌，還可直衝中東路線，而將南北滿洲呵成一氣。）

日本帝國主義者看到打通、奉海、吉海諸路，次第告成，他們的野心，乃急轉直下，而強迫要求奉海與滿鐵間聯運了。上文已說，原來奉海鐵路的修築，本非日本之所願，但是日本沒有理由可以反對，只能隱忍一時，另想對策。湊巧民國十七年二年期間，舊交通部，有命令京奉、奉海辦理客貨聯運，以期發展業務的指令。詎知奉海路局，不明利害得失，在未奉部令核准以前，便因貨多車少之故，向南滿鐵路商借車輛，並訂定二十萬元之聯運合同，事爲前交通部所聞，勒令取消該約，此是發生交涉之始。及至洮昂借車案件發生，日人大譁，說是洮昂路爲日本借款擔保，不

應將負有擔保責任之車輛，移作他路之用，來勢洶洶，意欲小題大做，有不惜以武力相周旋的氣概。並且阻止京奉車通過老河口，以至新站，強迫北京政府承認奉海滿鐵聯運問題。那時北京政府命在垂危，所以也就含糊允許了。從此三省官民慘淡經營的吉海奉海二條鐵路，便這樣斷送於南滿鐵路。奉海這條線路，應與京奉聯運，由營口及秦皇島出口，原以抵制南滿及大連爲使命，已如上述。今該路竟捨國有京奉而與南滿訂聯運之約，將奉海永成南滿的培養線，使前文所言之橫線系，完全失其效用，痛恨何如？查該約除簽訂賣國喪權之租用車輛合同之第六第七第八各條規定外，可注意的有下述四點：

(A) 以五年爲期之年租車輛，計三等客車十輛，每輛每年租價爲日金一千二百十五元。二三等合造客車二，每輛每年租價爲日金一千六百十五元。車守車五輛，每輛每年日金二百八十三元。

(B) 日租車輛，計機車十輛。(現因所租機車過舊，時損時修，故已增租至二十輛) 每輛每日租價爲日金三十二元七十四錢。貨車一百輛，每輛每日租價爲日金兩元。

(C) 年租之車輛，如欲退還南滿時，須於退還之上一二月末日，通知南滿。

(D) 如遇車輛破損，必須運至大連修理，不得在奉海廠修理，且修理費及運費，亦須由奉海負擔。

奉海鐵路，本有客車十六輛，車守車十輛，機車二十輛，貨車四百五十六輛，足敷應用。即不敷應用，而奉海路運輸冬繁而夏簡。以客車論，由三月起至十月止，本路車輛卽有剩餘，年租車輛，有何用途。數輛客車，是否能運用五年；

尙有問題，稍有鐵路常識者，類能言之。況南滿以二十年前的破壞車輛租給奉海呢？至日租之機車二十輛，更破壞不堪，用一日須修理十日，二十輛機車，常有十七八輛在機車廠內修理的。其尤甚者，該合同第二條內載，對於破壞程度過大，認爲不堪修理的車輛，奉海應照南滿核算之價格付給之；但無論如何，核算之價格，不得超過車輛原價。依此條而論，設南滿已破壞之機車，其原價爲二十萬元，使在奉海一旦破損（破損係自然的），苟南滿認爲不堪修理者，我們便該給他二十萬元，其喪權辱國如此。又更有甚者，聯運車輛，只有南滿貨車得駛入奉海，而奉海車輛不得駛入南滿。查奉海線物產，因聯運之故，十之八九皆運至大連出口，奉海各站裝載此種貨物，自必須用南滿路之車輛，而平白棄置奉海本路貨車四百餘輛於無用之地。至南滿車輛與奉海車輛，高低不同，作業困難，尙其餘事。不使不出租金之奉海本路車輛，而甘用日日須出租金之南滿車輛，設非喪心病狂，寧有是理！

不僅如此，同時我國鐵路，又各自爲政，舉凡一切設施，絕不一致，就四洮與打通來講，彼此更不相同。四洮鐵路運輸很負責任；待遇商人亦甚公平，商人稱便。至於打通路，運貨既不負責，而對於商人又百般勒索；託運貨物，多日不得裝運，故一般商人都看做畏途。遼河流域一帶的貨物，及洮昂路之貨物，本可由四洮路經平奉路以至營口；然因以上的原故，所有貨物悉由四洮路至四平街，而轉入滿鐵運輸出口，由是東蒙一帶物貨，仍爲滿鐵所奪取，而所謂縱線系，事實上，依然不能收很大的功效。打通路成以後，除少數貨物及旅客往來外，幾無若何運輸；反觀滿鐵營業，數年以來，異常發達。彼方利用各種方法，改良運輸，優待商旅，使商旅皆樂出其途，相形之下，真有天淵之別。從此

看來，日本帝國主義對於滿洲鐵道之侵略，所以能得若是勝利者，實由華人昧於利害得失的關係和不自振作的原故，不然，何以致此？

第十二節 今後我國對於東省鐵路應有之政略

我國路政當局，對於東省鐵路問題，素無政策之可言，即該地長官，亦多昧於大勢，不知鐵路政策為何事，平日一無準備，臨事則又張皇，以致太阿倒持，授人以隙，演成今日危急萬分的局面。倘不急起以圖補救之策，以後關東三省，其不為朝鮮之續，恐不可得了。是以今日我國政府，對於東省問題，實不容再行漠視，坐以待亡，宜取適當之策，以打破現狀。竊意我國對於日本的滿蒙鐵路侵略，可分積極和消極二方面來應付她。積極方面是：（1）取消不平等條約；（2）開闢海港；（3）計劃新路線。消極方面是：注意業務的發展。茲使讀者明白起見，乃分條細述於後：

（甲）取消不平等條約

如前述各鐵路，或於我國國防有礙；或於我國經濟有關，其地位莫不重要，其影響莫不重大。近則可以使滿蒙陷入朝鮮的覆轍；遠則使全中國達於悲慘的境地。所以我們不可存着此係局部問題的心理，漫不經意；應當不分畛域，破除封建思想，團結各方勢力，以應付這個危局。倘僅憑地方當局，負應付之責，終苦力量單薄，難操勝算。所以滿蒙鐵路交涉，欲其不至失敗，落於日人之手，惟有中央擔負外交的責任，庶幾乎還有些微的希望。且從軍事上言，

中央對於滿蒙各路，都含有國防性質，利害得失，關係不淺，實有不容卸責，因為這些路權之存亡，可卜東省前途的運命；而東省屏蔽河北，拱衛舊都，又卜華北的安危。往昔滿清，根據關東三省，生聚教訓，居然侵入華夏，稱帝中原，日本如果一旦得了滿蒙，必然進一步來併吞中國。所以說，中央政府對於目下滿蒙鐵路問題，決不能畏難苟安，應該本着總理大無畏的精神，貫徹本黨既定的政策。要知道國民政府和北京政府是不同的。國民政府乃革命的政府，革命政府的出路，只有和帝國主義鬭爭，只有把帝國主義打倒，纔可達到的。愚意中央對於滿蒙鐵路問題之唯一斬釘截鐵的手段，惟有廢除不平等條約的一道。蓋本黨對外政策第一條說：

「一切不平等條約，如外人租借地，領事裁判權，外人管理關稅權，以及外人在中國境內行使一切行政的權力，侵害中國主權者，皆當取消，重訂雙方平等互惠主權之條約。」

第四條說：

「中國所借外債，當在使中國政治上實業上不受損失之範圍內保證並償還之。」

又第六條說：

「中國境內不負責任之政府，如賄選僭竊之北京政府，其所借外債，非以增進人民之幸福，乃為維持軍閥之地位，俾得行使賄買，侵吞盜用，此等債款，中國人民不負責任之責任。」

以上數條，凡任國府外交者，絕對不能稍事變更；況且廢約之事，乃先總理彌留時之所叮囑。我輩既不承認是

總理的叛徒，豈可任意和帝國主義妥協之理。更進而就國民政府立腳點上言之，國民政府既不是官僚政府，亦不是某階級的政府，乃全國民衆的政府；既爲全國民衆的政府，所有一切對外方針，自應根據民衆來決定之。我們知道，日本帝國主義者，掠奪我國路權，民衆方面，始終反對，徒因歷來執政者，一邊不知順從民意，採取斷然政策，一邊又欲借重日本帝國主義之勢力，而維持其地位，以是一誤再誤，造成今日危機四伏的局面。

現在東省，是在危急存亡之秋，若再不知自己振作，必無幸存之理。關於鐵路的一切不平等條約，應當採取斷然手段而取消之。滿蒙五路，吉會鐵路，尤應早日宣告無效。至於南滿，安奉路線，宜速備價贖回；安奉已逾期很久，南滿贖還期日亦近，應宜募集的款，澈底收回自己經營。四洮洮昂的日債，亦宜提早交付，免使藉口。同時，我國政府，不應如今次中路事件，徒唱空城計，宜準備實力，以爲萬一的應付。須知日本對於滿蒙，誓死必爭，欲期一紙文書，交還利權，談何容易。不過，對待日本，非將全國民衆力量，預先組織起來，訓練起來，決不易做了這一步。如果政府僅知外交，而抹煞民衆的力量，或者不去訓練民衆，組織民衆，那末他們的力量誠然無從表現，而廢約之事，依然是幻想而已。

(乙) 開闢新海港與修理營口商港

年來滿蒙築路運動，好比雨後春筍，進行頗爲努力，從表面看，此誠可喜之現象；而於事實上，不僅無補於東省大局，反以是而促滿蒙的滅亡。蓋徒知增建鐵路，而不知所以經營之方，徒知開發實業，而不開賴以吞吐散集的海

港；則所謂築路救國，非但不見其成功，且反爲外人所利用。目前滿蒙鐵路，以密度論，固在關內各省之上，把那些鐵路仔細考察起來，沒有一條可以脫離日俄帝國主義的羈絆。如四洮，如洮昂，如奉海，如吉敦，沒有一條不和滿蒙鐵路訂立聯運契約，而以大連爲其貨物的集散地。現在日方更變本加厲，採取二港二路主義，實行包圍滿蒙政策，倘我國猶不及時設法抵抗，則一旦政策實行，寧有我國迴旋自由之餘地。故我國在不平等約條未曾取消之先，應速注意開闢新港，俾使所築各路，不致爲人作嫁。查東三省最有關港的價值，可以控制日本者有二：一爲葫蘆島；一爲毛口威，茲分言之。

葫蘆島位居錦縣之南，距平奉路連山站約有三十里，有支線一條直達半島上，半島突出海中，約長六七里，島南環抱成一大港，爲軍事上及商業上之重要地點。此處關港，實倡於徐世昌爲東三省總督時代；彼時看見日本經營大連，蒸蒸日上，奪了營口的繁榮，乃謀與築葫蘆島，以爲抵制之計。民國十九年夏間，東省當局，始正式興工修築，今將葫蘆島之水量，冰期等狀況，略述如左：

(1) 水量 葫蘆島之南岸附近，水量極深，計高粱堰迤東一段，低潮水深二十六尺九寸；獅子頭迤南一段，低潮水深二十八尺二寸，若高潮時則水深均在四十尺內外，雖極大之輪船，亦可自由出入。

(2) 冰期 氣候較秦皇島略爲和暖，在冬間最冷之時，水深之處，只有冰塊隨波起落，寄碇船舶，毫無阻礙。

葫蘆島和大連灣相比較，則葫蘆島尚有一天然的優點，即距東三省糧食出產地，較大連爲近，茲將二埠距長春瀋陽鄭家屯三地里程比較如左：

地名	距大連哩數	距葫蘆島哩數	葫蘆島較近	備註
長春	二七六·〇	二六八·二	六七·八	
奉天	二四〇·七	一七二·九	六七·八	
鄭家屯	三六一·七	三二七·五	三四·二	經由打通路
鄭家屯		二九三·九	六七·八	經由南滿路

由左表觀之，則葫蘆島所處的形勢，比較大連，尙爲優越，如果再從通遼修築鐵路，直達哈爾濱，則北滿貨物，必盡改由葫蘆島出口，所以葫蘆島築港完成，定可奪大連的繁榮而有餘。

其次是將毛口巖收回開港，以抵抗未來的清津或羅津港口。查毛口巖，與海參崴、杵河，原爲中國領土，前清咸豐十年，我國允彼駐京俄使的要求，暫將上述各地借爲彼用，不意中俄續約，竟割烏蘇里江以東之地，統歸俄有，遂使海口淪亡，咽喉被扼。每一念及，淚泣沾巾。今如援據事理，未始不可向俄爭回毛口巖，以供北滿貨物吞吐散集之

所。毛口巖，一年四時長流不凍，如能收回開作商港，卽由該港起線琿春向延吉修一鐵路，以與天圖吉會鐵路相銜；再由該港起線琿春向寧安修一鐵路，以與中東路相銜，則吉黑兩省的出產物，都可由這港出口，而日本帝國主義所欲經營的清津海港，必然受了很大的打擊。況且毛口巖收回開港，還有下述幾點利益呢。

(A) 軍事上的利益——毛口巖爲吉林東南門戶，以之駐紮海陸軍足以捍衛邊疆。

(B) 交通上的利益——毛口巖如作商港，則歐亞各國，勢必爭來貿易。毛口巖距離延吉不過二百四十華里；距離寧古塔亦不過三百華里，如能修建兩路，便不至受日人的牽制。

(C) 墾務上的利益——毛口巖自圖們江口起，至倭字界碑止，所有綏芬河流域以西沿海一帶，土地膏腴，實爲天然農植之區。從前俄用三韓遺民從事開墾，經營至今，幾成爲遠東天府。現在未墾荒地，尙有三十萬畝之譜，其中可種水稻者約十萬畝以上。如以招墾實邊，獲利豈可勝數？

(D) 物產之利益——毛口巖及倭字界碑等處，全屬崗嶺山林，所產松楊榆樺椴檉柏之屬，既大且多。海濱之地，悉屬平原，草深料肥，最宜牧畜。且琿春與俄交界的嶺南，爲產銀區域，在未劃歸俄界以前，曾經我方試探，礦質極富，罕奇地方，則產玻璃礦料，分水嶺則產無烟煤，且煤量甚厚。

除了開闢上述兩港之外，更應早日修理營口商港。營口在實際上，雖沒有做海港的資格；然如能大事修理，亦足以分大連和安東的勢力；蓋營口處運河之口，水運便利，現在營口所以衰落，由於遼河的淤塞，河口門州的妨礙

軌路，及南滿鐵路競爭運貨的三原因。所以整頓之法，第一應潛治遼河。遼河爲東三省南部惟一的水道，通航運者，凡一千八百餘里，日俄戰爭前，有民船四萬隻，近因河水淤淺，南滿路成，僅餘五千餘隻。修潛遼河的方策，迭經中外工程家測勘，大約不外兩端：

(1) 在雙城子河口築一滾水堤，使大部分河水復歸本流，自營口入海。

(2) 自通江口至雙城子河岔一段，將河身束窄，挖深，裁灣取直，(因通江口至營口全長六百餘英里。改直後僅一百五十哩。最近，遼河自鄭家屯至通江口，水深二尺至四尺，通江口至三岔河口，水深三尺至五尺，三岔河以下，平均在十尺以上，但淺灘亦不少，最淺處，水僅深三尺。若能大事修理，則鄭家屯以下，得五尺之水量，非不可能。假使如此，則汽船可以暢行，水運定能復盛，南滿鐵路和遼河平行，自然大受影響了。

第二，改築營口碼頭，使其多容船舶。

第三，挖去河口攔港沙。

第四，築鐵橋跨過遼河，連絡營口和對岸的田莊台，使北寧路支線直達營口。

第五，在營口下游地方，另闢新街市。

如果把上述改良辦法，次第實行，那末營口之復振，當可計日而待。況北寧鐵路北達營口，則由陸路南下之貨物，不致受南滿鐵路差別運價的影響，而爲大連所吸收了。

(丙) 計劃適宜新路線

我國政府對於鐵道事業，素無政策之可言，路線的修築，一惟帝國主義者之便利，我們從現在滿蒙一部來看，除打通路而外，新修各線，沒有一條線路是離開滿鐵的範圍，而能獨自存在的。因此，東省鐵路愈多，日本帝國主義的勢力愈厚，而東北大局愈危。爲今之計，惟有增修新鐵路，完成東北鐵路系統，第一步先集中精力，以打倒南滿鐵路及大連商港爲目的，其應增修的路線如左：

- | | | |
|-----------|-----------|-----------|
| (A) 通遼開通線 | (B) 開通扶餘線 | (C) 扶餘濱江線 |
| (D) 吉林寧安線 | (E) 寧安依蘭線 | (F) 寧安綏遠線 |
| (G) 遼源長春線 | (H) 呼海延長線 | (I) 通遼開魯線 |
| (J) 開魯赤峯線 | (K) 朝陽赤峯線 | (L) 海倫龍江線 |
| (M) 承德赤峯線 | (N) 赤峯多倫線 | |

如果把上列各線，陸續修成，則我國在滿蒙地域，就可得了三大幹線，這三大幹線，均以葫蘆島爲終點，用二條路線來夾制南滿鐵路，一條鐵路用以吸收內蒙貨物。

第一幹線——從葫蘆島起，經過瀋陽、海龍、吉林、寧安，以達國境的綏遠。(註一) 其支線爲：

- (一) 海龍臨江線；(二) 吉敦鐵路；(三) 依蘭寧安線；(四) 溝幫子營口線。

第二幹線——從葫蘆島起，經過通遼，開通，扶餘，濱江，海倫，以達黑河。其支線爲：

(一) 通遼長春線 (包括四洮四鄭支線)；(二) 開通索倫線 (包括四洮一段)；(三) 通遼開魯線；

(四) 海倫龍江線。

第三幹線——從葫蘆島起，經朝陽，赤峯，以達多倫諾爾。(註二) 其支線爲：

(一) 承德赤峯線；(二) 赤峯開魯線。

(註一) 本線即著者所計劃的五大幹線之一——第五大幹線的北段。

(註二) 本線之終點多倫諾爾，按著者所計劃的第四大幹線，詳見拙著「我國應速完成五大幹線意見書」(拙著曾載十八年四月天津

大公報及上海十一月民國日報)。

(丁) 注意業務的發展

我國鐵路事業，對於業務的發展一層，向不注意。因我國鐵道採取國有制度，而且路線很稀，商民旅客，非經一定路線不可；即使運價極高，設備不周，亦只得忍受痛苦，莫可誰何。但是這種情形，只可限於關內。於關外卻不能如此。關外鐵路，北有中東，南有滿鐵，夾在二大勁敵之間的我國路線，努力經營，猶恐失敗；倘或不知振作，苟且因循，那是非至失敗不可的。我們看看南滿，看看中東，他們對於客貨運輸，極端注意。沿線各地土質物產，人口，經濟狀況，都有詳密的調查，一方竭力援助沿線居民從事生產，提高生活程度；一方獎勵富源的啓發，增加運輸量。同時，注意運

價之訂定，必使各處客貨俱經本路，而不致爲他路所攫取，故業務蒸蒸日上，造成今日喧賓奪主的局面。所以我國今後如欲挽回頹勢，惟有在業務上，多加注意，事事應爲旅客商人着想，務使國人貨物由本國鐵路輸送，以免利權外溢，而使國有路線得有壓倒我們勁敵的一天。至謀業務發展，應當深切注意的，有二點。

第一，便利客貨運輸。

鐵路業務的發展，當然是靠着客貨運輸的暢旺；而客貨運輸，在各路線競爭情勢之下，維持安全，迅速，便宜三個要件來引誘他們。換言之，須使客商經過這條路線，感覺便利，沒有一點困難情形。譬如客運方面，應該把客車改良完善，招待周至，舉凡一切衛生，旅館，等等，均宜注意，俾旅客無辛苦之勞，而有「如歸」之樂。貨運方面，應注意的，運價低廉，輸送負責。規定運價時候，一方宜顧到運輸成本，一方應明貨物負擔能力，所謂低廉的運價，是指在運輸成本和貨物負擔能力之內而定其運率。同時，還須審察其他路線的競爭，路途的遠近。比如關外各路，應與中東南滿二線競爭營業的原故，其運費當然不能過高，以免爲他路所吸去。又運價有時不應以經過路途遠近，爲運貨低廉的根據；應適用遞減價率，其與中東南滿相接處，則別定運率（往南滿及中東者應特別增加運費；至南滿及中東經本路由營口、天津，或未來之葫蘆島出口者，則減其運率。）這樣一來，則東省貨物，自可逐漸由國有路線輸送，而壓倒南滿和中東兩條路線了。運價之外，鐵路對於貨主託運物件，須絕對負責。現在關外自營各路，對於貨運，都不負賠償責任，所以貨主多不願經過國有路線，而在不知不覺間失卻多數顧客。所以要使業務發展起來，這一點，

亦不能忽略的。其他，還應施行押匯，及混合保管制度，而使商人受了很大的便利。

其次，是革除從前積習。

我國所有各條鐵路，差不多沒有一條不舞弊而沒有積習的。最明顯的，就是貪冒。貪冒的發生，其始不過二二有心計而敢於冒險的路員，偶爾爲之。其後覺得積弊既多，耳目衆苦，一不留意，事情便易敗露；於是不得不分啗同類，以掩其口；那些甘心同謀的，自然不成問題；軟弱的，知道如果把這秘密發洩，必然仇己，因此緘口不敢言。年少不更事的，甚或快飲盜泉，而不自知；因爲他們當初的志願，本爲挾一分肥觀念而來，卻不知朋取的收益，便是觸犯刑章。如是陳陳相因，遂成牢不可破的陋習。其後爲擊之人，竟公然的說：「此事相沿已久，沒有發洩過，如敢廢我們幾十人餬口的資料，必然要設法報復的。」於是弊病益深，貪冒更甚；蓋以藐爾之身，而爲衆怨之府，如非刑驅勢迫，誰肯犧牲他的生命安全名譽，以蹈不測之險呢？其次，便是懈怠，我國鐵路，無論在局或路上員司，尸位素餐者，恆居小半，其在辦公時間，純以敷衍從事，認真從公的，可謂很少，本來一天可以辦完者，每每延長到了四五天，往往值班時間，則遲到早歸，辦理公事，則因循苟且。應興的不興，應革的不革，所以路務了無進展之望，這都是由懈怠的原故。再其次，是散漫，散漫的病源和其所得的結果，是和懈怠相近。自然懈怠的病，非法制上的空言所能療治，必在長官去設法振作。而散漫則否，苟事事各知其責任的所在，而無推諉傾軋之事，就可免除此弊。

貪冒，懈怠，散漫，有了這三種積習，鐵路本身，便不能有進步，便不能和他路相競爭，我們如果要想壓倒日俄兩

國在東北鐵路上的勢力，而去了這三種積習，本國關外鐵路，豈能有發展的一天？

倘能竭力注意客貨運輸便利，則貨運客運，自然發達，客貨運輸發達，則收入自旺，同時鐵路本身，又能將積習弊病完全掃除，上下員司，個個爲公家着想，而年終結算，其純收入必然更大，故謀業務之發展，宜特別注意及此。

第二章 日本侵略中國本部鐵路概論

我在前面敘論中，已經講到，日本帝國主義者對華的侵略，是採取蠅形政策的。大家都知道蠅子的利害，全在兩個螯和一個尾。日本既然決定侵入大陸的計劃，他們軍事的眼光，一面注意在南方的陸地，一面注意在北方的諸省。他們認定確實掌握渤海灣，是非常重要的。對於渤海灣，一個是遼東半島，一個是山東半島，這二半島，擁抱渤海灣，互爲犄角，乃最要緊的形勝。遼東半島，自從日俄戰爭以後，經過二十年來的慘澹經營，現在總算根深而蒂固；惟有山東半島，得而復失，失而復得者幾次，到如今還沒有完全攬得手中。此外，南方的福建，雖係與臺灣僅有一衣帶水之隔，而地瘠民貧，仍難做爲侵略的根據地。所以民國以來，他們竭力想佔據山東半島，以爲併吞黃河流域的張本；同時，在南方，除開福建而外，設法取得贛粵江浙的交通權，以爲侵略長江流域的先聲。他們在黃河流域，竭力攫取膠濟鐵路，以爲第二之滿鐵，在長江流域，則求英國的諒解，而攫取南潯鐵路，以爲發展的基礎。日本帝國主義者進行最積極的，便在歐戰的發生，列強無暇顧及東亞的時期。那時甚至不惜破壞我國的中立，派兵佔領膠濟

鐵路及青島口岸。其後覺得以兵力強奪山東，必致引起我國民衆的反抗，以及列強的責問。於是變更侵略方式，竟不顧國際信義，向我北京政府，提出二十一條無理要求，其關於中國本部路權侵略者，有下列各項：

(一) 繼承德國佔有膠濟鐵路。

(二) 承造由烟台或龍口接連膠濟路線之鐵路。

(三) 取得接連武昌與九江南昌之鐵路及南昌杭州間，南昌潮州間各鐵路之建築權。

(四) 福建省內鐵路建築權。

惟此二十一條約，係威迫訂成，列強都不直日本之所爲，而美國的反對，更爲露骨，日本帝國主義者要滅二十一條之中日條約於日本威迫的口實，惟有以金錢收買北洋軍閥段祺瑞，作走狗，另訂一欣然同意的約束，以阻中國民衆之口舌，並且藉此抵制美國的援助。於是膠濟鐵路問題在巴黎和會，遂致根本失敗。段祺瑞作前項賣國的勾當外，更命章宗祥和日本訂定左列各地間的鐵路：

(A) 濟南順德間

(B) 高密徐州間

後來在華盛頓會議，好不容易費了九牛二虎之力，對於前述各鐵路，纔有下列的聲明：

(甲) 在二十一條內第五號第五款之南昌武昌間，南昌杭州間，南昌潮州間築造鐵路之件聲明放棄。

(註) 貞祐一九二二年二月二日日本代表幣原向遠東委員會發表宣言的一段。

(乙) 濟順高徐二鐵路歸入新銀團經營，烟濰鐵路由中國自造。

(丙) 膠濟鐵路由中國出資贖回；但在贖路庫券未曾付清以前，應選任日人爲車務主任及會計主任。此次會議的結果，有了這點成績，總算差強人意；但是竟謂日本從此不再死灰復燃，那又未免近於樂觀吧。日本帝國主義者，向來不守國際信義，她之出此，實因彼時國際空氣，都不直她的單獨對華爲然，確是不得已的。一旦時移勢轉，遇有可乘之機，便會脫去假面具，露出獍狴兇惡的本形來。前次出兵山東，強迫膠濟鐵路，激成濟南慘案，就是最顯著的例證。

這裏，所當知道的，日本帝國主義者對於中國本部路權侵略的方法，黃河流域與長江流域，是各別的。黃河流域，自從德國勢力崩壞以後，巨敵已除，所以比較的積極些。而長江流域，則不然；因爲長江流域，英帝國主義者，一向認爲自己的勢力範圍，要在這裏求發展，須得英國的諒解，因此只可待機而動，遲遲的進行了。

所以在中國本部方面，現在確實和日本有關係者就是下列二條路線：

(一) 膠濟鐵路 四百四十一哩

(二) 南潯鐵路 一百三十八哩

除此以外，還有平漢平綏各路借款及料債。關於各路最近日本侵略和操縱的情形，乃分別詳言於後。

第一節 膠濟鐵路

(甲) 膠濟鐵路之形勢

膠濟鐵路，初名山東鐵路，爲從前德國在山東最重要營業之一，後來仿照中國各鐵路命令的意義，纔改爲膠濟鐵路。民國三年，德國因歐洲戰爭，無暇兼顧東亞，該路遂爲日本所得，仍改名爲山東鐵路。膠濟鐵路終點之濟南與津浦鐵路聯絡，可北達天津，南抵浦口；然後再經由各鐵路，可貫通國內各處。例如由青島至濟南，北至天津，更改北寧線，東行抵南滿鐵路中心點之奉天。再由此地北行至長春，則又有中東鐵路聯絡。如由奉天南下，可達大連；東行經安奉線，則接運於朝鮮鐵路。又或從天津經北寧線西行出北平，更有平綏路，可直達綏遠之包頭。如果取道平漢線，則經石家莊、順德、鄭州，到揚子江邊之漢口；渡長江至武昌，乘湘粵路，可達長沙。由濟南赴浦口，渡輪至南京，更有京滬鐵路通至上海。所以膠濟鐵路的地位，無論從軍事上、經濟上、政治上說，都是非常重要的。蓋山東爲舊都的屏藩，膠濟爲山東的大動脈，欲保河北，首賴山東；欲固山東，必須掌握膠濟路線。膠濟路亡，山東自必隨之而亡；山東亡，河北亦必不能保，這是很明顯的趨向。而且膠濟鐵路，若被敵軍占據，對南可以長驅直抵首都，西進可以直趨平漢線，而將南北大幹線分爲二截，不得互相兼顧。這樣說來，膠濟鐵路的得失，不是山東一省的問題；也不是黃河流域各省的問題；確實關係全國存亡的問題呵！再從經濟上言，本路性質，和滿鐵情形，很相彷彿。當年德人修築本路，無非想把山東做個侵略的大本營，其終點港之青島，與滿鐵之大連，可相比擬。如果把這條路線歸外人

掌握，而我國經濟上所受的損失，一定很大的。

(乙) 日本侵占本路之過去

原來膠東半島，當膠濟鐵路，沒有修築以前（即在中日戰爭的時候，）曾有一度被日本所佔據，後來經過許多波折，費了不少口舌，纔把她的軍隊撤回。不多時候，德國教士在山東被殺，她就趁着機會藉詞以武力佔我膠東，並且強迫清政府允許膠濟路權，以為經濟侵略的工具。日本看到這樣情形，當然不很樂意；不過因為彼時俄德法三國對日態度，完全一致，所以日本也沒有辦法，只得忍受而已。後來日本憑着英日同盟的力量，好容易打败了俄國，且依樸茨茅斯條約，取得南滿鐵路和大連海港，於是她所念念不忘的蝸形政策，總算樹立於一個基地。可是遼東半島的取得，如果沒有山東半島，用資聲援，她在軍事上，要想實行大陸的佔領，是不容易的。於是她又有一步而有侵略山東半島的企圖。所以日本帝國主義者又利用歐戰的機會，假借英日同盟的名義，攻取青島，強佔膠濟鐵路。其後覺得用兵力來強奪，難免要引起我國反抗，和列強的責問。遂趁袁氏欲謀叛國之際，提出二十一條無理要求，其中第一號，第一條便說：

「中國政府，允諾日後日本政府與德國政府協定，關於德國在山東省，依據條約，或其他關係，享有一切權利利益讓與等項之處，分概行承認。」

在這條的意思，就是明白地說是要把膠濟路權等完全歸日人承繼。日本帝國主義者奪取此類利權以後，日

本又恐各國未能同意，致使侵略計劃，有所打攔，遂利用美法英諸國，請求我國加入戰團的時機，秘密與英俄法意四國駐日大使交涉，以各國承認日本接收德國在山東省之一切權利，爲其承認我國加入協約國之條件。四國恐日本反對我國參戰，慨然承認日本之要求，遂於民國六年間，成立五國密約；然又恐美國反對，假借協同作戰之名，加派石井去美，和美國訂了藍辛石井條約，由是日本掌握膠濟鐵路，便成列強承認的事實。

因此，當巴黎和會開幕之日，我國出席代表，爲了山東問題和二十一條件問題，幾乎舌敝唇焦，而該會列強，竟以偏袒日本之故，滿腔熱望，盡付東流，我國代表，以國內民意激昂，不得已而有拒絕簽字的一舉。

(丙)我國收回運動之初步成功

巴黎和會以後，日本一方有了列強幫助，一方見了我國內亂頻仍，遂認中國易欺，曾經三次要求中國直接交涉。後來美國以日本單獨對華侵略，有些不快，爲着本身將來發展起見，乃有華盛頓會議的召集。日本聽到美國要開國際會議，便手忙腳亂起來，知道會議一開，我國必要提出前案，所以日本對於直接交涉的要求，更加緊迫，終以民意反對的激昂，政府予以拒絕。我國在巴黎和會之拒絕簽字，和對直接交涉態度的堅決二件事，實在足以表現中華民族的精神。不過，華府會議，畢竟還是脫不了分贓會議的意義，他們那些帝國主義的列強，依然不能主張公道，卒以英美的調停，在會外解決，而成變相的直接交涉。雖以地址在華盛頓，及各國之旁聽，形勢稍異，但三年來獨立的精神，卻於此損失一大半了。

中日會外交涉，前後談判，共經三十五次，對於膠濟鐵路問題，日本帝國主義者始則要求合辦，繼則主張借款贖回，以四十五年為期，經中國代表堅決反對。後來日本見計不售，便利用奉張勢力，慫恿梁士詒登台，並以九千萬做餌。梁氏不察，竟中其計，即訓令華府代表，承認告借日款辦法。經我國全體國民之反對，及吳佩孚之通電攻擊，華會中國代表，遂不聽梁氏訓電，繼續力爭，後經英美的調停，定了下述二案：

(一) 將鐵路借款改為國庫券，以十五年為期，五年後中國可以自由取贖。

(二) 中日各任車務總管及會計主任一名，歸督辦管轄。

可是日本對於中國人任車務總管，仍不贊成，英國又提出二年半後，任中國人為副車務總管的折中辦法，於是就強迫我國承認了。

在這次會議所解決的山東懸案條約裏，我方喪失的權利，最明顯的，有二點：

第一點，中國無故要給日本四千萬日金，而以國庫券一次付清。

第二點，在國庫券未以現金換回以前，須用日本人為車務總管及會計主任，換句話說，一天不把現金清償，就得一天受日本帝國主義者的宰割，操縱。

本應無條件交還我國之膠濟鐵路，經國民誓死力爭的結果，而所得僅僅於此。不謂即此結果，日本帝國主義者，尚認為有辱國體，時時刻刻抱着捲土重來的野心。果然，當民國十六年革命軍着手進入山東的時候，日本竟不

顧一切抄襲其攻取青島的慣技，重行出兵山東，以幫助其工具作戰，革命軍不得已因此只得暫時退守。到了十七年四月，北伐革命軍，又重行入魯，並且以極迅速的手腕，把奉魯軍闖打倒，以光復山東，日本帝國主義者雖然還是照例的出兵山東，救其工具；可是這次師行未及半途，而濟南已陷。於是日本帝國主義者爲的要達其侵略山東之目的，遂不惜和我軍直接挑戰，乃於五月三日在濟南發難，向我軍正式接戰，造成轟動世界之濟南大屠殺，同時把我國有的膠濟鐵路，完全佔領。並且破壞國際慣例，而以師團長之資格，向我最高當局，提出最後通牒，在這通牒裏，計有五項要求，而尤着重膠濟路線之所得的確，他們心目中，把這條膠濟路線，看作滿鐵第二，不忍釋手的呵。

(丁) 日人操縱下之現狀

雖然，濟案交涉，我國政府不惜委曲求全，忍辱解決，那些慘案的劊子手，也就撤退回國；可是膠濟路的危機，還是存在。因爲中日兩國在華盛頓會議簽定之山東懸案條約第十八十九兩條，我國接收膠濟鐵路，而用國庫券來清償，此項國庫券兌換現金，以十五年爲期，在庫券未換清之前，膠濟鐵路的路務和財政，絕無自主之可能。所以在膠濟鐵路，關於會計方面和車務方面，動輒受日人之牽掣，幾乎處處聽其指揮，以債務的關係，弄到這一步，寧非國家的大恥辱！而且膠濟鐵路在日本管理時期，凡日人運輸糧食或原料品如煤、牛、雞蛋出口，或製造品進口的，其運費皆另有待遇，因此中國人運貨，則甚寥寥。日本之所以出此，無非想憑藉該路以謀己國工商業的發展，而摧殘我國幼稚工商業的生機。本來我國接收膠濟之後，此種侵略制度，自應立予掃除，以紓商困，祇因日本人把持操縱

的原故，不得不一仍其舊，到了現在，還是沒有變更，所以膠濟鐵路，雖明爲國有，而其利權則依然爲日本所壟斷。更可令人痛心的，便是日本浪人，仍視膠濟鐵路爲該國產業，往往在火車上私運軍械，接濟土匪，因此，將山東全境，成爲土匪世界。這樣看來，膠濟鐵路，若果不及早計議，魯省前途，寧可設想，况國庫券之清償，以十五年爲期，這十五年的期限，現已過去一半，所欠日本庫券，絲毫沒有償還，其餘一半時期，亦易渡過，再不早日想法，一旦到了期滿之日，而膠濟鐵路仍非我有，豈不是更貽日本帝國主義者以侵略的藉口？那時候，又將何以自解？所以目前，對於贖回膠路一事，應該急起綢繆，不要遷延自誤，以遺後悔呵！

第二節 南潯鐵路

(甲) 修築南潯鐵路之原因

南潯鐵路，爲南昌到九江的要道，贛省的咽喉，本屬江西省鐵路的一部，當中日戰爭以後，約在光緒二十三年間，廣西總督張之洞，有謀自強，以禦外力的意思，擬以漢口作起點，經九江，貫通江西至廣東，敷設大線幹。後以本線迂迴曲折，不如自漢口經湖南出韶關到廣東的便利；且因當時英人以江西爲該國之勢力範圍，若由九江至廣東，英人必起而干涉。因爲這二個原故，此種計劃，遂沒有實現。還有那時日本帝國主義者，要想經營福建，以爲台灣的屏障，擬布設福建江西鐵路，從南海至延平，直貫江西，出長江。光緒二十五年，日本政府派遣技師小川資源氏，率同數人，調查該處線路，以廈門對岸嶺上杜爲起點，沿福建海岸，溯閩江左岸，經過延平，由閩江支流，過富屯溪，

進江西境，下撫江，出南昌，經鄱陽湖的西岸，至於九江。後因經營南滿，不暇兼顧，其事遂息。除了英日而外，那時德法兩國，亦頗注意。德國屢開兵艦，停駛於鄱陽湖內，強迫前清政府租借江西諸要害。當局鑒於前次膠濟鐵路的失策，乃有自築江西鐵路，以杜絕德法兩國覬覦之計。光緒三十年，便計劃修築江西鐵路，分幹線為三段。

第一段——自九江至南昌，名為南潯鐵路。

第二段——自南昌至吉安，名為南吉鐵路。

第三段——自吉南至贛南與廣東鐵路連接，名為吉贛鐵路。

同時，並且創設商辦江西鐵路有限公司；而政府則以江西京官李盛鐸為該路督辦，該公司旋以全省鐵路線長費鉅，萬難同時並舉，先從九江至南昌一段入手，計長七十九英里，這便是該路修築的原因和敷設的經過。

(乙) 南潯路與日本之關係

南潯鐵路建築之初，原想全用商股充數，其籌款方法，商股定為每股庫銀百兩，旋改收龍洋五元，一面派員各處勸募，一面奏准於湖口設局抽收貨股，並將鹽斤加價，輪運米捐，悉數充做築路基金；不過鹽斤加價和輪運米捐，開辦未久，便先後停收。而湖口貨股，每年祇十餘萬元，加以各處勸募，難期踴躍，因此工程方面，無法展布，乃向華商吳瑞伯息借規元百萬，鳩工購料。於光緒三十三年正月，纔開始興工。及到辛亥改革，本路適款盡工停，內地籌款，更屬不易。不得已於民國元年七月向日本東興實業會社借得日幣五百萬元，每百元九五交付，常年利息六釐半。每

年分六月十二月兩期交息，以鐵路所有機器材料房屋及營業收入的餘利爲擔保。如款有不敷，得向該會社續借五十萬元。清償期間爲十五年。自借款之日起，至第十年止，祇付利息；自第十一年起至第十五年止，每年本利攤還。這是日本與南潯鐵路發生關係之始。

民國三年，二次革命，本路所受損失很大，因此款項又告支絀。本年五月，不得已由日本東亞興業會社續借二次：第一次，續借日幣五十萬元，清償以十五年爲期，自借款之日起，至第十年止，每年只付利息；自第十一年起至第十五年止，每年本息攤還。第二次，續借日幣二百萬元，償還以二十二年爲期，自借款之日起，至第十八年止，每年祇付利息；自第十九年起至第二十二年止，每年本息攤還。二次續借款合同內，所有實收額、息率、付息期及擔保品，均按照民國元年第一次所訂條款辦理。此後民國十一年，因欠興業會社利息及零星債款，爲數很鉅，遂於本年五月間經董事會議決，向興業會社續借日金二百五十萬元，每百元九六交付，常年利息率七釐半，以十五年爲期，自借款之日起，十年內祇還利息。自二十年起至廿六年五年內本息攤還。是項借款，除還宿欠外，其餘指定建設項下渡橋樑及各種設備之用，又從前所借日幣七百五十萬元，還本期限，一律順延五年，年息率仍舊六釐半計算。以上共計向日借款四次，日幣本金一千萬元。

本路洋款之數，超過股分之數甚大，查南潯鐵路商股及華商惠通公司新股，合計不過六百三十萬六千九百餘元。故日本對於南潯鐵路，近來非常注意，倘南潯本利不能償付時，難保其不有軌外的舉動，這是國人應該知道。

的。

(丙) 南潯鐵路之現狀

南潯鐵路自通車以來，營業未見發達，而路員服務，多非幹練之才；且經歷年軍事影響，因此一方營業不能發達，一方沿線工程損壞極多，商賈既不能前，運輸自然停滯，出入不相適合，遂呈破產之勢。據該路十六年統計年報內平準表所載，其累積虧折，已達七百四十七萬三千七百十六元有零。因此不特股息分文無着，即對外借款，也不能照約還本付息了。自我革命軍興，該路因軍事時期，由商股管理，殊感不便。故將從前公司名目，改組而為鐵路管理局。民國十六年江西省委員同貫虹，鑒於南潯鐵路現況的惡劣，提議將該路歸鐵道部直轄整理，當經決議通過，茲錄其提案原文如左：

「竊查鐵路經營，為有獨占性質之大企業，應由國家經營管理，已列本黨政綱。茲者，國府成立，實施五院創制，行政院已有鐵道專部之設，一方謀未來之發展，一方圖現狀之改良，系統有屬，責任斯專，法至善也。本省南潯鐵路，創辦迄今，已二十餘年；徒以經營失當，組織欠周，其收入雖歲有增益，而債累竟與之俱增；蓋其內容至為複雜，外受日債不合理之拘束，內責人民無代價之負擔。是鐵路本身既不能恃收入以自立，本省政府更何能強人民作無限制之補助，而推其補助之結果，又無非填從事者因襲之怨壑，啓債權人侵略之饕吻。若不突破現狀，另闢途徑，以求根本之補救。則前途何堪設想……救濟之策，竊意莫若移請鐵道部直轄管理，本省政府仍就近負

監察之責。關於該路業務之管理發展，債務之清理償還，中央或從治標着手，交涉減輕債息，或從根本規劃，設計延長路線，權衡所在，應付自易。至本省政府對於該路外債之應如何處理，內腐之應如何肅清，亦應根據事實，作成方案。及時建議中央，庶中央有統籌之效也……」

此案提出以後，日本政府即派代表至南昌，向省政府提出抗議，此項抗議書，據說有下列各條：

- (一) 對於該路，撤消官辦，恢復商辦。
- (二) 撤回局長監理，另由交通部省政府各派監督一名。
- (三) 履行該路保息原案。
- (四) 商比良，阪田兩日本顧問，得參加商辦之董事會議，遇必要時得要求開董事會。
- (五) 嗣後該路關於支出款項，須先經會計顧問商比良認可簽字，與辦工程及一切建築，亦須經工程顧問阪田簽字認可。

上列五項，已由日本領事大和久向江西省政府正式提出，省政府以此案關係外交，不便擅行答覆，拍電國民政府外交交通兩部，慎重處理。目前當局，尙未聞有具體辦法。總而言之，南萍鐵路，就現狀推測將來，如果不把日債償還清楚，或者由鐵道部另行想法整理，難保日本帝國主義者之強管路權。這是當局所不可忽視，也是江西民衆所應該注意的。

第三節 其他國有鐵路

日本帝國主義者對於其他國有鐵路之侵略，雖不及上述各路線之利害，但亦有注意之必要。日本對於其他國有鐵路所發生的關係，大概有二種原因：第一，是由於借款；第二，是由於購料。為求閱者明晰起見，不得不有左列詳細的記述：

因借款而與日本發生關係，有平綏平漢兩條鐵路。平綏鐵路，為以我國國款自行修造之路，當初並未訂借一文的外債，後以通至豐鎮，無款向西展長。而路線短僻，營業自然不能發達，乃不得已陸續訂借展線及修築支線外債四次。其後二次，係與英比商借，此處暫且不提，而其前二次，係與日本東亞興業株式會社商借，自有分項說明的必要：

(一) 東亞興業株式會社第一次借款——平綏鐵路，當創設之始，為北京至張家口一段，名為京張鐵路，前清光緒三十一年直隸總督袁世凱，以京張鐵路關係西北邊防極為重要，奏准用官款修築，其款係以京奉關內鐵路餘利撥充，以詹天佑為工程司，至宣統元年八月，全路告竣。路工備極艱難，而費用反較他路為節省，且尅期竣工，毫無阻滯，實為我國自辦鐵路的第一次成功。路工既竣，乃由張家口繼續西展。民國元學，改名為京綏鐵路，四年七月通至豐鎮。後以種種窒礙，暫行停工。七年因建築豐鎮以西幹線，乃發行該路第五次借款債券四百萬元，當時因市面金融情形不佳，銷售不易，而他方工款待用甚急，於是遂以票面額三百五十萬元之借款債券，向日本東亞興

業株式會社抵借日金三百萬元，年息九釐，期限五年，第一年祇付利息，第二年起，每半年還本一次，如到期不付，即改爲月息九釐，現截至十七年六月底止，本金早已到期，惟祇付過日金八十萬元，尙欠本金日金二百二十萬元，又欠利息日金二百一十一萬九千餘元。

(二)東亞興業株式會社第二次借款——民國十年京綏鐵路通至綏遠，因欲展築綏遠至包頭一段路線，發行綏包公債五百萬元。彼時因金融緊迫，銷售不多，工款又待用甚急；於是遂以此項公債票面額三百五十萬元向日本東亞興業株式會社抵借日金三百萬元，年息一分，期限四年，第一年祇付利息，第二年起每半年還本五十萬元。如到期不付，利率改爲月息九釐，現截至民國十七年六月底止，本金已到期未付，仍欠日金三百萬元。又欠利息日金二百四十五萬三千三百餘元。

平漢鐵路，本借比款修築，其與日本發生債務關係者，實因前清宣統三年郵傳部以京漢鐵路借用度支部款，急待歸還；又以償付各路借款本息需用款項。故向日本橫濱正金銀行借款日金一千萬元。於宣統三年二月二十四日簽訂借款合同，年息五釐，實收九五，期限二十五年，自第十一年起還本，分十五年還清，以江蘇漕糧折價庫平銀一百萬兩爲擔保。還本付息，應由京漢進款除去匯豐匯理借款及京漢贖路公債本息之外，儘先撥付。如有不敷，乃以他款補足。該合同簽字後，銀行即將借款全數交清。歷年本息，即由交通部於京漢餘利項下撥付。不過自民國十一年以後，因京漢財政拮据萬分，本息也就無力償付。現欠本金日金九百三十四萬元，利息三百三十六萬元。

其次因購料欠債而與日本發生關係的，則有平漢、津浦、平綏三條鐵路。就中尤以平綏鐵路所欠日方料債爲最巨。蓋平綏一線，爲我國自辦之鐵路。京張、張陽（陽高）兩段工費，撥自京奉餘利，僅乃足用。其後陸續展線，至大同、豐鎮、卓資、山綏遠包頭及支線至門頭溝各段之工程費用，皆係臨時籌集，雖先後借用短期外債四次，發行短期債券八次，但所募債款，僅敷工費，而設備上一切必要之費用均須另爲設法。以致購入材料，莫不有債，因此平綏鐵路料債之償付，遂成一大問題。查平綏鐵路所欠日本料債，占料債總額五分之二，共分六項：

(1) 三井洋行道木債款——原借總額，銀元四〇六、五〇二·六九元，利率一分二釐，截至十七年六月底止，已還本額，二二六、五〇二·六九元；未還本額，一七〇、〇〇〇·〇〇元；逾期未付利息，二二七、九〇二·四七元。計銀元三九七、九〇二·四七元。

(2) 三井洋行道木債款——原借總額，日金一、一三九、九一〇·五五元，利率一分二釐，截至民國十七年六月底止，已還本額，四九九、九一〇·五五元；未還本額，六四〇、〇〇〇·〇〇元；逾期未付利息，八〇三、三七六·〇四元。共計日金一、四四三、三七六·〇四元。

(3) 三井洋行機器配件債款——原借總額，美金三八、四五〇·七六元，利率一分二釐，截至民國十七年六月底止，已還本額五四〇·七六元；未還本額，三八、〇〇〇·〇〇元；逾期未付利息，三六、〇六四·九二元，共計美金七四、〇六四·九二元。

(4) 三井洋行機器配件債款——原借總額，日金一五〇、八八七・三八，利率一分二釐，截至民國十七年六月底止，已還本額，一四八、〇五六・六三；未還本額，二、八三〇・七五；逾期未付利息三一、八二八・六五。共計日金三四、六五九・四〇元。

(5) 三井洋行機器配件債款——原借總額，銀兩一五、〇九四・三四；未還本金，一五、〇九四・三四兩。
(6) 三井洋行機車債款——民國十年，京綏路因機車不敷應用，向三井洋行訂購二十一輛，共價日金二、九五三、一二五・〇〇元，原定自十一年五月五日起，至十五年五月止四年半內，每年五月及十一月還本付息一次，分十次還清，未還之本，按年息八釐計算，如到期不付，則按一分計息，後因路款不敷，所有歷次應付之本息，均未照付。截至民國十七年六月底止，尙欠本金日金二、九五三、一二五・〇〇；又未付利息二、三二〇、九五八・七一，共計日金五、二七四、〇八三・七一元。

平漢鐵路所欠日本料債，有三井洋行枕木債款，該路於民國九年起陸續向三井洋行訂購枕木，所有價款，本定交貨時付清；惟因路款支絀，故欠付之數甚巨，至今尙未商定撥還辦法。但是按照一分二釐計算利息，截至民國十三年年底止，結欠利息折合銀元八十七萬七千八百六十九元。

至於津浦一路，所欠日本料債，有三井洋行車輛債款。該路因車輛不足，沿路各站積貨太多，於民國九年四月十六日向三井洋行訂購柏普機車十二輛，共價美金七十五萬八千四百元，業已如數償付；不過欠息美金四萬六

千〇三十元九角，到今尚未清給。十年三月又向該行訂購全鋼高邊敞車三百輛，共價美金一百〇二萬元。原定應於車輛製成時，付價三分之一，製成後六個月付三分之一，並付七釐利息，製成後十二個月，再付三分之一，并七釐利息。後因該路無力籌付，一再與三井磋商展期辦法，至十二年一月，始議定條件五條，自十二年一月分起，每月付美金二萬五千元，年息改爲一分，每半年結算一次，并以交通部擔保之該路定期支付券交給該行，到期如不能照付，得由該行抵付運費或轉售於各轉運公司。後因路局無款，仍多未能如期照付，截至民國十三年底止計尙欠本美金五十四萬〇三百元，又利息美金二十七萬六千五百六十八元四角。

第四節 政府對於關內各路應有之政略

日本帝國主義者對華鐵路侵略政策，本是以武力和經濟交相爲用，有以武力攫奪鐵路的權利，而繼以經濟的侵略；有以經濟上的手段，而達到攫取路權之目的。而用經濟侵略上的手段言，又有急性和慢性的區別。前文所講東省各鐵路及膠濟鐵路，大半是急性的，而後面所講的南潯鐵路及平綏平漢各路的債款，是偏於慢性的。急性的侵略，其所包含的政治作用，比較濃厚；緩性的侵略，所包含的政治作用，比較淡薄。不管急性與慢性，其結果，當然是一樣的。

日本是個帝國主義者，同時也就是資本主義色彩極濃厚的國家，資本主義是以侵略爲生命的，不單是對於一國內之勞動者爲然，即對於國外後進國未開化國亦是一樣。他們侵略的手段，就是在工業資本，商業資本，附利。

資本的三種循環行程。詳細的說，就是工業資本家，是以工場為中心；商業資本家，是以商店為中心；附利資本家，是以金融機關為中心，對內對外，而投其資本，以一定之時間，經過一定的流通行程，行一次資本的膨脹；於是時間無限，流通行程無限，而資本遂為鉅大的膨脹。他們用這一種侵略手段，不單是及於國內，而且國外的農業國及未開化國，亦嘗因此受極大之影響，經濟受極大之榨取。這三種侵略手段——工業資本，商業資本，金融資本——在我國鐵路方面，有時是連做一起的；因為我國鐵路合同，照例多是購用投資國的材料，並且由投資國商號經理的原故。而此三種侵略手段，在我現時的中國，以附利資本為最利害。所謂附利資本，即由資本所有者，以一定之資本，借貸與人而圖賺取利息。論其形式，本和工業商業無關，而在現在資本主義組織上占有一種特別之位置，其流通的徑路為：

原有資本 (prime capital) → 原有資本 (prime capital) + 利息 (interest) 如以符號表之，則為：

$$g \rightarrow g' (G+g)$$

(第一式)

上面符號所示，即資本家以自己所有之資本 (g)，經過一種借貸關係，而轉借之於他人之手，再由他人之手，經過一定之期間，而償還於原有之資本家。顧此新還之資本 (g')，非僅含有原有之資本 (G)，並且新加有一部分資本 (g)，此即普通稱為利息 (interest)。

此種附利資本，通常資本主義者所採取的，是以複利計算的。在規定時期不能付息，便把應付未付的利息，加

入資本以內。其方式如左：

$$g \rightarrow g' (G+g) \rightarrow g'' (G+g+g') \rightarrow \dots \dots \dots \text{(第二式)}$$

若以R等於一年後每元之利，n為年數，A為總結，S為第一年終之和，則：

$$\text{第二年終之和} = S + SR$$

$$\text{第三年終之和} = S + SR + SR^2$$

$$\text{第n年終之和} = S + SR + SR^2 + \dots \dots \dots SR^{n-1}$$

$$\text{所得總結數 } A = S + SR + SR^2 + \dots \dots \dots SR^{n-1}$$

$$\therefore AR = SR + SR^2 + SR^3 + \dots \dots \dots + SR^n$$

$$\therefore AR - A = SR^n - S$$

$$\therefore A = \frac{S(R^n - 1)}{R - 1}$$

$$\underline{\underline{A = \frac{S(R^n - 1)}{R - 1}}} \quad \text{(複利計算方程式)}$$

資本主義者，用上列複利計算方程式，以為榨取債務者之脂血。所以債務人受了資本主義者的借款，便無異

將鎖鍊加諸己身，永遠變成資本主義的奴隸，而有動彈不得之苦；況且資本主義者有牠的工具——支持者，軍隊，議會——如果債務方面，偶有背約，或損及他們利益的時候，他們就可與師問罪，實行他們最後的手腕。尤其對於一般國外弱小民族，更爲顯著；因爲一般帝國主義者之於弱小民族，在通常的場合，始終就以經濟榨取的手段，以謀攫取該地政治權的一步過程。英國之於埃及，印度，美國之於中英各國，都是採取同一方法的，而目前日本之於中國鐵道之投資，其用意更是如此。

所以我們要想國有各鐵路，不受日本帝國主義勢力的壓迫，而得永遠的完全處於自由獨立之地位，對於各路債款上，實不應長此敷衍，坐視債台高築，而令帝國主義者有所藉口。爲今之計，應付日方對於關內各路之政略，惟有依照下列辦法，庶乎不致危害將來，所謂我國政府應取之政略：

第一，對於膠濟鐵路應速發行內國公債贖回路權——現在該路因負有四千萬元之日債，致車務會計，均須引用日人，全路行政，動受牽掣；甚至日人每每乘我內亂的時候，施用武力，佔據該路，藉口路債未償，以遂其侵略之計。前年五三慘案，便是一個顯例。所以我們爲防止日人的侵略，籌款贖路一層，自應早爲之計。查該路歷年營業狀況，收入不下一千餘萬元，除開支及付還日債利息二百四十萬元以外，每年只贏餘百萬左右，如果僅靠路款還付日債，恐非數十年以後，不能還付清楚。按照中日解決山東懸案條約的規定，償還路債的期限爲十五年；但自交付庫券之日起，滿五年時或五年後，不論何時，即可將庫券全部或一部分償清，現在已經過去六年，應積極設法贖回。

從前國人雖有一度發起贖路儲金；但以激於一時熱誠，既不能繼續舉辦，而且驟集巨款，也非一般人民力量所能負擔。故贖路之惟一方法，應由政府發行內國公債，以該路財產做擔保，按年發行，分期償付，路債既可清償；路權亦可隨之收回，驅除日本帝國主義者在山東境內的勢力，確以此為根本解決的一法。

第二，對於南潯鐵路，應設法收歸國有，其所欠外債宜速併入各路外債案內一體解決，並改輕其條件。——該路目前尚屬商辦性質，交通部前次暫時管理，本屬臨時辦法。後以全國戡定，重要各大路，均須從頭整理，對於南潯鐵路，確實無暇兼顧，適債權者方面，又企圖管路，交通部乃暫時將南潯鐵路交江西省政府管理。查該路所欠債務，除原有商股暫可緩議外，最急者即為日本東亞興業會社之一千三百萬元，此款一日不清，該路使一日不能安枕。江西歷年兵匪，災害窮困，達於極點，即敲骨吸髓，亦難籌此大款；況該路欲求營業發達，首在延長路線，其工費之浩大，更非江西一省所能勝任，照中山先生節制資本的原則，所有鐵路，應歸國有，南潯一路，自然不能獨異。所以南潯鐵路，將來似應由鐵道部收回改組，並加整理，所欠日債千三百萬元，宜將借款條件改輕，取消複利，歸入各國有鐵路外債案內，從速整理，免遺外人口實。

第三，對於各路料債宜募集長期公債，以資整理——各路料債，雖無確實擔保，但為維持信用，以免發生無謂糾紛起見，亦應早為計及，此項料款，大多月息一分以上，半年一結算，複利滾計，轉瞬即成巨數。所以對於料債，亦應從速募集長期公債，以資整理；同時將複利部分，要求取消，或減輕。

同時，對於國有各路，應有澈底整理的決心；蓋因我國國有鐵路，近十年來，都爲軍閥所把持，所蹂躪，以鐵路的收入，供內戰的軍需；以鐵路的資產，做軍人的戰利品。當事者僅以解款充作軍餉爲應盡之職責；至工程車輛如何修養，概置不問。故各路現狀幾於不能維持，安有餘款以謀發展。在此政治刷新之際，亟應剷除軍閥陋習，以挽回路政的危機，不然，無法救藥，只有看其破產絕滅而已。茲就管見所及，私擬整理路務辦法如左：

(A) 收回各軍扣用車輛——查各路車輛，除被奉軍拖出關外數千輛外，其餘在路機貨客車，爲各軍扣用者不在少數。將來軍事收平，欲謀恢復路運，客貨列車必感不敷分配，應請各軍事長官通飭所屬，凡有空車扣留未用者，一律放回路用。庶乎沿途商貨，不致無所消售，而路上進款，亦得日漸增加，以爲償本付息及發展業務之用。

(B) 禁止軍事機關截留路款——現在各路收入，多屬不敷支出；而整理各路工程車輛，償付外債，當需一宗鉅款；在此時間，自無能力撥解軍需，且鐵路事業之在我國，從前業會採取特別會計制度，軍需支出，應由財政部直接撥付，何能有越權截留路款之理。往昔軍閥時代之惡習，在訓政開始之今日，當然不應再有發現。竊意各路會計，應絕對獨立於政治之外，禁止任何軍事機關截留路款，即使局方能有餘力可以協助之處，亦應由財政部與鐵道部接洽，由鐵道部酌量情形，飭局撥付。

(C) 取消沿線苛捐雜稅——現在黨國注重民生，而路運貨物之通暢與否，實與民生有極大的關係。年

來內亂頻仍，各路貨物捐稅，實比運貨爲重。譬如平綏一路，自西直門至包頭，須經六道捐稅（糧貨統捐，塞北關，大右關，張多關，山西財政廳，清遠關），其稅捐之重，幾乎六倍於運費，遂致商民裹足，運輸大減，故今後要想增加貨運，宜速釐定各路沿線常關或各省釐金統稅，對於貨運，祇徵一次捐稅，如有重徵者，應由財政部通令取消。凡專就路運貨物特立名目徵收之附捐及附收各費，無論由局代收或設局專收，均應一律取消。又凡非專就路運貨物新立名目徵收之捐稅或附捐及雜捐，如查有妨礙商業或路運者，應商請將路運之貨物免于徵收，務使沿途商貨，不致因捐稅而減少。

(D) 減輕貨物運價——鐵路運價，應以商民能力所可負擔的，以爲核定之限制，運價愈增，則商貨成本愈重。各路運商因擔負過重，自然妨害推銷，商人勢必紛紛停業，或改由他道運輸。所以運價雖爲有形的增加，而在收入上，反爲無形的減少。反過來說，如低減客貨運輸大宗運價，以充足的車輛，敏捷的裝運來輸送牠，鐵路收入，必轉見增加。即以偏重收入起見，運價不願增加，亦應以民國十四年底之客貨價爲標準，凡以後增加之數，均應一律取消。目下各路不願貨物的成本和市價，任意增加運價，實與經濟原則，大相違背，無異等於自殺。

(E) 發展三等客運——就我國普通人民的經濟狀況說，最宜發展三等運輸，增進客運，并可減一般民衆的旅行費。查自民國四年至十三年十年統計比較，客運進款的增加率，幾乎與貨運進款的增加率相等。民國十三年客運進款，約有四千餘萬元，約占營業進款百分之四十，而三等客運進款，竟有二千九百餘萬元之多，約

占客運進款總數百分之七十一，而以旅客人數論，十年間頭等增加百分之五，二等增加百分之九·七，三等增加百分之四·二，於此足以證明三等客運發展之速度。所以今後應將各等客運價目核減，尤以三等爲最要。並添置三等客車及三等客運列車，以免擁擠；蓋三等客運佔客運收入的主要部分，前途的發展，實在不可限量，爲增加收入，普及提倡人民旅行起見，三等客票，故宜低減。

(F)最後各路用人權應統一於鐵道部——在軍閥時代，路局領袖或會計處長，多由各路最高軍事長官，自行委派；然後再由部長加委，差不多成爲一種慣例，故交通資產，隨便搜括，甚或中飽，無從究詰。以後宜本鐵道頒布任用法，嚴厲執行，拒絕軍事長官之干涉。凡各路職員，皆當依法調用升遷，而將各路主要長官用人權，完全集中於鐵道部，庶人盡其才，而使路務得有改革發展的希望。

附錄 山東懸案鐵路細目協定

中日兩國政府，爲欲按照中華民國十一年二月四日即大正十一年二月四日華盛頓簽字之解決山東懸案條約協定，移交鐵路及價價細目，任命該條約所定之鐵路聯合委員會委員如左：

中華民國政府任命

督辦魯案善後事宜

王正廷

第二篇 鐵路 附錄 山東懸案鐵路細目協定

交通次長

勞之常

交通部參事

陸夢熊

交通部技監

顏德慶

日本政府任命

特命全權公使

小幡西吉

青島守備軍民政長官

秋少雅房

鐵道技師

大村卓一

以上兩國委員，在北京會議，協定條項如左：

第一章 膠濟鐵路之移交

第一條 日本國，因按照解決山東懸案條約第十四條之規定，將膠濟鐵路及其支線並一切附屬財產，定於中華

民國十二年一月一日（即大正十二年一月一日）正午移交中國。

第二條 前條鐵路財產之移交，應由中日兩國派定之接收委員任之，並應自移交之日起一個月以內，將接收事

務辦理完竣。

第三條 移交第一條鐵路財產之時，應將該路所有一切文書單契帳冊圖表等項，於上開期間內移交。

第二章 膠濟鐵路償價

第四條 中國政府按照山東懸案條約第十五條允償還日本政府鐵路財產價值日金四千萬元。

第五條 前條金額以國庫券支付日本政府，該國庫券票面總額與前條所開之數目相同。

第六條 本國庫券稱爲膠濟鐵路國庫券。

第七條 本國庫券之種類，分爲十萬元及百萬元二種，按所需數目製成之。

第八條 本國庫券之利率定爲年息六釐。

第九條 本國庫券以膠濟鐵路財產及進款爲擔保，此項財產及進款不得再供內債或其他外債之擔保；但中國政府如爲償還本國庫券而募集內債，經中日兩國政府協定時，不在此限。

第十條 以本鐵路進款用付本國庫券之本息，如不敷時，中國政府允以他種進款支付。

第十一條 本國庫券利息，自本國庫券交付之日起算，爲半年支付一次。

第十二條 中國政府對於本國庫券及息票並本國庫券本息之收付免除一切稅捐。

第十三條 本國庫券交付後，得由日本政府之便，將全部或一部自由讓授他人。

第十四條 支付本國庫券本息之地點，定爲日本東京，並指定橫濱正金銀行經理；但日本國政府爲便利起見，欲變更經理銀行及地點（限於中日兩國境內）時，須先由兩國政府協定之。

關於匯款至經理支付本息之銀行方法，如係還本款項，中國政府得自由選定銀行匯付；其付息款項，雖以由橫濱正金銀行青島分行或濟南分行匯付爲原則，倘他家銀行匯價較正金銀行低廉時，亦得由其他銀行匯付。

第十五條 在本國庫券本息還清以前，本鐵路進款中應存入橫濱正金銀行之青島分行或濟南分行；但由日本鐵路進款中將每月分應付利息之數，按月積存該銀行時，其餘進款可由鐵路局長之選擇，存入其他殷實之各銀行。

提用本鐵路進款時，須經中日兩會計處長會同副署。

第十六條 本國庫券附存每半年息票，載明記號號碼，交付年月日，中國政府代表之署名鈐章數額利率，償還期限，有擔保中國政府之付款保證，息本之支付方法，經理銀行等證券所有者行使權利之必要條項。

第十七條 本國庫券之印刷費用，歸中國政府負擔。

第十八條 在本國庫券之正式證券未製成以前，中國政府以臨時證券交付。

本協定用中日兩國文字，每種作成二份，由兩國委員署名蓋印雙方保存中日兩國文各一部爲證。

中華民國十一年十二月五日。

大正十一年十二月五日（以下爲各全權簽字處。）

第三篇 航業

第一章 日本帝國主義與中國航政問題

中國交通事業，今日已陷於帝國主義的列強層層壓迫之下，而航業權利，如沿海及內河航行專利權，尤完全受帝國主義者之支配。以是我國國民經濟狀況，國際政治地位，均陷於萬劫不復之地，而我中華民族，遂不克有以自振。

雖然，「事之起，不起於起之日，蓋必有所由兆。」中國航業所以造成今日之怪現狀者，何獨不然，當初自亦有其主因，這個主因，不用說，就是西力東漸。因歐洲自從十三世紀以來，迭經十字戰役，各國經濟狀況，莫不異常拮据。於是社會間拜金思想，極其流行。因為拜金心理的激動，結果遂有哥倫布發現西印度羣島之事。於此，把歐西各國的視線，漸漸集中於海洋。且以當時土耳其橫亘歐亞交通的要道，歐人不得不另謀亞歐交通路線；結果遂有十五世紀翟亞士（Diaz）鼓勇奮前以迴繞喜望峯（Cape of Good Hope）而開闢歐非的航路；法斯德佳麻（V. da Gama）再環繞喜望峯，又開闢印度的航路。繼此，十五世紀之末，加波的（Cabot）發現北大西洋航路；一千五百十

九年至二十年，麥哲倫（Magellan）南下大西洋，發現海峽，由此橫斷太平洋，以達菲律賓，更橫斷印度洋，以迂迴喜望峯，而以此歸航於歐洲。至是東西兩半球的週航通路，完全探明；而洋海交通，漸漸的發達起來了。

及至二十世紀以來，科學進步，交通工具，日新月異，前此重洋遠隔，至今無異同處一村落中，交通便利，已達極點。於是各國商業競爭，不限於大陸，且注意於海外市場，前德王威廉第二，所謂今後之德國，在於海上者，實足以顯示列強競爭的注目點。故近年各國航業之發展，大有一日千里之概。於是航業政策之規定，亦各盡其縱橫捭闔之能事，對內則鼓勵本國大資本家，從事航行企業的組織，並以國家的力量，竭力從事航業的進展，對外則侵略他國航權，以增進自己航業的勢力；且限制他國商船的侵入，以保護本國航權；此為近代各國航業政策之大綱。

所以採取此種政策的原由，無非藉此發達本國工商業；並藉此以開闢海外新市場，而供本國經濟的榨取。她們要想本國資本主義充分發展，其初步往往靠着武力來使國力稍弱，文化較低的國家，迫其就範，以聽命於帝國主義者的支配。所以在二十世紀之初，歐西各國的艦隊，不斷的來到太平洋，尋亂啓釁，以謀門戶的開放，而當時中日兩國，同為注目的焦點。

不過日本以外來的激刺，終能推翻幕府，統一國家，舉凡一切政事，咸與維新，而將垂危的日本，遂一躍而躋於強國之地位。不僅如是，日本從此時起，還進而仿效西洋列強，提倡對外侵略主義。對於我國，更為大言不慚，她不僅不知與我國共同抵禦外來白色民族，反步武其後塵，積極向同種的我國進迫；我中國每以仁恕之懷，不忍自傷同

類，屢欲促其覺悟，而彼邦以迷夢帝國主義之故，仍一味向我挑戰。近年以來，中日兩國，殆成水火，已達不能調和之境了。

而且現在事實已經告訴我們，日本除非達到資本主義崩壞，帝國主義瓦解的時候，她決不會放棄對華侵略的政策；因為日本帝國主義的物質條件，完全建立在中國這塊肥美的土地上面。原料之供取，製品之消售，完全於此是賴。爲求本國資本充分發展，自然第一步，注重航業，以便商貨之輸送，而榨取中國的金銀。所以她的侵略方式，就得摹仿歐美帝國主義者所用的方式，第一步，便從海上略取中國的出口，期用經濟方法來征服中國。換句話說，就是要獲得海上運輸，使中國的對外貿易，受其支配。蓋當二十世紀初期，歐西各國，同時進迫中國，德取青島，英取威海衛，法取廣州灣，俄取旅順大連灣，雖至一九〇〇年以後，日本亦得參加列國之協議團，於平等條件之下，支配中國的海外貿易；但此猶不足滿足日本所抱之希望，彼乃利用時勢和地勢的便宜，一面和白人競爭，竭力提倡航業；一面更欲將白人侵略所得的，奪而取之。因日本之戰略，在置身於白人所占據諸地點與海洋之間，從外界遮斷彼等白人之連絡。同時，以其蠅形政策，一邊欲掌握遼東和山東兩半島，以制御中國北部向黃海之出口；一邊植勢力於福建，藉作預備侵略華南的伏線，而封塞中國沿海各省區向外的通路。於是在大陸上，努力實行滿蒙的侵略；而在海洋上，則竭力擴張航線和航船，以謀經濟的榨取；並且展其勢力於我內河內港，如入無主之地，盡量奪我航權。

更恃不平等條約做護符，商船經行之地，隨便可以派遣軍艦游弋，商船出入裝載貨物，均可享受極低關稅的待遇；遇有犯罪行為，中國政府無處置之權，更以地利之便，得以隨時增減船隻，來去自由。年來日本對我沿海內河輪船之急進，其數將近超過英國，而於內港航業的侵占，數更可驚；假使我國政府，不再預籌對策，日輪在華，定必有加無已，而其結果，必致喧賓奪主，我國航業，不特永無發展之望，抑恐將至消滅的境地呢。

固然，中國航政的侵略，非只日本一國，而在中國航業中占有大勢力的，還是英國，日本實居其次；但以收回航權上說，足為中國的障礙者，卻為日本，日本這道難關如果過去，其他各國，自易著手，所以日本帝國主義者在我航政問題中，其態度，比之任何國，都應注意，而我們的對付，也比任何國，都應慎重，免得航政問題，更蹈於不可挽救之地。因此，我們對於日本侵略中國航權的經過和現狀，不能不有詳細的記述，而做航權收回之根據；不能不有具體的方策，以供政府交涉之參考。

第二章 我國航權喪失之經過與現行辦法

航權這個名稱，是包括航政權、航行權和航業保護權而言。航政權是指海事行政部分，如領水內之浮標、號船、燈塔的管理；本國引水人的僱用；港務的整理；船舶的稽查等皆屬之。航行權，是指本國船隻航行的獨占權，航行權本分國際航行權，國內航行權；但以世界交通的今日，任何一國，終不能閉關自守，此國與彼國之商港間，都應公開

航行，除絕交而外，斷難拒絕外船入境，而國內的航行，在國際法上，卻仍未許外船享有此權。所謂國內的航行，即沿海、內河、內港的航行，這種航行權，是本國船隻所專占，至於航業保護權，是指依國家財務行政之行使，對於一切外國船之行駛其地，加以課稅，以期保護本國的航業，使之發榮滋長。航政權，航行權，航業保護權之在歐西各國，都是完全掌握於本國人手中，斷無任外人侵略之理；因為居今日洋海交通時代，如果把航權失去，便沒得發展本國工商業的可能；而且軍事上的要害，亦隨之而不能保。我國自海禁開通，迭經國際戰役，航政權，航行權，航業保護權，因列強迫訂不平等條約之故，完全喪失，成了今日喧賓奪主之局，而開國際法上未有之惡例，念言及此，痛恨何如！

第一節 航權喪失之原因

我國航業失敗之原因，可得而言者有二：一為由我國以條約明許的，二為我國政府默認的，後者常為前者之因，而前者實為後者之果。因在前清時代，採取愚民政策，國民對於經濟與航業，茫然不知為何物；而其時在朝，又係一班昏聩糊塗毫無新學識的官吏，於是列強以我國易欺，得寸進尺，內河沿海，門戶洞開，使我本國航業，永無發展之望，而所以致此者，純由當時政府，不識時務，抑且昏聩糊塗，於不知不覺之間，所斷送者亦不在少數，茲就航權喪失之原因，細述之如左：

我國航權喪失之原因，第一由於當時政府不明國際間直接貿易和本國國內航運之區分。夫國際間直接貿易，（即我國與外國通商），自不能有所拒絕；而本國沿海航運及內河航運（即國外輪在我沿海沿江各口岸間

運輸土貨）卻不應准許的。直接通商，此往彼來，在兩國口岸，交易商品，是極平等的，即在內河，如果限於國際間之直接貿易，在近代國際慣例上，亦未嘗不可以相當條件而容納之。乃前清政府當初則關閉海口，連請求直接通商，亦嚴詞拒絕，及至帝國主義之勢力，一再進迫，迭遭戰敗之故，不僅開放海禁，併將沿海及內河航行權亦不恤拋棄。雖沿海航行權，出於英國之壓迫；但內河航行權之喪失，卻不能不歸咎於清政府。如咸豐十一年自訂章程允許洋船在沿江口岸間運輸土貨是，這樣說來，內河航權的喪失，其初並非由於外人之要求，實出中國之自棄。蓋有昏曠的前清當道，而後英日帝國主義者乃敢橫行無忌！

第二，我國航權的喪失，是由清室注重稅收而不計航務的原故。非常可笑，當時外人要求內河通商，政府所以拒絕的原因，並非計及航權的喪失，而惟恐釐稅偷漏，影響收入，故其前後所訂章程，其條文所載，未嘗有意為本國航權稍留餘地；只在徵稅防弊各節訂得十分詳密。光緒二年，煙台條約，英人要求添開長江口岸，以備輪駛，當時商約大臣李鴻章奏摺有云「……該使既必欲議准，似不在停泊處所之多寡，要在口岸內地之分明……如此辦理，該總航務司敢擔保洋稅毫無偷漏，釐課並無耗損……」其意蓋在如以長江各口岸論，則外船運到貨物，除正稅外，無須另稅；若作內地論，則尙須完納子口半稅也。又光緒二十二年全權大臣張蔭桓奏遵議日本商約摺裏說：「臣惟有恪稟宸謨……力與磋磨，庶為海關增一分稅項，即為國家保一分利權。」類此語句，見於前清外交公牘者，數實不鮮，可見當時一般官吏的眼光，似以國家利權，祇在稅項，而不知稅項以外，尙當注意航權，徒以重稅收之

故，而令航權輕斷送於帝國主義者之手。

第三，中國航權的失敗，當初亦由於自認外輪足以發達商務的錯誤概念；因為自認外輪可以發達商務，故對外輪儘量引進，不加限制，如光緒二十四年總理衙門奏議內港行輪章程摺云：「中國自與各國通商以來，江海口岸，輪船暢行，商務因之日盛。」又云：「近年以來，江蘇蘇州，浙江杭州兩府，開設商埠，民船往來，多用輪船拖帶，搭客運貨，悉皆便捷，仍與民船貿易並無窒礙。」又云：「擬將通商省分所有內河無論華商洋商，均准駛行小輪，藉以擴充商務，增收稅釐。」可見當時清廷恐稅項損漏外，對於外輪行駛內河，實表歡迎之意，惟一面但知引進舶來文明，一面不知保存本國主權，以致太阿倒持，授人以柄，而留害於今日，此又由於當時官吏根本不明航權的原故。

再後，外人攫取中國的利權，往往於條約之外，先從事實上試行侵佔，我國不知防微杜漸，預先禁阻，經過相當時日，便積非成是。倘遇機會，即來要求訂入約章，遂成合法的權利，沿海航行權之被剝以此，內河航行權之被剝亦以此。譬如長江初次開埠，僅漢口，九江，鎮江三處，而英國船隻卻已充斥江上。又如日本輪船，先在煙台，東三省間，往來行駛，及至一九〇三年，中日議訂通商續約，日本始要求明文准許，並稱事實上行駛已久，而中國政府，並未知悉，後來竟不得已而允其請，此其最顯的例證。

由此觀之，我國航權的喪失，固然由於帝國主義者橫暴的侵略。迫我訂立不平等條約的原故，而所以引起帝國主義之得寸進尺者，當時政府之糊塗和不明航權之利害關係，着着落入帝國主義者的毒計，亦為不可掩飾之

事實，物腐而後蟲生，責人尤當責己，願今後收回航權之際，宜如何懲前毖後，以免遺患於將來。

第二節 航政權喪失經過與現行辦法

前已言之，航政權，即海事行政權，係包括領水內浮標號船、燈塔之管理；本國引水人之僱用；港務之整理；以及船舶來往之稽查。此種航政權之行使，各國不同，有歸商務部者，有歸交通部者。如美國將燈台局、沿海測量局、航政局、船舶檢查所等航政主要機關，直轄於商務部。英國對於航政事務，亦歸商務部辦理，下設航政局，以掌理船舶註冊、衛生、檢查危險品及航務、核發船員證書等項，並設船舶船員註冊總局、海事審判廳、引水收費委員會、航路標誌管理局，以處理航政。日本之航政主管機關為遞信省，省內設管船局以管理航路標誌，監督航路。並附設用品檢查所，航路標誌管理局，海員審判所，以為航政之處理。至於中國，其航政權除一部歸交通部掌握外，大部政權，尚操於海關洋員之手。故我國海關行政範圍，較任何國為廣，除徵收關稅外，並兼辦船舶港務及港路標誌等事務；蓋因通商設關之初，我國尚無航政主管機關，且以人才缺乏，遂將航政一部，委由海關兼辦，而海事行政權，因亦隨之而喪失。茲更就不平等條約有關於航政權者，請分述之如左：

(甲) 關於浮標、號船、塔望樓等之管理——此等在一國領水內，與航行皆有莫大的關係，不幸我國對於上述航行標誌的管理，向由外人代庖，且訂於商約中，如咸豐八年中英續約第三十二款，同年中法通商章程第十款，中英條約第十六款，同治二年中丹條約第三十一款，同治三年中國日斯巴尼亞條約第二十八款，同治五年中

義條約第三十一款，及光緒十三年中葡條約第三十九款等，均有相同之規定，其原文如下：

「通商各口分設浮樁，號船，塔表，望樓，由領事官與地方官會同酌視建造。」

此實開外人干涉中國領水行政權之端，爲他國通商條約所未曾有的。

(乙)關於水道港灣之疏濬與改善——此事在各國本屬於交通部職權範圍以內，而我國以辛丑條約之後，迫於外力，遂有北河黃浦兩水道改善的特定。按照該約第六及十一款，北河須由一國際委員會繼續疏濬；黃浦則於上海設立修治黃浦河道局，由外人主持其事，而開國際共管的惡例。且和約附件十七第二十四條：「凡控該局者，即向上海各國領事公堂報告。」更爲荒謬絕倫。光緒三十一年及民國元年，該局條款，雖經兩次修改，名義上由我國政府自辦，而實權卻仍在外人手中，故將來收回航權此點亦不宜忽視過去的。

(丙)關於引水人的僱用——引水人，爲行輪之嚮導，與領海行政有關，凡引水人之資格及其他一切章程，皆應由領海國自行制定，且因國防上之關係，各國未有許外人爲引水人者。乃我國未曾注意及此，各口引水章程，皆由地方官與領事合同制定，且有許有約國人爲引水之例，如同治七年各海口引水總章第一款，規定各口分章，應由地方官與各國領事，妥爲規定。第二款規定凡華民及有約國國民，有欲充引水者，均准其一律充當。其他如咸豐八年中英續約第三十五款，同年中法條約第十五款等，均規定外國船隻欲進各口，聽其僱覓引水之人，完清稅務之後，亦可僱覓引水之人，帶其出口。於是我國沿海沿江港灣之形勢，外人完全熟悉。無復有河江防海險之可言。

(丁) 關於船舶航行之稽查——船舶稽查，關係航政，極為重要，我國不幸竟將此權付諸海關海事部，而完全受外人的管理。查我國自咸豐八年中英通商章程規定招請外人幫辦稅務以後，海關確實完全受洋員的支配。不過徵稅部中，中國職員，尚有相當勢力，至海事部中，至今重要職員如海務巡工司 (Coast Inspector)，巡江事務長 (River Inspector)，港務長 (Harbour Master) 等，華人無充任者，是以華洋船舶發生爭議或起衝突的時候，不論華船或洋船請求海關裁判，洋船輒佔勝利；因為那些洋員不問是非曲直，總是袒護洋船的啊。

按：海關現行官制，係分徵稅，海事，工務三部，由總稅務司總其成，除徵稅一部外，其海事工務二部，實占航政權之重要部分，茲述概要如左：

(甲) 海事部——海事部專管以船鈔收入而舉辦之燈塔，浮標，及港務行政，為海關之副部，其本部設在上海，以巡工司為部長。下設副巡工司，巡江司，巡段江工司，小輪工司，測量師，監事，供事，繪圖師，匠董等職，至各口岸海關分左列三班：

- (1) 港務班 理船廳 (亦稱港務長) 指泊所，供事，巡江吏。
 - (2) 燈塔班 巡燈司，燈船船主，燈船大副，值事人。
 - (3) 巡船班 管駕官，管駕正，管駕副，管輪正，管輪副，舵手，船主。
- (乙) 工務部——工務部掌司海關所屬財產之保護及管理。僅辦技術事務，並無對外關係。此部先係海

事部之一課。至民國十一年始擴充分出。本部在上海，設有總管造司，營造司，副營造司，建築師，監事，供事，繪圖事，工師，匠董等職。其執行之事務，對於徵稅部之土地建築物動產，及海事部之財產，燈台，燈台船機械等項，擔任技術上之工作，但除燈台外，其他之築造修繕等事，又屬於海事部。

第三節 航行權喪失經過與現行辦法

通常分航行權爲國際航行權和國內航行權，國際航行權，即遠洋航行。所謂遠洋航行，即國與國間之直接海運事業；蓋以運輸方法之改良，及商務之發展，國際間的交通，日漸頻繁。大抵各國對於遠洋航業，多係採取互惠主義，各就其沿海諸口岸中，特爲他國開放一定之商埠，容許他國船舶之來往，因而本國的船隻，亦得出入於他國沿海所開放之通商口岸，此種遠洋航行，現在普遍的採取互惠主義。非至絕交，不能拒絕此項船舶的入境，至若國內航行權，即在國家領海和領水的航行，國內航行權，可分爲三種：即沿海航行，內河航行，及內港航行。沿海航行，即在中國沿岸線上自一通商口岸至其他通商口岸間之航行；內河航行是指長江及珠江，沿江兩通商口岸間之航行。內港行輪，即通商口岸與非通商口岸間，或經中國政府特許之兩非通商口岸間之航行。各種航行權之意義既明，乃詳各種航政權喪失之經過與目前的情勢，惟上述遠洋航行，既爲國際公法所認可，毋須論及，故在下文，僅言沿海，內河，內港三種航行權。

(甲) 沿海航行

(一) 沿海航行權喪失經過

沿海貿易之在今世，除卻少數外國家，普通皆視為本國商民獨享之權，而不許外國商民的侵占，已如上言。各國對於外輪沿岸貿易之禁止，可將英美兩國，作個例證。英國自一六一五至八四九年所頒行之航海條例，不但禁止外國船在英國沿岸貿易，即歐洲各國與英國之間，除英國船隻或貨物所從出之地方外，亦一概不許貿易。美國且以沿岸貿易，不適用內國待遇，明訂條約之中，如一八五二年美荷通商條約有下列之規定：

「任何一方對於彼方船隻，無論來自何處，彼之本國船隻，不得加增稅捐，或其他各課；但兩國之海岸貿易及沿海漁業，祇許本國船隻經營，不得適用前項章程。」

不僅英美如是，就如日本、德國及其他多數國家，亦均有相似的條文，以禁止外國船舶在本國沿岸航行之成例。惟我中國，以前清官吏昏庸無能，致將沿海航行權，完全喪失。查沿岸貿易，最初見於條約者，則為一八四二年之中英南京條約，該約第二款：

「……准英國人民帶同所屬家眷，寄居沿海之廣州、福州、廈門、寧波、上海等五處港口貿易通商無礙……

…」

在此條文中，雖未對沿岸貿易，有明白規定。但事實上，既准以五口開放通商，則英國船隻，即能自由航行於五口之間；因為貿易與航業有密切之關係，設如英輪不能航行於五口間，自無通商之可言。

及至一八四四年十月中法黃埔條約成立 (Treaty of Friendship, Commerce and Navigation between France and China) 其條約第二款有：

「……佛蘭西人家屬，如帶往中國之廣州，廈門，福州，寧波，上海五口，市埠地方居住貿易，平安無礙，常川不輟。所有佛蘭西船在五口停泊，貿易往來，均聽其便，惟明禁不得進中國別口貿易……」

於是，外國商輪得來我國沿海貿易，遂明白加以承認。沿海貿易權，雖然確定；但帝國主義者是貪求無厭的，至一八五八年六月，英國更進迫清政府訂立中英天津條約 (Treaty of Peace Friendship, and Commerce, between Great Britain and China)，乃有第一款：「……牛莊，登州，台灣，潮州，瓊州等府城，口准英商亦可任意與何人買賣，船貨隨時往來……」之規定，不僅將以前默許之沿岸航行權，明白承認，並且將範圍亦加以擴充了。

而在中美天津條約裏面，規定得更要確實明白，其條約的第十六款有：「美國船隻進通商各港口時，必須完納船鈔，每噸以四十方停官尺為準，凡在一百五十噸以上者，每噸納銀四錢，不及一百五十噸者，每噸納銀一錢……」同條約第十四款有：「……准攜眷赴廣東之廣州，潮州；福建之廈門，福州；台灣，浙江之寧波，江蘇之上海，並嗣後與合衆國訂立條約，准開各港口市鎮任彼居住貿易，任其船隻裝載貨物，於以上所列各港互相往來；但該船不得駛赴沿海口岸，及未開各港私行違法貿易……」之規定。

此後沿岸商埠，愈開愈多，外輪在我沿海航行權的範圍，亦隨之愈形廣大。且我國與各國間所訂商約，俱有最惠待遇條款之規定，於是喪失航權於甲國，其他各國，遂得援例均霑利益，此所以我國江海變成國際化，而不能自有主權的一個大原因。

(二) 沿海航行之現行辦法

沿海航行之現行辦法，其重要點可得而言者，約有左列六項：

(A) 凡中外輪船，均可自由往來，毋須履行特別手續的。

(B) 凡輪船進口；若該輪屬有領事國，須將該國法律規定該船必備之牌照，於一日內將船名、船籍註冊噸數、船長姓名、所載貨物之性質，及出發港名等，照會海關；如係華輪，或係無領事國輪船，則該船長或其代理人須將牌照等存放海關，海關即編號登數。如船到四十八小時內未報關，則按其國籍，每過期一日，罰銀五十兩或洋五十元，但罰款總數，不得逾二百兩或二百元。

(C) 各船必須具一艙口單，由船長簽字，送交海關，詳列提單號數，每提單所代表貨物之包數及性質，每包上之標記及號數等。此單必須正確，如有誤報，罰銀五百兩。

(D) 凡商船進口，須有准單，方許卸貨，此項准單，有普通特別兩種。出口貨物，須進口貨卸清，經海關蓋印於下貨單後，始准裝載。

(E) 凡輪船出口，必須提出結關單及出口單，若一切無誤，該船如係有領事國船，即發結紅單，證明其已遵章清關，憑向領事署取回牌照，如係本國或無領事國商船，即由海關直接返還其船用文件。

(F) 凡輪船結關手續完了以後，如不上下客貨，亦可在港內停留四十八小時，過此限度，即須作復進口論。

(乙) 內河航行

(一) 內河航行權喪失經過

內河航行，各國莫不認爲本國商民之特權，絕對不許外人的染指，而我國竟並此亦隨沿海航行而喪失，誠爲國際間罕有之事。內河航行最初見於條約者，爲一八五八年之天津條約，該約第十款規定：

「長江一帶各口，英商船隻，俱可通商」

是英船自外國載貨，可直達長江各口岸；不過此時沿江一帶，尚無所謂通商口岸，中國方面祇允指定長江三口，故該約又云：

「除鎮江一年後立口通商外，其餘地方平靖……准將自漢口溯流至海各地選擇不逾三口，准爲英船出進貨物通商之區。」

當時英國所要求長江通商之權利，確非英國船隻運貨直達長江各口岸，及由長江各口運貨直達外國而已；

即含有侵略航行權和貿易權之意。乃當時我國政府，昧然不知，反於咸豐十一年自訂長江通商章程（或稱通共章程）其章程第二款云「洋商由上海運土貨進長江……」第三款「洋商由上海運別口所來之土貨……」第五款「洋商由長江口岸運土貨回上海……」於是英商船隻在長江各口間運輸之事，完全允許，而我國長江航行權，亦遂因此根本斷送。自是而後，英商遂用「大洋船，內江輪船，以及各項划艇風篷船隻」從事於長江各口間土貨的販運。

一八七六年（光緒二年）中英煙台條約第五端「准於湖北宜昌、安徽蕪湖、浙江温州、廣東、北海四處添開通商口岸。」又「四川重慶府俟輪船能上駛該處時，再議開埠」，其第三端則云「至沿江安徽之大通、安慶、江西之湖口、湖廣之武穴、陸溪口、沙市等處，均係內地處所，並非通商口岸，按長江通共章程，應不准洋商私自起下貨物，今議通融辦法，輪船暫准停泊，上下客商貨物，皆用汽船起卸。」此為外輪侵入沿江非通商口岸之始。

一八九五年，中日訂立馬關條約，該約第六條，更開湖北之沙市及四川之重慶為通商口岸，且許日本輪船從湖北宜昌溯江以至四川重慶。而外輪在華內河航行之範圍，更加擴張。

一八九七年（光緒二十三年）正月中英緬甸條約專款，准許英輪前往西江停泊，並將「由香港至三水、梧州，由廣州至三水、梧州往來……並將江門、甘河、灘肇、慶府及德慶州城外四處，同日開為停泊上下客商貨物之口，按照長江停泊口岸章程一律辦理。」

一八九八年總理衙門因「各國駐京大臣擬請修改長江通商章程（即同治元年者）……扎飭總稅務司詳細妥酌……旋據該稅務司將改定章程十條詳細聲覆」（見總理衙門行南北洋大臣文）該章程於一八九九年（光緒二十五年）實行，准有約各國之商船，在沿江各口八處往來貿易，即鎮江、南京、蕪湖、九江、漢口、沙市、宜昌、重慶；並在下列不通商口岸起卸貨物，即大通、安慶、湖口、漢口、武穴等處。並為在長江貿易之商船分為三項：一為由鎮江上江，暫作貿易之出海大洋船，一為由長江此口赴長江彼口，或由上海赴長江各口常川貿易之江輪船，一為划艇釣船及華式船隻，」於是外輪沿江航權乃得再度擴充。

一九〇二年，英帝國主義者，猶以為未滿足，迫我更訂中英續約，該約第五款云「中國允於兩年內，除去廣東珠江人工所造阻礙行江之件，又允將廣州口岸泊船處，加以整頓，以便船隻裝載貨物……中國長江上流自宜昌至重慶一帶水道，宜加整頓，以便輪船行駛……」同約第八條第十二節，復允將「下列各地開為通商口岸……即湖南之長沙，四川之萬縣，安徽之安慶，廣東之惠州及江門……」第十款，又云：

「……茲將廣東省內之白土口，羅定口，都城，作為暫行上下客貨之處，按照長江停泊章程辦理，並將容奇，馬寧，九江，古勞，永安，後瀝，祿步，悅城，陸都，封川等十處，作為上下搭客之處。

於是外輪航行權，遂日演而日廣。由上觀之，我國內河航行權之喪失，固由兇狠的帝國主義者，貪求無厭的侵略，而當日政府之昏庸，亦不能辭其咎；蓋帝國主義者，當初僅做試探的態度，當局味然不察，或不願多事，惹起他變，

一味向帝國主義者投降，致令窮兇極惡的帝國主義者，進迫愈甚，內河航行權之所以喪失者以此。

(二) 內河航行之現行辦法

內河商船在海關上之現行辦法，和沿岸商船在海關所受之納稅待遇，完全一律。所異者，即在上江商船，不論係暫作貿易之出海大洋船 (sea-going vessels) 或常川貿易之江輪 (regular river steamers) 或夾板 (lorchas) 均應領內河專照 (river pass)。其請領之手續，如該船係屬有領事國，即由船長將船牌呈交領事，由領事轉請海關發給內江專照；如係華輪或無領事國船，則船牌呈交海關，由海關直接發給之。此項專照請領者，如係上江暫作貿易之商船，則候該船回到發江岸之口岸時，即行繳銷；如係常川貿易者，則以一年為有效期間。

(丙) 內港航行

(一) 內港航行權喪失經過

內港航行權之喪失，最先始於光緒二十一年之中日馬關條約，該條約第六款：

「日本輪船得駛入下開各口，附搭行客，裝運貨物……從上海駛進吳淞江及運河以至蘇州府、杭州府。」
光緒二十二年，清政府遂頒布「蘇杭滬三處貿易試辦章程」，華洋船隻，均可往來貿易。英國方面，見日本已獲得蘇滬杭之內港航行權，亦於一八九八年（光緒二十四年）要求揚子江勢力範圍之際，英國駐華公使，向中國政府提出三項條件，「開放內地航行於外國船隻」亦居其一。清政府知事不能拒絕，乃復令總稅務司赫德，擬訂

內港行輪章程，但光緒二十四年三月，總理衙門奏云：「擬將通商省分所有內河，無論華商洋商，均准行駛小輪，」而赫德所訂之章程，（即光緒二十四年五月所公布者），則稱「中國內港，嗣後均准特在口岸註冊之華洋各項輪船，任便按照後列之章程往來，專作內港貿易……內港二字，即煙台條約第四款所論內地二字相同，」較之總理衙門原奏，限於通商省分之內河者，範圍又為擴大，而將中國境內之內港，莫不包含在內。

雖然，行輪章程，既為我國自行頒佈，尚可隨時修改或取消。至一九〇二年（光緒二十八年）中英續議通商行船條約（馬凱條約），乃將前項章程，竟由稅務司赫德，一手遮天，一一訂入，而滿清政府，不加考慮，悉爾承認，其糊塗若此，真可痛恨！茲錄該條約要點如左：

發給。

(A) 中國對於本國輪船，與外國輪船，須為同等之待遇，為達此目的，無論華洋輪船，其關牌須由稅務司

(B) 中國課外國輪船之貨稅，不得比課本國輪船之貨稅加重。

(C) 中國不許外國輪船通商之內河，則本國輪船亦不准通行。

(D) 中國須承認外國輪船，在內河兩岸有租碼頭租棧房之權。

以上各點，以咄咄迫人的態度，幾視中國如無物，稍有血氣之倫，莫不髮指，而清廷竟不曾稍示反抗之意，於是一九〇三年，中日通商行船續約，亦援照英約之例，將內港行輪章程，附載約內，章程原文，與英約所載絲毫無異，該

約第二款：「允日本輪船業主，自行出資，在長江宜昌至重慶一帶水道，設施扯上滯滯之件。」第三款及該約換文云，「中國允能走內港之日本各項輪船，在海關報明，由通商口岸往來報明之內港地方貿易……等語，日本各項輪船，無論大小，祇以能走內港爲準，此項能走內港之日本各船，均可照章領牌往來內港，中國不得藉詞禁止……」而中國照覆，竟云「會准貴大臣開送清單有貴國輪船名曰……向往來煙台東三省各內港，領有牌，遵照內港章程辦理，不在禁止之例……」因此，外輪勢力更由我國中南部而伸入東北部了。

及至光緒二十九年（一九〇三年），清廷外務部復核定內港行輪暫行試辦章程，凡「內港輪船欲前往輪船向來駛行之內港，或欲專作由此不通商口岸之內地，至彼不通商口岸之內地貿易，須先將詳細情形，報明最近口岸之稅務司，以便轉稟商務大臣，會同該省督撫，體察情形，俟政府允准後，方可發給專照前往。」於是各內地不通商處亦准外輪行駛。

此後一九〇三年中美續約第十二款，及一九〇八年中瑞商約第六條，均規定內港航行權，其他有約國，雖然特別規定，但是只要有最惠條款，即可援例享受。因此一來，內港航線，愈開愈廣，而本國內港航權，亦遂掃地以盡，絲毫不得保留了。

（二）內港航行之現行辦法

內港航行之現行辦法，可分數方面言之：（一）內港行輪執照發給手續——內港行輪執照之發給手續，華

輪與外輪不同，凡華輪欲行內港者，必須向港務長 (Harbour Master) 請發內港行輪執照，同時將該輪船牌照呈驗。在請求書中，輪船主必須陳明交通部報照中允許該輪航行之路線，港務長即將路線註入內港行輪執照中，該輪即不許在此路線以外航行。港務長如認該輪牌照無誤，並對該輪航線無異議時，即將內港行輪執照預備妥貼，送交副稅務司簽字，然後發該船主。外輪欲航行內港者，須由所屬領事以書面證明該船已具本國法律規定應有之牌照，始能請求發給內港行輪執照。如所請求航行之路線，尙未經輪船航行者，輪船主須以書面請求稅務司轉呈中國當局，如被批准，海關方可發給內港行輪執照，否則，即不能在該路線航行；惟路線一經開放，則任何國籍均可航行。(二) 收納執照費——內港行輪執照初發時，納關平銀十兩，以後每年更換一次，納銀一兩。船主易人，須另發新照，所納噸稅與沿岸及內河輪船同。內港行輪，以自一通商口岸出發，返至該通商口岸爲原則；不過沿途不妨經過一個或一個以上之其他通商口岸及內地。如欲專在兩非通商口岸間往來貿易，必須請求中國當局特別允許，發給特別執照，其費用與普通執照同。(三) 內港納稅之待遇——內港輪船所載貨物，其納稅待遇，與由帆船者完全相同。沿途經過釐卡稅局，均須停泊待驗，並交納釐金雜稅；惟已納子口半稅領有進口子口稅單之洋貨，運入內地時，或領有出口子口稅單，由內地購運出洋之土貨，免納沿途一切釐金。此外遇有貨物由一通商口裝載，直接運赴他通商口岸卸下時，則依海關稅則納稅，因此情形之下，海關稅數目較釐金爲多，藉防商人避重就輕而已。惟內港行輪，有許多禁例，茲錄其重要者如左：

(一) 內港貿易商輪，不得駛出中國境外，初犯罰銀二百兩之數，再犯則取消其內港貿易權利。

(二) 所設碼頭，須得最近海關之允准，不得有阻水道或礙航路，並不得在租賃一定碼頭以外，任便起卸貨物，違者照沿海私作貿易之例辦理。

(三) 內港所有碼頭棧房，只能用中國人爲代理人或辦事人，洋商雖可前往視察，但不能減損或妨礙中國管轄華民之權。

(四) 行駛時不得損傷堤岸壩閘，或各項工程，違者負賠償責任。

(五) 華商設立之內港行輪公司，不得因有外人附股，懸掛外國旗號。駛行內地之外輪，如該船業主願將輪船轉賣與華人公司，及掛中國旗者，該國政府不得禁阻。

(六) 不得裝運違禁貨物，違者註銷所給執照，不准行駛內港，並照約載違禁章程處罰。

(七) 被拖帶之客船或貨船，其船戶水手人等，均應歸華人充當。

(八) 經過稅關釐卡等處，不得違抗停輪候驗之命令，違者撤銷其執照，不准再行駛內港。

(九) 搭客水手等，不得在內港滋鬧啓釁，違者該船即照開卡定章罰辦，並將執照撤銷，犯事者由地方官按懲辦本處人民之律章審斷。若係外人之船，或其所僱用華人，該船籍所屬領事官，可派員觀審，關於判案罰款，該商如有異議，查照同治七年會詢船貨入官章程辦理，若犯事者爲外人，應將其人送交就近口岸之稅務司，轉

交該管領事審辦。

第四節 航業保護權之喪失與現行辦法

航業保護權之定義，已如上言，即一國依財務行政權之行使，對於一切外國船之行駛內地，加以課稅，以達保護本國航業之目的而已。查各國對於航業所取之保護課稅手段有三，即關稅、噸稅及內地貿易稅。關稅係對於外國貨之進口，如由外國裝運時，特課以比本國船裝載較重之稅是。噸稅係對於航行本地之外船，照一定之時期與其重量，而加以課稅，至於內地貿易稅，則為內地之貨物，如由外國船隻裝運時則取稅較重是。以上三種保護手段，能一一施行，則一國航業雖與外國共有，尚屬無妨。不幸我國並此三種武器，亦隨航政權，航行權以俱失，對於本國航業，絕對沒有保護的機能。

就關稅說，自一八四三年英與英國議定五港進出口應完稅則協約及通商章程，採用所謂值百抽五之片面協定稅率以後，於是中國之關稅，完全受其限制。其後各國援引最惠國條款，利益均霑，非得有約國全體之同意，遂無更改之期，近來雖云關稅自主，宣布新稅率，但在實際上，仍不脫協定的精神。

就噸稅說，自咸豐八年中英天津條約第二十九款規定「英國商船，應納鈔課，一百五十噸以上，每噸納鈔銀四錢……一百五十噸及一百五十噸以下，每噸納鈔銀一錢……」以後，每年外船所納噸稅，每噸只限於十二錢或三錢，如此輕微之課稅，自無保護之可言。

再就內地貿易稅說，原來我國的內地稅，本分爲兩種；一爲釐金，一爲沿岸貿易稅。釐金係內地與內地，或內地與通商口岸間沿途所課之稅，由中英天津條約之規定，凡外人貨物之出入於我內地，只上子口稅（關稅之半），即可遍運天下。所以此等貨物，即使由外船運送，我國對之不能特別課稅。至沿岸貿易稅，乃於輪船裝載本國土貨，由甲通商口岸，經乙通商口岸時，皆應課沿岸貿易稅，此純屬於內地稅，本與外人無關，不應受外部何等之限制，苟我於此時施以保護之手段，對於由外輪裝載之土貨，加以課稅，則我國之土貨，勢必盡爲我國輪船裝運，亦未始非促進我國航業發達之一道。乃我國此種權利，竟以政府不明關係輕重之故，而喪失於一極無力量之丹麥國。在同治二年與丹訂立條約，其第四十四款云：

「丹國商民，沿海議定通商各口，載運土貨，約准出口先納正稅，復進他口，再納半稅……」

由是，凡我國之土產貨物，如欲輸出時，則照海關所定之出口稅辦理。但不辦出口貨，如僅運至我國之通商口岸，則納二·五半稅，是爲純粹內地稅性質之沿岸貿易稅，由此條約束縛無遺。這樣一來，我國船隻，與外國船隻，純立於平等地位，不能受政府何等之保護機會。而外船則一方既由其政府予以特別獎勵；他方復因上述不平等條約之掩護，享受種種特權，於是我國航業，遂蒙其極大的壓迫。

第三章 航權喪失後及於各方之影響

航權喪失之經過如彼，而航權喪失後及於各方之影響，竟究如何，亦是值得研究的一個問題。據目前事實和已往經驗告訴我們，中國因航權喪失而發生的影響，有二方面：一方面是影響到國家的軍事、政治和經濟者，此種影響，是與其他交通機關喪失的場合相似，故可謂之一般的影響。一方面是影響到航業本身，即航業直接所受的影響，不論一般的或直接的，有一於此，已頗不堪，何況雙方夾攻，禍患益深呢。茲就兩方所受影響，詳細分述於下列二節中。

第一節 一般影響

一般的影響，又可分為國防、政治、經濟三方面言之：

(甲) 國防上之影響——航業之發達與否，與一國海防，亦有相當關係，大概近世各國，航業與海軍，同時兼顧，海軍固所以保護航業；而航船之在戰時亦賴以輔佐海軍，故現在世界上最大之海軍國，同時必為最大航業國，而航行遠洋商輪，平時則充運輸客貨；戰時卻略加裝置，便可改成戰鬪艦，即如沿岸內河之較小輪船，在戰時以充轉運軍隊，及輜重，尤為必需。所以各國對於航業，竭力獎勵，商船隻數，年有增加。至我中國，因航權喪失，自辦航業，不克抵禦外輪之壓迫，已成者，尚屬無法維持；而發展上更無從說起。此種情形，影響我國海軍，確非淺鮮，況帝國主義者之軍艦，得自由停泊我國沿海各口，並得自由駛入我國內河，隨意發砲示威，萬縣及南京慘案，便是例證。加之外輪遍地皆是，外人更可自行引水，舉凡河道深淺，港灣形勢，完全被帝國主義者所探悉，故我國將來，若有國際戰爭，

所受禍患，豈可設想，此由航權喪失，而及於國防者一。

(乙)政治上之影響——從上章航權喪失史中，可知帝國主義者的野心，實不以國家看我，中山先生謂今日中國，乃國際帝國主義者之次殖民地，不僅爲一國的奴隸，而且變成了各國的奴隸，確有所見而云然。況以領事裁判權的關係，外國商船在我領水內犯罪，不受中國法律之裁判，外船在我沿岸內地，更可胡亂橫行，年來沿海長江外輪，屢施毒計，故意撞沉華船，以致生命財產之損失甚巨，彼帝國主義者，猶竭力袒護外輪，不加儆戒。更有包運鴉片，以圖厚利；販賣軍火，助長內亂，於是中國鴉片無絕跡之期；而內亂遂無停止之日。不僅如是，帝國主義者，且利用不當航權，從中勾結一般萬惡軍閥，賣國官僚，從事經濟的榨取。如遇戰亂，並爲失意軍閥官僚，做有害中國社會治安的勾當，因此，使我政治上內亂相循，永不能達到統一之境地。

(丙)經濟上之影響——航業是國家經濟的命脈，亦爲貿易消長之關鍵，欲圖國勢的發展，和貿易的興盛，確非從航業入手不可。蓋一國產業之發達，必求貨物之輸出於海外，又自所不生產之貨物及生產較少之物，則由海外輸入，而此輸出與輸入之貨物，全賴航業爲轉移，如航業不振，則自國之產業，自國之經濟，將悉爲他人所支配，故各國爲謀本國經濟的發展，而於航業，莫不極端重視。不幸我國八十年來，因受迭次不平等條約的束縛，不特遠洋航業，完全受外輪之支配，即國內航業，亦復橫遭外輪的侵蝕。在我航業完全喪失之中國，凡外輪所至之地，即外貨暢銷之處；因在華洋商，轉運貨物，皆僱用外輪，運費既廉，需時又短。其結果，乃使洋商在華貿易，日占優勢，全國市

場，受其操縱，而帝國主義者在華經濟勢力，隨之根深蒂固了。故中國欲求經濟之解放，欲免為世界過剩商品銷售之場所，則除關稅自主而外，尚須努力於航權的收回。否則，航權長此喪失，雖欲脫離帝國主義之束縛，在勢決不可能；雖欲謀本國航業的發達，而事實卻仍不可得。

第二節 直接影響

航權喪失以後，外輪與華輪，不特可立於同等地位；且進居於優越之地位，於是我國大部分航船，遂為外輪所奪取，而本國航業，永無自由發展之可能。蓋外人航行智識及經驗，較華人為優；其經營資本較華人為雄厚；其事業之管理，較華人為精密。且外輪受不平等條約與領事裁判權之保護，地方官吏，不敢留難。復以我國連年內亂，華輪被各處軍閥徵發，屢有所聞，各公司俱蒙重大損失。而外輪卻乘華輪停航期間，大形活躍，因此，外輪勢力，日加鞏固，而喧賓奪主之勢以成。茲為明瞭實際狀況起見，乃將一九二五，一九二六，一九二七，一九二八，四年，我國航運事業中外間勢力分配狀況，分別列表如下：

我國遠洋航業與各國輪船勢力之比較

國 別	一九二五	一九二六	一九二七	一九二八
英 國	二、三四、九八噸	二、五三、九三噸	二、二八、三四五噸	一四、九六、四三噸

日本	九,四八六,〇九〇噸	一四,六三四,〇七六噸	一五,三五四,七五一噸	一四,六六九,九九〇噸
中國	五,一〇六,四六二噸	三,三三六,六四四噸	一,七〇〇,三三噸	四,四七九,一三四噸
美國	三,一六四,四〇九噸	三,九〇〇,一九噸	四,三七〇,五七一噸	三,七七九,〇一五噸
德國	九一三,四五四噸	一,〇九〇,六三三噸	一,二六一,三二噸	一,三二四,八四三噸
那威	六七八,六五五噸	六六,〇〇三噸	一,二七九,九五噸	一,三〇〇,二七噸
其他	二,八四九,三七噸	三,五五〇,五七噸	三,六〇六,三四噸	三,九九七,二七噸
合計	二三,九三二,四六噸	三九,七七一,三三八噸	三八,七八六,三三五噸	四四,五二五,四九九噸

從上表,可得知最近四年間各國航業之消長,而揭示其百分率如左:

年次	日	英	美	中	其他	備考
一九二五	三〇,八二	二六,五九	一九,二三	一〇,五	二三,二〇	中國遠洋航業僅限於南洋一帶
一九二六	三三,六七	二七,六六	一五,〇五	八,〇五	一六,一〇	
一九二七	三九,五九	二六,八三	一七,三五	五,二二	一三,四二	
一九二八	三三,九五	三三,五七	八,五二	一〇,〇〇	一四,六七	

依據上表，我國遠洋航業，百分之九十係操於外人手中。其次於內河航路，一九二六，一九二七，一九二八三年各國輪船之噸數，列表如左：

國別	噸數	噸數	噸數
英國	三〇,三六九,五一	三六,四六一,七四五	二五,三九一,六六
日本	一〇,四四七,〇三七	一三,五五四,〇九三	二二,〇七五,五五五
中國	二九,六六三,九七二	二六,六六三,六〇〇	一七,一五七,三三七
美國	一,九四九,六六〇	二,一二五,七九〇	一,五九一,〇〇〇
德國	一,三九五,四三三	一,七三三,八二五	一,九四三,八七四
那威	一,八〇六,五五四	二,〇三三,八八九	一,六三三,四七七
其他	二,八四七,〇八九	三,三七一,三四九	二六,〇三三,三六三
合計	八六,五〇一,二七七	九三,八七三,三七七	七二,六九五,三三三

由上表，更揭示其百分比如左：

年次	英	日	中	美	其他
一九二六	三四·三三	二二·三三	三三·五三	二二·〇〇	六·八二
一九二七	三八·〇三	二四·六一	二七·八三	二二·〇〇	七·三三
一九二八	三三·六二	二五·四〇	二二·九三	二二·五一	八·八八

更就內港航行事業觀之，外國輪船之勢力，亦頗不弱，茲列表如下：

國別	一九二六		一九二七		一九二八	
	隻數	隻數	隻數	隻數	百分比	百分比
華船	一、七二五	一、九七〇	二、二九三	二、二九三	六·八三	六·八三
外船	八三九	七八四	六六二	六六二	三三·一七	三三·一七
合計	二、五六四	二、七五四	二、九五五	二、九五五	一〇〇·〇〇	一〇〇·〇〇

由此觀之，航權喪失後，國防、政治、經濟，以及航業本身所受之影響，不為不重。當此廢約聲中，對華航權之收回，更屬不容緩待；惟收回航權，理由雖十分正大，而交涉卻非我國民衆先有澈底收回之決心不可；蓋帝國主義，素以剝削弱小民族為能事，欲其迅速還我主權，決不可得，其中尤以日本為最不易對付。故吾人研究收回航權問題，應

多留意日本舉動，作者不敏，所以對於日本論之獨詳，原因就在於此。

第四章 日本對華航業侵略史

第一節 日本海運事業之發端

日本是個島國，四面環海，和歐洲之英吉利地勢略同，本可靠着舟楫之利，早日爭雄於海上；不過在明治以前，幕府擅權，且和中國當日情形相似，閉關自守，禁與國外交通，並禁製造大船，遠則嚴厲取罰。故當時日本航業，只在本國沿海一帶；近如中國朝鮮，亦不得往來。及到嘉永六年，美國軍艦不遠萬里，駛進浦賀，日本朝野，始被驚醒。因此開港之說大盛，旋即解除製造大船禁令。至安政年中，幕府始用西式製造鳳凰丸、昌平丸、旭日丸、三船。文久元年幕府出告示，勸尋常百姓，亦當造有巨船，如未習航海術，只要遞稟幕府，則舵工水手，均可借給。再在橫須賀設一船廠，自此以來，日本遂注全力於造船一事。至慶應末年，日本已有船一百三十八艘。

幕府歸政，明治即位，日本國民感覺西式船隻的利便，多從外國訂購，而政府則竭力為之保護，獎勵鼓舞，更屬無微不至。雖然如此，當日之船，在本國航海，尚不敷用，長崎神戶橫濱之間，仍賴美國定期船為之傳遞書信。及至中日之戰，汽船噸數，始有可觀，其時航海獎勵法與造船獎勵法，同時頒布，而日本海運政策，遂有端倪。其保護之目的，以航路為本位。航海獎勵法，無論近海遠海，凡具有所定之條件者，一概予以補助。同時，日本政府又採用特定航路

補助方法，開拓多數的命令航路。所謂命令航路之補助方法，並無正式法律的規定，大概在政治上經濟上之重要航路，都歸政府的指定，於所定條件之下，令其定期航行。政府對於船主，以預算外契約支出的形式，於一定期間，每年補助一定金額。最著之命令航路，爲郵船公司之孟買線與澳洲線，大冢七平之新瀉海參威線及函館，哥爾薩哥夫。於是日本航業，漸由萌芽而進於發達時期，徵之統計，日本明治二十六年末，船隻登記冊，汽船四百隻，總噸數十六萬七千噸；二十九年，五百七十隻，噸數則激增二倍以上，增至三十萬三千噸。

第二節 中日戰後至世界大戰

上文所言，不過敘述日本航業初期發展歷史，而於我國之關係尙淺。甲午戰後，我國一敗塗地，日本始挾其戰勝餘威，加以積極的侵略，茲先就其取得航權的沿革，分爲四端，說明之如左：

(甲) 日本在華取得內河航行權，始於一八九五年中日馬關條約；因該約第六款訂明：

「中日兩國所有約章，因此失和，自屬廢絕。中國自本約批准互換之後，速派全權大臣，會同訂立通商行船條約，及陸路通商章程。其兩國新訂約章，應以中國與泰西各國現行約章爲本，又本約批准互換之日起，新訂約章未經實行以前，所有日本政府官吏臣民及商業工藝行船船隻，陸路通商等，與中國最爲優待之國禮遇護視，一律無異。」

中國得將下開讓與各款，從兩國全權大臣畫押蓋印日起，六個月後，方可照辦。

第一、現今中國已開通商口岸之外，應准添設下開各處，立爲通商口岸，以便日本臣民往來僑寓，從事商業工藝製作。所有添設口岸，均照向開通商海口或向開內地鎮市章程，一體辦理。應得優例及利益等，亦當一律享受。

(一) 湖北省荊州府沙市，

(二) 四川省重慶府，

(三) 江蘇省蘇州府，

(四) 浙江省杭州府。

日本政府得派遣領事官於前開各口駐紮。

第二、日本輪船得駛入下開各口，附搭行李，裝運貨物。

(一) 從湖北省宜昌溯長江以至四川省重慶。

(二) 從上海駛進吳淞江及運河以至蘇州府杭州府。

中日兩國未經商定行船章程以前，上開各口行船，務依外國船隻駛入中國內地水路現行章程照行。……

日本依據馬關條約，其在華之內河航行權，既可由上海沿江直達重慶，又可由上海沿運河而通蘇杭；復因當

時外國根據條約，在華享受沿海貿易權者，已有美、法、英、丹、和、西、比、義、奧等國。日本依馬關條約第六款，關於日人在華行船享受最惠國待遇之規定，自此遂得均沾在華沿海貿易的利益。

(乙)中日兩國，依照馬關條約第六款所定，於一八九六年訂立通商行船條約，其第五款云：

「中國現已准作停泊之港，如安慶、大通、湖口、武穴、陸溪口、吳淞等處，及將來所停泊之港，均准日本船卸載貨物客商，悉照現行各國通商章程辦理。如日本船違章到中國別口，非係准停泊之港，亦非准通商口岸或在沿海沿江各處地方，私做買賣，即將船貨一併由中國罰充入官。」

又同年所訂中日國立文憑第二款云：

「光緒二十二年八月初三日江海關所頒示之洋商蘇杭滬三處通商試辦章程內，其係輪船以及僱用自置船隻之事，當與日本妥商而定。未經商定之前，務依長江章程照行。」

至此日人在華內河沿海之通商口岸，享有航行權利，已極鞏固；但在中國未開為通商口岸之內河沿海各地，日本船隻猶不能自由航行，此為一八九八年以前之情形。及至一八九八年（即光緒二十四年）清政府應英國的要求，命總稅務司赫德頒行內輪章程，於是日本遂得依據一八九六年中日通商行船第二十五款之最惠國待遇，亦得均霑其利益了。

(丙)一九〇一年中國與各國所訂之辛丑和約，其第十一款云：「大清國家，允定將通商行船各約內諸國，

視爲應行商改之處及有關通商各事宜，均行商議，以期妥善簡易……」因此一九〇三年中日兩國，乃訂立通商行船續約。

按該約與航權問題相關者，有左列各點：

(A) 日本輪船，可在長江宜昌，至重慶一帶水道，施設扯上湍瀨之件。

(B) 日本取得內港行輪貿易權，照正續各章程辦理。故光緒二十四年之內港行輪章程九款，及同年續補內港行輪章程九款，日本船隻可受適用。

(C) 中國允將光緒二十四年五月先後所定內港行輪章程，從新修補，附定該約，

(D) 日本政府臣民，關於在華通商行船等項，享受最惠國的待遇。

(E) 中日續議內港行輪章程，(原約附件一)此項章程，有左列數端，應加注意。

(1) 日本輪船可向中國人民在河道兩岸租棧房及碼頭，租期不過二十五年。如彼此兩願續租，亦可從新再議。

(2) 中國不許日本輪船行駛之內河，則華輪亦應一律禁止。

(3) 日本輪船准在口岸內行駛，或由通商此口至通商彼口，或由口岸至內地，並由該內地處駛回口岸；並准報明海關，在沿途所經貿易各埠上下客貨。

(4) 中國課日本輪船之貨稅，不得較課華船之貨稅加重。

(5) 日船在華，須比照華輪享受同等待遇；故無論華洋輪船，其關照須由稅務司發給。

(F) 日本各輪，無論大小，祇以能走內港為準，均可照章領牌往來各港；中國不得藉詞禁止。

因此，日本輪船，不僅可以深入我國內港，並且束縛我國內港航業，絕對無發展之可能了。

(丁) 一九〇四年（光緒三十三年）中日會訂大連設關及內港行輪協定，按此協定與航權問題相關者，

有下列各端：

(1) 大連海關，應於各稅務司中，揀日本人派充。

(2) 大連海關，有發給內河行輪專照之權，一切規程，總應按照光緒二十四年五月七日前後所定之內

港行輪章程，並光緒二十九年八月補續章程；駛行尤應依照本協定辦理。

(3) 領有牌照之輪船，准照章程行駛：

(一) 得由大連駛赴內地各處。

(二) 得由大連駛赴內地，轉過通商口岸，再經內地，駛往大連。

(4) 此次所擬內港行輪章程，係專指行駛中國內港而言；而與日本租借地內各港無涉。

以上所述約章，是為日本在華享受沿海貿易權及內河航行權的根據，日本帝國主義者，得了我們航權以後，

於是航海事業，發達更速，政府對於航路，獎勵鼓舞，無所不至。在一八九八年冬，日本政府便命令大阪商船會社，從事中國長江的航行。以十年為期，而照下文所開各條約辦理：

(1) 上海漢口航線——用六百噸以上，一點鐘能行十哩輪船兩艘，每年自三月至十月，每月六次，自十一月至下年二月，每月四次，在兩埠之間，一往一來，俱可在鎮江、蕪湖、及九江等處停泊；即在通州、江陰、天星橋、儀徵、南京、安慶、武穴、黃石港、及黃州等處，亦可酌量停泊。

(2) 漢口宜昌航線——用六百噸以上，一點鐘能行十哩輪船一艘，每年自四月至九月每月三次；自十月至下年三月，每月二次，在兩埠之間，一來一往，俱可在沙市停泊。

(3) 航行津貼金——上海漢口之間，年額九萬四百〇二元六角四分。漢口宜昌間，年額五萬九千一百四十四元五角二分；若減縮航行路程，每一海里，前考減一元二角二分，後考減二元六角七分。

(4) 保證金——上海漢口間一萬元，漢口宜昌間六千元；此項保證金，保證遵守命令，其金額由公司寄存政府。

於是日本對華航業的侵略，蓬蓬勃勃，勢不可當，更以上海為發軔地點，向南北沿海兩方發展，查自中日戰後至世界大戰的中間，日輪在我國沿岸及近海往來者，有下列各線：

(一) 橫濱——大連線——二艘（酒田丸、高沙丸，屬日本郵船會社）

(二) 神戶——朝鮮——大連線——一艘(山東丸, 屬日本郵船會社。)

(三) 神戶——大連線——八艘(淡水丸, 相模丸, 營口丸, 竹島丸, 屬日本郵船會社; 台南丸, 天草丸, 瀨城丸, 嘉義丸, 屬大阪商船會社。)

(四) 上海——日本線——六艘(山口丸, 宏濟丸, 筑前丸, 博愛丸, 筑後丸, 春日丸, 屬日本郵船會社。)

(五) 朝鮮——長崎——大連線——二艘(隅田川丸, 城津丸, 屬大阪商船會社。)

(六) 大阪——安東線——一艘(福州丸, 屬大阪商船會社。)

(七) 大阪——天津線——二艘(大信丸, 大智丸, 屬大阪會社。)

(八) 香港——淡水線——二艘(大義丸, 大仁丸, 屬大阪會社。)

(九) 打狗——上海線——一艘(撫順丸, 屬大阪會社。)

(十) 廣州——打狗線——一艘(長春丸, 屬大阪會社。)

(十一) 大連——上海線——二艘(神戶丸, 西京丸, 屬滿鐵會社。)

不過, 在此時期, 日本在華航業, 雖然有了相當的基礎, 而日輪, 與世界各國比較起來, 畢竟還是相差很遠, 茲錄

大正元年日輪與世界各國噸數比較表如左:

國名	船數	總噸數	百分比
英國	一〇,〇〇九	一九,八四五,一六七	四六・一〇
美國	一,八七三	四,三〇三,二九四	一〇・一〇
德國	二,〇一九	四,七四三,〇四六	一〇・一二
那威	一,五九七	一,八七〇,七九三	四・二〇
法國	九八七	一,七九三,三一〇	四・〇三
日本	一,〇四一	一,三八七,六四五	三・二九
意國	五九一	一,二七四,一二七	三・二七
荷蘭	六六二	一,二八六,七四二	三・一八
瑞典	一,〇四三	九四三,九二六	一・八〇
奧國	四一九	一,〇一〇,三四七	二・八〇
俄國	七二六	七九〇,〇七五	一・八三
西班牙	五四七	八二六,二六一	一・七九

其他各國	二、三九八	二、八九二、〇五五	六·七〇
合計	二、三、九〇一	四二、九六六、八〇八	一〇〇・〇〇

從上表看來，日本輪船，在歐戰以前，其噸位是很低的，不要說不能和航業先進國英吉利來比擬，就是和德意志，那威兩國相差亦頗不少。現在再看戰前日本在華航業侵略狀況，又是如何解答這個問題，可把海關貿易冊的歷年統計，引在下面，來證明日本在戰前對華航業與英國比較起來也是望塵莫及的。

大戰前在華英日兩國輪船噸數比較表

年次	國別		隻數	噸數	船在華各分國比率
	日	英			
1909	日	英	二七、六九九	三四、〇二六、七〇四	三九·二一
	日	英	三〇、八〇八	一八、九四九、四〇四	二一·八四
1910	日	英	二八、〇〇〇	三四、二五三、四三九	三八·五八
	日	英	三一、一九七	一八、九〇三、一四六	二一·二九

1911	英	二八、八八五	三四、七一二、四四〇	四〇、四七
	日	二二、二五六	一九、一七二、七二七	二二、三五
1912	英	三一、九〇九	三八、一〇六、七三二	四四、二〇
	日	二〇、〇九一	一九、九一三、三八五	三三、一〇
1913	英	三一、一八六	三八、一二〇、三〇〇	四〇、八四
	日	二二、七一六	二二、四二二、四八七	二五、一〇
1914	英	三三、七〇五	三八、七九五、四〇九	四〇、二八
	日	三二、一四三	二二、六四八、七七四	二四、五九

中日戰後至世界大戰，這個時期，從統計上看，其勢力遠不及英國之大；不過日本對華航業侵略的基礎，卻於此時間，完全樹立起來，所謂萬事全備，只欠東風；而歐洲大戰，便是日輪對華絕好發展的機會了。

第三節 世界大戰時期

歐洲大戰，直接對於日本在國際貿易上的地位，有極大的關係，而間接對於日本在國際航業上的地位，也連帶受了很大的影響。因當時交戰諸國物資的需要驟然增加，而那些國家的對外貿易又被杜絕或是激減，所以就

喚起了日本製造品的需要，結果遂使日本的事業界呈空前的活況，對外貿易之出超，有急驟的增加。因對外貿易的發達，及當時交戰各國在遠東航業的衰敗，於是日本海運事業，遂乘機擴張航線，努力建造船舶，以期獲得巨額的運費，僱船費。欲知日本在此時期中船舶增加之確數，可看下列日本輪船歐戰前後登記比較表：

種 別	明治四十一年			大 正 六 年			大 正 八 年		
	船數	總噸數	船數	船數	總噸數	船數	船數	總噸數	船數
二十噸以上	七五二		一、〇〇七		一、一六四				
百噸未滿	三三、九一〇		四五、七〇〇		四九、六三四				
百噸以上	三八九		四五五		五六四				
五百噸未滿	八五、九七七		一〇一、六七八		一四三、八五二				
五百噸以上	一四〇		一七八		三六五				
一千噸未滿	一〇二、三七六		一二八、二五五		二七五、九三〇				
一千噸以上	二三六		二六一		四一三				
三千噸未滿	四六九、八九四		五一〇、五九四		七三五、六一四				

合計	三千噸以上		六千噸未滿		六千噸以上		一萬噸未滿		一萬噸以上			
	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	總噸數		
一、一五二、五七五	七五	二八五、五〇四	二四	一五八、四三四	二	二六、八八〇	一、一五二、五七五	二四	一五八、四三四	二	二六、八八〇	二、五三九、八四八
一、一五二、五七五	一四九	四二九、六〇四	二四	一五八、四三四	二	二六、八八〇	一、一五二、五七五	四七	三三三、七二九	六	七一、八九六	二、五三九、八四八
一、一五二、五七五	二二一	九一九、二〇三	二四	一五八、四三四	二	二六、八八〇	一、一五二、五七五	三七〇	三、七七〇	六	七一、八九六	二、五三九、八四八

當歐戰之際，德國採取潛水艇政策，襲擊各戰國商船，爲數極夥，英法諸國，因軍用頻繁，乃將遠東航路，一部調往西洋；同時美國因歐西貿易激增，亦將遠東航輪盡量改入大西洋航線；如紐約、日本線、香港西雅圖線、紐約蘇士、東洋諸線，此時均完全撤去。此時英美各國之在太平洋航業，既如是不振，於是日本政府，即命令日本郵船會社、大阪商船會社、東洋汽船會社從事下列表中各航線之運輸，而中國的遠行航業沿海內河航業，一時遂受日本帝國主義的支配。茲錄歐戰期中命令航路表如左：

航		郵 船 會 社						
線	海 里 程	合 令 期 間	各 船 純 噸 數	每 時 間 速 率	船 數	全 年 回 數	補 助 金	
北美航路 凡古達線 西廻 橫濱 香港間 東廻 橫濱 凡古達間	三〇〇里 四三〇里	大正六年 至 大正八年	五千五百噸以上 九千七百噸以下	四以上 二以下	二隻	九	—	
歐洲航路 安特羅伯線 橫濱 安特羅伯間	往三〇〇里 復三〇〇里	同前	七千五百噸至 一萬二千噸	一五以上 二以下	二	二六二、五五	六年度	
澳洲航路 墨爾本恩 橫濱 墨爾本恩間	七〇〇里	同前	五千噸至七千五 百噸	一五以上 一七以下	三	三	六年度 一〇〇、〇〇〇	
上海線 附屬 本線 上海 神戶間 橫濱上海線	六五 一三三	始於十月	三千噸以上 二千五百噸以下	二 一	二	一〇	三三、〇〇〇	
華北線 附屬 本線 神戶 牛莊間 橫濱牛莊線	往一、二〇〇里 復一、二〇〇里 復一、二〇〇里	同前	千五百噸以上	最速三 以上	四	三	一七、〇〇〇	
奉天線	七百噸以上				二	四	一七、〇〇〇	

東洋汽船社會		大商船社會	
北美航路桑港線	美南航路西岸線	海參威道航路	海參威敦敦航線
東道 橫濱 桑港 間	東道 橫濱 香港 間	甲 小樽 海參威 間	大連線
西道 橫濱 香港 間	西道 橫濱 香港 間	乙 七尾 伏木 函館 間	凡古蓮線
10,000	10,000	不明	不明
同	同	同	同
九千七百噸以下	六千噸以上	一千四百噸以上	二千噸以上
下 一五以	上 一二以	同	同
一	一	一	一
六	一	八	八
二六五、五	二〇〇〇、六五	150,000	100,000

觀上表命令航路，幾乎完全與我航業有關。查外國在華航船噸數，向以英國為第一，但在歐戰期中，因中日貿易額極大，而日本海運的勢力，遂亦在於英國之上。茲錄一九一四至一九二〇年英日兩國在華海運勢力消長統計如左：

年次		國別		出入隻數	噸數	貿易額	對外總貿易百分比率
一九一四	英國	九、九二四	九、八八四、八二	三六一、二二二、八一	四一·九六		
	日本	五、五〇五	七、七〇四、八九六	二二六、五七一、一四六	二四·三〇		
一九一五	英國	五、二五一	七、六九五、五七九	二八九、九三二、五〇三	三一·五七		
	日本	九、六二五	八、五九〇、七四五	二六二、七二六、七二六	三九·四九		
一九一六	英國	五、八六一	七、五四一、一五〇	三七七、九八〇、一〇五	三六·四九		
	日本	一〇、〇一九	八、六〇三、六九一	三六二、五五七、二二四	三五·〇〇		
一九一七	英國	五、九九二	七、一九八、八五九	四五九、八一三、四九六	四三·〇五		
	日本	八、九八九	七、二六三、四八九	二九七、〇六九、三八八	二七·八一		
一九一八	英國	七、四五二	七、四六五、四四二	五六八、一九二、二三〇	五二·三一		
	日本	六、三八九	五、〇六四、一一五	二五二、五九四、六二一	二三·二五		

由此觀之，歐戰期中，日本對華航業侵略的程度，可說是突飛猛進的時期了。當其時，本來亦是我國發展航業的一個最好機會，徒以內亂不息，資本困乏，以致坐失時機，聽鄰邦的支配，壓迫，言念及此，痛恨良深！

第四節 最近時期

最近時期，係自一九二五年羅加諾會議開幕之日起，一直到了現在，乃歐洲政局穩定，而我國政治極混亂的時期。本期之初，日本在華航業勢力，雖因歐洲各國經濟的復興，漸呈衰微現象；可是中間巧遇五卅慘案，激成我國民衆熱烈排英風潮；又乘國軍北伐，本國商輪，大半徵發軍需，於是在華日輪不特不呈衰落景象，並且繼續增加而沿海沿江，日輪更成突躍之勢。茲就戰後各國在華輪船噸數之比較，列表如左：

一九一九	
英國	日本
八、三一九	九、一三六
八、一四六、六一三	九、三六〇、四四九
四四二、二二二、〇六六	五六九、七七二、一七二
三二一、九三	四三、八四

國別	隻數	噸數	在華各國輪船百分比率
日本	二五、一四七	二八、一九一、五九二	三三·三
英國	三九、五四三	一一、四〇六、七〇七	二六·五

美國	五、五四七	四、七二八、二五一	五・四
法國	六〇三	八五二、九七九	一・五
俄國	二、四六六	八三三、五五六	〇・九
荷蘭	四〇九	五五八、八二〇	〇・六
意大利	三〇七	一九五、九〇〇	〇・二
那威	四七一	四一八、五〇二	〇・五
其他	四〇、一八六	二六、〇九〇、三八八	三一・一
共計	一一四、六七九	八四、二六六、六九五	一〇〇・〇〇

從上表觀之，日本對華航業的侵略，居然仍能維持其歐戰時代的地位，這是值得注意的。再就上表，把牠分成遠洋航業，沿海航業，內河航業，三部來看，考察每部分日本的位置又是如何。

第一，先說遠洋航業，各國對於遠洋航業，雖在羅加諾會議以後，漸呈活躍氣象，而太平洋東岸之美國，尤有長足的進步，不過日本此時對華仍能維持歐戰以前的相當地位，從下列三年間中外遠洋航業統計表，可以完全證實：

國別	年次		年次		年次	
	噸數	百分比	噸數	百分比	噸數	百分比
日本	五、六二、九元	三〇・六	五、三〇五、四六八	三三・七	五、〇〇一、七四	三〇・二
英國	四、七六、三三四	二七・六	四、〇九〇、〇三九	二六・〇	四、六七五、〇九五	二八・一
中國	二四、四八九	〇・四	七、七七七	〇・五	五、四六四	〇・三
美國	三、七七、〇三七	三・九	二、八九、一六一	一八・四	三、三六、三九四	一九・四
荷蘭	五、二、一七	三・二	六、九六、三五九	四・四	六、六、三五	三・七
那威	一五〇、八五九	〇・八	一、七六、四〇四	一・三	四二、四九九	二・四
俄國	八八、七元	〇・五	一〇三、六四	〇・七	—	—
意國	二〇六、九七七	一・二	一、五四、四九四	一・六	三〇六、〇二	一・八
法國	七四、八九四	四・三	九、九三、六九九	六・二	一、〇八一、四三五	六・五
德國	六三、〇七一	三・六	八、三三、二四八	五・三	八、八四、三七四	五・三
瑞典	一五、三三五	〇・八	一、一五、六八三	〇・七	一、三三、八三八	〇・八

丹麥	一八七、六四四	一〇六	一四三、三六九	〇・九三	三三〇、一六六	一・一七
比國	六一四、二二	〇・〇四	—	—	—	—
西班牙	二〇、八九四	〇・二二	—	—	—	—
巴拿馬	七、九九〇	〇・〇五	三、二二二	—	—	—
共計	一七三、四六六	一〇〇・〇〇	一五、六六六、三七	一〇〇・〇〇	一六、〇八六、〇八	一〇〇・〇〇

查日本對華航業，向以上海為中心，而十之八九為遠洋輪之兼業者，而專行中日航線的，則祇有日本郵船會社一家，故黃海內之中日航業，竟為該輪一家所獨占。在一九二五年以前，日郵社之中日班，上海郵船大阪線，尚係二千餘噸之輪三隻。橫濱班內祇開兩船。至一九二五年，始將上海神戶大阪線，擴充至熊野丸、山城丸、近江丸與筑後丸等四輪；橫濱班內之竹島丸，又加行名古屋等埠，而設為自航路。及後又在英國格拉斯哥定造新船二艘，開關上海長崎專線，定名為長崎丸、上海丸，速度極大，此二船營業，以搭客為主，是以艙位獨多，計自開航至今，據該社統計報告，平均計之，從未空過十間客室，每次均售至百分之九十以上，營業之佳，殊出該社意料之外。乃為進一步的將航線延長至神戶。同時，在橫濱一路內，噸深三千七百噸之新輪大城丸、六甲丸、耶摩丸等三輪。未幾，日商川崎汽船會社，亦在上海添開北海道之專班輪船，派吳淞丸、高雄丸，專行此路，開中日航路上之特別班；山下、鈴木等公司

亦聯合派輪作中日線的航行，一面加入上海神戶線從事競爭，一面更擴充廣東大阪神戶新航路，當此中國內戰不息，華商受軍事停頓之事，日本航商，乃乘此機會，大謀發展，今將一九二五——一九二八年間日本各航輪，切實調查，報告其大概如左：

航路別	經營者	駛行輪船	營業紀要
太平洋舊金山班	日郵社	郵船五隻	由東汽合併者今新造三船
舊金山西雅圖班	川崎會社	貨輪四隻	新開班兼行北洋線
北美沙市坎拿大班	大阪日郵	郵船十三隻	大阪七艘日郵六艘
歐美世界班	菱華	貨輪二十隻	與羅斯福合作係新航
世界周行班	國際	貨輪六隻	新開
廣東神戶班	岡崎	客貨輪四隻	新開
上海大阪神戶班	日郵	郵客船十一隻	兼行名古屋橫濱長崎
上海北海道班	川崎	客貨輪二隻	新開日郵社亦行一隻
上海阪神班	山下社	貨輪四隻	新開行

再就日本在華沿海航業來看，日本在華本期沿海航業，似乎不能保持戰前的地位，蓋英在本期，已逐漸恢復戰前狀態，對於遠東航業，又呈活躍氣象；不過日本並不以此而發急烈的變化，對華航業的船舶噸數，仍有不斷的增加，有如下表：

國別	一九二五年噸數	一九二六年噸數	一九二七年噸數	一九二八年噸數
英國	四、九四七、六三六	六、三一一五、七七二	四、七九三、一八一	六、六四八、六七一
日本	二、七二四、一四三	三、五二三、一六一	三、三三五、六〇五	三、五六七、八〇一
中國	五、七〇七、〇三一	五、〇八一、九七三	四、六三〇、二二八	四、二七一、九〇一
美國	二、三三三、九四六	二、九一一、五四四	一、七五、一五四	一、六二二、七五八

從上表，可知日本在華沿岸航業，雖沒有英國噸位之大，但是牠的噸數，卻年年增加，返觀我國，以連年內亂，不但不能保持原有噸位，並且日就衰落之境，以彼此比，豈不可羞！

其次，日本在華內河的航業，日本在華內航河業，當然就是長江航業，日輪在長江的航業，素有政府做後盾，能與中英各商輪相角逐，而不失敗者，原因全在於此。後來日商將大阪商船及日本郵船會社開於長江部分與大東輪船公司及湖南輪船公司歸併為一，以貫徹其統馭日系長江輪船之目的，這便是日清輪船公司所以產生的原

因。及至歐戰發生，日清公司之成績，隨以昭著。茲查一九二六年，日籍輪船在長江一帶航行的勢力，列表於後：

公司名稱	國別	上海漢口線		漢口宜昌線		漢口湘潭線		漢口常德線	
		隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
日清輪船公司	日	九	一六、四二二	二	二、一七二	二	一、四〇〇	一	五八〇
太古公司	英	八	一四、六〇八	三	三、五三四	二	一、四五六	—	—
招商局	中	八	一六、六〇八	三	一、七六六	—	一九五	—	—
三北公司	中	四	四、五二三	—	—	—	—	—	—
寧紹公司	中	—	一、九二〇	—	—	—	—	—	—
祥泰公司	中	二	一、〇四五	—	—	—	—	—	—
怡和公司	英	六	一三、一五六	三	三、九五〇	—	六九六	—	—
合計		三八	六八、〇八二	一一	一一、四二二	六	三、七四九	一	五八〇

(註) 表中三北公司之四五二三噸，係每十日開駛二次；寧紹公司之一九二〇噸，係每十日開一次；祥泰公司之一〇四五噸，係每月開二次；招商局之一六六〇八噸，係每星期開六次，而怡和公司之一三一五六噸，則與招商局同，僅太古公司之一四六〇八噸，與日清公司之一六四

二噸，則皆係每星期開行七次。

又據日清公司一九二七年事業報告，其內容如次：

(一) 航路——上海漢口線有船九隻，每月由兩地發船二十次以上，經過鎮江、南京、蕪湖、九江等地，漢口

宜昌有船兩隻，每月由兩地發船五次以上，往返均經沙市。

漢口、湘潭線有船兩隻，每週由兩地發船兩次，經過長沙，冬日水淺時停班，以小火輪往來城陵磯與長沙間。

漢口、常德線有船一隻，每週開行一次，水淺時停班。

宜昌、重慶線，有船二隻，每日由兩地開船，四次以上，往返均經萬縣，冬令停航。

.....

(二) 船隻——輪船二十隻，共有四四·一九·〇四六噸；小輪船十八隻，共有一二四九·七〇噸；躉船十二隻，共有一一七〇二·一八噸。尚有其他渡船，未計入。

(三) 地畝碼頭房屋倉棧——地畝共計四二、七八二坪（廿五平方尺）餘，碼頭十一處，房屋三十處，倉棧三十六處。

(四) 營業狀況……（詳下章中）……

要之，長江內河航業，日本參加，比較中英兩國為晚，而慘澹經營，竟能達到今日的地位，這樣急進的侵略，實在

是我國長江航業中一個大敵。蓋今日如果不以國籍爲別而就各公司之情形一一比較，則日清公司較之他公司中成績最佳之太古公司，尙勝一籌，所以日清之對外國長江航業前途，確實不可限量。

以上所言，不過僅指二年前的情形，而目前日本帝國主義者對於我國遠洋航業及國內航業的侵略，更有再接再厲之勢。日本企圖在中國擴充航業的計劃，時常現於報端，如一九二九年五月二十三日上海民國日報載：「遞信省特由本年四月一日起，以三年爲期之二十七線之定期航駛命令書，交與各輪船公司，并同時發給各線以補助金共一千萬元，其關於中國者爲：

(A) 中國沿海內河航路：南方線，北方線，漢口上海線，漢口宜昌線，漢口湘潭線，漢口常德線，宜昌重慶線，以上七線之受命爲日清公司，大連汽船公司，大阪商船公司；

(B) 長崎上海線，神戶上海線，橫濱上海線，以上三線，受命公司爲近海郵船公司；

(C) 青島線，爲日本郵船會社，大阪商船會社，原田汽船公司。」

同年二月二十二日民國日報載：

「日清公司又建新輪四艘，現已落成者，爲一千六百噸之滬漢班輪，信陽丸，尙有四千二百噸之大型江輪一艘，在建築中。上江宜昌漢口間，又添造四百噸輪兩艘，共計六千噸。」又云「日清公司新造之信陽丸，涪江丸等三輪，加入長江線。川崎公司派員來滬籌開長江新航路，先行四輪。惟爲避免與日清抵觸計，改爲滬漢專線，南

京、蕪湖、安慶、九江，概不停泊，川崎之生意，係專奪招商三北太古怡和的運輸。第一船係二千噸之久馬丸，現已開駛。日郵近海部，在長江班內（自東洋直放蕪湖大冶漢口）各埠，連年受排貨之影響，派四船航行者，今抵制風潮取消後，突增七輪，共計十一輪……僅僅自漢口以下，日輪之行駛有正式班者，刻有二十八輪，而臨時貨輪，爲佐藤、三井、三菱、日汽、鈴木等，亦常有十餘艘。」

據此可以看出日本在長江方面的勢力一天雄厚一天了。自然，不僅在長江方面如此，在南北洋的各路航線，也莫不積極的從事擴充，如一九二九年六月十二日中央日報所載：

「大連汽船會社，經滿鐵收買後，銳意擴張，上海黃浦碼頭，已被其收買。先時租用兩輪，行駛大連上海間，今則自造三丸（奉天大連等丸）開駛，猶供不應求，預先售出之艙位，達五個月之久，旅客營業之佳，無以復加。又利用滿鐵聯運，貨物更較任何公司爲擁擠，近年添造之貨船，如益陽，一進，萬達，平達，龍鳳等有二十三艘，專行上海大連青島，載雜糧煤炭，去冬更投資九百萬已加造客船五艘，貨船四艘，用以擴張滬漢線，及添開港滬南滿線，最大者爲七千噸，餘各爲三千五百噸，今已有四船可以落成。八月份起，滬滿線月內可以加班，九月內香港廣東上海大連之長海程新航路亦可開行。此路向爲太古怡和獨佔勢力，今兩英輪公司得聞此訊，亦在計劃抵抗之策……」

又據同年九月十日申報載：

「中日商約改訂在邇，日商利用中日兩國藉口交換通航，互相開放內航路爲名，遂乘機發展對華航權。日人謀占中國之海運已久，平日得寸進尺，一遇時會，更積極圖進，茲當滬航商力爭挽救航權之時，亟將所聞日人之經營計劃，分誌如下：

(甲) 調查全華航路——中國地大物博，非通商口岸，照例日輪尙不能開航，現該國航商，以爲新約改定之後，兩國可以互任意通行船隻，故在四個月以前，卽有日本航業界，密派專員多名，至我國各埠向華商輪公司，調查航路及營業，並內河外海，以至揚子江各支流等，均詳加細查，恐華人疑慮，該日人乃謾稱係造行名簿用者；其用心之深，蓄意之密，由此可知矣。雖內河小市鎮，凡可通航者，無不備查之。

(乙) 計議擴充步驟——日本各航業已有秘密計劃，其對中國航業之推廣，第一步先從江海各路線起，據日人所傳消息，已在首先建造新船四十餘艘，均用摩托油引擎，速率強，客位多，由本國船塢建造者，俟中日新通商條約改定，目的達到，便將各新輪開來中國支配，行駛於南北洋各航線，次再經營內河班輪。

(丙) 非通商口岸開船——揚州十二圩及海州等埠，均非通商口岸，照例日輪不能來往行駛，現在各該埠之運鹽船舶，日輪大增，而青島，海州間，更爲日船之集中地。反客爲主，華輪轉受其排擠焉。其他非通商口岸，日以囊食主義，幾無一港無日輪行蹤；川湘各內河，亦爲其勢力之所漸及矣。

(丁) 上海日輪大增——上海一埠，日商輪船公司，共有日郵社，大阪公司，日清公司，大連汽油會社，朝鮮

郵船會社，川崎公司，山下公司，日本汽船公司，國際公司，三井船船部，菱華會社，三菱船船部，近海汽船會社等等。每日進口船有一百八十至一百九十艘左右，占上海入口船之第一位；而於貨物運輸之營業，則占第二位矣。內河日輪，猶不在內也。

(戊) 外海輪大擴充——今年日郵社對於外洋航業，銳意擴充，得其政府之贊助，在太平洋航路內，增造頭等新船七艘，排水量占十二萬噸。在歐洲航路內，增造兩艘；台灣線內，亦增兩艘。總計現時中美一路，已有日本船二十三艘；中歐一路，有日郵船貨輪，共有三十餘艘，中印線內，刻亦有二十二艘。以上均是經行上海者而言，明年春間，更將增加新輪若干隻云。

從上面各段的記載，可以充分看出日本帝國主義操縱中國航業的野心，她的野心，不止想阻中國航業的發展，並且要想中國的航業爲其獨占了。

第五章 日本對華航業侵略機關

世界各國，以日本人經營商務，最爲敏捷；考日人無論辦何事業，其最主要的元素，係在對外謀發展；蓋惟對外發展，而後可獲無窮之利；且以受西洋資本主義之極大激刺故，其人對於商業更精，航務事業，爲發展國際貿易之利器，故日人對此，自然極其注意。誠以日本國家濱海而居，自稱霸東亞以來，早有囊括中國海運權之野心，而於太

平洋亦存與美爭雄之心。近年以來，日本商船，得政府提倡力量，在中國江海各路，勢力益有反賓爲主，凌駕華商的情勢，茲先就該國對華航業侵略的機關，分述如左：

(甲) 日本郵船會社——日本郵船會社，爲日本最大之輪船公司，航線已遍於全世界。查該公司當創立之始，與我國的招商局，同年開辦。彼此同經營三十餘年，一則進步發展，輪船至一百餘艘。最大船已達二百餘噸。而返觀我國的招商局，航線不出國門，即在國內航路，亦未完全，相形之下，豈不可羞！日本郵船會社初辦時候，祇東京九西京九二艘，今路線已達二十一條，而海程達二十餘萬里，營業之巨，真不可以限量。該公司之主要航線，計有

(a) 歐洲班

(b) 太平洋桑港班

(c) 西雅圖班

(d) 南美班

(e) 印度孟買班

(f) 印度甲谷陀班

(g) 澳洲班

(h) 中國五航線

其餘貨輪，尙未計入在內。

歐洲班。一路，係自橫濱上海香港新加坡錫蘭蘇彝士至馬佐倫敦爲止，此一路爲一定行程之郵船。在一九二〇年有八艘，而最大之船若賀茂丸，左渡丸，鹿島丸等等，均不過七千噸與五千噸的船舶而已。至一九二二年因同路英法公司之改用巨輪，該社素抱不落人後的主張，亟謀競爭，亦造巨輪，名丸箱根丸，白山丸等三艘，各

爲一萬二千噸，而將行中美之一萬一千噸級大船伏見丸、香取丸、取訪丸等輪，完全調開至中歐兩路內。且將上海至倫敦，原行四十五天者，加增各船發動機馬力，改爲四十一天到達。又將船價較英倫短廉四鎊。同時擴充至十一艘行駛，每十四天開一班，絕不脫誤。

在太平洋之西雅圖一路中，亦復與美商提督公司競爭，計在上海班內開行加賀丸、橫濱丸等四船，船身雖小（各七千噸），而於票價，在美輪須售七百餘元者，日本郵船會社祇售出日金百餘元，以票價便宜，故旅客亦不弱於美輪。

尙有新造之一萬噸輪船飛鳥丸、愛宕丸二輪，加入日本大連青島至西雅圖班內。專以運貨與常豐丸等同航。此路名爲（Perei Sound）線。

其在紐約班中，則別爲東航線與西航線。東航線走太平洋，巴拿馬運河；西航線係經蘇彝士運河，而入大西洋，至北美之斐省等埠。去年東航班內，均兼走北洋之大沽口。現在擴充至十一艘輪船。

- | | | |
|-----------|----------|---------|
| (1) 甲谷陀丸 | (2) 武豐丸 | (3) 前番丸 |
| (4) 鳥羽丸 | (5) 愛宕丸 | (6) 里摩丸 |
| (7) 津山丸 | (8) 飛鳥丸 | (9) 缺 |
| (10) 辦拉加丸 | (11) 龍野丸 | |

此十一輪之發動引擎，近來因與英美各外輪競爭營業，一律改換新機，加增馬力。全不用燃煤，改燒石油。上海至紐約，亦減至五十天行程了。

此外尚有（A）漢堡線（B）呂佛波線。一走北歐；一航南歐。北歐線內，競載南滿、華北及長江之雜糧，故青島大連漢口，悉皆兼行，今之行駛輪如下：

船名	航線	載重	船名	航線	載重
里昂丸	呂佛波	八、八〇〇噸	豐齒丸	英法比	八、六〇〇噸
但馬丸	南歐洲	七、三〇〇噸	狄古拉丸	南歐洲	八、五〇〇噸
立摩丸	呂佛波	八、四〇〇噸	火戶丸	荷德比	八、八〇〇噸
松江丸	北歐洲	八、二〇〇噸	立司本丸	南歐洲	七、五〇〇噸
亞丁丸	德比英	六、五〇〇噸	對馬丸	北歐洲	六、八〇〇噸
敦賀丸	德荷比	六、三〇〇噸	松本丸	德比荷	八、二〇〇噸
長門丸	勘察西岸	六、三〇〇噸	馬拉介丸	中台歐	七、二〇〇噸
豐喬丸	南歐線	七、六〇〇噸	加立爾丸	北歐洲	七、二〇〇噸

另有澳歐郵船班，原定爲丹後丸、安藝丸二輪，今加入三島丸，共有三艘。

總結起來，日本郵船會社，在歐洲航線內，有郵船貨輪二十八艘；澳洲郵船三艘；南北美郵船計二十一艘，又紐約線內之貨輪計東航七艘，西航四艘，僅僅歐美兩輪使用船，共有六十七艘，載量達五十八萬淨噸。

此外，尚有印度班、兩路：（甲）爲中日甲谷陀班，經暹羅、仰光、新加坡等處共有：

- | | | | |
|---------|----------|---------|---------|
| (1) 門司丸 | (2) 德島丸 | (3) 秋田丸 | (4) 長野丸 |
| (5) 阿波丸 | (6) 錫蘭丸 | (7) 大阪丸 | (8) 鳥羽丸 |
| (9) 山形丸 | (10) 盛岡丸 | | |

以上十輪之載量，有六萬八千噸，兼走檳榔嶼、上海方面。（乙）爲孟買班，此路派有佐渡丸、函館丸、丹波丸、蘭買丸、彼南丸、室蘭丸、靜洋丸等七艘，係兼走錫蘭者。

關於中日間之單行班，該公司因得日本政府年助二百五十萬元之津貼，故於南北華之各航路，乃盡量擴充之。上海方面，該公司向來僅有神戶上海班三輪；橫濱上海班二輪，自一九二六年特添快輪。上海丸、長崎丸二輪後，三十六小時上海可至日本的長崎。又在橫濱線，增三等客位，專以供華人乘搭之三新輪。神戶線內，亦增至四船，北海道，初無專班，自日汽公司開行後，亦急起添行，故刻下中日線內，在上海方面有下列各路線：

船名	航線	班次	級別
長崎丸	上海神戶班	四日一班	聯絡快輪中日頭等船
上海丸	上海神戶班	四日一班	聯絡快輪中日頭等船
山城丸	阪神門司上海	三日一班	頭二三等客位均備
阿蘇丸	名古屋上海	五日一班	專設三等輪運貨爲主
近江丸	阪神上海	三日一班	與山城同級三千餘噸
天城丸	阪神上海	三日一班	二千餘噸較近江丸爲小
摩耶丸	橫濱上海	三日一班	與阿蘇丸同級爲三等船
生駒丸	名古屋班	三日一班	與阿蘇丸同級爲三等船
筑波丸	北海道班	五日一班	與天城丸同級二千餘噸
泰安丸	名古屋班	五日一班	與天城丸同級二千餘噸
新瀉丸	北海道班	七日一班	經根屋露多布等埠
大連丸	北海道班	七日一班	經鹿兒島尾道等埠

至於在華沿海航路，主重北洋班，是班分爲三線：（一）大阪青島班，現行船爲春日丸，經神戶門司，每十四天一次，以乘客爲主，兼運牛肉及鹽斤至日本；（二）神戶天津班，經大阪門司，在一九二六年改用新輪南嶺丸，北嶺丸後，一九二七年冬因與大阪公司競爭航業，故又增造景山丸一輪。今三輪往來，每隔五日必有一輪，月走六次。（三）橫濱牛莊班，兼走大連長崎天津，今已擴充至四輪，即竹島，淡路，相模，及勝浦丸。

尚有長江一路，今已劃歸近海部管理，其營業以裝運大冶之漢冶萍鐵礦，並兼載蕪湖雜糧往日，近三年內，長江雖戰爭不息，而該社之輪，因有軍艦駛入保護，仍舊通航不斷，現在行駛長江之船，計有下列之十二輪：

船名	經行各埠	船名	經行各埠
若松丸	若松大冶上海	大冶丸	漢口大冶八幡
豐浦丸	上海若松大冶蕪湖	天山丸	崎戶大冶八幡
松浦丸	若松漢口大冶八幡	富浦丸	雙子上海大冶八幡
神威丸	上海蕪湖若松	一陽丸	上海漢口若松八幡
大榮	上海若松八幡	廣東丸	若松漢口大冶八幡
高砂丸	大冶宜放八幡	萬達丸	上海大冶八幡

前年漢治萍公司，爲國民政府收管，日本藉口有債務權利及八幡鐵廠必欲需用大冶鋼鐵流砂之故，外藏省特派事務官公森氏等到寧與黃鄂大辦交涉，力爭繼續鋼鐵的出產，日本方面竟得需用優先權。故日本之第一外遣隊，所以派十四艘軍艦長駐揚子江者，其意無非想把那種非法已得權，永遠維持之而已。

又據最近報載，該社在一九二八年更發行社債三千萬元，增入新股三千萬元，政府貸款亦三千萬元。擬以九千萬元之鉅資，壟斷遠東海運事業。航路目標，特注意中美、中歐、南美三方面。中美航路以太平洋爲幹線，中歐則以英法航路爲幹線；南美則因殖民之關係，亦復銳意經營。該社在太平洋內，新造輪船七艘，其中用在舊金山一線內者，共有排水量二萬三千噸之最新式輪三艘。第一船名淺間丸，已經首先落成，第二船名龍田丸，第三船名秩父丸，該二輪亦經下水試車，結果每小時可行二十一海里。從上海至北美舊金山，取道火奴魯魯的航行，比較原行各輪，可減省三天的行程，該三新輪之增班，係專爲對美輪競爭，擬打倒大來之五郵船，以取得中美的海面霸權。

其第二路之太平洋西雅圖線，日本郵社亦添造一萬一千八百噸淨載量之新式郵船三艘。此路目的，在打倒英商奧藍煙及美國郵船公司之航業，故將現行之四郵船降爲二等船，特別廉價以收旅客，該路三船，船壳均已造就。第一船名曰冰川丸，第二船爲日枝丸，第三船爲平安丸。該三船之名稱，均爲日本之著名神社，今用以名諸橫斷太平洋之船舶，蓋意使遊客顧名思地，增加興趣，然英商昌興公司之對策，亦在定造一極大新輪，命

名爲日本皇后，以爲對付日輪之準備。至在南美航路內，於西岸一路中，日郵社亦加造九千五百噸之新輪一艘，名爲福洋丸。

太平洋線日郵社之布置既如是，而中歐之線，則亦大加擴張，自一九二九年四月英公司曾以一萬六千噸之巨輪由英來華，速度巨大，行程較縮之故，遂亦奮起以圖抵制。乃加造一萬一千噸之白水丸，箱根丸，箋崎丸等新船三艘，而以中央海程，由四十四天減爲四十一天。尙不及英新輪之故，遂亦特造排水量一萬六千八百噸，淨量一萬一千八百噸之優秀船兩艘，專以加入歐洲一路，以與英法各輪相鬪爭。現兩新輪之龍骨已備，不久即可竣工。其定名一曰靖國丸；一曰照國丸。

該社之計劃，不特圖霸遠東，戰勝歐美而已。卽與其同籍之台灣航線，亦復力求競進。考台灣一線，素以大阪商船會社之營業占第一位；大阪商船會社，曾以笠房丸、香港丸之巨輪（計八千噸），稱雄於本航路。其後又由歐戰買進一萬噸之兩巨輪，加增速度，改進艙位，名爲扶桑、蓬萊兩丸，按班開行，應盡奪日郵社之丹彼丸、備後丸之業務。於是日郵社乃向政府購進九千噸排水量一萬六千噸之前德輪，改爲吉野丸，調航此線。

綜計日郵社之外洋近海長江等二十條航路，使用一百二十八艘，淨運量七十七萬四千噸。此外不到上海之航路，在南洋尙有三路七輪，朝鮮有三路六輪，台灣有四路十一船。小樽、樺太、釧路、亞港等等，尙有九路三十九船，營業之大，不下大阪商船會社。

(乙)大阪商船會社——大阪商船會社，創立較日郵爲早，約先十年。初辦之時，僅本國內各路，繼至中國開行揚子江航路。滬漢之有日輪，實以該社船爲始。及經開行二年，即將長江航路，完全讓渡與日清公司。而大阪將長江航路改行中國之沿海。同時在大阪立大連航路，繼增天津航路。歐戰以前，太平洋航路之南美線已開始航行，初時行駛之船爲墨西哥丸，坎拿大丸，西雅圖丸等六千噸以內之客輪，而航路之起點，爲日本經香港，西貢，南洋羣島錫蘭，即由該處分向南非洲舍波賽而繞出好望角到豆朋 (Durban)，而後經 Port Elizabeth 再循海峽至桑多斯 (Santos) 達里約熱內魯，然後從蒙德維亞 (Montevideo) (係阿根廷之海口) 到 Buenos Aires 爲止。此一路之海程，爲北洋輪中之最遠而最難行者，因南非好望角一帶風浪較任何方面爲烈。日本人之移往南非之移民，均乘該輪而去，此路船舶，在遠東只此一家，故營業非常發達。一九二五年，該社特在英國定造九千淨噸之摩托引擎輪三艘，排水量均在一萬六千噸以上，使用馬力二萬匹，不用煤而燃油，每小時速力可行二十海里。船名：(1) Santos Maru (2) Inh Peia Maru (3) Motavilla Maru 均以南美的地名稱之。又將汽輪中最大船馬尼刺丸一艘，調入此路。四輪行走，一年十二次。在一九二六年，此路獲利，比北美線爲優，而又得其政府百萬元之津貼。

紐約線，此路係純貨輪不搭客，一九二六年雖派海牙丸，漢會丸，哈佛那丸，哈佛丸及阿立公丸等五輪，營業平常，東西航，均走巴拿馬運河。入太平洋者，初僅以上海爲止。一九二六年以南中國去貨因軍事阻停，乃將航路

展至大連青島及天津各地。

其次爲太平洋之西雅圖班，一九二六年將巴黎九倫敦丸二新船加入後，與日本郵船會社之中美航業競爭甚烈。加增班次，擴大運量，而務使將西雅圖一路駕越日郵社之上，故將所有之最大各郵船完全支配在此太平洋航線內，計有下列各輪：

船名	淨噸位	一等室	三等室
亞方仁乃丸	九、六九五噸	三九間	三三六間
亞爾白摩丸	九、六九五	三九間	三三六間
亞非利加丸	九、四九九	四二間	三一六間
亞拉伯丸	九、四九九	四二間	三一六間
亞爾配司丸	七、七八九	一三間	二九六間
倫敦丸	七、四〇〇	二〇間	
巴黎丸	七、四〇〇	二〇間	

每十四天中，有一船往來中美，而於大連灣亦開行航路。

歐洲線係接暹南美線而開航，然所用船，類皆在六千噸以下，迨一九一四年歐洲大戰，該社第一年餘利爲八千萬元，第四年餘利爲七千萬元。一連五年，該社之貨輪次第滿艙。一噸運費需美金七十餘萬（現在祇六元一噸）五年中淨餘三億餘萬。該社大造新船，分配於中歐航線中。現在中歐線內派定之船如左：

輪名	載重	客位
亞第斯丸	七、七七四噸	二十間
阿姆斯特丸	七、七七一	六間
阿摩丸	七、七七〇	六間
亞爾太丸	七、七七四	二十間
阿拉司加丸	七、三四八	六間
共計五輪約三五萬九千噸載重		

向來中歐線內，共派七輪，自前年冬，阿德爾丸輪在紅海沉失後，又因德國、荷蘭、英、法等國之貨郵輪船大增，營業減退。致將班次減爲五艘，於是放棄法國之馬賽航線，改走北歐大陸，直達倫敦，再往荷蘭之鹿德丹，德國之漢堡，白魯梅，繞至鄧扣克及盎凡爾斯。因該兩處爲歐洲鋼鐵五金之運華中心地云。

澳洲線與日郵社之航路相似，但以多灣西布一埠言，一九二六年有七萬擔小麥由該社輪運來上海。現在隔二十八天必有一船開行，爲正式郵船班之一線。一九二七年所派之船，已超過日郵船一倍。而現行者爲六千至七千噸之（1）希馬拉耶丸（2）緬甸丸（3）摩德里斯丸等等。而在印度則有孟買、甲谷陀阿路，共派十三輪之多，一九二六年春尙祇九輪，夏間因攬得二百萬件印棉之運載，故將六千噸新船印度丸，與和丸、西南丸、平和丸等加入，而合春光丸、蘇門搭臘丸、雪爾比司丸、波羅丸、德古姆丸、西雅圖丸（卽南美洲內調入印度班者）及河內丸、火奴魯魯丸等經行暹羅南洋忠竹林，加立溪等埠，月行四輪，營業與日郵社相仿。又有非洲班，由中日往孟白塞、塞齊拉、塞拉姆（Mombasa, Zanzibar, Dar Es Salaam）班，此路現有巴拿馬丸、坎拿大丸兩輪行駛。

尚有南海線兩路，一則至泗水而灣馬卡沙、德淮；一則灣克里斯德摩島，共派有泗水丸、八打堅丸、朝鮮丸及北京丸四輪行走，此外之在南洋各處者，有：

- (A) 基隆海防班——有五千噸輪二隻，經廈門、海口、北海，及汕頭至香港。
- (B) 神戶荖神班——有一萬噸輪三艘，走日本、神戶、門司，至台灣。
- (C) 西貢盤谷班——有四千噸輪三艘，走西貢、盤谷、香港、大阪、神戶。
- (D) 敦賀海參威班——有三千噸輪二艘，專行海參威與上海聯航。

其第四線之海參威班，近年以國民政府對俄絕交以後，該公司又加添一新航路，承接亦俄商務隊之航業，但南華方面之運俄貨物已歸川崎公司承繼，在中國北部之中俄貨運，則全歸大阪繼續云。

中日航業，本來大阪不及日郵社之巨。而在上海方面，僅有一路係行駛福州、台灣、上海、青島、大連者。現有長沙丸、盛京丸、福建丸三輪，此三船因上海、天津專班輪減少，故亦兼行天津線。一九二七年添開高雄、基隆兩路之純貨船，係以貴州丸、長府丸二輪行之。

在中國南海，尚有打狗、基隆、福州、班、厦汕、粵、台灣、班及馬公、班等等，在華北則以下列二線爲主要：

(一) 大連、天津線——該社爲航行此線，除原有長城丸、長江丸、長安丸外，又造三新輪，一爲日本丸，一爲中國丸，一爲歐洲丸。

(二) 大阪、大連線——此線有輪四艘，均在六千噸左右，一名美利堅丸，一名香港丸，一名貝干爾丸，一名哈爾濱丸，每月行九次，此外臨時貨輪之在大連、台灣、及朝鮮三地，則較日郵社爲巨。而其本國航輪，比較日郵社尤多。

綜計該社之自有輪，已達一百四十六艘，而總計淨噸量，共有五十三萬四千噸，外洋航路計三十條，內地航路計十八條。

(丙) 東洋汽船會社——太平洋內最著名之日本船爲T. K. K之五洋輪船。T. K. K係東洋汽船會社

(Toyo Kisen Kaisha)之縮寫。該社專營香港上海間，該社創立時，基本金爲七千二百萬元。其所開之中美郵船爲天津丸與地洋丸。嗣後地洋丸失事，即另造春洋丸輪以代之。中美郵船有二萬噸排水量者，以天津春洋二船爲始。日本船用歐美式，而純用美國人管理營業，打破其牢不可破之積習者，亦以該社爲始。歐戰時曾獲巨利，乃大造新船，開始創行中國日本至南美、墨西哥、阿根廷、巴西諸國之郵船航路，以一萬二千噸之銀洋丸安洋丸，樂洋丸三船行之。

香港班內，亦加行二等船高麗丸，西比利亞丸二輪。一九二〇年，又向政府租用沒收之德國二萬五千噸大洋船一隻。從此北美線有五輪，南美班有三輪，其所添建之新船，有一萬噸級者十八艘，即巴洋丸、香洋丸、墨洋丸、靜洋丸、壽洋丸等等。在一九二三年後，中美間競爭航業過烈，行輪過多，航業失敗，其所借之安田銀行巨款，以催逼過甚，於一九二六年，不能自持，經半年之磋商，由政府派遞信省大臣安達氏之出任調停，結果將兩路完全併入日本郵船公司接管。東洋公司仍佔股票二分之一。日本郵船公司，在中美線內，祇有西雅圖班，而無舊金山船。久擬開航，格於政省特許T. K. K.之專航，而無法可施。經收併東汽而後，太平洋上之日輪，乃得統一航運權。而T. K. K.名義從此廢除。日郵社接辦以來，北美有五輪。南美加入墨洋丸爲四輪。惟爲對大來洋行競爭航輪營業之故，日郵社又請得政府之允可，向政府請得年助五百萬元之補助巨款十年。另又發社債三千萬元。即在英國格拉司古船塢定建三萬噸，排水量二萬二千噸淨量之油機新油船五艘，以三噸擴充在北美線行走。香港至上海

一路內，增至八輪。二輪則加入南美線內，擴張之六輪意在打倒美輪，獨霸太平洋航輪專權。

(丁) 日清汽船會社——日清汽船會社，專航中國長江及沿海。其加入長江航船，本屬後進，因其時上海、漢口間之航路，已為中英兩國所獨占。當大阪加入之初，招商、太古、怡和三社間遂停競爭，而以共同規約下向大阪商船竭力抵制，經營頗感困難。旋以德法之加入，其事業益見不良。於是日人在我國經營航業者，為增其抵抗力起見。在一九一七年，遂有航業合同之提倡，乃將在我國之日本郵船、大阪商船、湖南輪船、大東輪船四公司，(註)遂改組為一公司，定名為日清汽船會社。資本金八百十萬元(補助金年額八十萬元)。近年日清會社事業，着着進展，信用亦頗卓著，其資本增至一千六百二十萬元。政府補助金則漸減少。目前補助金之額數，視航行之度數而定，其總額約為四十三萬七千元。漢口、上海線二十九萬三千元；漢口、宜昌線九萬三千元；華南沿海線五萬一千元。至宜昌、重慶間之補助金，多寡無定。

日清會社之總所設日本之東京，上海、漢口設立分社；蕪湖、九江、長沙、宜昌、重慶，設立支社；鎮江、南京、沙市、湘潭、常德、岳州、吳城設立代辦所。准一九一八年，因我國排日風潮盛行，該社航路，一時頗受影響。現在則不特完全恢復原狀，而且已趨發達之境了。該社航路及汽船數如下。

(1) 上海、漢口線 九隻 每週五回以上

(2) 漢口、宜昌線 三隻 每月六回

(3) 漢口湘潭線 二隻 每週二回

(4) 漢口常德線 一隻 每週一回

(5) 鄱陽湖線 (九江, 吳城, 南昌)

從前小蒸船每月航行六次, 今日則不一定。

(6) 大阪漢口線 二隻

(7) 上海廣東線 三隻 每月三回

(8) 宜昌重慶線 一隻 約十日一回

日清公司又於一九二二年, 造雲陽丸一艘, 從事峽江航路。雲陽丸與天華洋行之聽天丸, 行地九二輪, 俱為同型新造船。載重噸數各為三八〇噸, 長二〇五呎半, 幅三十一呎, 吃水八・〇呎。最大速率十哩, 船客收容人數如左:

大菜間一人, 官艙二十八人, 房艙八四人, 統艙一六人, 合計二百三十九人。

(註) (A) 湖南汽船會社, 爲一九〇二年滄澤榮, 近藤藤平, 加藤正義, 益田孝, 淺田正文, 白岩龍平等所發起, 當設立之初, 資本金爲二百五十萬元, 並有湖南省之補助金, 從事湘江航運。一九一七年依合同改組爲日清汽船會社。

(B) 大東汽船會社, 係根據馬關條約, 准許開放蘇杭內河之條約而創立。其發起人爲白岩龍平等, 當初爲大東新利兩洋行共同經營, 從事上

海蘇州間之航業。一八九七年，開闢上海杭州間之航路，改爲合資組織，稱大東汽船會社。一八九八年，受日本之補助金，兼辦郵件運送事務。一九〇〇年改爲資本十萬元之股分公司，開杭州蘇州間之航路，其後依照合同，改爲日清公司，向日本之郵件輸送事務，遂改由藏生昌負責辦理。

(戊) 大連汽船會社——大連汽船會社，係設立於明治四十四年，以大連爲起點，從事中國沿岸航業，先開上海航路，繼開渤海沿海之航路，及中國南省之航路。其後滿鐵，因事業發達，無暇兼顧航務，乃將所有航線，移讓大連會社經營，於是大連會社之勢力，遂亦不可輕侮。該社主要航路及船隻噸數，如左：

航路	隻數	噸數
大連青滬間	三	一、〇〇〇
大連天津間	四	六、〇〇〇
大連阪神間	二	七、〇〇〇
大連龍口間	一	一、〇〇〇
大連商港間	三	一、〇〇〇
大連天津青滬間	二	三、〇〇〇

其他各地	一一	五〇、〇〇〇
合計	二七	七九、〇〇〇

(己) 川崎公司——川崎公司，向為世界週航之經營，一九二五年復通行北美太平洋航路，成績卓著。近年該公司以我國時局多故，有機可乘，對於我國沿海及長江航運，亟欲從事聯絡，其計擬待我內亂稍平，即向長江一帶進行，以上海為中心，開設滬漢及滬粵間二航路。故先令視丸（七五噸）航行滬漢間；令鹿山島丸（一六〇〇噸）航行滬粵線。該公各原有上海北海道二航線，船舶二隻，共七千噸。上海舊金山貨物船四隻，三萬五千噸，寄港地為華北各埠。

(庚) 天華洋行——天華洋行，創立於一九二〇年，該行分船舶部、貿易部、及工業部。在中日各重要都市，有分行十七。其航業部向係經營大連天津間之航運。一九二〇年，自上海阪神間開始定期航路以來，乃與海洋社結成同盟，租借該社中型汽船三隻（東昇丸、二八一噸；第三東洋丸、六五二噸；第三貴船丸、六一三噸）從事漢口上海日本間之航行。現時加增第二犬島及華利二艘，航行漢口宜昌間。該行於一九二一年更欲開闢峽江航路，即於次年就江南造船廠定購聽天行地二隻及在日本建造二輪，一名宣慈丸，一名護法丸，以便略取四川之寶藏，得由此轉往宜昌漢口，而直送於日本。

(註)天華洋行新造之禮天行地二輪，其載量俱爲三八〇噸，吃水俱爲八・〇呎，長度三〇五呎亦同。

(辛)戴生昌輪船局——戴生昌輪船局，創立於一九〇二年，爲臺灣人戴玉書氏所經營，從事上海及長江一帶之蒸汽船航行。民國四年日清汽船會社退出內港小蒸汽船航路以後，日本郵件，俱由該局代送。該局航路及汽船數如下：

上海蘇州間 一隻 二日一回
 上海杭州間 二隻 同
 上海湖州間 二隻 同

(A)上海蘇州線——本航線四時均可航行，水深平均八呎至十呎，自從滬寧鐵路開通，略受影響，茲將本航線之寄航地，各埠間距離，列表如下：

寄港地	自上海距離	各地間距離	航行時間
上海	—	—	
北卡	三〇	三〇	
黃渡	九〇	六〇	

四江口	一一〇	二〇	十二時間至十五時間
潮長江	一三〇	二〇	
大家濱	一五〇	二〇	
三江口	一七〇	二〇	
蘇州	二八〇	一一〇	

(B) 上海杭州線——本航路在石門附近，水深僅四五呎，松江附近，有十五呎乃至二十呎，普通則為六呎至八呎，四時皆可通行小汽船。

寄港地	自上海距離	各地間距離	航行時間
上海	—	—	
松江	一二〇	一二〇	
嘉善	二〇〇	八〇	
嘉興	二四〇	四〇	

十八時間乃至二十四時間

寄港地	自蘇州距離	各地間距離	航行時間
蘇州	— 華里	—	二十時乃至三十時間
吳江	三六	三六	
北壩	六〇	二四	
平望	八四	二四	
震澤	一一〇	三六	
南潯	一三二	一二	
湖州	二〇四	七〇	

(C) 蘇州杭州線

石門	三四〇	一〇〇
塘栖	四〇〇	六〇
杭州	四五〇	五〇

菱湖	二四二	四〇
雷甸	三〇二	六〇
杭州	四〇二	四〇

(D) 上海湖州線

寄 港 地	自上海距離	各地間距離
上海	—	—
蘆墟	一八〇	一八〇
平望	二一六	三六
震澤	二五二	三六
南潯	二六四	一二
湖州	三三六	七二

其他尚有上海鎮江線及鎮江清江線。

不僅如此，戴生昌於一九一四年，依村山正隆之德惠，復使用小汽船二隻，開始長沙常德間的航行。然以二艘小汽船，不得謂爲一航路之定期航行。於是一九一五年三月，更增加二隻，該公司遂注全力於湖南航路。惟當時恰逢中日交涉開始，我方民衆以二十一條無理要求，排日空氣，佈滿全國，而該公司經營，一時陷於苦境。後來因國軍北伐，華輪多被徵發。戴生昌便乘機大事活躍，營業十分發達，信用漸固，現在該公司共有汽船客船各十一隻，從事長沙常德間，及長沙湘潭間航路，其小蒸汽船及航路，述之如次：

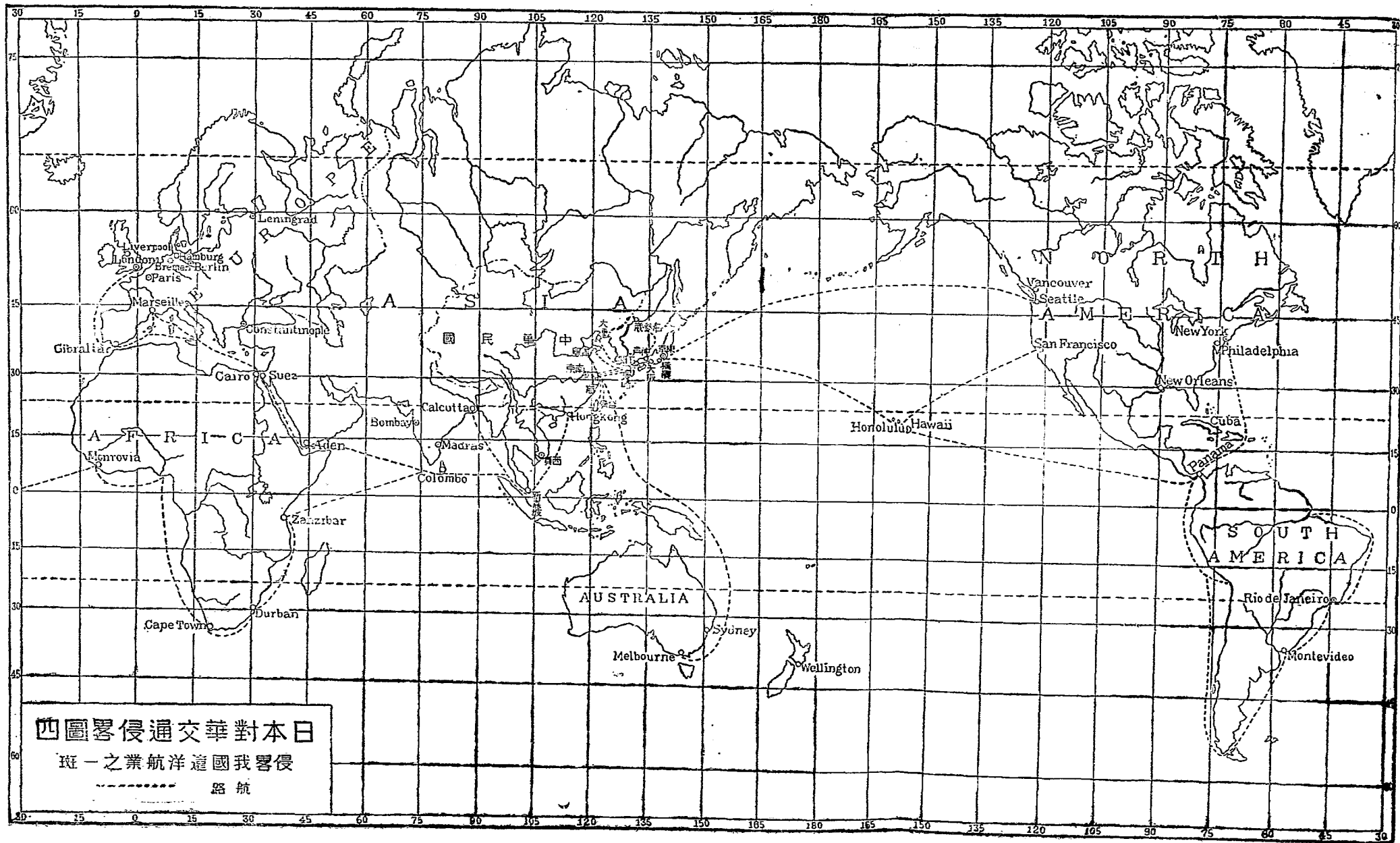
船名	航路	噸數	減水期中
彩霞	長沙常德間	二八	長沙——筲湖口
彩雲	長沙常德間	一七	漢口——筲湖口
章波	長沙常德間	一二	長沙——筲湖口
錦舲	長沙常德間	一二	新化口——龍陽
芥航	長沙常德間	二一	漢口——筲湖口
源新	長沙常德間	—	常德——龍陽
彤雲	長沙常德間	一七	長沙——筲湖口

衡州	長沙常德間	一七	常德——龍陽
普渡	長沙湘潭間	九	—
景星	長沙湘潭間	二〇	備路
龍平	長沙湘潭間	二四	—

此外尚有石油發郵機船三艘，及上海迴航之湘潭、金陵、同永三小蒸汽船，鄱陽湖小汽船四隻。

(壬)山下汽船會社——該社本活動於日本上海間，因國軍北伐，進展長江之際，中英船舶多半停航，而長江航業，一時全歸日船所獨占，山下為競爭起見，亦配置海運號（一〇〇噸）上宮山丸（一九〇〇噸）和島丸（一八〇〇噸）平雄丸（一六〇〇噸）駛入長江。其原來航線有二：一由上海直達日本，一由上海經廣東再至日本，使用船舶共十三艘，約計三萬六千噸。

除上列九公司外，尚有朝鮮郵船會社，使用輪船二艘，從事上海釜山仁川鎮南浦線之航行，三菱船舶部三井公司，則年有若干不定期之航行，從事貨物之運輸，如海洋社、中村組、岩城商會、申亨洋行、協信公司等，每年亦有若干次來華航行，但勢力極微，故不詳述。



四圖畧侵通交華對本日

班一之業航洋遠國我畧侵

—— 路航

第六章 日本對華航業侵略之一斑

航權喪失後，日本在華航業之活躍，與其侵略機關的內容，上文言之已詳。茲所應知者，乃目前日本對華航業侵略的狀況，究竟如何？是亦應有較爲明確的敘述。著者爲明白日本對華全部航業侵略狀況起見，曾費半載光陰，向各海關及交通部，從事實際調查，並參考許多最近出版之日文書籍，始成本章之記載。查日本對華航業侵略，可分爲遠洋航線（包括中日單行班）、沿海航線、內河航線，及內港航線四部。故爲便利閱者計，乃分下列四節而詳言之。

第一節 遠洋航業

（甲）遠洋航業之中心及其航線

遠東之外洋航路，素以香港上海爲中心，蓋香港爲東洋第一海港，亦爲世界之一大中心。至於上海，則不僅爲世界海運之中心，亦爲東洋及中國航運之中心，因其地位適中，故歐洲、北美、澳洲及其他南洋等外洋航路，莫不通過上海這海口。而且香港，在地位言，實遠不及上海，除一二特殊的南洋航路而外，兩者實不有差別，故予專以上海爲中心，而概說日本對華遠洋航業之侵略。

上海港，在北緯三十一度四分，東經一百二十一度二十九分之地點，渤海、揚子江、口四十八哩、達吳淞、更溯黃浦

江約十五哩，始達上海。

上海自一八四二年南京條約規定開放以來，帝國主義之勢力，突然涌進，物質上之發達頗速。今爲中國及東洋海運一大中心，而與上述香港，成了對峙的形勢；因上海商埠，從近處言，其所通之黃浦江，物資頗富。從他方言，上海扼中國人口半數之長江門戶，固無論漢口，宜昌，重慶，各埠商貨，集中於此。卽遠如雲南，貴州等省，亦莫不賴此以資集散。

不僅如此，上海爲中外貿易之最大商場，而內地各省出入，既全賴水運。故上海自然變成航運中心。惟上海與海洋之連絡爲黃浦江，已如上言。至自海洋以至上海漢口而論，凡由揚子江之南方房州島進口，其江口有南北二水道。在島與沙州之間，水道入口有佘山沙，最低時水深十九呎。又北水道與南水道會合所，稱爲崇明叉道。最低時，水深不過十四呎內外；然南水道則較平直，沙洲一處，面積甚廣，海水低落時，僅水深十六呎，故通過船舶，利用每日二回之漲潮，而巨大之外洋汽船，因此不得不停泊於吳淞口外。上海港與世界各要港之距離如次：

長崎	四五〇海里	橫濱	一、一〇一
門司	五五〇	海參威	一、〇〇〇
神戶	七五五	香港	八五三
新嘉坡	二、二九三	柴棍	一、七八七

馬尼拉	一、四九二	好望角	八、三二〇
伯他比亞	二、八二五	阿達	六、〇五九
彼南	二、六八八	火諾魯魯	六、六九三
喜多尼	五、四二九	坡西	七、四五四
舊金山	五、五六一	西雅圖	五、〇六五
巴拿馬	九、一二〇	紐約（過巴拿馬）	一〇、六八四
奧依奇托利亞	五、二三〇	阿爾喀他	四、〇六七
孟買	四、七五二	米波爾	六、〇〇五
帕爾波利	二、一四九	紐育（經蘇彝士）	一一、四〇五
馬耳塞	八、九六二	哥倫布	三、九六六
鹿特丹	一〇、七四六	倫敦	一〇、九六五
漢堡	一〇、五八六	哥帕海根	二、二五二
安土府	一〇、七二一		

日本之遠洋航線，大半皆經由我國上海，茲將其航線及經過各重要港之名稱，述之如左：

(甲) 歐洲航路——自日本之橫濱大阪經由我國大連、上海、往新嘉坡 (Singapore)、可倫坡 (Colombo)、亞丁 (Aden)、渡紅海 (Red Sea) 及蘇彝士運河 (Suez Canal) 及歐洲 (Europe) 而分抵意大利 (Italy) 之日諾九 (Genoa)、納不爾斯 (Naples) 或法蘭西之馬賽 (Marseilles)、英國之倫敦 (London)、利物浦 (Liverpool) 與比利斯 (Belgium) 之安德威伯 (Antwerp) 及德之漢堡 (Hamburg)、伯雷門 (Bremen)。

(乙) 美洲航路——美洲航路有三，即北美航路、中美航路、與南美航路。北美航路，自上海青島大連，經日本之大阪 (Kobe)、橫濱 (Yokohama) 由此分爲三線：一係橫斷北太平洋 (North Pacific Ocean) 至凡古華 (Vancouver)、西雅圖 (Seattle) 或德哥馬 (Tacoma)；一係橫斷中太平洋 (Central Pacific Ocean) 經夏威夷 (Hawaii) 之火諾魯魯 (Honolulu) 至舊金山 (San Francisco)；一係由上線之舊金山出，出巴拿馬運河 (Panama Canal) 而至北美之紐約 (New York)。其至中美之航路，則經由馬崎、橫濱、檀香山，而直至中美諸國。日本之南美航路，分二線：一係由日本經香港、西貢、南洋羣島、錫蘭，即由該處分向南非洲舍波賽及中海而繞出好望角到豆朋 (Durban) 而後經 (Port Elizabeth) 以達好望角。而後再循海峽向桑多斯 (Santos) 而至里約熱內羅 (Rio de Janeiro)。然後從孟德維迭亞 (Montevideo) 到 (Buenos Aires)。一係由上海經日本之橫濱、檀香山，向東南而直至南美西岸各商埠，其至東岸者，則經巴拿馬運河。

(丙) 非洲航路——係自日本橫濱、大阪，經我國上海、新嘉坡、可倫布、至亞丁。由此復繞瓜達夫依角

(Cape Guardafui) 東南行而至南非洲之好望角。

(丁) 奧洲航路——自上海起經香港、馬尼刺 (Manila) 至悉尼 (Sydney) 及墨爾鉢恩 (Melbourne)。

(戊) 西伯利亞航路——自青島、大連、經朝鮮之仁川、元山、釜山、而至海參威 (Vladivostok)。

(己) 南洋航路——自日本經香港、汕頭、廈門、上海至菲律賓羣島 (Philippine Is) 新嘉坡、蘇門答臘

(Sumatra) 爪哇 (Java) 婆羅洲 (Borneo) 西貢 (Saigon) 曼谷 (Bangkok)。

(庚) 中日單行班——中日單行班，即航行中日兩國間之航路。由大阪或神戶或橫濱爲起點，計有十路：

- (1) 大阪青島大連線，(2) 神戶大阪天津線，(3) 大阪大連線，(4) 橫濱天津牛莊線 (兼走大連)，(5) 神戶上海線，(6) 阪神上海線，(7) 橫濱上海線，(8) 日本南通州線，(9) 日本上海香港線，(10) 若松漢口大治八幡線。

由上觀之，日本之遠海近海航路，無一不與我國有關，其所走之航路，均集中於上海港，因此我國貨物輸入，大半皆賴日輪；因此國外貿易便免不了須受日本勢力的支配。雖自歐戰以來，在南洋航路，華僑所辦航業，亦尙發達，但皆加入荷英國籍，故遠行航業，完全受制於外國，尤其受制於日本，因我國外洋航運，日輪要佔五百九十六萬二千九百二十九噸 (民國十五年數) 佔各國百分之三十五。即以往來於太平洋沿岸者，日輪已有一百四十七萬五千〇八十八噸之多了。

(乙) 遠洋航業與日輪

日本自明治維新，即注意遠洋航業的發展，保護獎勵，無微不至。其政府為求各洲航路達於平均發展計，更由政府命令各公司，分派航行，不相衝突，以此四十年之努力經營，竟能與先進國家，互相角逐，而操中國遠洋航業之大半利權。茲從前述各航線中，現有日輪之名稱及噸數，依據各海關調查所得，分錄於左：

(甲) 歐洲航路

(A) 北歐線

(一) 屬於日本郵船會社者

松江丸	八、二〇〇噸	亞丁丸	六、五〇〇	敦賀丸	六、三〇〇
豐岡丸	八、六〇〇	水戶丸	八、八〇〇	對馬丸	六、八〇〇
松本丸	八、二〇〇	加立爾丸	七、二〇〇	箱根丸	一、一〇〇〇
鹿島丸	八、〇〇〇	賀茂丸	八、〇〇〇	北野丸	八、〇〇〇
點田丸	八、〇〇〇	伏見丸	一〇、〇〇〇	香取丸	一〇、〇〇〇
諏取丸	一〇、〇〇〇	白山丸	一一、〇〇〇	靖國丸	一六、〇〇〇
照國丸	一八、〇〇〇				

屬於其他會社者，尙未查明。

(B) 倫敦線——

(一) 屬於日本郵船會社者：

里昂丸 八、八〇〇噸

立摩丸 八、四〇〇

豐富丸 七、六〇〇

狄古拉丸 七、五〇〇

立司本丸 七、五〇〇

其他

(二) 屬於大阪汽船會社者：

愛爾斯丸 未詳 Buwa Maru Fushimi Maru 尙有其他會社日輪多艘

(C) 中歐線——

(一) 屬於大阪汽船會社者：

亞第斯丸 七、八〇〇噸

阿姆森丸 七、八〇〇

阿摩丸 七、八〇〇

亞爾太丸 七、八〇〇

阿拉斯加丸 七、四〇〇

屬於其他會社之日輪，尙未查明。

(乙) 北美航路——

(A) 日本紐約線——

(一) 屬於日本郵船會社者：

甲谷陀丸 (噸數未詳) 武豐丸

愛岩丸 里摩丸

高岡丸 辦拉加丸

(二) 屬於大阪汽船會社者：

海牙丸 (噸數未詳) 漢會丸

(三) 尙有其他公司之日輪，名稱待查。

(B) 西雅圖線

(一) 屬於日本郵船會社者：

巴黎丸 七、四〇〇噸

亞刺伯丸 九、四五〇

亞力仁乃丸 九、六〇〇

平安丸 一八、〇〇〇

倫敦丸 七、四〇〇

亞非利加丸 九、五〇〇

冰川丸 一八、〇〇〇

前高丸

津山丸

龍野丸

鳥羽丸

飛鳥丸

亞爾配司丸 七、五〇〇

亞爾白摩丸 九、六〇〇

日枝丸 一八、〇〇〇

(二) 屬於他公司之日輪未查明。

(C) 舊金山線——(取道檀香山)

屬於日本郵船會社者：

淺間丸 八、〇〇〇噸

龍田丸

八、〇〇〇

秩父丸

七、〇〇〇

其他

(丙) 中美及南美航路——

(A) 中美航線——

春洋丸 (噸數未詳) 天洋丸

哈佛那丸

哈佛丸

阿立公丸

(B) 南美航線——

(一) 屬於日本郵船會社者：

銀洋丸 一二、〇〇〇噸

安洋丸

一二、〇〇〇

樂洋丸

一二、〇〇〇

(二) 屬於 *Kokusai Kisen Kaisha*

者：

巴西丸 九、一〇〇噸

智利丸

九、一〇〇

阿根廷丸

九、一〇〇

其他

(三) 屬於大阪汽船會社者：

Santos Maru (噸數不詳) Iuh Peia Maru Motareien Maru 馬尼刺丸

福洋丸 五,〇〇〇噸

(丁) 澳洲航路

(一) 屬於日本郵船會社之輪船:

(A) 自六千噸至七千噸者:

希馬拉耶丸 緬甸丸 摩德里斯丸

(B) 六千噸者:

印度丸 興和丸 西南丸 錫尼丸 平和丸

屬於其他會社之日輪,名稱及噸數尙未查明。

(戊) 南洋航路——

(A) 甲谷院線——

此線輪多屬於日本郵船會社,其名稱如下:

門司丸 德島丸 秋田丸 長野丸 阿波丸

錫蘭丸 大阪丸 山形丸 盛岡丸

以上共計約有六萬八千噸。

(B) 孟買線

本線輪船亦多屬日本郵船會社，輪名爲：

佐渡丸 (噸數未詳)

函館丸

丹波丸

關貢丸

彼南丸

室蘭丸

靜洋丸

(己) 中日間航路

(A) 神戶上海線 (屬日郵社)

一週兩回

長崎丸

未詳

上海丸

六、四〇〇

山口丸

二、五九〇

宏濟丸

一、四二五

筑前丸

一、四五八

博愛丸

一、四三四

筑後丸

一、五六三

春日丸

二、三二八

(B) 阪神上海線 (屬日郵社)

山城丸 (三天一回)

近江丸

摩耶丸

生駒丸

(C) 大連牛莊神戶橫濱線 (屬日郵社) 一星期一輪

竹島丸

二、六七九噸

淡路丸

二、〇四五

相模丸

一、九三四

勝浦丸

未詳

營口丸

一、九六六

山東丸

二、三〇一

台南丸

三、三一—

天草丸

二、五一—九

開城丸

二、〇八四

嘉義丸

二、五〇八

(D) 橫濱上海線(屬日郵社)

五日一班

筑波丸

阿蘇丸

泰安丸

(E) 大連橫濱線(間走朝鮮)

酒田丸

一、九六三—

高沙丸

一、七八八

Kaman Maru

Kishu Maru

Busho Maru

先島丸

武昌丸

貴州丸

(F) 神戸門司大阪天津線

月走六次

南嶺丸

北嶺丸

景山丸

長江丸

河南丸

長安丸

(G) 大阪天津線

大信丸

一、二〇四—

大智丸

一、二五八

(H) 大阪上海福州台灣廣州線

Fukuken Maru

Selkyo Maru

撫順丸

一、八一

Darken Maru 三三二

Kamiyoshi Maru 五五三

(一) 香港廣州台灣線

(一) 屬於日本郵船會社者：

大義丸

一、五六八

大仁丸

一、五七六

長春丸

一、八〇五

(二) 屬山下汽船會社者：

Uyajiwa Maru

六八三

Hiroshi Maru 六三三

開通丸

九〇六

西榮丸十二

一六

西榮丸十三

一六

Choyei Maru No. 8 四一

Choyei Maru No. 12 三八

熊方丸

七八三

大信丸

七七八

(三) 屬於三井公司者：

良相丸

一、〇六七

高陽丸

九〇三

濟州丸

一、二二六

久滿加多丸

七八三

(四) 屬於大阪汽船會社者：

地盤丸

一、二九三

Nitto Maru

不詳

Daijyu Maru

九〇六

Kagi Maru

一、三七〇

長沙丸

福建丸

第三篇 航業

第六章

日本對華航業概略之一斑

二二九

(J) 朝鮮長崎大連線

(一) 屬於大阪汽船會社者：

陽田川丸

七、四、六、噸

城津丸

一、二、四、四

福州丸

一、四、七、三

(間有僅在大阪安東間航行)

(K) 日本南通州不定期航線

神田丸

三、八、〇、噸

三長丸

三、四、〇、〇

御影丸

三、八、〇、〇

老虎丸

二、七、〇、〇

英丸

三、九、〇、〇

和歌丸

三、六、〇、〇

長陽丸

四、〇、〇、〇

昭光丸

三、八、〇、〇

華山丸

二、六、〇、〇

天申丸

四、三、〇、〇

案馬山丸

三、五、〇、〇

福浦丸

四、五、〇、〇

(L) 若松漢口大治八幡不定期航線

松浦丸

大茶丸

高砂丸

大治丸

天山丸

富浦丸

一陽丸

廣東丸

萬達丸

(M) 日本上海香港不定期航線

高麗丸

西比利亞丸

(N) 大阪大連線

美利堅丸

香港丸

貝爾干丸

哈爾濱丸

(O) 日本上海寧波基隆不定期航線

Kohai Maru

八五七噸

Kawakita Maru

七八三

(P) 除以上各航線外，尚有 Mishima Maru 偶然走上海寧波仁川間；Uwajima Maru 走日本青島寧波間；Kohatsu Maru 航行日本寧波大連間；Suninogi Maru 及 Fisuzan Maru 航行寧波撫州間，多係裝載商船，每年僅有數次。

第二節 沿海航業

(甲) 沿海形勢及其航線

我國東南二面臨海，沿海形勢，恰呈弧狀，如以宜昌附近為中心，得畫半圓形來表明它。其半徑約長一千基羅米突，我國之主要貿易港，如天津，青島，上海，寧波，福州，廈門，汕頭，香港，都在了那個圓周上面。而由東北鴨綠江口起至西南東京灣西境止，約有二千一百五十哩。以沿岸出入之港灣，岬角，半島計算之，其海岸長度，約達二千一百五十哩，乃至五千哩。和本部十八省面積來比較，正合三百〇六方哩得海岸線約一哩之比率。更就各國海岸線一哩之比率，日本為三、八方哩；英為七方哩；大陸海岸線：亞細亞為四百七十二方哩，北美洲為二百八十三方哩；南美洲

爲四百〇六方哩；歐洲爲一百四十三方哩；非洲九百二十方哩；澳洲爲三百三十三方哩。中國之海岸線與澳洲相似，可知中國海岸線，實頗短少。

而中國海岸線，可以分成四部來說，即普通所稱渤海、黃海、東海及南海就是。渤海亦稱北海，爲遼東與山東兩半島所合抱。山東登州岬與奉天之老鐵山角，遠相對峙，長有八百十六華里，其幅有四百七十八華里。其間之直隸海峽，爲渤海黃海出入之門戶，有遼東及直隸二大灣，此外金州之西，有金州灣。

渤海除遼東灣東壁及登州岬附近海岸之岩石外，其沿海地質多爲沙土，灣曲處甚少。且島嶼亦不多。除了直隸海峽之廟列島外，僅有錦州西南之菊花島等小島而已。

廟列島由山東半島之登州，起至直隸海峽北端，近老鐵山嘴七十華里之地點止。其延長約有二百四十華里。以十五小島相連而成黃海與渤海間之天然分界。最北島稱北城隍島；最南稱長山島。水道通於羣島之間，最著爲老鐵山水道，及廟列島水道。

黃海係由揚子江口向東北劃一直線，至朝鮮半島南端。其直線以西，即直隸海峽以東，鴨綠江口以西之總稱。奉天南岸，及山東東南東北岸，江蘇之東岸，皆屬於黃海區域。遼東山東兩半島，皆爲岩石海岸，島嶼亦多，又有旅順大連之良港。在山東半島的東北岸有芝罘灣，威海衛；山東角有榮成灣，其南岸有桑溝灣，靖海港，更有膠州灣等，殆呈海港林立之狀。以南黃海，地形甚簡單，平直無曲折，其地質之構造，亦爲沖積地砂岸，島嶼僅有海州之鬱陸島。且

自舊黃河口至揚子江口間一帶海岸，流砂交互，形成淺灘，絕無良港之可言。

其次是東海，東海是由揚子江口以南，至臺灣海峽，廈門灣之鎮海角之總稱。其沿岸跨江蘇，浙江，福建三省。海岸線比其他三部沿海，較爲屈折，海岸半島，港灣，島嶼，互相交錯，儼如歐洲之多島海，其島嶼之多，尤以在閩浙海岸爲甚。揚子江口南角，俗稱九圍尖，其南爲杭州灣，形勢頗似揚子江口，亦多沙洲。杭州灣內小島林立，灣內外舟山列島，更南有寧波半島，及象山半島與台州半島相對峙。而島嶼散在東海者，除揚子江口之崇明島，杭州東海之舟山列島外，尚有如三門灣外之金門島，黑山羣島，台州灣外之台州列島，玉環等小島，而在福建省，其海岸線之長，實爲中國海岸之冠。其直通距離，雖爲三百海裡，然因其海線屈折之故，實有一千五百海裡，卽爲五倍之延長。福寧，寧德，福清與化諸半島突出海面。此外散在三都澳外者有柘洋，堡島，興化灣口有海壇島，南日嶼，廈門灣有廈門島，金門島；詔安灣有東山島，及廣東沿岸諸島嶼，共爲漁業的場所。上述各半島，及島嶼，星羅棋布，遂形成港灣曲折部分。以此形成的港灣，得別爲三種：第一爲半島與半島所形成者如興化灣，其次爲半島與島嶼間所形成的，其海岸之曲折，水勢的深度，與第一種無異，如海壇灣，廈門灣，東山灣，詔安灣等是。在後一種爲河口所形成的港灣，此種港灣，多沙洲的堆積，水深不及第一及第二兩種，如台州灣，温州灣，海澄灣等。

最後，爲南海，南海係自東海經臺灣海峽，至西南，雷州半島間一帶之總稱。廣東省之海岸半島，港灣，島嶼之散在閩浙海岸者，與閩浙沿岸，頗有幾分相似，而於汕頭，香港間尤甚。但其海岸線之屈曲，比之閩浙海岸稍差，因其直

通距離與海岸線之比，僅約三倍，灣之最大者爲海南海峽東北之廣州灣，其他著名之小島小灣亦多。汕頭港外，有南澳島；而擁於港之前面者，有海門灣，更西有隅石灣，紅海灣，大鵬灣，九龍半島與英領香港，南北對峙。由此通過大濠島，卽爲廣東灣。灣門一小島突出，名曰澳門。其西有厓門灣，灣之西卽廣州灣。由此循雷州半島之東岸南下入海南海峽。海南海島有東西三百華里，南北有五百華里，是爲中國第一大島。該海峽之西入東京灣，北沿廉州海岸爲北海港，西爲冠頭角。

上述四大沿海區，自鴉片戰後，帝國主義之勢力突然侵入，或租借或割讓，除渤海一部沿海，尙能保持主權，其餘莫不受國際帝國主義者之支配。譬如黃海沿岸，其重要地點旅順，大連，芝罘，威海衛，膠州——或在日人勢力之下，或歸英國支配之中，膠州雖已收回，尙有日本之勢力。至於海的東北部，又有日領之朝鮮半島，所以全海形勢，我國實無獨立的可能。至如東海，雖無日本租借地；然以日領臺灣及澎湖，迫近閩浙，我亦不能獨把海面主權。而南海，有英帝國主義對華侵略大本營之香港，而且沿岸有英法租借地及割讓地，海權亦不能由我獨占的餘地。

在中國沿海之航路，或稱中國沿岸諸港間之航路，實以上海，香港，青島，天津，大連等爲中心。其他安東，寧波，福州，廈門，汕頭，廣東等處，亦有不少之小汽船之航路；惟總以上海爲各航路中之最大中心。由上海往北，來回於上海，天津，煙台，青島，牛莊，大連等埠之間者，稱爲北洋航路；由北海往南，航行於上海，廣州，汕頭，海門，福州等埠之間者，稱爲南洋航路。又有由大連或青島經上海而至南洋各埠者，稱爲南北沿海航路。

(甲) 北洋航路——日輪航行本航路者分爲下列各線：

(A) 上海青島線

(B) 上海青島大連線

(C) 上海青島大連天津線

(D) 煙台大連威海青島線

(E) 大連天津上海線

(F) 大連青島線

(G) 天津大連青島線

乙) 南洋航路——亦分下列各線

(A) 上海(香港)番禺線

(B) 上海寧波温州線

(C) 上海福州線

(D) 汕頭廣州線

(丙) 南北沿海航路——

(乙) 沿海航業與日輪

日本侵略我國沿海航業，發軔於明治之初，至歐戰期間，其航行班數，及輪船艘數，始呈活躍之象。近來更以我國連年內亂，其侵略益急。我國在一九一五年沿海航業，根據海關報告，尙占全噸數百分之三十三，目前退居百分之二十一。反觀日本，則由百分之二十三，進至百分之三十一，與我國恰成反比例。因此可知，我國航業損失一部，便是日本在華航業多得一部利益。茲從前述各線中，依據各海關調查所得，將日本輪船名稱，噸數及全年航行回數，分錄如下：

(甲) 北洋航路——

(A) 上海青島線——

(一) 屬於大連汽船會社者：

益進丸

五五九噸

全年航行約三十次

(二) 屬於中村商店者：

Tsuru Maru

一、〇二九噸

不定

(三) 屬於日本郵船會社者：

Yokohama Maru

三、〇二三噸

不定期

Mikage Maru 一、六七九

不定期

Toyohashi Maru 三、一四三

不定期

No. 7, Heigo Maru 一、一六〇

全年航行約五十次

(四) 屬於福島洋行者。

研究丸第二 不詳

研究丸第三 不詳

春山丸 不詳

(五) 屬於日華協信公司者：

富士丸 (安心丸一、五六六噸代船)

一週一回

第二十一霧島丸 九四〇噸

(臨時船)

第二大得丸 一、二二二噸

(臨時船)

(B) 上海青島大連線——

(一) 屬於大連汽船會社者：

大連丸 二、〇二一噸

全年航行約六十次

稱丸 一、三五五

全年航行約六十次

奉天丸 二、二二一

全年航行約六十次

Katon Maru 不詳

Haton Maru 不詳

(C) 上海青島大連天津線——

(一) 屬於大阪汽船會社者：

福建丸 一、五七〇噸

全年航行二十一 次

盛京丸 一、五七八噸

全年航行二十 次

(註) 有時兼航南洋航路。

(二) 屬於大連汽船會社者：

天潮丸 一、二六一噸

全年航行四十 次

博進丸 一、四八二

全年航行四十 次

一進丸 一、四四〇

全年航行四十 次

長順丸 二、二四五

全年航行四十 次

興順丸 二、一八〇

全年航行四十次

Haigo Maru 六九九

全年航行四十次

長平丸 一、七五〇

全年航行四十次

(三) 屬於日清汽船會社者:

唐山丸 一、二八五噸

全年航行約五十次

華山丸 一、二八五

全年航行約五十次

涪陵丸 一、六六七

不定期

(D) 煙台大連威海青島線——

(一) 屬於岩城商會者:

第十六號共同丸 九一八噸

全年航行約五十次

第二十一號共同丸 七〇五

全年航行約五十次

第三十六號共同丸 九一一

全年航行約五十次

第二十六號共同丸 一、二一八

不定期

第三十一號共同丸 七〇五

不明

第十六號共同丸 九一八

不明

第八號共同丸 六六一

不明

(二) 屬於永記洋行者:

敦賀丸 六〇八噸

全年航行約五十次

能登丸 五八九

不定

其餘公司航行本線船隻名稱，尙待調查。

(E) 大連天津上海線——

(一) 屬於大阪會社者:

湖北丸 二、六一〇噸

每年航行次數不詳

陸光丸 不明

未詳

河南丸 不明

未詳

餘未詳

(二) 屬於日本郵船會社者:

花咲丸 噸數不明

未詳

高砂丸

噸數不明

未詳

餘未詳

(F) 大連青島線——

(一) 屬於大連汽船會社者：

Shiho Maru

二、八八四噸

無定期

(二) 屬於高橋會社者：

海壽丸

三九三噸

全年航行六十六次

福壽丸

四三〇

全年航行九十一次

(G) 天津大連青島線——

天津丸

一、二六〇噸

全年航行約五十次

Cencho Maru

二、八八四

不定期

Heiyo Maru

六九九

全年航行約二十次

Iashin Maru

八四一

無定期

以上均屬於大連汽船會社，其屬於羅素公司者。

Taki Maru

三四七噸

無定期

(乙)南洋航路——

(A)上海(香港)廣州線——

(一)屬於日清汽船會社者：

嵩山丸

一、五〇三噸

全年航行約十五次

廬山丸

二、五四九

全年航行約十五次

巴陵丸

一、六六七

不定

台車丸

二、四二八

不定

華山丸

不定

(二)屬於三井會社者：

空知丸

一、二六三噸

不定期

(B)寧波上海温州線——(每年由日本來航)

Shu Chi

九

不定期

Hin Ga Maru II

一八

不定期

Hatsu Maru 2 三十一 不定期
 Ryukyo 九六四 不定期
 Choshu Maru 一、四五一 不定期
 To Mi Maru 六八三 不定期
 Nwojiwa 一、一三四 不定期
 Sanshu Maru 一、一二四 不定期
 以上各輪屬於神戸管谷株式會社，尚有山下汽船會社輪船，亦航行本航線中。

新屯丸 八八九噸 不定期
 妙太安丸 八一— 不定期

(C) 上海福州線——

(一) 屬於德和洋行者：

高野山丸 一、一三五噸 無定期
 六甲山丸 一、一六九 無定期
 陸東丸 二、〇二六 無定期

鐵山丸

一二四一

無定期

(D) 汕頭廣州線——

(一) 屬於大阪會社者：

日東丸

一二七八噸

全年航行約二十回

溫州丸

一、二八五

一週一回

其他會社輪船有無在本航線往來，尙未查明。

(丙) 南北沿海航路——

(本航路由大連，經天津，煙台，青島，上海，福州至廣州。)

(一) 屬於三井公司者：

千山丸

一、五八八噸

不定期

興順丸

一、三〇六

全年航行約十五回

Hermann Marn

一、八六七

全年航行約十五回

天山丸

一、五八八

全年航行約十五回

崑山丸

一、五五六

不定期

英順丸

一、二八四

全年航行四五次

東洋丸第一號

一、三一〇

全年航行四五次

東洋丸五號

一、二四〇

全年航行四五次

(二) 屬於岩城商會者:

長沙丸

一、五六六噸

不定期

盛京丸

一、五七八

不定期

(三) 屬於大連汽船會社者:

英丸

一、八四九噸

不定期

久滿多加丸

二、〇七〇

不定期

第三節 內河航業

甲、長江水勢及其航線

內河航業，獨以長江爲最發達；而日輪對華內河的侵略，亦以長江爲最可注目；蓋揚子江全長二千五百餘哩，流域十二省，此十二省爲本部各省中最豐饒的地域，有人口一億八千萬人，幾乎占全中國人口之半。舉凡農礦與其他工業，均可壓倒任何省區；而其航運之便利，尤爲世界各大河所不及。四川、湖北、湖南、江西、安徽、江蘇等南部中

國，皆賴揚子江以爲交通和貿易，故揚子江在經濟上可說是中國南部的一大動脈。揚子江本流及支流中，汽船民船可航裡數，合計約達一萬二千餘裡。

而其本流水運，由四川之敘州至揚子江口，約一千六百裡，最適於航運。敘州上流約六十裡，至蠻夷司，即民船亦不能通航。故普通均以屏山縣爲航行之終點。

長江航運，可分爲四區：第一區爲下流航路，自上海至漢口間約六百裡，在此區域，可供絕大之航運。上航四日，下航三日，夏季增水時，得用吃水二十七呎之大船，一萬噸之大輪船。在冬季時，亦能通吃水十二呎之汽船，以鎮江、南京、蕪湖、九江爲寄港地。通州、張黃港、江陰、儀徵、大通、安慶、武穴、黃石港、黃州爲停船處。其中，武穴、湖口、大通、安慶、通州、五港，係特別規定，做爲貨物上下之所。其他六港，得供乘客上下。又有蕪湖上流約二十裡之荻港，近年以桃沖鐵山之鐵石甚富，航路出入，漸次增加。日輪以該處非長江航路之寄港，甚感不便。要求地方當局，旋得蕪湖稅關之准許，又添該處爲長江之寄港，得爲船客行李之乘降起卸。

本航路上海、南京間，四季皆得通行二十七呎吃水之大船，而無何等之障礙。不過南京、蕪湖間之航路，在蕪湖下流約四十裡，則有鱸魚洲、尙寶洲，及陳家洲之三沙洲。鱸魚洲長十一英畝，闔三英畝之小洲。陳家洲長亦不過二里，闔四英畝。而尙寶洲爲長有八哩，闔約一哩之大洲，其北水道減水時，僅有十八九呎。故蕪湖在減水時，不能航行。南京同一之汽船，蕪湖上流，亦有兄弟洲、黑沙洲，及太子磯等砂洲。兄弟洲，位在荻港鎮下流約一裡，長六裡，闔二華

里之大洲，水道頗淺，在減水期，即二千四百噸之海洋輪船，航行此水道，亦感困難！故運送桃沙山鐵礦，每年自十二月至次年三月四個月中，均停止航行。又黑沙洲，及太子磯，在池州水面，前者長四哩，闊一哩半，有吃水十七八呎之水道。太子磯水道在減水時，不過十三四呎；故蕪湖上流約九十二哩以上，須吃水較淺之航輪，方可免於擱灘。

又九江下游，接連湖口處，有小孤山及扁擔洲。小孤山長十哩，闊二哩。扁擔洲長二哩餘，闊二英畝。汽船經過二洲間之水道，在減水期中，不得過水深十呎左右，而九江漢口間之淺處更多，最有名者，爲火焰山，戴家洲，鴨蛋洲，羅霍洲。火焰山在九江武穴間，長約三哩。戴家洲在黃石港下游三哩，長五哩半，闊一哩半。其上流鴨蛋洲，長四哩半，闊三哩。羅霍洲在鴨蛋洲之西，長闊約二哩半，水深於最低時，即吃水十呎以下之汽船，亦易擱淺。故九江上流在減水時，欲航行吃水十呎以上之汽船，實不可能。

第二區，爲中流航路。中流航路，爲宜昌漢口間，約三百六十哩。上航四日，下航三日，爲漢口上海幹路之涵養線。本航路掌西部湖北及四川之貿易。夏季增水時，溯航亦得用吃水十四呎之汽船；但平時只准用普通千噸內外，吃水七呎前後之汽船，各船係在沙市岳州（城陵磯）寄港。

本航路宜昌下流，沙灘較少，著名者，僅有宜昌下流十里之虎牙峽一處，試峽只有二哩，水流甚急，約十八哩，下至枝江縣，江水向東北折流，出全峽口，江面始廣有一哩餘。而冬季減水，江頗狹窄，宜昌荊河口間，約二百四十哩間之水道，曲折極多，航路時常變遷，江面頗狹，且到處淺洲。夏季增水時，不得溯航吃水十四呎之汽船。冬季減水時，僅

用六呎吃水之汽船，用推進機之力，漸漸排除沙土，始克前進。惟於岳州漢口間之水道，比較良好。夏季增水時，上航得用二十呎吃水之汽船；減水時，則用七呎吃水之汽船。沙洲之中最有名者，爲天心洲、魚尾洲，及劉家港洲等。天心洲，在荊河口上流約七十裡，沙套廟附近，最低水時，水深僅六七呎。魚尾洲，在沙套廟上流四十三裡，石首縣附近，水勢極淺，冬季減水尤甚。因此，宜昌漢口間航路，海洋輪船，絕對不能溯航，普通以吃水十呎汽船爲最大，噸數限度爲一千三百噸，故自上流運來貨物，均先集於漢口，由漢口再易船運至上海或國外。

第三區爲上流航路，乃敘州、重慶、宜昌間五百五十裡之總稱。本航路又可分爲二段：

(A) 敘州重慶間。

敘州下流，水勢頓加，河幅比較廣大，急流尙少。雖其間亦有沙灘，卻不如重慶下流之危險；不過大水之際，到處漩渦，民船到此，稍覺困難，而吃水六呎之汽船，普通在增水中，仍可溯航。

(B) 重慶宜昌間（峽江航路）

重慶下流，河身多屈折，且江岸江底，岩礁到處皆是。此間即普通所謂三峽諸灘，航行最難之所。而重慶夔州間三百四十裡，比之夔州宜昌間百十裡爲少，河面較廣，航行亦較容易。其自重慶下流約七十裡至萬縣，水道最良，然萬縣下流，則稍困難；因其間有大舟溪灘，新龍灘等灘。大舟溪灘在萬縣下流，減水時期，水道僅不過一百碼，此灘比之三峽，尙不見十分危險。其較危險者，爲新龍灘，位居盤沱之下流約二裡。增水時，此處岩礁皆深沈水底，航行尙無

困難；當減水時，岩礁橫亘中流，危險殊甚。由新龍灘至夔州約五十湮，水淺灘多，在減水期，亦不易航行。夔州宜昌間，即古詩所謂「江水楚西貫山地」，形成三峽諸灘處，其最險者，爲瞿唐峽，巫山峽，宜昌峽，故稱三峽。實則除此以外，峽灘危險處尙多，因遂名爲三峽諸灘。查三峽中著名峽灘如左：

瞿唐峽（風箱峽）

夔州下流三湮

增水時危險

巫山峽

巫山縣下流一湮

增水時危險

母豬灘

官渡口下流二湮

減水時危險

牛口灘

巴東縣下流七湮

增水時危險

洩灘

牛口灘下流五湮

增水時危險

新灘

歸州下流八湮

減水時危險

牛肝馬肺峽

新灘下流二湮

增水時危險

螳蛉灘

牛肝馬肺峽下流五湮

減水時危險

獺洞灘

螳蛉灘下流五湮

減水時危險

宜昌灘

南津關徒山陀十五湮

增水時危險

最後爲源流，即金沙江航路，本航路甚短，僅敘州屏山縣間三十里，可通民船，敘州以上，航行極困難，自無詳述。

之必要。

以上所言，均屬長江本流，而支流中與汽船航路有關，且亦爲日輪侵略的目標者，則爲沅江及湘江兩航路。

(第一) 沅江航路——沅江航路，即漢口常德間，水程約二百五十哩之總稱。經岳州，橫斷洞庭湖而入沅江。上下航共需三日，一千噸以內之汽船，得以通行無阻。但每年僅以六月至十一月五六個月爲直通期間。日清汽船會社，每年定期航行，在十二次以上。

(第二) 湘江航路——漢口湘潭間，水程約二百三十哩之總稱。經岳州，長沙，至湘潭。上下航共需三日。直通期間，普通由六月至十月五個月間；減水期間，漸次減短，遂同漢口常德線。以岳州（城陵磯）爲終點。惟由岳州使用小蒸汽船，以資連絡。

因此，揚子江航路，由上述綜括起來，實可分爲五大航線：

(甲) 上海漢口線——航行於上海漢口之間，夏季增水，可航行吃水二十七呎之大船；減水亦可航行吃水十二呎之汽船，實爲長江之幹路。日輪在本航線往來者，有日清，大阪，三菱，三井等公司。

(乙) 漢口宜昌線——航行於漢口宜昌之間，爲川鄂通商唯一之水道，由漢口湖江三百五十八哩而達宜昌。日清公司在本航線中，占大半勢力。

(丙) 宜昌重慶敘州線——此中敘州重慶間二百十里，小蒸汽船及大型民船尚不易航行，可供汽船航

行者，僅重慶宜昌間之水道。但減水時，在重慶與萬縣間，尙不能通行小汽船。日輪往來本航線者，有日清及天華兩公司。

(丁) 漢口常德線——此線爲長江支流，常德位於沅江流域，由漢到常，須橫斷洞庭湖，但航路直通，僅限增水期間。日輪往來本航線者，有日清公司。

(戊) 漢口湘潭線——此線亦爲長江支流，夏季增水時，日清公司派輪航行。

乙、長江航業與日輪

前已言之，日本對於長江航路的侵略，始於光緒二十四年之大阪商輪的加入。惟當初英法各國以該公司係後進的同業，故頗受太古怡和東方麥邊等公司之排擠壓迫。然大阪會社因有政府資力的補助，雖受競爭之苦，尙能造更新吃水淺容積大之長江輪船，以打破太古怡和等公司之勢力，延長滬漢間之航路至滬宜間，竭力吸收客貨，營業逐漸發展。及光緒二十九年，日本郵船會社成立，收買麥邊洋行汽船及航路，用英國旗號航行長江一帶。明年日本又於湖南航路，新創湖南汽船會社，至此日本在揚子江航業之勢力，益形膨脹。日本汽船爲聯合經營，藉與各國競爭起見，遂於光緒三十三年（一九〇七）將大阪商船及日本郵船之揚子江航路，與湖南、大東兩汽船會社合社，而成日清汽船會社，於是日本在華航業侵略的氣勢，與英商相等，更不可壓制了。茲將日輪名稱噸數，依據海關內河日輪調查表，分條記錄如左：

(甲) 上海漢口航線

(一) 屬於日清汽船會社者：

洛陽丸	二、六九七噸	全年航行約四十次
鳳陽丸	三、九七七	全年航行約四十次
南陽丸	三、三一〇	全年航行約四十次
襄陽丸	三、三〇八	全年航行約四十次
岳陽丸	三、二九八	全年航行約四十次
瑞陽丸	三、〇七八	全年航行約四十次
大福丸	二、五五五	全年航行約四十次
大利丸	二、〇〇五	全年航行約四十次
大貞丸	二、四二一	全年航行約四十次
大吉丸	一、八九二	全年航行約四十次
蜜蜂丸	一八四	不定期

(二) 屬於德和洋行者：

御影丸 一、六七九噸

鐵山丸 一、二四一

(三) 屬於三井洋行者:

三井丸二號 一四〇噸

(四) 屬於山下汽船會社者:

海達丸 一、〇〇〇噸

上宮山丸 一、九〇〇

和島丸 一、八〇〇

平雄丸 一、六〇〇

(乙) 漢口宜昌航線——

(一) 屬於日清汽船會社者:

大元丸 一、五五七噸

大亨丸 一、六四三

信陽丸 一、三一一

不定期

不定期

不定期

航行次數未明

航行次數未明

航行次數未明

航行次數未明

全年航行約三十次

全年航行四十七次

全年航行四十三次

當陽丸 一、〇八二

全年航行四十三次

Kaling Maru 四六二

全年約三十次

德陽丸 八〇〇

全年航行約六十次

(二)屬於三井洋行者:

三井丸 二〇噸

不定期

(丙)宜昌敘州航線——

(一)屬於日清會社者:

雲陽丸 四九六噸

全年航行約四十次

宜陽丸 五一六

全年航行約四十次

長陽丸 五六八

全年航行約四十次

涪陵丸 三四九

全年航行約四十次

嘉陵丸 一九八

全年航行約二十次

(二)屬於天華洋行者:

聽天丸 九四三噸

全年航行約四十次

行地丸 一〇三三

全年航行約四十次

宣慈丸 一〇三三

全年航行約四十次

護法丸 一〇〇〇

全年航行約四十次

(三) 屬山下汽船會社者：

Changfang Maru 四六〇噸

次數不明

紅葉丸 四四

次數不明

(丁) 漢口常德航線——

(一) 屬於日清汽船會社者：

湘江丸 八八三噸

每週一回全年約二十五次

桃丸 一三

不明

檜丸 七一

不明

姬島丸 八四

不明

櫻丸 一六

(戊) 漢口湘潭航線——

(一) 屬於日郵汽船會社者：

武陵丸	七一五噸	全年航行二十四次
沅江丸	八七五	全年航行十五次
杉丸	六九	航行次數不明
松丸	八四	不明
柏丸	八四	不明
梅丸	四三	全年航行約二十次
竹丸	三三	全年航行約二十次
衡州丸	三〇	不詳
(二) 屬於三井洋行者：		
三井丸二號	二〇噸	不詳

第四節 內港航業

日本自馬關條約成立，不僅獲得沿海沿江航行權，並且進一步而更取得內河航行權，而開國際法上未有之惡例。因是帝國主義者之勢力，不特入我堂奧，並且進我私室了。加以前清糊塗當局，不明利害，一味憑着外人的播

弄，頒布所謂內港航行章程，於是帝國主義者的船舶，隨便可以駛入我國內港，更將此項章程不惜訂入不平等條約之中，自束手足，於是我國航權的喪失，完全無遺了。

內港二字，在前文曾經解釋，是指通商口岸，達到非通商口岸，或非通商口岸間之航行而言。故所謂內港航業，不限定於內地；即沿岸凡非通商口岸，亦得稱為內港，故日本對華內港航業的侵略，可分為二種：第一、係在沿海的內港；其次，是沿江的內港，其航路可由此而別為下列各線：

(甲) 沿海的內港

(A) 以青島為中心之內港航線

(B) 營口復州線

(C) 廈門港內線

(D) 漳泉一帶口岸航行線

(E) 福州興化平陽三都線

(乙) 沿江的內港

(A) 以上海為中心之內港航線

(B) 九江南昌線

(C) 以長沙爲中心之內港航線

(甲) 沿海的內港

(A) 以青島爲中心之內港航線——以青島爲中心之內港航線，最主要者爲青島海州線，此外，尚有山東沿海一部分小汽船，或行沿海通商口岸，或行內港，不一定者。

茲先述青島海州線。本航路自二十年前，即有德船福安、平安等航行，其後，日人遂相繼派船加入此線，然時航時輟，無多成績。近三四年來，日船始大增，至十六年夏季竟增至八隻，經五三慘案之後，日船大鷹丸、第二隱岐丸、膠海丸等，先後爲中國人所收買，並有福山丸，改爲福興；廣慶丸，改爲慶興；是爲青海間一船有兩國國籍的濫觴。而海關監督公署，一時失察，均准其領照。自十八年以來，青島海州間航行日輪，急遽增加，及至現在，已增至十八隻，雖交通部不許航業公會准外籍船駛行內港，但不平等條約未曾廢除以前，何能辦到。茲就調查所得的航行青島間輪名及噸數如左：

船名	代理店	噸數	航路
福興	協信公司	一五〇噸	青島石臼所濤雄
慶興	小村組	二二〇、九	青島石臼所濤雄
伊勢丸	裕東行	一八〇	石臼所青口

多喜丸	富羅洋行	五〇〇	石臼所青口
木津州丸	英記	二〇〇	石臼所青口
辰明丸	航業客棧	一八〇	石臼所青口
上運丸		四一〇	青島海州間
第十二隱岐丸		三三〇	青島海州間
辨天丸		八四	青島石臼所間
第四福山丸		九二	青島石臼所間
新隱岐丸		一〇九	青島石臼所間
福山丸		九二	青島石臼所間
膠州丸		一〇六	青島石臼所間
其他			

青海間航路乘客，以往來東三省之勞力者爲多。向年每日總在千人以上；二年以來，山東秩序漸定，加之中俄戰起，故南歸者漸多。至於貨物之出產，當以冬季石臼所濤雄之生米爲大宗，每年自十月末至次年三月間，每日到小港碼頭者，當在一百五十噸以上。而此五六月間之總數量，當在二萬二千五百噸左右。此外如海州，以海

州爲隴海路之終點，貨物厝集，運輸量亦頗不弱；只因年來時局不靖，稍稍減色而已。尙有一部分小汽船，航行沿海及內港而無一定者。該小汽船往往隨時因營業變更航線，但改沿海航線爲內港航線，或改內港航線爲沿海航線時，應先至海關換照。茲查得其輪名及噸數如下：

<u>海幸丸</u>	二四七噸
<u>平順丸</u>	九四三
<u>登安丸</u>	二七五
<u>富士丸</u>	六五七
<u>松浦丸</u>	六九四
<u>瑞鳳丸</u>	六一一
<u>大東丸</u>	一、一三六
<u>平雄丸</u>	六二〇
<u>海運丸</u>	九〇六
<u>第三汎丸</u>	六三三
其他	不詳

(B) 營口復州航線

台東丸 一、一三五噸

七尾丸 一、二〇〇

連勝丸 三四三

露島丸 六六〇

利生丸 二五〇

(C) 廈門港內航線

船名 代理店 噸數

靖安 錦祥 一八〇噸

安川 黃洪卿 一三〇

三井 三井洋行 一九〇

工商 陳學海 一五〇

台銀 台灣銀行 四五

長門 安田 一六〇

(D) 漳泉一帶口岸航行線——

船名	代理店	噸數
飛英	吳蘊甫	七五噸
仁和	黃授卿	二九
江寧	黃授卿	二七
逐電	郭漢泉	二六

(E) 福州與化平陽三都航線

西榮丸	施合發代理	二五〇噸
大觀丸	施合發代理	三三二

(註) 福州日籍之汽船之得駛入內港者，晚近祇有上述二艘而已。蓋福州民衆對於日輪抵制頗烈之故。

此外尚有大得丸（五六四噸）航行於上海海州間。高野山丸（八四一噸）航行於上海海門間。

(乙) 沿江的內港——

沿江的內港航線有三：

(A) 以上海為中心之內港航線——本航線又分而為三：(a) 上海蘇州間航路；(b) 上海杭州間

航路：(c) 上海湖州間航路。民國以前，日本公司在此航路中者本為大東會社，與戴生昌；其後大東合併於日清，而將航線讓渡與戴生昌，於是上海杭州蘇州湖州間之航行，為戴生昌所占。茲將船名及噸數列下：

梯航	三〇噸	通源	二〇噸
如飛	二〇	新乘	二〇
河清	一四	丹鳳	一五
新鴻	一六	慈航	未詳
浦江	未詳		

又客船名稱及噸數如左：

同昌	三二噸	同登	三二噸
同生	三二	同春	三二
同康	三二	同和	三四
同和	未詳		

(B) 九江南昌線——由九江經湖口、南康，至吳城鎮，以斜貫鄱陽湖之航路，四時得通百噸及百八十噸之大型小蒸汽船。由吳城鎮入贛江，惟冬季減水時，航行困難地點，如黃家渡，即二三十噸之小蒸汽船，亦不易通過。

故自九江來之大型小蒸汽船至吳城鎮，須換吃水二三呎之小汽船，方可達抵南昌。九江吳城鎮間，為二百四十華里；九江南昌間，則為四百二十華里。現在日方從此航線者，為日清汽船會社之江安丸（二〇噸）、義源丸（三四噸）惟航期不定，日商戴生昌，亦曾經營此航線，但噸數及輪名，尙未查明。

（C）以長沙為中心之航線——本航線又分為長沙常德線，及長沙湘潭線。在長沙常德線中，有下列各日輪：

彩雲丸	一七噸	減水期	漢口——麓湖口
彩霞丸	二八	減水期	長沙——麓湖口
衡州丸	一七	減水期	長沙——麓湖口
芥航丸	二一	減水期	漢口——麓湖口
葦渡丸	二二	減水期	長沙——麓湖口
錦齡丸	一一	減水期	新化口——龍陽
源新丸	—	減水期	新化口——龍陽
彤雲丸	一七	減水期	常德——龍陽
普渡丸	九	減水期	常德——龍陽

景星丸

二〇

減水期

龍平丸

二四

君山丸

湘潭丸

金陵丸

同永丸

第七章 收回日本在華航權之步驟

我國航權之喪失，與夫日輪侵略狀態，業已詳敘於上文；茲所應注意者，乃在權利之收回。我國八十年來，受盡帝國主義之經濟的壓迫，陷國家於次殖民地之地位，陷我民衆於窮困苦痛的地位；而航權的喪失，實爲一大原因。尤其日本，自從馬關條約訂立以來，更進一步，窺我內室，舉凡中國船舶所到之地，日本船舶皆將通航，換句話說，亦得從事各種經濟的榨取，於是沿海沿江內港一律任意駛行，而我國因此一方失了國家主權完整的原則；一方便使本國產業永無發展的可能。

幸自中山先生倡導革命以還，國人漸漸覺醒，知救中國，救民族，非從打倒帝國主義入手不可；而打倒帝國主

義的初步工作，實爲廢除不平等條約。蓋我國所以陷入次殖民地的地位，完全受了那些買身文契束縛的原故！

航權之所以喪失，已述上章，亦是爲了前清政府和帝國主義者，訂立一些買身文契，所以要想收回航權，非從廢約入手不可。查帝國主義國家與中國有條約關係，而且操縱中國航權者，以日英美三國爲最重大；不過英美兩國，以非在本文範圍以內，暫且不論，茲所應加研究者，則爲日本一國。且中日相距咫尺，其關係遠非英美之比，如果日本應付得法，其餘自可不生問題；況值中日互換修約之時，對於日本在華航權，尤當上下一致，努力於收回運動，以符總理「於最近期間廢除不平等條約」之遺囑。

雖然，日本帝國主義者，素以陰險狡猾著稱，近讀東京各報，該國當局，擬用朝三暮四之計，以應付我收回航權的運動，並擬採取前次關稅會議政策，一面贊成我國收回航權的原則，希圖挽回我方空氣；一面則用種種名義，希圖維持往日的優越權。更倡種種謬說，以期淆亂聽聞，其最有力者爲：

(一) 內河說——大意謂中國所主張收回者，乃內河航行權。長江既有通商口岸，即不能作爲內河論，沿海更不在其範圍。故日本所應放棄者，僅有光緒二十四年內港行輪章程所言之內港而已。其他，均應維持原狀。

(二) 互惠說——大意謂中國現今所要求者爲平等待遇，故如雙方互惠，一方仍保存外船在中國境內之航行權；一方則允許中國商輪，亦可到日本國內航行，中日兩國，不分界限，一視同仁。

(三) 特許說——大意謂在一定年限以內，仍准外船繼續營業，惟由政府向其征收稅款若干，以爲特許之

酬報。

以上三說中之內河說，不過藉此以期久佔長江及沿海航路；而不知航權係整個的，凡在我國領土以內，外輪當然不許航行。其說腐淺，殊無一駁之價值。若特許說，則與本黨航路國有政策根本抵觸，一經特許，是對不平等條約，反加一重鎖鍊，亦非我國所能認可。至於互惠說，在理論上，似極平等，而不知我國航業，尙屬幼稚，且造船事業，駕駛人才，均感缺乏，航行本國境內，尙虞供不應求，豈有餘力在他國境角逐之理。其結果，互惠二字，徒成虛文，惟有日輪來華而已。且從最近航業情形觀察之，則我國內外貿易，均不能與日本英國相競爭，此後急起直追，猶恐不及，若經互惠之後，使彼外國商輪之內地航行，愈有根據。我國航業，更無發展的一天。茲錄一九二八年海關日英及我國之船舶進出口數量如左，以證我國航業之不振，與其貿易的關係。

(一) 對華貿易進出口船隻，英日華三國比較表

國名	進		出	
	數	噸	數	噸
日本	三、九九二	七、四九三、六六二	三、八四〇	七、二四三、七三〇
英國	〇、七〇九	八、〇八七、六二二	五、六六〇	七、九九〇、八七〇
中國	二〇、三四一	二、二五四、六二七	一七、五〇三	二、一五六、七四七

(二) 對外及國內貿易貨值及船隻船鈔日英華三國成數比較表。

國名	船隻	噸	數	對外貿易貨值	國內貿易貨值	共計貨值	船鈔
英國	一五、九七	三六、七一	二九、〇三	三九、四六	三四、五七	三〇、六六	
日本	一五、九七	二五、六〇	三六、〇一	二七、九四	三六、四四	二五、〇五	
中國	四四、三五	二二、九三	七、五三	三六、九一	二二、一三	一一、八〇	

由上觀之，中國商輪隻數雖多，而噸數甚少，以對外貨值而言，日本所佔比率，竟在英國之上；而對內貨值則稍差，若一旦許以互惠，則日本航船運載貨值，勢將增加，同時我國商船運載價值，必至減少無疑。

所以前列三說，於我國將來，俱無所利，故我國收回日本部分的航權，自應本諸目前情形，要籌適當之對策，竊意無論如何，應秉領土主權完整原則，而定澈底收回已失利權之方針。至收回航權方法，從理論上言，固宜以革命手段，立即停止日輪的沿岸及內河內港航行權；然於事實上着想，則以採取漸進方法，逐步收回外輪，較為適宜；因日本在華航業投資，數達二三千萬元之鉅，欲其立時停止航行權，除非我國出以非常手段，恐難辦到。而且目前華輪噸數不多，供不應求，即使日輪及外輪立時撤退，我國工商事業，不能謂無影響。况以今日政府財政空虛，又不能將外輪全數收買，以爲國內之航行。因此，吾人對於日輪，甚至他國輪船，在目前我國狀況，惟有本諸收回航權之原

則，而採取緩進之方法而已。余意對於收回日本航權，可分爲下列數步辦理。

第一步——收回內港航行權，於半年內完全實行；所有日輪，在半年以後，不得航行中國內港；否則課以極重之船稅，或予以沒收船貨之處分。

第二步——收回內河航行權，於二年內完全實行。所有日輪，在一年以後，先取消日輪在漢口以上之航線；二年以後，禁絕日輪航行上海漢口之間，否則，課以極重之噸稅，或沒收其船貨。

第三步——收回沿海航行權，於四年內完全實行，所有日輪，在四年以後，應全數撤退，或由中國收買；逾時不撤退者，課以極重之噸稅，或沒收其船貨。以上三種步驟，對日如此，對其他各國亦莫不如此。至於將來對日通商航海條約之規定，應參加下列日本與歐美間訂立之例，務使主權不致有損失，實爲至要。

第一例 一八九五年，日本與巴西修好通商航海條約第八條：

「兩締約國之沿海貿易，不在本條約規定範圍之內，應由本國及巴西各自之國法定之，」
屬此例者，更有左列各約：

一八九七年日本智利修好通商航海條約第八條，

一八九八年日本阿根廷通商航海第八條，

一八九九年日本希臘修好通商航海條約第八條，

一九〇八年日本哥倫比亞修好通商航海條約第八條。

第二例 一九一一年日英通商航海條約第二十一條：

「兩締約國沿海貿易，不在本條約規定範圍之內，一切應照日本及聯合王國各自國法定之。但關於本件，締約國一方臣民及船舶，於對方版圖內，應享受最惠國待遇。」

日本國船舶及大英國船舶，爲外國載來旅客及貨物之全部或一部起見，或爲裝載旅客或貨物之全部或一部前赴外國起見，得自一港駛入他港。

締約國一方之沿岸貿易，完全保留於本國船舶時，若對方之船舶，於該保留區域以外處所，從事貿易，凡執有由該區域以外處所發行或到達之聯運船票之船客，或有聯運貨票之貨物，得運送之於締約國一方之二港間。關於此項運送之船舶及貨物，並得享受本約規定之一切特權。」

第三例 一九一一年日美通商航海條約第十三條：

「兩締約國之沿海貿易，不在本條約規定範圍之內，一切應照日本國及合衆國各自國法定之。但關於本件，締約國一方臣民及船舶，於對方版圖內，應享受最惠國待遇。」

兩締約一方之船舶，向他一方版圖內二處以上輸入港運送在外國裝載之貨物時，得在前列各港之一處卸去其貨物之一部，更向其他一港或數港續行或卸下貨物，但須遵守到着國之國法稅則及關稅規則。再俟同

樣方法及同一限制，締約國一方之船舶，由他一方之港向其外國發行之途次，得在該國之數港裝載貨物。」

屬此例者，尚有左列各約：

一九一一年日法通商航海條約第十五條，

一九一一年日本西班牙通商航海條約第十四條，（此約本條第一項，照日美商約除去但書，其餘均係相

同，

一九一一年日那通商航海條約第十三條，

一九一一年日本瑞典通商航海條約第十四條，

一九一二年日丹通商航海條約第十五條，

一九一三年日義通商航海條約第十七條。

前述三例，爲謀保護中國目前航業起見，宜採用第一例；並應訂明各保留其本國內河航行權於其本國人民，以杜今後解釋上之疑義。誠能如此，則前失航權，自可完全收回中國所有；且依據日本先例，彼邦亦無反對之理由。在理論上，事實亦俱不失爲公允平等之原則。故欲收回日本航權，自以此法較爲妥當。但爲免除兩方在經濟上暫時困難起見，不妨將前擬三步驟法，訂入副約，以爲過渡期間兩方共同遵守之規章。

茲爲明瞭已往日本在華取得航權之經過計，乃將歷來有關中日航行條約彙錄於後，並加以解釋，以資讀者

之參考。

(甲) 中日馬關條約 光緒二十一年

第六款，中日兩國所有約章，因此次失和，自屬廢絕，中國俟本約批准互換之後，速派全權大臣與日本所派全權大臣會同訂立通商行船條約，及陸路通商章程。其兩國新訂約章，應以中國與泰西各國現行約章為本，又本約批准互換之日起，新訂約章未經實行之前，所有日本政府官吏臣民及商業工藝行船船隻陸路通商等，與中國最為優待之國禮遇護視一律無異。中國約將下開讓與各款從兩國全權大臣畫押蓋印日起，六個月後，方可照辦。

第一，現今中國，已開通商口岸之外，應准添設下開各處為通商口岸，以便日本臣民往來僑寓，從事商業工藝製作。所有添設口岸，均照向開通商海口，或向開內地鎮市章程一體辦理，應得優例及利益等，亦當一律享受。

一、湖北省荊州府沙市。

二、四川省重慶府。

三、江蘇省蘇州府。

四、浙江省杭州府。

日本政府，得派遣領事官於前開各口駐紮。

第二，日本輪船得駛入下開各口附搭行客裝運貨物。

一、從湖北省宜昌溯長江以至四川省重慶府。

二、從上海駛進吳淞口及運河以至蘇州府杭州府。

中日兩國，未經商定行船章程以前，上開各口行船，務依外國船隻駛入中國內地水路現行章程照行。

第三，日本臣民，在中國內地，購買經工貨件，若自生之物，或將進口商貨運往內地之時，欲暫時存棧，除勿庸輸納稅鈔，派徵一切諸費外，得暫租棧房存貨。

第四，日本臣民得在中國通商口岸，城邑，任便從事各項工藝製造。又得將各項機器，任便裝運進口，只交所定進口稅。日本臣民在中國製造一切貨物，其於內地運送稅，鈔課雜稅，以及在中國內地沽及寄存棧房之益，即照日本臣民運入中國之貨物一體辦理。至應享優例豁免，亦莫不相同。嗣後如有因以上加讓之事，應增章程規條，即載入本款所稱之行船運商條約內。

「按」本條約，爲內港航權喪失之根據，且依此條約，帝國主義者在華內河航行權，亦得大加擴張了。

(乙)中日通商行船條約 光緒二十二年

第五款，中國現已准作停泊之港，如安慶大通湖口武穴陸溪口吳淞等處，及將來所准停泊之港，均准日本船卸載貨物客商悉照現行各國通商章程辦理。如日本船違章到中國別口，非係准停泊之港，亦非准通商口

岸，或在沿海沿江各處地方私做買賣，即將船貨一併由中國罰充入官。

「按」此款係允與日本以沿岸貿易權，實為侵我內地航權有力之根據。查各國沿岸貿易，多為本國國民所獨有，外人罕有能染指者，如日本與英、美、法、義諸國之通商條約，皆規定沿岸貿易，各遵本國法辦理，不受商約之制限。惟我國一八五八年中英天津條約，開放揚子江航運，許外人以內河航行權，及沿岸貿易權。是年以後，外國船舶，皆可在我國從事沿岸貿易，故此款非從根本改革不可。

第十五款 日本商船進中國通商各口應納船鈔。按註冊噸數在一百五十噸以上者，每噸納鈔銀四錢；一百五十噸以下者，每噸納鈔銀一錢。如該船進口後，未經開艙，限四十八點鐘之內出口，不納船鈔，如已納船鈔之船，自領出口紅票之日起，限四個月之內，可往中國通商各口及准停泊之港，毋庸再納船鈔。凡日本商船在中國修理之時，亦毋庸納船鈔。又日本臣民供用各種小船，裝運客商行李書信及應免稅之貨，往來中國通商各口，均毋庸納船鈔；惟各種小船及貨艇等運往貨物，其貨於運載時，應輸稅課者，該船須按四個月納船鈔一次，每噸納銀一錢。所有日本大小船隻，除納船鈔外，並無別項規費。至所納船鈔，不得過於最優之國各船所納之數。

第十六款 日本商船進中國通商各口，聽其雇覓引水之人，完清應納稅項之後，亦聽雇覓引水之人帶領出口。

「按」以上兩款，關於船舶噸稅及引港事項，本應彼此互相均等待遇，而我國卻只有惠及於人，而人絕

無同等待我，是種片面協定，將來實非取消不可。

(丙) 中日通商行船續約 光緒二十九年

第二款 中國國家允日本輪船業主，自行出資在長江宜昌至重慶一帶水道，施設扯上湍瀨之件，因關係四川兩湖地方百姓，應聽候海關核准後，始行安設，無論民船輪船，均可任便聽用；但所設之件，不得阻礙水道；或阻礙民船暢行；或阻江邊陸路行人，所有一切辦法，仍須遵照海關議定專章辦理。

第三款 中國國家允能走內港之日本各項輪船，在海關報明，由通商口岸往來報明之內港地方貿易，應悉照所定正續各章辦理。

「按」以上兩款，關於允與日本人民在我沿岸貿易及內港貿易之權。查我國於咸豐八年中英天津條約開放揚子江航運，許外人以內河航行權，與沿岸貿易權。是年以後，漸推漸廣，我國內河大部分，外人船舶，皆可游駛，所有限制，不過不許運載違禁貨品而已。是中國之國際貿易，不准許外人交易，且使其在中國得從內地貿易，事既奇難，而條約且許外人經商於內地者，可不遵本國商人服從之法律及稅則，而特設一種條例及稅法以優待之。與本國制度互相對抗，到處優待外人，抑制華人，而開國際上未有之怪現象。

第九款 中日兩國現存各條約，及兩國約定事項，未經因立本條約更改或廢除者，仍舊照行不違。茲特聲明，且大日本國政府官員臣民通商行船轉運工藝以及所有一切財產，應享大清國大皇帝陛下及政府各省或

地方各官府，允與別國政府官員臣民通商行船轉運工藝以及財產之一切優例，豁除及利益，無論其現已允與或將來允與一體均享完全無缺。中國官吏工商人民之在日本者，日本國政府亦必按照法律章程，極力通融優待。

「按」此款僅聲明日本人民，在我國享受最惠國條款之待遇，以保障其與第三國人民處同等之地位，所謂片面的最惠國條款是也，而對於我國人民之在日本者，則限以「按照法律章程通融優待」保留作後日以內國法令排斥華工限制華僑之地步，不平孰甚。至今我則門戶開放，任其自由入國；彼則以種種法令，取締章程，排斥我華工東渡，將來對於此等片面條約，急應廢除。

(丁) 中日續議內港行輪章程 光緒二十九年

(一) 日本輪船東，可向中國人民，在河道兩岸租棧房及碼頭，不逾二十五年租期，如彼此兩願，續租亦可從新再議。倘日商不能向華民妥租棧房及碼頭，須由地方官與總督巡撫商務大臣商妥後，照公道時值預備棧房碼頭租給，租滿之後，亦可接租。

(二) 靠船碼頭，不得有礙水道，亦不礙船隻通行，並須由最近海關先行查明允准；但海關亦不得無故禁阻。

(三) 日本商人所租棧房及小碼頭須納稅捐，如同中國人民左近相類之房產一樣。日本商人祇能用中

國代理人及辦事等人在該內河行輪處所租棧房之內居住貿易；惟日商亦可隨時前往察視其生意情形，不得因此於中國向來管轄華民之權稍有減損，或有所妨礙。

(四) 凡在中國內港行駛之輪船，如有損傷隄岸，或各項工程，應責成該輪船將該隄岸工岸查係損傷，以及他項因傷受虧一切賠償業主，如有淺水河道，恐因行輪致傷隄岸，以及相連之田地，中國欲禁水輪行駛者，知會日本國官員查明實有妨礙，即行禁止日輪行駛該河；但華輪亦應一律禁止。至華洋輪船並不得駛過內河向有壩閘之處，防有損傷該處壩閘，有礙水利。

(五) 日本國政府，欲將中國內地水道開通，行駛輪船，大意實為中外貨物運動迅速起見。如現在或日後有行駛內地水道之日輪，而該船業主尤願將輪船轉賣與華人公司，及掛中國旗號，日本政府應許不加禁阻。

如有華人，按照中國律例註冊，設立內港行輪公司，而日本人附股者，不得因該公司有日股在內，遂以為該公司輪船即准掛日本國旗號。

(六) 民船向不准裝運違禁貨物，凡行駛內港輪船，及該輪拖帶之船，亦均一律不准裝運，如有不遵，即照約載違禁章程辦理，註銷所給關牌，不准行駛內港。

(七) 內港行輪，風氣未開，內地居民，宜令其少受驚擾。凡是內港，其向未經輪船行駛者，須審察商人之便，並輪船東，實見生意有利可圖，方可漸次開駛。如有商人有意於商船未經到之內港設輪行駛，須先向最近口岸

之稅務司指明，以便轉稟商務大臣會同該省督撫，體察情形，迅速批准。

(八) 此項輪船，准在口岸內行駛，或由通商此口至通商彼口，或由口岸至內地；並由該內地處駛回口岸，並准報明海關，在沿途此次所經貿易各埠，上下客貨；但非奉中國政府允准，不得由此不通商口岸之內地至彼不通商之內地，專行往來。

(九) 無論客船或貨船，均准輪船拖帶，凡被拖之船隻，其船戶水手人等，均應歸華民充當，並不拘船東爲何人，均須掛號，方准由口岸行駛內港。

(十) 以上章程，係補續光緒二十四年五月七日前後所訂內港行輪章程，其未經此次所訂更改者，則仍舊照行。

此次之章程，及光緒二十四年前後所訂之章程，嗣後儘有應行修改之處，即可彼此酌情商定。

附件二，係第三款附件之一，

大日本欽差全權辦理商約事務大臣（日置小田切）爲照會事，照得此次議定條約第三款，載中國國家允能走內港之日本各輪船，均可照章領牌，往來內港，中國不得藉詞禁止此等輪船來往內港。本大臣爲預防將來議論起見，照會貴大臣查照，即請轉飭總稅務司遵辦，並請照覆可也，須至照會者。

右照會

大清欽差辦理商約事務大臣

伍呂盛

明治三十六年十月初八日

附件三，係第三款附件之二，

大清國欽差辦理商約事務大臣伍呂盛爲照覆事，照得光緒二十九年八月十八日，准貴大臣照會聲明此次議

定條約第三款內載能走內港之日本各輪船，無論大小，祇以能走內港爲準，均可照章領牌來往各港。中國不得藉詞禁止，爲預防將來議論起見等因，查本大臣前與貴大臣會議此款時，曾准貴大臣開送清單，有貴國輪船，名曰山陽丸，瀨田川丸，日向丸，浦戶丸，寧靜丸，平安丸，太閤丸，吉野丸，明光丸，福壽丸，肱川丸，永田丸，共同丸，蓬萊丸，貫敦丸，錦龍丸，全勝丸，康平丸，載重一百二十一噸至四百一十噸，向往來煙台東三省各內港，領有牌，遵照內港章程辦理，不在禁止之列。即經飭據副總稅務司行查各關與成案相符，茲復准照會同前因，應即咨請外務部轉飭總稅務司查酌辦理可也，相應照覆，貴大臣查照存案，須至照會者。

右照覆

大日本國欽差全權辦理商約大臣 日置小田切

光緒二十九年八月十八日

(戊) 內港行輪章程 光緒二十四年

領牌掛號

第一款 中國內港，嗣後均准特在口岸註冊之華洋各項輪船，任便按照後列之章程，往來專作內港貿易，不得出中國之界前往他處。內港二字，即與烟台條約第四端所論內地二字相同。

第二款 非出海式樣之各項華洋貿易輪船，或在口岸內駛行，或往來內港，除按本國律章應隨有之牌照外，尚須赴稅務司處請領關牌；其關牌內，應將業主姓名、籍貫註明，並將船名、船式及水手人數等項，按行開列，每年換領一次，如改業主及停止貿易等事，即將所領之關牌繳銷，初次領牌，應納牌費關平銀十兩，其後每年換領新牌，納費二兩。

第三款 此項輪船如祇在口內行駛，無須每次赴關呈報一切，惟若欲前往內港，於出口回口時，俱應一體報關，無關牌者，一概不准前往內港。

第四款 此項輪船，所有懸掛燈蓋，防範碰撞，及船雇更換水手，與查驗水鍋機器等事，俱須遵照各該口原有之章程辦理，該章程應由海關頒布，並刊入關牌內。

稅課辦法

第五款 此項輪船，如在各口，照在章程裝載應稅之貨，駛赴內港，應即報明海關，由關核定應否照完何項出口稅，如由內港裝載應稅之貨駛回本口，應即報關，由關一體核辦，凡屬洋商之船，應完何稅，即按條約稅則辦

理。

第六條 此項輪船在內港各處起貨下貨，應照該處定章遵納各項稅釐，凡屬洋商之船，應照條約稅則比例辦理。

第七條 此項輪船若拖帶船隻，被拖之船，應於何處釐卡候驗，則該輪亦應於該處停輪，該輪所裝之貨，並被拖之船所載之貨，俱照各該卡之章程辦理，惟洋商應遵之章，須與條約相符，仍由海關一體頒布長江輪船，若無海關特照，一概不准拖帶貨船。

審案辦法

第八款 凡在內港犯事者，無論或違背稅章，或毆辱人命，或盜竊財產等事，均須由該處地方官按懲辦本處人民之律章審斷；惟若係洋人之船，即犯事者為洋人船上所用之華人，應由地方官一面知照就近口岸之稅務司，轉告該船之領事官，該領事官即可派員前赴觀審；若犯法者為洋人，應照條約所論護照之條，將其人送交就近口岸之稅務司，轉交該領事官辦理。

第七款 凡此項輪船，如經過稅關釐卡等處，並不遵允停輪，或搭客水手等在內港地方，滋鬧肇衅等事，即照各關卡定章罰辦，一面由海關將該船之船牌撤銷，不准復往內港貿易；倘係洋商之船，若該商以審斷案情及罰款，均請照同治七年會詢沿貨入官章程辦理亦可。

以上所擬，足爲現時管理此項輪船之章程，嗣後如有應行修改之處，即可隨時酌情改訂。

光緒二十四年五月二十五日。

(己)續補內港行輪章程 光緒二十四年

第一款 凡有輪船裝載洋貨入內地，或領取子口稅單，或沿途逢關納稅，遇卡抽釐，均聽商便。該貨已到指運之處，所有本地應徵稅釐，即與該船無涉；惟該船不得私起貨物。

第二款 凡在通商口岸，將土貨裝載輪船運往內港，應先報明該關，照民船裝貨出口完稅之例，完納出口正稅。該輪船往內港所裝之土貨，若遇關卡，須按該處章程完納各項稅釐等款，與民船辦法，絲毫無異。若所報之貨，爲復進口之土貨，已在他口完清出口正稅，即無庸重徵出口正稅；惟該貨沿途，似應按內地章程完納各項釐捐，與他項貨物無異。該貨無論由何處運來，已到指運之處，所有本地應徵稅釐，即與該船無涉，但該船不得私起貨物。

第三款 凡土貨在內港已裝輪船欲運他處，即可認明係已完該處之各項稅釐，嗣後無庸再行呈有該處已完稅釐之據；惟遇沿途關卡，仍須按該處之章程完納稅釐。該輪到口時，該貨若係在本地售用，向係在該處徵稅，與民船所運之貨徵稅無異，除此項稅餉之外，所有各項稅釐捐款經費等事，即與該輪船無涉。若所裝之土貨，係欲運往外洋，或照本章程辦理，或照鎮江子口單章程立具保結，領取三聯報單，均聽華洋各商之便。凡運土貨

到口，欲立即撥過出口船隻者，於徵收出口正稅之外，餘不再徵。

第四款 凡華洋各輪，往來內港，每四個月，一律在掛號之日，按章徵納船鈔一次。民船被輪船拖帶者，必須按章完納船科。

第五款 凡有民船裝載貨物，被輪船拖帶者，其貨物徵稅辦法，與輪船之貨無甚區別。

第六款 凡華洋輪船，往來內港，必須在民船貿易常用之碼頭起貨下貨，不准在別處任便起下，如違章在別處起下，即照條約所載沿海私作貿易之條辦理。又掛號之行駛內港船隻，若駛赴中國境外，初次罰銀在二百兩以內，再犯者不准在內港貿易。

第七款 行駛內港船隻，報明在內港時，本口海關，應發給本關總單一紙，內註明該船載有何項貨物，若干等事，以便至沿途各關卡時呈驗，若征納稅釐，即按總單征納，惟疑有跡近影射者，亦可即時盤驗，至該輪到起貨之處，船主須備一艙口單，內註明在該處所應起之貨物各類若干。

第八款 原章第七款所載各該卡之章程，應以本年為限。由中國將各卡章程頒布衆知，其未經頒布以前，如有船隻過內港各關卡，不行停輪受驗，尚不得遽行議罰；惟該輪若經本處關卡或巡船喚令停輪，竟不遵照停候者，應即議罰。

第九款 內港各關卡之章程頒布後，通商各口，應由該省大憲各派一妥慎之員，代收輪船往來內港之稅

釐等項，由該員按定期呈報大憲查核。遇有輪船報明，欲往內港何處，該員即將該輪所裝之何貨若干，沿途應經某關卡，共應完納稅釐若干，核明總數，先行征收，隨即發給總單一紙，以便前往貿易。該輪遇沿途關卡時，即將此單呈驗放行，不得阻滯。至本章程第二、三款所載之稅，亦由該員一併核收，各該員應於新關附近之處設立局所，與本口稅務司和衷會辦，不可自專。遇有疑難事件，應請本口稅務司與監督通融酌議辦理，若案中牽涉洋人，即可任便商酌，按照會訊章程辦法辦理。

光緒二十四年七月十八日 咨行各省。

第八章 我國對於今後航業應有之方策

我國收回航權，固非限於日本一國，日本以外各國，莫不應依前定的步驟達於航權收回之目的。雖然，上述所言，獨嫌太近狹義，而欲達於澈底的打倒帝國主義者在華航業界之勢力，實非有更進一步之努力不為功。蓋上章所言，只在航輪之限止，而於我國航政之整理，航務之振興，尙未道及。是故我國對於今後航業之政策，應本目前狀況，國際情形，分二部以研究之。一部政策，係關於航政者；他部則關於航業者。前者為政府方面應盡之責任；後者屬航業公司應盡之責任。於是，政府提倡保護於上，公司努力業務於下，雙方並進，上下一致，我國航業，自有雄飛海上的一天，決不限於收回喪失航權而止的。茲就二方應取之方策，不揣冒昧，妄擬如左：

(甲) 整理航政——關於航政之整理，其應有之方案如下：

(一) 收回海關兼管權——我國現行海關制度，已如前述，分徵稅海事工務三部，徵稅部，為總轄稅關行政之主要部分；海事部，則管理噸稅收入所舉行之海事行政；工程部，則管理江海工程事宜。後二部所管事務，本屬於航政範圍以內。乃以數十年來，大權操於海關之故，所有沿海及長江航道之整理，浮樁號船燈塔望樓之添置，皆須仰仗洋員之手。且海事部之理船廳所掌事務，如考驗船員及引水人，管理港務，指定泊所，檢查船舶，辦理防疫等職務，司其事者，每多優待外船，抑置華商。關於裝貨載客，對華輪則限制極嚴，對外輪則隨意放任，而引水人之由外人充任，尤於國防有莫大關係。是故航政管理權，一日不收回，即中國航業一日無發展之希望。為救我國衰落航業計，發展我國航權計，是非將海關海事兼管權收回不可。換言之，非將海關附設之海事，工務二部，歸併於交通部不可。

(二) 獎勵中國航業及造船業——我國自五口通商以後，外輪充斥境內，且受不平等條約之束縛，以致本國航業及造船業，遂無發展之可能。故欲振興中國航業，第一步，自在不平等條約之撤廢；而第二步，尤須採取獎勵政策，以期本國航業與造船業，得以發榮滋長。所謂獎勵政策，得分直接與間接二方言之：

(A) 間接方面的政策，應當採取者有四：

(1) 禁止外輪在沿海營業——凡航行沿海之船舶，均以揭中國國旗為限。非華船絕對不許在沿

海營業，庶本國沿海航業，得有復興之望。

(2) 待遇中外輪船，宜有差別——差別待遇，係由國家規定法律，對於用外國船輸入之貨物，較之用本國船舶輸入者，特課高率之輸入稅，務使外輪不得與華輪相競爭，藉利我國航業的發展。

(3) 免除造船材料輸入稅——最近十年中，因中國鋼鐵工業，尙未發達，關於造船材料之輸入，應全部豁免，藉以減輕船商支出，但日後我國鋼鐵事業逐漸發達，此項輸入稅，則不妨徵收，而另給造船獎勵金於造船業者。

(4) 通融資金——航船所需資金，大抵較其他事業為多；倘信用較弱的公司，則調撥資金，擴充業務，遂感困難。故政府當造船公司資金缺乏時，應設法貸以低利或免息之基金。

(B) 直接方面的政策應當採取者有二：

(1) 給與獎勵金——獎勵金分二種：一為航海獎勵金，一為造船獎勵金。航海獎勵金，在使航海者減輕經費，係謀航海業發達為目的。其給與依下述二種方法：(一) 對於全國航海業者，以航海里數為標準，而給與獎勵金。(二) 政府與特定之海洋航業者，締結契約，規定一定年限，而給與獎勵金。

造船獎勵金，在使造船者減輕經費，係謀造船業發達為目的。凡本國造船業新造之船，合於所規定條件者，而以總噸數或淨噸數為標準，而給與一定之獎勵金。所當注意者：(一) 造船廠須確為本國人所經

營者。(二) 船隻須限於鋼鐵所製，期在世界航路中得與外國航輪競爭者。(三) 積載力須設限制。

(2) 給與協助金——協助金者，即私立公司，對於國家直接有所提供，如運送郵件，或戰時協助海軍，國家則與其當事者立有契約，而給與協助金，以為相當之補償。

(三) 編訂完全航律——各國對於航海事項，莫不訂有完全航律，以免航民在海上發生糾紛。我國因航政大權，操自海關，法令又多經其頒行，即交通部航政司，形同虛設，亦無法行使職權，故將來一方應收回海關附屬之航政機關，以劃清行政系統；而同時對於航律之編訂，尤應及早準備充分研究，使將來一一推行順利。查舊交通部業經審核通過者，有：船舶註冊法，船舶公安法。業經審核者，有：船舶註冊法施行細則，及船東船長責任條例。業經起草而未完竟者，有：船舶公安法施行細則，船舶法，船員法，船舶檢查法，船舶丈量法，船舶登記章程，及船舶衝突審查章程。業經頒布而未完全實行者，有：航業獎勵條例，輪船施用無線電條例，應有而未起草者，尚有：海商法，引水法，引水試驗章程，引水執照章程，船舶碰撞預防法，船舶救護法，船員懲戒法，航行條例，內河行輪條例，水上運送法，船舶信號章程，航路標幟章程，航海獎勵法，航海補助法，造船獎勵法，造船補助法，造船規程，船員登錄法，船舶登記法，檢查船舶信號規則。以上各法，起草而未宣布者，宜速正式宣布實行。宣布而未實行者，亦當使之實行。應有而未編訂者，尤宜從速編訂，俾可成爲完全之航律。

(四) 養成航務專門人才——航務專門人才，又可分为航業專門人才，與航政專門人才。目前當局，對於

航政專門人才，已於稅務專門學校附設海事班，以爲將來收回自辦之計；惟於航業人才，尙未十分注意。我國航業本甚幼稚，而航務人才，尤爲缺乏。現全國商輪，足以航海者，約二百艘，每輪至少有高級船員六人至八人，統計需一千人以上，將來航業發達，用才更多。目下國人之服務航界，不過三百人，其餘皆爲外人。且此三百人，又大都爲藝徒及水手出身，未受高等教育，只知墨守成法，不知航海原理，不足占領袖的地位；故爲發達本國航業計，此項人才之養成，尤非及早不可。

(五) 實行水陸聯運——輪船鐵路，爲水陸交通之利器，分之則各程其功，合之則交相爲用。凡鐵路不能直達之處，接之以輪船；反之，輪船不能直達之處，接之以鐵路。舟車聯合一氣，而陸地和水而便可脈絡貫通。就旅客言，可省上下購票繳費之煩；就貨物方面言，得免遲誤屯留之弊。於是交通機關，始呈敏活之狀態，而收指臂之效用。年來時局不靖，航商因受軍運影響，損失極大，貨客運輸，幾爲外輪所獨佔；苟非設法保護，必不能與外輪相競爭，且有難以維持之勢。但部款支絀，獎勵補助，非現時財力所能勝任，惟有籌備水陸聯運辦法，凡華輪及本國火車到達或經過之重要商埠，沿海：如上海、天津、青島、營口、廣州；沿江：如鎮江、南京、浦口、漢口等處，在路局或航局設立機關，專管水陸聯運事宜，則貨客運送既可省時間，節勞費，而無形中且可挽回外輪獨佔之利權，此亦不失間接獎勵華輪之一策。

(六) 擴充造船廠——我國海岸線極長，港口亦多，就航業而論，船隻至少應有一千萬噸以上，方足敷用。

歐戰時期，各國海外航業，其船隻噸數，約有四千五百萬噸。而現時我國內河與沿海航業，合計尚不及四十萬噸。航運貿易額，約佔全額二十三分〇六，目前爲擴張起見，應假定於若干年內，將船隻噸數，逐漸增加，最少應有一百四十萬噸以上，而後國內航業或有發展之望。遠洋航業，亦可奠一基礎。今以一百四十萬噸之船隻噸位，作爲國內及沿海航業之最低數目，再加以海洋運業之總數，至少應有二百萬噸，此項船隻，須於十年內造成。因此，一方舊有造船廠，應大加擴充；同時如漢口、廣州二處，應各設分廠，專事製造。

(七) 肅清沿海匪盜——沿海匪盜，爲發展航業上之障礙，年來我國內亂頻仍，無暇剿除匪盜，於是沿海匪焰益烈，客貨船隻，被匪搶劫，幾乎報不絕書，故爲本國航業着想，肅清匪盜一舉，實斷不可少；否則，航商裹足，沿海航業，怎能發達的一天呢。

(八) 取締外人引水——引水事業，關係國防，東西各國，皆屬所在地人民，我國允准外人充當引水，實際間僅有之事。查同治六年，各商埠引港充引水者，計有二百〇三人，而華人居半。現在航務繁盛的商埠，如上海、天津，查該兩口引水約七十人，而華人充當者僅三四人，不及十分之一。津滬如此，他口可知，不但與同治七年引水暫行章程所載，中外人民一體充當之規定相違；如有戰時，各口將無一華人引水可以雇用，而外國人引水爲敵船嚮導，亦無法制止。故爲經濟計，此種引水權，實應及早收回；如爲國防計，此種引水權，更宜及早予以取締。

(乙) 發展航業——關於航業之發展，可分積極與消極二方面言之：

(A) 積極方面應有之政策如下：

(一) 招商局收歸國有，並定分期發展業務之程序——查招商局創設之初，原為官商合辦，其後迭經變遷，改為完全商辦。十數年來，外受帝國主義者之壓迫，內因腐化分子之把持，故不特業務未能積極發展，即原狀亦不克保持。方茲北伐完成，訓政開始，此種航業機關，自宜以國家力量為之整理。且本黨對內政策第十五條載明：「企業之有獨占性者，及為私人之力所不能辦者，如鐵路航路等，當由國家經營經理之。」招商局，既為有獨占性之企業，其收歸國家經營管理，自屬至當。況在收回航權之過渡期中，須與外輪公司劇烈競爭，如由國家經營，應付上亦比較容易，不過收歸國有，是有個重要的前提，前提為何，即政府經營航業，必以國家政策，民生需要為本，舉凡一切用人行政，宜本天下為公之義，完全聘用相當人才，俾得展其所長，以謀黨國之利。招商局收歸國有以後，則業務發展，自可進行，其程序，不妨按照該局監督趙鐵橋第一次宣言，分整理，補充，擴展三期，依照下列辦法，按期進行：

數端：

- (一) 整理時期——整理時期，應以清除積弊，整理業務，節省糜費為目的，故其最重要辦法，不外下列
(a) 改革不良之制度，如分局包繳制，各輪各棧買辦制等，皆應完全改革。
- (b) 改進營業方法，以增公司收入。



(c) 編製精密統計，以供營業政策設施上之參考。

(d) 節省用料，以免糜費；裁撤冗員，促進辦事效率。

(e) 制定各船棧服務規則，以專職守，而祛積弊。

(二) 補充時期——補充時期之要務如下：

(a) 籌借低利資金。

(I) 政府保證發行社債。

(II) 政府發行公債，撥借於局。

(III) 其他投資之吸收。

(b) 創辦舟車聯運——辦法已述於前，茲不贅。

(c) 廢置老船，添置新輪——因船齡過老，機器過舊，則銷煤多而速率緩，殊不經濟，亟應廢止。查該局海輪中海晏廣大廣利圖南四輪，年齡均在半百左右，鍋爐不良，船身太壞。江輪中有老江天江裕江靖三輪，年在四十左右，銷煤過多，載貨過少，均經專家查驗，早應廢止，免受成本過費之虧損。茲根據營業狀況及財政能力，可先添半新海輪，及新造海輪若干艘，以資補充。

(d) 修理各地棧房碼頭，蘆船，及各輪必需設備——對於各地棧房碼頭蘆船，擇其急待修理者修

理之。至於各輪設備，如無線電，救生圈，保航隊等，均當設置完全，以備不時之用。

(三) 擴充時期——在此時期，應將各項業務，逐漸擴展，其進行應如下：

(a) 擴展沿海內河航輪——因我政府既以取消一切不平等為職責，則我國內河沿海航權，即應收回，當此大好機會，應即多添輪隻，奪回已失之航權，增加本局之業務。

(b) 添設造船廠及船塢——本局船隻日增，每年待修理改造者，數目非細，前述造船廠，自應及早擴充，並宜建造規模完善之船塢。

(c) 其他。

(四) 組織遠洋航業公司——招商局日後宜責成專營國內航業，而遠洋航業，則另組強有力之公司經營之。其資金之募集，不妨由交通部派得力人員，分向南洋羣島及新嘉坡各埠船商設法，組織大規模之遠洋航業公司，而政府並予以種種便利，每年給以相當之津貼，俾公司得以逐漸樹立；至其應有之航線，及船隻噸數，大約如左：

(I) 中日單行航路——本航路分下列各線：

(a) 上海朝鮮仁川鎮南線，應用五千噸商輪六艘。

(b) 上海長崎神戶大阪線，應用五千噸商輪六艘。

(c) 上海長崎名古屋橫濱線。應用八千噸商輪四艘。

(d) 上海長崎釜山清津海參威線。應用三千噸商輪四艘。

(II) 南洋航路——本航路分下列二線：

(a) 上海淡水香港瓊州西貢盤谷至新嘉坡線。應用五千噸商輪八艘。

(b) 上海淡水廈門馬尼拉線。應用五千噸商輪四艘。

(III) 澳洲航路——即爲：

上海廈門馬尼拉墨爾笨恩（即新金山澳洲首都）威靈頓線。應用五千噸商輪四艘。

(IV) 北美航路——即爲：

上海橫濱火諾魯魯溫古華舊金山線。應用一萬五千噸商輪八艘。

(V) 南美航路——即爲：

上海橫濱火諾魯魯巴拿馬里約熱內羅線。應用二萬噸商輪二艘。

(VI) 南歐航路——即爲：

上海廈門香港西貢新嘉坡可倫布亞丁蘇伊士至馬爾賽航線。應用七千噸商輪八艘。

(VII) 北歐航路——即爲：

上海廣州新嘉坡蘇伊士直布羅陀，里斯本倫敦漢堡線，此線應用一萬五千噸商輪四艘。

(VIII) 非洲航路——即爲：

上海廈門西貢新嘉坡可倫布，布桑給巴（爲東非第一大埠，今屬英國）沿非洲海岸至開浦敦線，此線應用五千噸商輪三艘。

(IX) 此外尚應擴充二條迴航線：

(A) 太平洋迴航線——其路程由上海，長崎，橫濱，火諾魯魯，溫古華，舊金山，巴拿馬，利馬（祕魯京城），佛爾巴拉瑣（智利大海口），威靈頓，過蘇門答臘，新嘉坡，盤谷，西貢，向北航，經廣東，廈門，寧波，而至上海。此線應用七千噸商輪四艘。

(B) 世界迴航線——其路程由上海，橫濱，火奴魯魯，舊金山，巴拿馬，森的哥（古巴東方大埠），紐約倫敦，里斯本，直布羅陀，入地中海，再出蘇彝士運河，經亞丁，孟買，可倫布，麻打拉斯，加爾各達，仰光，檳榔嶼，新嘉坡，香港，而復回於上海，此線繞行世界一週，應用二萬五千噸商輪四艘。

(五) 合併小輪船公司——依據本黨政策，在原則上，凡是航業，都應收歸國有；不獨招商局如此，其他小輪船公司，亦莫不應該如此。不過在實際上，如將全國華輪公司，完全收回國有，恐爲現時環境所不許；因爲目前政府的財力，尙不能有如此做法。所以在最近時期，政府不如盡全力於招商局之業務的整理和擴充。其

餘各小輪船公司，則不妨暫許商營，政府從旁監督。而小輪公司之在此時，應另行合併改組成爲一大輪船公司，此新成之輪船公司，即與國有招商局在收回航權的過渡期中，宜互相聯絡，由政府分配航線，專向外輪競爭，以期達到驅逐外輪之目的，而得收回航權之實效。蓋我國從前小輪公司，爲數不少，徒以資本缺乏，人才缺乏，而又互相對立的原故，所以敵不過外輪大公司，受盡壓迫，結果被其各個擊破。日後各小輪船公司，如能團結一致，併爲一大公司，以效當年日清公司的先例（日清公司之沿革，已述如上，茲不贅），將零散資本與人才，集中一處，營業前途，豈可限量！

（B）消極方面應有之政策如下：

（一）注意時間之迅速與準確——大凡旅客心理，莫不希望早達目的地，故近來各國航商，皆竭力設法，以求輪機推進之迅速，而縮短航行的時間；同時更注意於行輪到達時間之準確。蓋輪船與鐵路開到時間，有同一之關係，鐵路鐘點，若無特別事故發生，決不致稍延時刻。故欲收舟車聯運的成效，而便旅客的上下，行輪時間總宜準確爲是。今後我國如能注意於此，一方既謀迅速之法，他方更謀減少其遲延之度，規定準確啓發到達時間，不稍延誤，則客貨自然樂於來船乘坐裝運了。

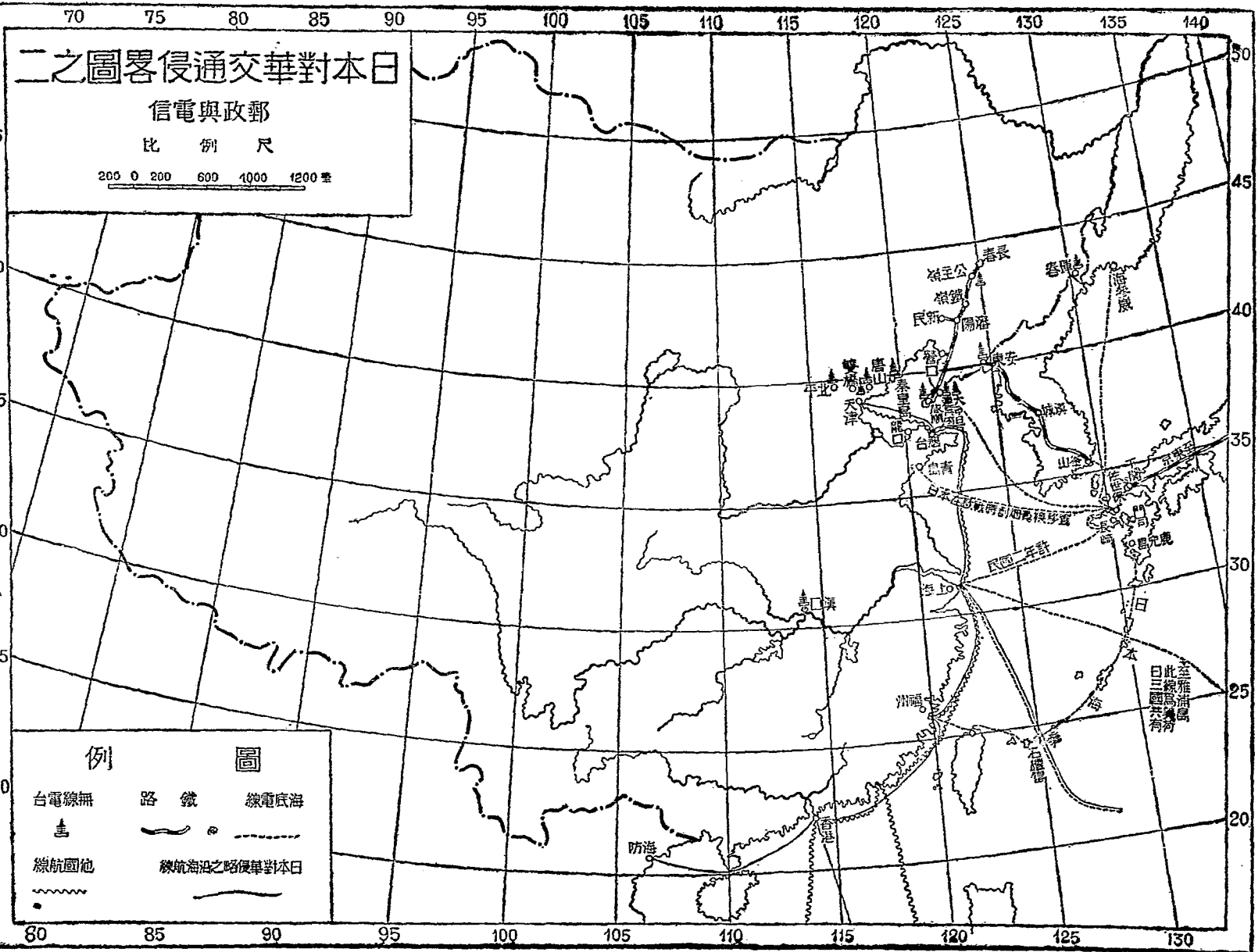
（二）注意旅客之安全——安全亦爲航輪重要條件之一，我國商輪，對此多不注意，通常對於頭等二等，設備尙覺完全，而待三等旅客，則與牲口無異，嘗見船客棲息艙面，偶遇風濤大作時，竟不得覓一棲身處，日

夜站立海水中，其有不幸者，竟被波浪捲入海中。且以船身狹小的原故，一遇風波，動盪不已，旅客嘔吐狼藉，肉體之苦痛猶爲餘事。故我國將來對於航輪，應大加改良，務使旅客少受苦痛，此實從事航業者所當注意的！

(三) 注意客貨裝載之位置——輪船客位，有頭等二等三等之別，裝貨之處，亦有相當地位，如客貨能平均的裝載，則客有定位，決無不敷之虞。一切工役船員，舞弊居奇情事，都可因此免除。至於貨位，則宜細查是否易於引火，詳爲區畫，使有一定之地點。如能客有定位，貨有定量，不爲逾限的裝載，則一切意外之事，自然不致於發生。

(四) 注意於船員之任用——船員關於一船安危，非常重大，所謂船員者，即指船長，大副，二副，三副，機師，舵工等而言。船長爲一船之司令，其責任之大，固不待說；而大副，二副，等船員之責任，亦莫不重大；因船長有事，往往委託大副兼任，或大副有事，委託二副兼理職務，以次委託，以次兼任，則全船職員，亦負有重大責任。故船東對於船長及船員擇用之際，務須慎重，不得隨意引進；而船長及船員任事之時，務須專心致志，不能有半點疏忽，以免惹起不幸事變，此爲發展航業政策中，尤應注意的一點。

以上所言，僅限於著者意思所及者，其實關於整理航政與發展航業的方策，當不止此；不過今後當局苟能依照上列各節，一一努力促其實現，則航權亦可達於真正收回之目的，而中國航業必有追及先進各國的一天，語云「事在人爲」，我們不必以現狀而灰心，應本革命精神，努力向前幹去，則將來結果，豈僅收回日本在華的航權而已。



二之圖 日本對華交通侵畧之圖

郵政與電信

比例尺

200 0 200 600 1000 1200 里

例 圖

無線電台	鐵路	海底電線
——	——	——
——	——	——
——	——	——
——	——	——

他國航線
日本對華侵略之沿海航線

此線由日本與三國共有

民國二年許

第四篇 郵政

第一章 日本帝國主義與中國郵政問題

第一節 我國郵政事業與列強之關係

一國文化的進步，固然有恃教育之普及，亦靠着有便利的交通。郵政居交通要政之一，爲社會傳遞消息的樞紐。所以國家舉辦郵政，不但直接可以通達人民的意思，寄遞往來的物件，並且間接可以開通社會的風氣，灌輸國民之知識！以故歐美日本各國，對於郵政，看得非常重要。論起我國新式郵政的發生，實始於總稅務司赫德所經營的海關郵政部，到清光緒二十二年，廷議改郵傳部爲大清郵政局，這纔是設立正式國家郵政之始，仍派赫德兼領其事。宣統三年五月，始收歸郵傳部直轄，任李經芳爲第一任局長；然管理實權，仍在總辦法人帛黎之手，以前所用洋員，一無更調。民國四年，帛黎請假返法，由鐵士蘭繼任，郵政實權，人員任免，向來操於客卿。及至國民政府成立，新交通部熟知從前郵政總局廢結所在，制定郵政總局章程，並且在首都設立郵政總局，一面飭由該總局原有郵政總局代表，議定共管條例，爲暫行過渡辦法。後來國軍進展到了黃河以北，便密飭轉令北京郵政總局總辦法人鐵

士蘭，結束局務，靜待後命。及幽燕底定，即電令遵照前令結束，歸併首都總局，洋總辦遂退處贅裏地位了。

至設客郵的侵入，也有其久年的歷史，時當十七世紀末葉，約在葡萄牙人佔據澳門以後一百五十年（此時葡人在澳，並無郵政機關），英人始來我國廣州居留，他們和祖國互通通信，僅靠東印度公司的樓船，爲之帶運。此項樓船，身大而重，從英國到中國，需要幾個月的工夫，再過一百五十年，廣州僑居的英人，因我國禁煙交涉，紛紛移往香港，此後香港便成輪船停泊的要地，劃入鐵山火船公司航線範圍，遂於其地開辦正式郵局。該局現雖直隸香港政府，而當時實爲倫敦郵局的一個分局而已。其後香港郵局的支局，次第設立於我國各重要通商口岸，以便居留各埠外僑，遞寄各項郵件，各國從而仿效，先後組織航路，和我互通往來，且各設立郵局。這時往來外洋輪船，每於沿途停泊口岸，代遞信件，不收資費；蓋送信人先將信函，送至出口輪船，妥交船上執事，該輪到埠，凡希望其親舊寄給信函的，都派人至該輪船經理處領取。不久，上海工部局有書信館的開設，這書信館，與普通外僑，一律受輪船免費代運郵件的利益；而其最奏效的，即在上海本地，辦理收送信件之事。又後數年，其他各埠外人，羣效上海辦法，設立書信館，互寄郵件，這便是各國在華設立郵局的經過。

第二節 日本侵略華郵之開始及其組織

日本自甲午戰後，目無中國，通商各埠，隨着列強自由創立書信館。光緒二十九年，日本和德國更進一步，強迫在我南京城內，開辦郵局；我國當時雖提出「凡未經締約通商之地，不能設立外國郵局；即屬通商口岸，亦不能在

租界以外，設立外國郵局」的抗議；可是日德兩國置之不理，自由開辦，於是各國效尤，客郵遂擴至各未開商埠了。日本在關東三省郵務的侵略，實開始於俄日戰役的時候；因當時爲謀該國消息靈便起見，就有野戰郵便局的設立。光緒三十一年，日俄議和，關東都督府，另外創設郵便電信局，卽將是項軍用通信機關改組，隸屬於民政廳系統之下；並且公布一般的通信制度，以做公用。後來跟着時勢推移，其制度常有變動。目前的制度，乃大正九年十月所頒行的，依着關東廳遞信官署官制，而受關東長官的管理。牠的機關，爲遞信局，郵便局，電報局，電話局，及郵便所組成，大別爲中央機關，及地方機關。

中央機關——中央機關，在從前舊官制裏，稱爲郵便電信局。光緒三十三年，改爲通信管理局；大正九年，改爲遞信局。這個遞信局，在大連設置庶務，監理，經理，工務，貯金，電氣，六課；管理郵便通信，電話，郵政，匯兌，郵政儲蓄，年金恩給等事項。

地方機關——在日俄戰爭時候，日本隨意在我南滿各地設置野戰郵便局，及軍用通信所；其目的在於收發軍事消息。其後軍事告終，一般日僑，便要求都督府，移作公用，於是日本在滿郵務的侵略，遂樹立了基礎。後來日人努力經營，而政府見於關東土地狀況，工商業趨勢，交通關係等，一方恢復已廢的局所；一方另添新局所。滿鐵沿線一帶，從前所設置的多數簡單代用機關，如今銳意經營，努力改善，成績亦大有可觀。

第三節 日本侵略中國郵權之目的

日本侵略中國郵權，其普通用意，與各國相同，無非借此以推廣其貨物的銷場，擴張其商權的勢力。航業鐵路，固須組織完備，用以便利運輸；而郵政電報諸通信機關，更應十分靈便，方能操奇計贏。不過日本在華創設郵局，除此以外，還有下述三種目的：

(一) 辦理匯票及儲蓄——日本在華設立郵局，與中國郵局相同，一邊辦理匯票，一方辦理儲蓄，以吸收所在地的現金；雖其儲蓄數目，我們局外人無從查悉，想必甚巨。其在最近十年間，所辦的內國匯兌出入數，平均約有一千二百餘萬元，所以日本在華郵局，不願撤去，這裏是一個原因。

(二) 藉郵局作政治活動——日本對華根本政策，就在使我中國有不斷的內亂；因中國的內亂，日本帝國主義者，便易收漁人之利。我們看看近年中國內亂，沒有一次不有日本人在後邊作鬼，就可明白這句話的確切。而日本郵局，實為其國傳遞消息的機關，試舉日本祕密官書，以作證明：

日本遞信省技師中山龍次，即前交通部顧問，偵探中國政界種種祕密，報告日本政府，日本遞信省，曾經將其報告書印出，祕密分送各要人，以充參考；其中最可注意的，就是下面的一段：

「……通信機關，在軍事上，外交上，有密接關係；而在最近之中日兩國間，更有重大關係（即日本利用通信機關，誘動或幫助中國內亂）……從前中國內戰之際，中日間往來電報，皆被中國的檢査，因此日本方面，直接或間接上所受損失，確實不小。中國既然知此內情，對於中日間的郵便，若少有懷疑，將起如何交涉，實

不可測。若日本在華郵局撤廢之後，重要書類，須另派特使，送至日本船艙或鐵路……實日本與歐美列國，大異其趣之處也……」

觀此，日本帝國主義者，利用在華日郵，為政治陰謀的工具，可以瞭然，他們所以不願郵局之撤廢，最大原因，就在這一點。

(三) 還有，日本在華郵局，更為自己奸商密運嗎啡、鴉片、金丹、紅丸及其他禁制品，祕密輸入品之機關。並且替日本奸商由我國偷運制錢現銀出口之護符。這是各國之所知，更無庸一一贅述。惟其有此種特別目的，故於承認撤退後，尙欲締結特別條約，來設法繼續他們的事業呵。

日本帝國主義者，有了這些惡劣目的，所以她不管國際間的輿論如何，中國反對與否，她都要把持到底的。因為日本是世界上最反動，最不講公理的國家，帝國主義的色彩，也特別濃厚；她在中國的設施，沒有一樣不帶侵略性質的，而通信機關，當然也難外此。

第二章 撤廢客郵運動之過去

在大清郵政局尙未設立以前，總稅務司赫德，對於收回客郵，曾經和英法兩國郵政負責長官，磋商接收在華所設各郵局，並接辦上海工部局所設的書信館；但是英法兩國，始終沒有答應。後來郵傳部成立，國人盛倡收回利

權之說，政府亦曾提出收回客郵交涉，無如列邦視爲已得權利，置之不理。民國八年，巴黎和會，我國以參戰資格，得派代表列席，乃提出希望條件七款，其第三款，卽爲裁撤外國在華郵局，及有線無線電報機關；並且陳述我國郵政，已到優良地步，請援各獨立國通例，國內不應有他國郵政機關，請求和會裁決。凡現在中國的外國郵政機關，寬予期限，俾得從容收束，從一九二一年一月一日起，一律裁撤，後來和會議長法國內閣總理克勒蒙梭，代表各國最高會議答覆公函，僅僅聲明承認我國所提七款，均屬重要問題；但不能認爲在平和會議範圍以內，等到國際聯盟行政部能行使職權的時候，請其注意而已。民國九年十月，萬國郵政，在馬德里開博議大會，我國出席代表劉符誠，再提裁撤外國在華郵局的希望條件，英法美三國代表，又以我國郵政現狀，尚未達到完全地步爲口實，拒絕劉氏提案，不予開議。民國十五年四月及六月，我國更對各國駐華公使，直接交涉兩次，要求裁撤客郵，均無結果。及到華盛頓會議，討論遠東問題，我國代表於一九二一年十一月二十五日，又提出撤廢客郵案，其說明理由三項如左：

- (A) 中國已組織並經營一種郵政制度，通行全國，並維持與外國的關係，足以供應一切需要，完全無缺。
- (B) 外國郵局的存在，實妨礙中國郵制的發展，並增加其困難！且剝奪該制度應有之合法及平等的地位，
- (C) 客郵之存在，既侵害中國領土及行政的完全，且無條約及其他合法權利的根據。

我國近年郵務的進步，久爲各國所贊賞。故在法理及事實上，皆無辨駁之理由。英法要求，不得更動外國郵務

會辦。日本因在華郵局較多，反對更爲激烈（按當時客郵數目：美一，英十五，法十五，日本六六，其郵局所在地見註一）。於十一年二月一日，第五次大會議決，除在租借地內者，及在條約規定特殊地位者，所有外國在華郵局，統限於一九二三年一月一日，一律裁撤，各國代表，皆一致贊成，其決議條文如左：

（甲）中國希望外國在華郵局，定期裁撤，認爲正當要求，除租借地或條約特別規定者外，決議：

（A）有此項郵政代辦的四國，須同意依照左記條件，撤消其代辦所。

（1）中國政府，須維持郵政事務，日臻完善。

（2）中國政府，須切實聲明，不願更變郵政洋員地位及改變現有郵局行政。

（B）爲使中國及有關係各國必要之處理起見，本決議的實行，至遲不得過一九二三年一月一日。

（乙）在外國郵局未裁撤完了以前，所有經過該局郵件（信件可在表面視查，只含有手寫品者除外）無論有無禁制品，有無應納關稅之品，及違犯中國海關章程及中國法律的物品，中國海關關員，均得前赴該局，直接查驗，有關係之四國，並應擔保，各予中國海關人員以圓滿的便利。

客郵問題，雖因以上決議而解決，但在日本勢力範圍內的郵局，既未能裁撤，而且沒有將來裁撤的時期，所以這次的決議，依然不能認爲完滿。凡我國人，應該本着再接再厲的精神，達到完全收回的一步。

（註一）華會前外國在華郵局所在地。

日本對華之交通略

三一四

(一) 英國——廈門、廣州、汕頭、福州、漢口、寧波、海州、上海、芝罘、威海衛、天津、喀什噶爾、亞東、江孜、帕克里（以上三處皆在西藏）。

(二) 法國——廈門、廣州、煙台、漢口、海口、蒙自、廣州、寧波、北海、北平、上海、天津、雲南、重慶。

(三) 美國——上海。

(四) 日本——煙台、長沙、鎮江、福州、杭州、漢口、廣州、九江、南京、北平、山海關、沙市、上海、蘇州、汕頭、天津、塘沽、蕪湖、大連、旅順、金州、柳樹屯、錦子溝、營口店，以上六處在關東州租借地內；安東、長春、鳳凰城、撫順、海城、新民屯、盤平、開原、公主嶺、遼陽、瀋陽、木溪湖、蘇家屯、四平街、大孤山、大石橋、大東溝、鐵嶺、草河口、五房店、煙台、熊岳城、昌圖、牛莊、鞍山、立山、范家屯、吉林、哈爾濱、橋頭、連山關、鶴冠山、周水子、碾營、延吉、龍井村、青島、濟南、膠州、濰縣、周村。其他未及備錄。

第二章 日本在華郵局之一斑

華會撤消客郵議決案，宣布以後，英、美、法三國均無後言；惟日本一國，以日僑甚多，撤後感覺不便，為藉口，竟任命大批委員，來華辦理郵政交涉。乃於民國十一年八月十八日起，至十二月九日止，在我北平開中日郵務會議，要求我國與訂中日郵政協定四項，其內容不外任用多數日人，為各郵局職員，郵費不能加重兩點而已。我們從事實上證明，日本郵政，實在遠不及我中國，中國郵政自採歐洲新制度，力謀改良進步以來，遲到，遺失極少，毀損幾未曾有。而日本郵件毀損，拋棄，失落，盜竊，掠奪之事，每月必有數起，而遲到，誤送，更屬常事。日本人在國內，既然如此腐敗，

若果中國聘他們來助理郵務，那中國的郵務不是又要紛亂了嗎？

更可注意的，日本帝國主義者，曲解華會決議條文，竟謂南滿鐵路用地內的日郵，不在撤廢之列。這種無理的謬論，絲毫沒有一點根據；蓋日本之占有南滿鐵路，由於日俄戰後，依據日俄和約，將長春以南之鐵路讓與日本，而以中俄條約所定的權利義務為範圍。而中俄條約規定中國對於鐵路用地，有完全主權，及行政權，毫無疑義。所以俄國行之十餘年，尚無問題。及至日本取得南滿鐵路後，乃強解中東鐵路條約第六款的法國譯文，說是有行政權，一面自己侵犯鐵路用地內的行政權；一面嗾使俄國，於一九〇九年，在哈爾濱發布市制，以便日本依樣葫蘆，有所推托。當經各國反對，於是中俄間在一九一一年，締結所謂中東鐵路用地行政權預備條約。該約的第一條，俄國重行聲明，承認中國在鐵路用地內有完全主權，毫不受何等侵略。第二條規定中國依主權的發動，可做一切處置。有了這個條約的締結，中國在鐵路用地內的主權，更加一重保障。日本所曲解法文譯文的完全，於是根本推翻。俄既如此，日本亦復如此，俄國在中東鐵路用地，既承認中國有完全主權，當然日本在南滿鐵路用地，也不能不承認中國有完全的主權。中國在南滿鐵路用地內，既有完全主權，那末日本所以不撤郵局的根據，又在那裏？日本帝國主義者對華每次交涉，不講道理，祇逞其強權，客郵問題，當然不能例外。所以華會雖通過撤消客郵決議案，日本除停閉關內一小部分郵局，以為敷衍外，而在關外，絲毫沒有改變，茲將最近日本在華郵局的分佈述之如左：

(甲) 在關東州者：

(乙) 在關東州以外者:

地名	郵務管理局	郵便局	郵便分局	郵便所	郵便取扱所
瓦房店		一			三
大連	一	五	一	八	一四
周水子			一	一	
旅順		二		一	一五
柳樹屯		一			一
金州		一	一		一五
普蘭店		一			二四
貔子窩		一			一四
共計	一	一一	三	一〇	八三

瀋陽	蘇家屯	煙台	遼陽	鞍山	千山	海城	營口	大石橋	蓋平	熊岳城	松樹
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
二				一							
					一						
三	四	二	一	二		一		三		四	

撫順									
長春	—								—
范家屯	—								
公主嶺	—								—
郭家店	—								
四平街	—								
雙廟子	—								
昌圖	—								
開原	—								
鐵嶺	—					—			
新台子	—								
新民屯									—

共計		三〇	四	二	二六
上海(虹口)		一			
安東		一			一
鳳凰城		一			
鷄冠山		一			
連山關		一			
積頭		一			
本溪湖		一			

(丙) 在船中者:

不詳	郵務管理局	郵便局	郵便分局	郵便所	郵便取扱所
				二	

以上三項總計,日本在華郵政總局一,郵便局共四十一所,郵政分局八所,郵便所五處,郵政取扱所共二十處。

日本在華郵局的分佈，我們既然知道，再進一步看看他們郵政的業務又是如何，現在郵政的業務，可分通常信件，包裹，匯兌三項來說：

(1) 通常郵便物(一九二〇年)

地別	總計	地別	總計	地別	總計
大連	三七、一九七 _五	奉天	一三、九七四	濱江	七、三八四
長春	五、四九九	旅順	四、七一五	安東	四、五二七
撫順	二、八四七	鞍山	二、七九六	遼陽	二、六九九
牛莊	二、二五一	鐵嶺	二、一四五	本溪	二、一三九
開原	二、〇一六	大石橋	八五七	瓦房店	七二八
吉林	六〇一	熊岳	五九六	范家屯	五七七
金州	五〇九	普蘭店	四九七	魏子窩	四一八
蓋平	三九六	蘇家屯	三一三	連山關	三二二
鳳城	二七二	立山	二六〇	橋頭	二四五

昌圖	二一六	煙台	一九一	鷄冠山	一八七
新民	九六	大東溝	一八	總計	一〇、七八二

(2) 包裹件數

地別	總計	地別	總計	地別	總計
大連	二、四〇四	奉天	一、〇〇二	濱江	七一九
長春	六九〇	安東	四六六	撫順	四一〇
撫順	三九九	牛莊	二四四	遼陽	二一八
鐵嶺	二一八	鞍山	二一七	吉林	一六七
開原	一六二	公主嶺	一六〇	四平街	一五七
大石橋	六四	瓦房店	六二	海城	五二
貔子窩	三一	金州	二九	普蘭店	二九
熊岳	二八	連山關	二六	橋頭	二三

鳳城	一二二	范家屯	二二二	蓋平	二〇〇
昌圖	一一一	鷄冠山	一四	煙台	一四
蘇家屯	一三	立山	一一	新民	一〇
柳樹屯	九	大東溝	一	總計	七九三

(3) 郵便匯兌

郵便匯兌一節，與個人經濟及地方經濟，常有密切關係，茲查滿洲各地日本郵局，最近十個年間，所辦之內國匯兌出入數目，以民國八年之匯款金額二千五百四十九萬九千餘元為最高，其後年年漸趨減少，十六年遂激減為一千七百萬元。在好況以前之民國七年，交款金額僅有七百六十三萬元。第二年大見增加，自九年以後逐漸減少，按民八九之間，其時正值歐洲大戰，商場交易極盛，貨物移動極繁，由民間經濟之膨漲，致利用匯兌者增多，茲更將民國七年至十六年十年間之內國匯兌出入款之統計列表如左：

年 度	別 份	數	金 額 (元)
民國七年		六六三、二四六	一六、四二〇、五三四

民國八年	八三〇、四二二	二五、四九九、五四九
民國九年	七三〇、三〇一	一三、二二二、八二四
民國十年	六四五、六八三	二〇、三〇五、四四三
民國十一年	五八八、五六九	一八、六〇四、一三四
民國十二年	五五〇、三五〇	一七、八五二、六一一
民國十三年	五五一、二五二	一六、九〇〇、八二二
民國十四年	五八五、二六四	一六、九八四、二七三
民國十五年	五四三、一六四	一六、〇七一、六九〇
民國十六年	五六九、六三六	一七、四五八、九四八

交款份數金額

年 度 別	份 數	金 額 (元)
民國七年	二四一、四四二	七、六三五、三二二

匯款	份數	金額
民國八年	三〇一、六六四	一一、五五一、六八六
民國九年	二七六、一二六	一一、三五五、九九一
民國十年	二五五、四五四	一〇、四二五、二八三
民國十一年	二五二、六六九	九、八六〇、七〇一
民國十二年	二二八、八五五	八、三〇七、四三〇
民國十三年	二四〇、三五〇	八、一七四、〇六〇
民國十四年	二四九、六四七	八、四九二、九九四
民國十五年	二四九、一三七	八、五二六、九八七
民國十六年	二五〇、二四八	八、二四三、六七八
十二月	七八、四一八	二、四四〇、四六四

至加多，再舉十六年度統計示之於左：
 又一年之中，以十二月之匯兌數為最多；蓋年終為商家交易上及一般貸借關係總結算之期。故匯兌關係，遂

十二月以外每月	四五、〇〇〇乃至 五〇、〇〇〇	一、四〇〇、〇〇〇乃至 一、六〇〇、〇〇〇
---------	--------------------	--------------------------

交款

十二月	二八、六〇三	九三〇、二七七
十二月以外每月	二〇、〇〇〇乃至 二二、〇〇〇	六五〇、〇〇〇乃至 七〇〇、〇〇〇

第四章 我國應速收回日本客郵

帝國主義者侵略我國郵務的經過情形，業經有所論略；不過目前除日本帝國主義者而外，客郵都已先後自動撤廢，我們自無再行申說的必要。現在我們所不能不說，而且急待收回的，就是日本在華的一切郵務機關。郵務本是國家交通四政之一，對於文化上，政治上，經濟上，都有相當的關係。從國際公法上言，郵政亦屬國家主權部分，除開政府有經營權而外，不能有其他國家插足的餘地。我們去看世界各國，只要不是殖民地，或保護國，斷沒有客郵的存在；因為主權的完整，乃一個獨立國家的重要條件。所以日本帝國主義者之不履行太平洋會議決議案，依然在華經營郵務，實屬藐視我國主權，這就是日本帝國主義者不以獨立國家看我，因此，我國民衆，爲求國權回復起

見，對於日本此種謬妄的舉動，當然不容默認的。

況且目前廢除不平等條約的運動，瀰漫全國，經過相當手續訂成的條約，尙以不合平等原則之故而思撤廢，重訂新約。日本在華郵局，當初憑着威力，強行設立，既無條約的根據；更無合法官廳的承認，這種毫無法律上依據的郵務機關，安有聽其長此存在之理！所以不平等條約固然當該廢除，而這種超過不平等條約，而純粹侵略性的郵務機關，更該澈底廢除。我以為中國和外國所訂的不平等條約，要想達到完全的撤廢，第一步尤應該先把這種純粹侵略式而無絲毫條約根據的如郵局之類，迅速收歸中國處理不可。

須知客郵的撤廢，是經太平洋會議所決定，各國至今，都沒有客郵在我境內，日本是簽約國之一，當然有服從決議案的義務，何況中國目前郵政的組織，並非比日本為劣；郵務的經營方法，並非比日本為惡，而日本帝國主義者，一味逞其國威，必欲侵占我國郵務機關，破壞我國郵政制度，簡直是謬妄之舉。

總而言之，我們從理論上，事實上，法律上講，日本帝國主義者之我國設立郵局，都不得着絲毫的根據，我們為本國主權之完整，防止日人在政治上的陰謀，收回郵政權，時在今日，確實不能再緩，希望政府與國民抱起決心，積極的從事收回日本在華郵局的運動，而使我國郵務，得有完整之主權。

第五篇 電政

第一章 日本帝國主義與中國電政問題

第一節 列強侵略中國電政之目的

近世社會科學家，往往把鐵路比之血管，電信擬爲神經，認爲國家重要的工具；而電信比之鐵路，更爲切要。蓋鐵路在建設時候，必需鉅額資金，且需長期歲月，而其發達又須在幾十年以後。只有電報事業，其經營時所需的用費，比較不多，所費的歲月，比較縮短，而且容易普及，或用以傳達命令，或用以偵察和報告消息，或用以宣傳主張於國內外，在在可使政治上收莫大的功效。所以電政權若果被外人侵蝕，他們就不管據我神經，亦無異閉我耳目，奪我喉舌，而使國家失了活動的機能。再就經濟方面看，電報事業與海外貿易及產業發達上，亦有深切的關係；因爲現在國際間經濟上的往還，日益親切，假使電政權操之外人，那末外國商人，便可操縱所在國的市場，而本國商人，就容易被外國資本勢力所壓倒，這是一定的趨向。因此，年來國際帝國主義者，所以竭力擴張國際通信機關，其用意之在擴張本國的勢力，也是一件極明顯的事了。

在我中國，電報事業，本為交通四政之一，牠的性質，和鐵路也有幾分相似，這相似之點，就是獨占性（*Monopoly*）所謂獨占性，決不能把主權操之外人；因為外人有了這種工具，便可使本國的政治，軍事，商業等等，發生了不良的影響，尤其在戰爭時候，如果敵人在我防地內有了電報，那末本國軍隊的指揮上，就感覺困難了。我們就以前次濟案來說吧，因為濟南無線電台的被燬，從五月三日一直到五月九日，在這幾天裏，竟使我們得不着一點真確消息；所有消息，完全從日本帝國主義者所傳佈，每個消息的傳來，都說中國軍隊如何無紀律，如何慘殺日本僑民，更張大其詞說我排外，因此世界各國，當事變之初，對於我方都沒有好感，日本帝國主義者卻反得國際輿論界的贊美，認日本帝國主義者的暴行，為適宜處置，這樣看來，電信機關的被奪，影響國家，豈不重大！綜括起來，帝國主義把持我國電政，不論平時和戰時，其不利於我，而使我感覺莫大苦痛的，有下述各點：

- （一）外電藉專利為口實，包攬中國對外國國際通信，使中國失其直接向世界發言的地位。
- （二）剝奪我國國際電報價目之自主規定權，使外電坐享厚利，電政收入短少。
- （三）自行建設，自行營業，妨害中國主權的完整。
- （四）把持通信線路，使我中國國際通信，遂受束縛。
- （五）以專利為藉口，妨害中國無線電信事業之發展。
- （六）助長國際不利宣傳，使中國國際地位因以低落。

所以欲在國際有自由發言的機會，而使我國主權得以保持完整，惟一辦法，就是收回電政權，無論沿海水底電線，陸上電線，無線電台，非我政府所有者，一律收回自辦，方爲得策。我們知道今日帝國主義者之侵略人國，無所不用其極，而且進行的途徑，是多方面的，只要能夠達到他們的目的，什麼都要強佔奪取的，其對於鐵路如此，航政如此，郵政如此，電政更是如此。所以我國打倒帝國主義，而收回電政權，當然也是其中應有策略之一。

第二節 日本對華電政侵略經過

帝國主義者對華電政的侵略，最先發端的，爲英丹兩國在我沿海創辦水線；後來無線電報發明，帝國主義者又在中國境內任意建築無線電台，收集世界各處新聞消息。此項電政權的喪失，國人本可據理力爭；無奈彼時當局者非昏聩糊塗，卽係甘心媚外之輩，竟不敢要求列強取消，以伸國權，言念及此，誠可痛恨。及至華府會議，國人稍覺悟，始提出裁撤各國在華無線電台問題一案，國人對於電政之漠視如此，難怪帝國主義者之再接再厲了。

現在先把日本對華電政侵略的事實來說一說，其他帝國主義者對於電政的侵略，此地姑且不去論牠。日本帝國主義者侵略中國的開端，實始於甲午戰爭以後，在這次戰爭裏，日本既得台灣，由此進一步遂來侵奪福州、台灣的水底電線，當時清政府怕其威勢，也就半售半送的給她了。

未幾，日俄戰起，那時日俄兩國爲了軍事消息傳播迅速的原故，在我滿洲又設有線電局。及至軍事告終，我國與議撤消，俄尙就範，將東清鐵路界外的電線，作價由我收回；日本則故意推延，結果於光緒三十四年九月訂立中

日電約許其借用安東牛莊遼陽奉天鐵嶺長春六處通至南滿鐵路界內的電線，而將南滿鐵路界外的電線作價收回，此項借綫，本定民國十二年滿期；後以日方要求展至民國十九年底，並修改其他電報條款，因未商妥，遂成無條件的展期。

同時，在前訂中日電約裏，將日俄戰爭時候日方所設之煙台旅順電線，也加以解決。這個問題的交涉，經過兩年之久，當時日本堅持煙台方面水綫，應由日本掌管，設局收遞商報。後來纔議定作為中日兩國共同產業。該水綫自離煙台七英里半之北，歸日本安設管理；七英里半之南，歸中國安設管理，該水綫於離煙台七英里半之北，彼此相接。關東一頭，全歸日本辦理；煙台一頭，全歸中國辦理。不過該水綫每日當直接至煙台日本郵局，可由該水綫收發煙台本境與日本電局來往之日本官報，及煙台本境的日本商報；惟此項電報須用日文書寫。又此項電報日本當付給中國本線費若干，其數目由當局彼此議定。其煙台中國電局到日本郵局連接之綫，當由中國建造管理。其餘中國各處來往電報，日本應許竭力阻止，不使在煙台接轉；並且承認如非先經中國允許，於租借地外及鐵路境外國各處，不安設水綫，建造陸線並電話綫，以及各種無線電報；但是以後他國若有舉辦，日本當援利益均沾之例辦理。至由關東煙台水綫傳遞之報，其本綫費及過綫費價目，應另外訂立合同，以資遵守。查光緒三十四年一月簽訂煙台關東水綫辦法合同，其中所規定的要點有二：

第一，該水綫如有損斷，正在煙台七英里之處的時候，其修理費應由中日兩國各攤認一半。

第二、若非別經議定，不能用爲傳遞中國以外來往之日本電報，只可傳遞煙台本境日本官電及煙台本境日本電報。

民國元年，日本因大北公司所設上海長崎水綫，日丹間條約已經到期，由駐華日本公使向我外部聲請滬崎水綫，中丹日三國訂一期限，加入共同攤分，並要求允許日本自設海綫，直放至滬，以及其他各處，隨地登岸，我國政府，以其有礙主權，表示拒絕。後來日方看我固執不允，也就依照他國在華水綫成案辦理，只得在上海一處登岸了。但是對於攤分成數，尙堅持不讓，我國政府以鼎革未久，誠恐發生他變，惟有先允其登岸，遂於民國二年九月，在東京簽訂日本水綫登岸合同，其裏面所載的是：

「中國政府允許日本帝國政府，將海底電綫一條，自長崎放長至附近上海之處登岸，並允日本政府於水綫登岸之處，至上海租界日本電局，建設一條必需相接之陸綫，並由日本政府管理修養，此條相接之綫，應立即讓與中國政府，作爲電局產業。所有陸綫水綫，祇可用爲傳遞日本電局與上海直接來往之日文電及中國日本電。上海日局祇可傳遞此項遙相來往之電報。又日本帝國政府，如未經中國允許，除在上海附近登岸之水綫外，當不將在中國境內之日本綫擴充，再不用其他方法，與中國電報爭利；惟中國政府，以後若將較優之條款，許與他公司，則一律許與日本帝國政府。」

這裏所講滬崎水綫，係於舊有綫路以外，更須添設一條。當初大東公司本想承攬這條安設權，後因日本遞信

省竭力反對，經幾度的磋商，爭歸日本政府出資敷設，計籌資金一百五十四萬餘元，以編入預算。日本政府猶恐勢有不及，特此從國庫內先行支出，趕速開工，他們這種侵略別國的勇氣，真可令人驚駭不置。

其後歐戰發生，日本藉口與英有同盟關係，出兵對德宣戰。當日本攻擊青島時候，曾由龍口安放水綫至關東洲（即大連旅順），其在膠州附近所設之陸綫，亦插桿至龍口北沙灘，聯接水綫，經大連以達日本。同時日本遞信省便向瑞典萬國電報公會通告，青島將開始收發歐美與中國間來往電報，由日本電綫傳遞，而照其本國定價收費。這個通告，顯然是違背光緒三十四年之中日電約第一款，及民國二年之日本水綫合同第三項的規定。該兩項皆所以約束日本不得擴充水綫，或用何種方法以與中國電報爭利，因此，我國政府，遂向駐京日本公使提出抗議，催其從速撤除。日使當初尚堅持藉口大連為日本租借地，中國不能過問；殊不知該綫通過我國領海，即係侵犯我國主權；適其時大東大北兩公司，因自身利害關係亦以日本違約為非理舉動，日本政府迫於衆論，遂於是年十月間將大連水綫全部撤除。

民國七年，我國海軍部以日人的德意，又和日本三井洋行訂立合同，向該洋行借款美金五十三萬餘鎊，並託其承辦無線大電台。其所訂合同，不當之處甚多，最荒謬的是說：中國應允其與各國陸上以及海面船舶，為無限制之通報，此與我國主權及電局利益，易生損害，且國外海陸無限制通報一節，與大東大北水綫合同，亦不免衝突，因此該合同成立以後，大東大北公司亦持異議，故海軍部又議將該電台裝設完竣後，即由中國政府收回，並責成三

井洋行設法免去營業上與水綫公司發生的妨礙，因此訂立附則合同內云：「如電台爲中國政府收回以後，倘營業上或發生與其他水綫公司與中國已訂之合同內有妨礙之處，則承辦人可聽憑中國政府吩咐，由承辦人將電台另行設法，與水綫公司免去妨礙辦法。倘不能籌得此項辦法，則中國政府應付還之款，即暫爲停止。等到妥善以後，再行照付。唯至一千九百三十一年爲始，中國政府與大東大北兩水綫公司所訂之合同，已失效力，則該洋行即可與歐美全地球通電，一切營業，便無妨礙。

從此看來，日本帝國主義者之欲把持我國與歐美間的通信機關，其處心積慮真是昭然若揭了。茲錄民國七年四月海軍部與日本三井洋行所訂無線電台正式合同內容如下：

(一) 本合同係中華民國海軍部名義（以下稱中國政府）與日商三井洋行承辦工程司名義（以下稱承辦人）雙方協議訂立。

(二) 承辦人經中國政府許可，建設一大無線電台，其發報電力及收報機械，可直接與日本歐美通報，該電台地點，由中國政府指定，得在該處購置或租賃地基，以便建築之用。

(三) 凡租購地基建築房屋與桅塔，以及營造運輸，並安置機械等項，預算須用資本金五十三萬六千二百六十七鎊。預算到後，由承辦人自行籌集，並由其獨自擔任關於建築及一切設施事宜。

(四) 上列資本金五十三萬六千二百六十七鎊，即係建築該電台之用。勻作三十年分還。即——全數之

資本分爲三十分，每年還一分，其未還之款，按每年八釐利息，於每年還款時加入。每年還款時期，準定於陽曆十二月三十一日，即從開辦年間爲始。

(五) 承辦人擔保以上資本及按年利息，係由電台收入項下開支各項之後，所餘款內償還。故承辦人獨自負有償還一切開支之責任，如收入不敷開支，其應償還資本及利息，亦由承辦人負責。惟中國政府於三十年內須付承辦人以管理之全權。

(六) 電台在承辦人管理期內，中國政府應得有該台全年營業收入百分之十之報効，全係照陽曆全年計算。准定每年年終繳納，設該台全年營業收入不敷開支時，則中國政府仍應得有該台全年營業百分之十之報効金。

(七) 中國政府得委人駐台監督並查賬之權，庶可核實第六條所定繳納之報効金。除前項所派人員外，並可派練習生到台練習；惟該練習生所有一切費用，應由中國政府擔任。

(八) 電台營業，因負有收入責任甚大，故中國政府須允許爲外國各電台及海口輪船通報，庶於營業可期發達。惟中國內地各電台通報，除軍事上通電，當依軍事機關命令辦理外，其餘中國內地商報一律拒絕，若中國政府有軍防時代，該台應從中國一切軍律。

(九) 政府於三十年期內，無論何時，可將電台收回國有，屆時所有未還之款，及其結至交款日之八釐利

息，均由政府償還。同時，承辦人對於該電台一切行動，不能效力，按照上開辦法，應由承辦人於電台未經交與中國政府之前，將電台所有一切物件等，用華英文開列清單呈部。

(十) 中國政府如未能依第九條所云，將款項償還，則無撤免承辦人管理之權。如政府有此類行為，當認承辦人有該電台之所有權。

(十一) 三十年期內承辦人既負有償還資本，並擔任按年付息等項之責任，故具有讓與電台於他公司之權；但須經中國政府許可，否則於法律上作為無效。

(十二) 電台用至三十年，期限屆滿（如未照第九條辦理），無論該電台資本金，是否收清，該電台即應完全無價授與中國政府收管。承辦人不得有絲毫索償；惟中國政府須於六個月以前通知。否則，承辦人當取全年收入百分之五為酬勞金，至第五年為止。

(十三) 中國政府，將電台收歸國有後，台內所有一切人員，應由政府留用，給予薪津。如間有不合用者，亦可辭卸。惟在承辦人管理期內，一切人員，均由承辦人雇用給薪。其薪水均由收入項下支給。

(十四) 電台在承辦人管理期間，如遇應行增加電力，添購機器，由承辦人負責增加。但須得政府之允許，其增加資本，仍在原定三十年內分期攤還本利。

(十五) 中國政府須頒發護照於承辦人，以便轉運各種機械材料，應免繳納釐金，以及其他內地雜稅。惟

承辦人須將各種機器材料清單送核，給發護照，其餘仍照中國向章辦理。

(十六) 電台須用材料，如有中國出品，其成色優美及價值較廉者，應儘先購用。

(十七) 本合同用華英文，各繕三分，如有爭執之點，應以英文爲憑。

又有中日無線電台借款附則合同，亦於同年四月十四日同時發表，其內容如左：

「中華民國海軍部（下稱中國政府）與日商三井洋行承辦工程司（下稱承辦人）於中華民國七年二月二十一日，雙方訂立附則合同，爲建設政府無線電台事。按照正合同，中國政府無論何時，可付清款項，將該電台收回國有。現議使該電台裝設完竣後，即由中國政府收回辦法，其建築等所需資本，由承辦人代中國政府籌集；故經中國政府及承辦人雙方協議附則合同條件如左：

(一) 承辦人擔任代中國政府募集債款金額五十三萬六千二百六十七鎊。該款以承辦人名義存儲日本銀行，作爲建築無線電台之用。

(二) 上開資本金，分三十年，由中國政府付還，即全數之資本金，分作三十分。每年攤還一分，計一萬七千八百七十五鎊十一先令四辨士，其未還之款，按每年八釐起息，於每年還款時加入。

(三) 中國政府每年付還資本，定於陽曆十二月三十一日。其第一年還款，自該電台建築完竣，完全通電，於日本歐美各電台之第十年爲開始付還之期。

(四) 中國政府應付還利息，按照本附則合同第二條所開利率自該電台建築成立之年十二月三十一日爲開始付息之期。

(五) 按照本附則合同，該電台之管理及營業權，既由中國政府收回，則所有該電台營業收入或不敷開支等事，承辦人均不負責。其正合同第五條條文亦即作爲無效。

(六) 如電台爲中國政府收回後，倘營業上或發生與其他水線公司與中國已訂之合同內，有妨礙之處，則承辦人可聽憑中國政府，囑令由承辦人將電台另行設法，與水線公司免去妨礙。倘不能籌妥此項辦法，則中國政府應付還之款，即暫爲停止，俟妥善後，再行照付。

(七) 本附則合同，即爲正合同之一部分，按照正合同一體辦理。

中國政府與日本訂立合同以後，又於民國七年十月間，我國交通部與英國馬可尼無線電報公司訂立合同，爲謀西安與喀什噶爾間安全之通信起見，委託該公司建設三電台，預算需費二十萬鎊，即向該公司借貸。後於民國十年一月間，交通部又向美國無線電報聯合公司訂立合同，委託該公司在上海建設高力無線電台一所（電力一千啓羅華脫）北京，廣州，漢口，哈爾濱，各設中力無線電台各一所（在哈爾濱者：電力二百啓羅瓦特；其他均五十啓羅華脫）預算應需資本美金四百六十萬元。亦向該公司借貸，利息七釐，分十年還清。十年以內，該公司對於五電台，有完全管理權。這個合同成立後，日本方面，因有契約在先，責難紛至，因此，美英日三國互相辯難，各是其

所是，各非其所非。其實所訂各合同，從國民地位看來，一樣沒有成立的根據。中英兩合同固然不妥；而中日合同又何嘗是對呢。現在姑且把中美中英合同，暫置不論，而以中日合同言，也有下列失當之點：

(一) 中日合同，未經國會及其他民意機關批准，在法不能有效，此法理上失當者一。

(二) 華府會議，九國協定，對華門戶開放，一切專利特權，早經否認。日本爲華會簽字國之一，則專利云云，顯然矛盾，此法理上失當者二。

(三) 中日合同所訂電台，雖已在雙橋地方建築工竣，而歐美通信，迭經試驗，仍不能擔任，技術上缺點很多，早經各國專家公認，此事實上失當者三。

(四) 現在國際無線電通信電台，因技術之進步，已自長波進至應用短波電台。爲國際通信用者，電力祇十數基羅華脫已足。而中日電台，電力五百基羅華脫，維持費用，十分鉅大，實違背科學之進步及濟經之原則，此事實上失當者四。

日本對華電政的侵略，不僅如此而已。其他如歷年電政借款，那些借款，無異作侵略的準備；因爲那些借款合同裏面，都是訂明，以專業的本身財產作擔保的。假使一旦本利不能按時支付，他們便有照約管理我國電政的權利，這是多麼毒辣的手段呵！至於各種借款的內容，和我國前途的關係，乃詳細載於下章。

第二章 日本在華電政侵略概況

上文所言，不過詳述過去侵略的事實，如果進一步把現狀仔細考察起來，又是怎樣？恐怕更要令人痛心呢。茲爲讀者明瞭起見，把目前概況，分條詳述於後：

第一節 海底電線

日本在華沿海海底電線，更可分爲中日合辦的和日本所有的二種。一其實所謂中日合辦，也是一句空話，骨子裏，還不是一樣的歸日本所獨斷的嗎；不過我們依當時情形，而作這樣分別罷了。

(A) 中日合辦者：

(一) 青島佐世保線 本線原係煙青滬水線；自日本佔領青島後，日本將是線割裂，大半以之接通佐世保，當時我國要求全線交還；繼則中日各半。民國十一年所簽字之魯案細目裏說：「青佐間海電之一半，無償交還中國，其兩端則由兩國運用，詳細辦法，另有兩國協定」等語。十二年三月遂經兩國各派委員，磋商結果，協定六項如左：

一、前記海底電線青島一端之運用，中國政府暫時委託日本代辦。

二、代辦前項事務之電報局，不直接收發公衆電報，此項事務，概歸中國青島電報局辦理。

三、電報局所要之土地房屋（包含局員宿舍）機器材料等物。及由該電報局至青島佐世保間海底電線着陸地點之接續線，由中國供給。電報局並接續線之經常費，亦由中國供給。

四、電報局職員人數及薪俸，由中日兩國協定之。其主任及技師由日本任命，會計由中國任命，其技術員須多數用中國人。

五、中日兩國政府擔任各國所有前記海底電線之一半之維持保全。

六、經由前記海底電線之中國各地，與日本各地往來之國際通用文字之通常電報，其海電每字爲五十生的謨，中日兩國各得一半，其餘各種電報另定之。

(二) 煙大水線 自煙台至大連，原係俄國所布設，日俄戰後，歸日本佔領。其後政府與之交涉，始約爲合辦。中國領海內七哩之電線，歸於我國，其餘則歸日本所有。

(三) 日本電報局所有者：

一、大連 佐世保線

二、旅順 煙台 威海衛線

三、吳淞 長崎線

四、福州 淡水線

五、吳淞雅泊島線 該線本戰前之大德公司所有，現歸日本。

第二節 無線電臺

外人在我國設立之無線電台，以日本為最多。日本自明治四十四年十一月以來，在大連灣沙砬子設置之海牙局，在上海大連航路設置之船舶局，繼和本國航路開始通信。比至無線電發明，乃以無線電做為陸上通信機關。民國十一年六月在柳樹屯建設電力三十五基羅瓦特電弧，瞬滅火花西式供裝無線電局及大連無線電局，專管陸上通信；而前述河砂海岸局，此時遂改為大連無線電分局，專辦海上通信事宜，同時在我國內地設立無線電台。計有漢口，北平，奉天，青島，大連，天津，營口，秦皇島，濟南，旅順，廟島，安東，滿洲里，琿春等地方。北平設於日本使館，奉天在南滿鐵道區域內之公主嶺，漢口則設於日本租界內，該台電力，祇七啓羅華脫，浪長七百呎。青島電台，設在山上，原屬德人，天線傘式，青島陷後，台被日軍炸毀重建。茲將我國各地日本無線電台其電力之大小，電浪之長短等，按主權所有各國，分別詳列如次：

地點	管理者	呼號	通信距離(海裡)	電力(啓羅華脫)	電機式	電浪長度(米突)	附註
北平(日使館)	中日共管	RPN	日程 1,000 夜程 11,000	15	遞信省 火式 或 百	三百六十八	供日使館使用

瑋 春	遼 陽	龍 井 村	公 主 嶺	滿 洲 里	秦 皇 島	天 津	雙 橋 （北 平 附 近）
軍日本陸	軍日本陸	軍日本陸	軍日本陸	軍日本陸	軍日本陸	軍日本陸	軍日本陸
RLG	RLB	RLC	RLD	RLH	RSW	RIS	XYZ
100	1,100	500	500	500	500	100	
500	500	1,100	1,100	1,100	1,100	500	
八	八	10	10	10	10	八	500
						火樂遞 式音信 發省	高 速 式 傳
						百或三 或一六 千八百	千或七 一萬五 百六
			已 撤 除	關 本 回 後 此 方 面 無 撤 除 之 意	日 本 軍 隊 由 西 比 利 亞 撤		代 電 訊 收 發 均 尚 在 試 驗 時

漢口	濟南	青島	營口	安東	哈爾濱	旅順口	大連	大連
政日府本	政日府本	政日府本	未詳	未詳	日本	軍日本陸	軍日本陸	軍日本陸
RHK	RPN	JJB			HJB	JDB		JDA
三〇	三〇〇	三〇〇				一〇〇	一、六〇〇	五〇〇
一、〇〇〇	八〇〇	一、一〇〇			二、〇〇〇	五〇〇	四、〇〇〇	一、一〇〇
七	一〇	一〇			三	八	三	一〇
發音式 光低式	遞信式 樂音發	遞信省			發根式 光樂音	式達力開 德律風		
一六八〇〇〇或	一六〇〇〇或	八百或一千	三百或一千六		二四〇〇			
軍商電	官商電	官商電				供日本海軍及官場使用	新站	舊站

第三節 有線電報

日本敷設之有線電信，僅在關東一帶當日俄交戰時候，日本爲圖本國軍事便利，不得我國同意，任意設立有線電局；敷設有線電信，與我國相連絡的，有滿洲關東州之線，不過那時電線，僅作滿洲關東間通信之用。欲由關東州發往第三國之電報，須經本國轉達，戰爭以後，我國與議撤消，日本故意推延，結果光緒三十四年九月中日電信協約成立後，尤其借用安東牛莊遼陽奉天鐵嶺長春六線通至南滿鐵路界內之電線，將南滿鐵路界外之電線估價收回，中日兩國電線始相連絡，向中國各處固可發電，即經過中國者，亦可代爲轉發，而使路程縮短，得着許多便利。而且因此收回的時日，也因日方的狡賴，遙遙無期了。茲將日本在滿之電報局，列表如左：

(A) 在關東州者十二處。

地名	電報收發所數目	地名	電報收發所數目
大連	五	周水子	一
旅順	二	金州	一
普蘭店	三		

(B) 在關東州外者七十七處。

地名	電報收發所數目	地名	電報收發所數目
瓦房店	二	松樹	一
熊岳城	四	蓋平	二
大石橋	三	營口	二
海城	二	鞍山	三
千山	一	遼陽	三
煙台	二	蘇家屯	三
瀋陽	六	新台子	一
鐵嶺	三	開原	二
昌圖	三	四平街	一
雙廟子	一	郭家店	二
公主嶺	二	范家屯	二
長春	三	撫順	二

本溪湖	四	橫頭	二
連山關	五	鸞冠山	三
鳳凰城	三	安東	四

以上合計八十九所，每年發收數目，茲依滿蒙年鑑之統計摘錄如下：

年 度	內國電報		外國電報		合計	
	發件	收件	發件	收件	發件	收件
民國十三年	一、八四一、五三三	一、七三三、六六八	一、五三三、八〇三	一、四一、六七三	一、九四四、三三四	一、八九九、三六一
民國十四年	一、九三三、五八三	一、八四四、〇〇四	一九九、六六六	一八四、二七〇	二、一三三、二四七	二、〇三三、一九四
民國十五年	一、八二一、三六六	一、七四四、四七七	二二一、六六五	二〇八、八五〇	二、〇三三、〇六一	一、九四三、三三七

其通電數目，依民國十四年的報告，有如下表：

種 別	發 信		計	來 信		計
	和 文	歐 文		和 文	歐 文	
官 報	六二、九〇〇	五、六〇〇	六八、五〇〇	二六、四〇〇	二、〇〇七、八〇〇	

私報	一、九六、七〇〇	一四、〇〇〇	二、〇三、七〇〇	一、八八、三〇〇	一、六、四〇〇	二、〇〇、八〇〇
新聞電報	七、八〇〇		七、八〇〇	一四、一〇〇		一四、三〇〇
課金局事務報	一〇、六〇〇	三、一〇〇	一三、八〇〇	一〇、〇〇〇	三、一〇〇	一三、六〇〇
後迴電報		一〇	一〇		五〇	五〇
無料電報	二、三二、九〇〇	二二、五〇〇	二四、〇〇〇	一〇二、六〇〇	一八、五〇〇	三三、一〇〇
總計	二、四四、一〇〇	一六、三〇〇	二、四八、五〇〇	二、一〇、八〇〇	一四、三〇〇	二、二七、一〇〇

第四節 電話

日本在華電話事業，雖不及電報勢力之雄厚，但是亦有注意之價值。根據民國十五年日本遞信省的調查，日本在中國東省的電話用戶，共有一萬四千八百十六家，機數達一萬六千〇四十六具。縱斷南滿附屬地和關東州間，有四三五哩之大動脈線，五三五里之電線網。若將單線延長，實有二萬三千里。日本在華設立之電話局，計有總局二所，電話分局三〇所，公共電話九九所，以便居民之用。日本在華電話事業之在關東三省者，實發端於日俄之戰。其時日本在我國境內，創設臨時電話，俾使軍隊與軍政署及關東民政署互通消息，以求軍事上的便利。戰爭後以關東都督府，便繼續辦理電話事業，先將大連、遼陽、奉天、鐵嶺、新民、公主嶺、旅順及柳樹屯之電話開放，並且配選

機械，改善設備，以供一般居民之用。近來見於各地工商事業，發展甚速，乃於長春、撫順、大石橋、金州、開原、四平街、本溪湖、瓦房店、普蘭店、沙河、海口、海城、貔子窩、鞍山、范家屯、郭家屯、熊岳城、松樹、新台子、昌圖各城開始電話接線事務。又設市外電話，以聯絡各處，除由大連至長春間四百三十五哩之電線外，有民國九年十二月由奉天至安東間完成之一七〇哩電線，而與對岸之新義州實行通話。此後日政府更進而謀滿鮮間的通話。民國十三年十月奉天至平壤、鎮南浦等處亦開始通話。民國十四年十一月奉天安東與漢城、仁川間，亦開始通話，於是自南而北，從東到西的電話交通，完全告成，各地通信聯絡，大為便利。日本帝國主義直視關東三省為其殖民地而於電話的施設，更屬為所欲為，大有旁若無人之概，茲將日本在滿所設電話局所，列表如左：

(A) 在關東州者：

地名	電話局	電話取扱所	公設電話所
大連	一	三	五二
周水子		一	
旅順		一	七
柳樹屯			一

地名	電話局	電話取扱所	公設電話所
瀋陽		三	九
遼陽		一	三
鞍山		二	三
大石橋		一	一
熊岳城		一	
瓦房店		一	

(B) 在關東州外者:

計	一	八	六一
魏子窩		二	
普蘭店		一	
金州			一

新民屯	一		
鐵嶺			一
開原			二
四平街			二
公主嶺		一	
長春		一	四
撫順			四
本溪湖			二
安東		一	七
計	一	一二	三八
總計	二	二〇	九九

上述各處電話局所，其工作人員及機數，列表如左：

所別	人員	機數	所別	人員	機數
大連	三、九五七	五、五一六	金州	六三	六五
沙河口	一五六	一、一〇四	瓦房店	七八	九三
旅順	四五〇	四九六	大石橋	五七	六三
柳樹屯	二四	二七	鞍山	三七七	四〇八
遼陽	三〇〇	三四二	新民	五五	五五
瀋陽	一、三八一	一、六四六	撫順	二五四	三一二
鐵嶺	二九三	三二九	本溪	一一七	一二二
開原	三六八	四三八	普蘭店	九五	九五
四平街	二四五	三一二	安東	六七八	七七九
公主嶺	二二四	二七一	貔子窩	七五	七六
長春	一、二六九	一、五一一	海城	四六	四九
計	一〇、五六二	一三、一七八			

日本在滿電話事業，發達頗速，現據和蒙年鑑所載之電話線路里數，摘錄如次，用資參證。

年度	架空			地下		
	單線	複線	心線	線路里	線條里	心線(里)
一三年	四四八	五、八三八	四八	七六	九、八二八	二
一四年	四四一	六、三一〇	五〇	七四	九、八四六	二
一五年	四七六	五、九一六	五七	七四	一〇、八四二	二
						六
						四、九六五
						五、八〇二
						六、一五七

附：電氣鐵路

日本在華經營之電氣鐵路，亦有二處；一在大連，一在撫順。大連電氣鐵路公司，為日本南滿鐵道會社所經營，於一九〇九年五月着手工程，同年九月間，開始營業，現全線里數長三六·五公里，發電所事務所等項之資本，均包含於電燈事業以內，故不易悉其蘊。今將一九二三年度之電車路線、電線、車庫等資本額累計之足數，記列於次：

投資物件		投	資	額	投資物件		投	資	額
電車路電線			二	三九、五九一·五四	房產			一	〇六、〇九八·四九
房產			一	四、六三九·四六	車庫			一	一、二、六四五·三一
橋梁			一	二、一五四·六三	機器			三	〇、四一七·八五
線路			一、	一四三、五七一·一五	合			二、	六五八、一一八·四三
軌道					計				

第二章 中日電政借款與我國前途

我在上文，略略說過，日本帝國主義者對華電政的侵略，不僅任意自行敷設，並且用經濟借款的方式來達到電政侵奪之目的。他國很知道，假使一味在我國領土或領海以內作露骨的侵略，一定要引起我國民眾反感的，到不如勾結那班賣國的官僚政客，用經濟借款的方式取得，比較光明正大，而且這班賣國官僚，權術又好，一般的民衆，往往容易被他們欺騙過去。查日本電政借款，自民國五年起到現在，數目約有四千餘萬元，茲爲明晰起見，分電報電話二項說明之如左：

(甲) 電報借款——有線電報和外人發生債務擔保的關係，其事始於宣統三年政府與大東大北兩公司

訂立預付報費借款，不過此種借款，僅僅以電信收入之一部份爲擔保。及民國七年，安福系當國，曹汝霖爲媚外之故，竟不惜變本加厲，與日本中華匯業銀行締結有線電信借款，契約大要如左：

(一) 借款日金二千萬元，利率八釐，期限五年，但至必要時，得商議續借。

(二) 中國全國有線電信之一切財產，並其收入爲擔保品。

(三) 本借款有效期內，如中國政府欲將光緒二十六年七月二十一日中丹英會訂煙沽副水線合同，宣統三年三月十二日，大東大北電報兩公司預付報費合同，變更的款，或換借外債時，須先與本銀行商議。

本電款有效期限內，中國全國有線電信，欲聘用外國技師，須聘日本人；購買外國材料，須購日本品。又全國有線電信換借外債時，先與本銀行商議。

上載合同，以全國有線電報作日本借款之擔保一語，不僅陸線，即水線亦包含在內的。這筆借款，本係西原借款的一部分，日本所以甘願借給我們賣國政府的用意，最好去看西原借款當事人日本前財政大臣勝田主計所著的「菊之分根」和「日本對華經濟侵略之過去及將來」二書。我現在就把「日本對華經濟侵略之過去及將來」書中，關於有線電信借款的一段，摘錄於下，以資佐證：

「中國面積廣大，人口數億，比例於其面積人口，電信線路之延長，今日尚不過三四萬英里而已。其有擴張之必要，從數年前以來，已成爲問題。改良或擴張電信所需之資金，如何籌備，實爲第一之問題。中國政府屢向日

本金融業者及其他機關，有非正式之交涉；但至今日，不幸以種種障礙，其議尙未告成立。然中國認此擴張爲必要，已向中華匯業銀行提議二千萬元之借款。該銀行仰給其資金於日本銀行團，此電信借款，日本極歡迎之，其事進行，極爲迅速。大正七年四月三十日，遂與中華匯業銀行之間，成立借款，金額如前所述，爲二千萬元。期限五年，利息八分，擔保爲中國政府，關於全國有線電信一切財產及收入。此外關於電信業，有僱聘外國技師，必要時，或有供給電信材料時，日本有優先等條件，爲重要之骨子。中國之改良電信，與中國之交通貿易以多便利，固無論矣。即對於我國及其他外國之商業貿易，亦多便利。由此借款成立後，不特有如是之利益，且中日實業家所設立之中華匯業銀行，亦能發其效果之端緒，誠屬可喜。多年懸而未決之問題，以中華匯業銀行之活動而解決，實予等所甚喜也。」

從此段話中，可知日本帝國主義者，對華電政的侵略，早具決心；乃我國竟有喪心病狂，不顧國家利權的段祺瑞、曹汝霖，甘願做日本帝國主義者的工具，把我國的電政主權，不惜賤賣給他。這是多麼痛心的事呵。此後民國九年二月十日，北京政府，更向日本東亞興業株式會社，訂立擴充及改良有線電工程費墊款合同，其主要的條件如左：

(一)名稱——擴充及改良有線電報工程費墊款。

(二)契約訂定日期——民國九年二月十日。

(三) 起債總額——日金一千五百萬元。

(四) 用途——用途有三：

(a) 購買工程所需材料電桿機器等，由中國自行採用國貨。

(b) 向日本訂購鍍鋅鐵線四千噸。

(c) 工費運費。

(五) 年利——九釐。

(六) 擔保品——有線電報全部財產及收入爲償還本利之擔保。

(七) 年限——十三年。

(八) 本金償還期——自第四年起本利均分十年攤還。

於是我國電信，遂歸大東大北、匯業東亞三重之擔保；現在日本匯業款項到期後兩次轉期，且加息一釐，又再到期積欠本息，懸擱至今。東亞借款，則利息積欠數亦不少。日本年來屢次提出履行擔保程序，此陸線連同水線在內所受債務之累，無法解脫；則電線產業，勢將不保。「引狼入室」「太阿倒持」，此皆賣國政府不恤斷送電信主權的原故呵。

(乙) 電話借款——我國電話，先後曾將外人所設者收回；惟上海租界，有英人的電話；南滿鐵路境內有日

本的電話。國內其他各處電話，還沒有和外人發生關係；乃北京賣國政府爲需款之故，不恤以國有之電話，抵押他國。民國五年十月，北京政府向中日實業公司借日金三百萬元，以北京、天津電話爲擔保，七年借款到期，復改訂擴充電話借款合同，將前款續借，改爲日金一千萬元，年息八釐，以部管之電話局及長途電話，現有及將來擴充後之全部財產並其收入及營業權。又吳淞、武昌、福州、廣州、張家口、北京六處無線電台並其收入爲擔保，而中日實業公司再將此項借的債權抵與日本臺灣銀行。七年以內，擴充及新設各處電話，其材料由公司供給，十年十月借款滿期，未能照還；且所欠利息，公司催索不得，乃提出轉期苛酷條件，日本公使亦出面交涉，且以實行最後辦法處分擔保品爲恐嚇。民國十二年六月訂定展期合同，照原價時，再給以手續費日金二十二萬七千元，給予期票一紙，言明一年內逐月付清。至於欠息一層，則另訂合同，年息九釐，指定由吉長鐵路餘利付款，十三年十月借款又復到期。該公司更提苛酷條件，結果於十四年十一月訂定續展三年，年息九釐，又承認給手續費日金二十二萬七千元，指定以爲還本付息的收入。改以北京、天津、漢口、南京、蘇州、上海南市電話局爲優先擔保。其餘原合同規定擔保取銷；但不能付息時仍須恢復。又電料供給權，續行三年有效。十五年六月，欠息合同期滿，磋商展期，公司要求加息一釐，未經商定。十六年十月，本金合同亦到期，均未轉期，電話受此重累，無法解脫，則將來各處產業，難保日人不來攫取，吾甚希望今日交通當局，注意及此。

第四章 華府會議與無線電臺問題

日本對華無線電報侵略的經過，已在上文細細的敘述。民國十年，我國以外人在境內設立無線電，妨礙主權；侵害電政，洩漏祕密，擾亂通信，就趁着太平洋會議，提出撤銷外人在華私設無線電一案，希望列強無條件予以撤廢。當時中國代表所述之理由如左：

- (一) 中國目前已有極充分之電氣交通，外國無線電局之維持，妨礙中國電政之發展。
- (二) 此項電臺之經營，實侵害中國主權之完整。
- (三) 此項電臺之維持，違路特決議之原則。
- (四) 中國並未允許外國及經營此項電臺。

此案提出以後，各國代表意見不一，英美主張使館及辛丑和約所許駐兵之處，築電臺者，應行保留。日本說是租借地及南滿鐵路界線內，有建築電臺之權。而法國又說上海法租界電臺，應該保留，以便和西貢通信，英美日法沒有一國不主張其已侵略而得的權利。法國並且提議聯合各國，在華辦理無線電報，討論結果，成決議五款如下：

- (一) 使館及根據辛丑條約駐兵地點之電臺，限於收發官電；但遇他項電信阻滯時候，得暫時收發商電私人電。

(二) 在華之電臺收發電信，以各該電臺原來契約所規定者爲限。

(三) 未得中政府允許之電臺，等中國能辦電臺以資用公時，給價收回。

(四) 租借地及南滿鐵路地帶，及上海法租界電臺問題，由中國政府和有關政府討論。

(五) 中國政府和各電臺商議，電浪長短，使不至相擾。

照上列決議，我國並未能完全達到撤消侵略之目的；且有承認條文內所述各電臺之嫌。當時中國代表團因爭議無效，不得已發表下述宣言：

「中國代表團乘此機會聲明：中國政府不承認或容許任何外國或外國國民，未經正式許可，有於使館界，租界，租借地鐵路附近地及其相類區域內建設或經營無線電臺之權利。」

同時各國亦聲明，因第四節討論之結果，必須與開放門戶或機會均等原則相合，其原文如左：

「除中國外，各國聲明，一九二一年十二月七日議決案內，第三第四各節，不得視爲對於所指無線電臺，是否經中國特准一層，有何意見發表。各該國普通通告，凡因第四節而發生討論之結果，若欲使各國無異議，應須與本會議所通過之開放門戶，或機會均等原則，相合。」

什麼主張正義，主張公道的太平洋會議，而那些張牙舞爪的帝國主義者，卻是個個只顧私利，不肯捨棄其侵略，而又標榜開放門戶機會均等之美名詞，以防一二國在華取得特殊利益。故我之無線電或有線電，苟於某國有

特殊的利益或便利，則各國必起而競爭，以防一國勢力的膨脹，而其競爭結果，實有激成國際戰禍之可能。

華府會議，我國既未能完全達其目的，故現在外人在我國境內之無線電臺，尚依然存在，日本無論已在華無線電臺到處皆是，細數詳列上文，就以其他各國言，美國有北平使館，天津上海美領事館，新開路及開洛公司五處。英國有北平使館，上海香港及九龍打石島四處。法國有上海天津廣州灣雲南四處。義國有北平使館一處。

以上爲外人自行設立電臺之事，其侵略固未嘗得我國的許可，其他還有日本及美國的無線電侵略而有條文規定的，這乃完全由於當時執政者，沒有國家觀念，引狼入室之所致。我國對外通信機關，爲大東大北兩公司所把持，正期至限滿時候恢復自由，而無線電學術，日益發達，我國還可在無線電方面，謀補救之術。誰知道北京賣國政府，竟將一線生機的無線電臺，亦斷送於帝國主義者，言念及此，痛恨何如！

第五章 我國應速收回電政權

電信爲交通四政之一，從國際公法上說，亦是維持國家生存的工具之一。這種工具，有扶助人民的發達，防衛國家的安全，關係國家，非常重要。往昔我國政府，不明利害，竟以外人的強索，或利誘，將各國視爲神經，賴爲耳目的電信主權，毫不姑息的落入帝國主義者的手中，以遺今日無窮之苦痛；「但是亡羊補牢，猶爲未晚。」倘若我國政府及民衆，從此覺悟起來，積極的從事電政收回運動，何嘗不可能，茲將收回日本電政的意見，不揣冒昧，謹述之如左：

(甲)收回南滿陸線及煙大青佐等水線——南滿陸線及煙大水線本特戰勝之餘威，強迫我國承認其存在，所訂條約，當然是不平等的。青佐水線本爲德設之煙青滬線，而被日本奪取者。南滿陸線和煙大水線，完全在我境內，青佐水線半在我國境內，其在我國境內部分，依照領土主權完整之原則，自應收回本國經營；況且如南滿陸線及煙大水線的電約，早已滿期，更無把持該電線的根據。

(乙)撤除境內日本無線電臺——無線電信，關係國防及主權，亦極重要，世界各國都沒有准許外人在其境內設立無線電臺辦理無線電信的。我國因前政府目光頑舊，對此新興事業，未能適應潮流，注意及此，於是帝國主義者得以乘機而入，而日本之電臺在我境內，更如星羅棋布，到處安設。或以不平等條約爲藉口，或特租界居留地爲護符；甚且有公然收發商電和歐美通信，以妨害我國電信主權，及交通收入。至於本國電臺之通信往還，往往亦多受其干擾，若不分別撤除及禁止，受其害者，豈止交通一方面而已。查華府會議，關於中國境內之外人電臺有決議案五條，而中國代表即席宣言中國政府不承認外人在未得中國允許時，有在使館界租借地鐵道地帶等處設立無線電臺的權利，此項宣言，曾經載在議案，又按照華會決議案，外國政府及人民未經中國政府允許，已設立無線電臺者，應將全部機器材料交付中國。今後我國政府，應以再接再厲的精神，從速收回各國無線電臺，以副主權完整的原則。

(丙)整理中日電政借款——查上述中日電政借款，共有四次，即中日實業公司之電話借款一千萬元；中

華匯業電線借款二千萬元；興業公司之電報借款一千五百萬元；三井海軍之無線電信借款五十三萬六千二百六十七鎊約共五千餘萬元。惟此數並未完全用於電政事業，大抵因彼時財政部國庫空虛，假借名義，以移政治軍事之用，除無線電借款不明外，其他有案可查者，撮錄於左，藉知往日舉債目的之一斑：

(A) 電話借款，原應專充改革電話事業之用，而事實上大部分借款，多為他方面挪用，茲將各處提用數如左：

- (一) 電政項下提用日金一百三十三萬四千一百四十二元。
- (二) 路政項下提用日金四百二十二萬七千六百九十九元。
- (三) 本部提用日金一百二十二萬八千二百八十六元。
- (四) 財政部提用一百二十二萬八千二百八十六元。
- (五) 本借款利息日金一百五十七萬九千八百七十元。
- (六) 本借款折扣日金二十三萬元。

(B) 第一次電信借款，金額為二千萬元，合同成立之後，即以日金一千五百萬元借擬舊財部應用，本息完全由舊財部擔任，按照合同期限歸還，其餘日金五百萬元，由舊外交部留充電報急用，其本息亦由舊外交部自行擔任。

(C) 第二次電信借款，債額爲一千五百萬元，此項借款，電政項下，用五百八十萬三千二百四十五元，舊財政部，借用二百七十三萬元，撥付本借款利息一百六十萬〇八千七百餘元，茲將電政項下所用及舊部財政借用各款細數，分別列後：

電政項提用各款

撥付古河公司水線半價日金五百五十八萬三千二百四十五元。

撥付各商行料價及大東大北公司代辦經費日金三十萬元。

舊財部借用各款

該款日金二百七十三萬元，係由中華匯業銀行及交通銀行按四一五折兌換，合現洋一百十三萬二千九百五十元，撥付前長江上游總司令吳光新現洋十萬元，撥付前督辦邊防處現洋二十萬元，舊財部暫借現洋八十三萬二千九百五十元。

從上面的分析看來，五千餘萬的電政借款，財政部差不多用去一半，交通部用去二十五分之一，鐵路方面用去二十五分之四，而電政本身所用的，不過五分之一。五而已。如將來想把這筆借款，都由電政本身收入來整理償還，確爲能力上所不及，要由交通部設法，以目前交通部的境況而論，亦恐無此能力。爲今之計，似應將原係財部借用之款，由財部速定辦法，自行清理。其餘則由交通部設法提早由電政機關之盈餘項下撥款清償，至該款之清

債期間，愈速愈妙，免致日人有所藉口，而使電政權永被侵奪。

第六章 今後我國對於電政應有之施設

電政事業，在最近數十年來，要算勃興事業中最發達，而且最重要的了。而我國則自有電信以來，五十餘年，仍極幼稚，鮮有發展擴充之望；蓋以當局不學無術，支配失宜，復經歷年軍閥之摧殘蹂躪，以致經費日絀，修養不周，桿線窳劣，僅言維持，已覺十分困難。但吾人終認此係暫時局面，一旦軍事平定，經濟漸就常規，而國家對於電政上，自有整理發展之望，茲就作者意思所及，擬就整理及發展兩案如左：

(甲) 關於整理者

(A) 限止官電之拍發——我國電信之使用，向爲官廳所獨占，民間除父母大故而外，幾乎與電信不生什麼關係。近年以來，內亂頻仍，電報機關，更無民衆使用之可能，往往自北平拍一電報至上海，須過一星期始達目的地，與寄信之速度不相上下，完全失了利用電報之本意。此種怪現狀，恐除中國而外，不能再向世界上覓一相同的國度了。故我國欲整理報政，第一步，應將電報電話等，一律民衆化，商業化，竭力限制官電，至若長篇通電，除有特別事故外，宜絕對取消。蓋電信之妙用，在於簡單明瞭，長篇大論，不妨另就報章公佈，何必虛費公帑，以增人民的負擔呢！

(B) 統一電政用人行政權——電政爲專門技能，和普通行政不同。所以主其事者，必須選擇專門人才，學術經驗均頗豐富者，纔能勝任愉快。乃自軍閥專權，以電政爲收入機關，隨便委派非電政人員，強迫接替，而不肯者，更奔走權貴，鑽營圖謀，憑藉權威，不受主管機關督管指揮，干涉電政，破壞電政，莫此爲甚。故此後電政用人權，應統一於交通部，藉維系統，而一事權。

(C) 修改各處電報——我國各處電報線路，年久失修，桿木腐倒，電線毀斷，因此阻滯報務，礙及交通。如果長此以往，不加修改，前途所受影響，實屬不淺。查各省線路，祇津浦線滬寧線一段，已在數年前實行整理外，而漢滬、漢粵、漢川、川滇、湘桂、鄂陝等處直達線，卻未查勘，現時確應整頓修復通報，以利交通。

(乙) 關於發展者

(A) 擴充有線電線路——我國地居大陸，幅員廣袤，全國市鎮，星羅棋布，將來開發地藏，振興商務，鞏固國防，便利軍事，全靠電信交通，以收連絡貫通之效。目前原有線路，所及區域，僅在交通較便的幾省，邊疆各處，簡直與在化外無異，故爲開發實業計，防止外人侵略計，應於最短期間，完成下列之軍商需用有線電線路：

(一) 綏遠烏里雅蘇臺科布多索克圖線。(外與俄國別斯克線接通歐洲。)

(二) 昌都拉里拉薩江孜亞東線。(外與英大吉嶺線接通印度。)

(三) 西寧懸渡拉薩線。(經由西藏臺道。)

- (四) 西安至新疆塔城線。(外與俄國加爾克的接。)
 - (五) 迪化至克什噶爾線。(外與俄國安的城接。)
 - (六) 呼蘭海倫通北瑗琿線。(黑河線接俄國海蘭泡線。)
 - (七) 張家口多倫赤峯錦州線。
 - (八) 哈爾濱三姓同江至綏遠縣引長接俄國伯力線。
 - (九) 琿春汪清和龍長白臨江輯安安東線。(琿春接俄線，安東接日線。)
 - (十) 長春長嶺洮南克魯倫線。
 - (十一) 吉林額穆延吉線。
 - (十二) 天津至買賣城線。
 - (十三) 徐州至蘭州線。
 - (十四) 長沙至福州線。
 - (十五) 蘭州至成都線。
- (B) 設立海底電線路——各國在華海底電線，應本領土主權完整之原則，收回自管外，尚須自設下列各線：

線：

(1) 渤海沿岸線。

(2) 通本國沿海及遠海各要地緊要島嶼線。

(C) 設立無線電臺——無線電報事業，年來一日千里，進步極速，幾乎有代替有線電報之勢；因其建設經費比有線電報爲廉，管理支出，又較有線電報爲省，故爲收效迅速，節省經費起見，我國將來應多設無線電臺於各要地如左：

(一) 一千基羅瓦特以上者七處，即北平，吐魯番，成都，廣州，哈爾濱，上海，漢口以通國際消息。

(二) 六百基羅瓦特者，即庫倫，沙車，噶爾渡，科布多，榮成灣，秦皇島，象山灣，榆林港，北海，汕頭，廈門，海州，大孤山港，重慶，大理，蒙自，延吉，同江，伊犁，塔城，西寧，長春，拉薩，南寧，雲南等處以通國內消息。

(D) 建設長途電話線——長途電話，亦爲交通要具，蓋於傳達消息，有迅速敏捷之效，茲擬應設立電話之路線如左：

(一) 天津保定石家莊線。

(二) 北平通州古北口熱河赤峯錦縣新民奉天線。

(三) 奉天長春吉林額穆延吉琿春線。

(四) 長春哈爾濱呼蘭海倫瑯璪黑河線。

(五) 上海漢口線。

(六) 漢口鄭州石家莊線。

(七) 廣州福州杭州上海線。

(八) 天津灤州山海關線。

(九) 北平包頭寧夏蘭州線。

(十) 鄭州西安五原線。

其他

附錄一

中日「煙台關東水線辦法合同」原文一九〇九年二月訂

第一款 中日兩國於本合同施行後，按照情形，當從速於山東之煙台至遼東半島租借地內之關東省某處，備設水線一條；或將舊水線修理；或放新水線，皆可按照以上所指定之電約第一款辦法而行。

第二款 中日兩國當將該水線隨時保護完善，如遇損斷，當迅速修理；如該水線損斷在離煙台七英里半相接之處，則修費由中日兩國各攤認一半。

第三款 所有該水線應用之水線房，上岸連接之線及局中應用各件，由中日兩國於兩岸各自備置，日後應用經費，亦各自認給。

第四款 該水線所用電報機，若非別經議定，應用莫爾斯機或忽斯登機。

第五款 煙台日本電局置備各件及局用經費，應歸日本認給。

第六款 早間六點鐘至晚間十一點鐘之間，每三點鐘，應由煙台中國電局，將該處日本電局與水線接通一點鐘。

自晚間十一點鐘後至早間六點鐘，如中國電局，勿須應用，亦將該水線與日本電局接通。

彼此議允，中日兩電局，於該水線收發電信，須互相照顧，和衷共事，庶彼此來往電信，不致延擱。

第七款 中日兩國，當按照情形，從速將遼東半島租借地外至近之中國電局，與最便之日本電局，接通該日本電

局須與日本水線局直接者，此項相接之線，中日兩國於各自境內自營建造管理，為傳遞租借地北之中國電局，來往電信之用。

第八款

(甲) 中日電局來往之報，由該水線傳遞，其每字價目議定如下：

(一) 日本

關東本境報價每字墨洋一角半。

關東過線報價每字墨洋一角。

(二) 中國

煙臺本境報價墨洋四分

(乙) 關東以外，日本陸線報價，每字墨洋五分。

中國四碼電報，日本報價每字墨洋八分。

凡與中國以外往來電報，日本報價每字墨洋一角。

凡由該水線傳遞之報，日本應按照中國所定報價收取，此項電報，除以上所云之日本報價外，日本應全數收入中國之帳，惟此項電報，無論如何，其總數報價，不能貴於中國他路傳遞之價，其中所定報價表，應由中國送交日本。

第九款 煙臺關東水線若非別經議定，不能用為傳遞中國以外來往之日本電報，只可傳遞煙臺本境日本官電及煙臺本境日文電報。

第十款 按照以上所云電約第一款，煙臺日本電局收發之電信，日本應將全數報價十成之一收入中國之帳，此項中國應得報費，應於每月賬單結算。

第十一款 該水線往來傳遞之報，應於交接之局，每日由電核對，彼此賬目，應於每月底結算，共應找之款，於結賬

後一箇月交付，應付日本者，在東京交付，應付中國者，在上海交付。

第十二款 結算賬目以墨洋爲準。

至應付別電局之款，其銀洋價目，彼此應於每季之前一箇月，按照以上三箇月上海銀行匯兌之價計算核定。

第十三款 該水線傳遞之新聞電報，其價目，應由中日兩國隨後議定。

第十四款 該水線傳遞之報，除本合載明外，應按照現行萬國電報通例章程而行。

周萬 訂於東京
石井菊次郎

附錄二

中日滿洲陸線辦法合同一九〇九年二月訂

第一款

(甲) 中國應將安東、牛莊、遼陽、奉天、鐵嶺、長春六處電局與各該處鐵路境內之日本電局接通，以便中日電局彼此可以傳遞來往電報。

(乙) 日本電局，在滿洲辦理電信，應由日本付給中國貼回之費。

(丙) 除日本鐵路境外，凡有寄中國各處電信及中國過去各處電信，由寄發人指明由中國線路傳遞而交與

鐵路境內日本電局傳遞者，以及改道之日本電信，應由該日本電局收接，交與相接最近之中國電局轉遞，除每字墨洋五分外，其傳遞報費，應全數由日本收入中國之賬。

(丁) 凡有寄往中國各處及中國過去各處電信，由寄發人指明由煙臺、關東水線傳遞而交與中國電局者，應由該中國電局收接最近之日本電局轉遞，其轉賬手續與上項同。

(戊) 凡滿洲中國電局收接寄與滿洲日本電局之報，或由他處轉至滿洲中國電局寄與日局之報，應交與相接最近之日本電局。

第二款 日本承允不減跌報價或用他法與中國爭奪生意，其全由日本電線傳遞之報，不在此例。

第三款 凡交與滿洲相接中國電局之報，日本應按照中國所定報價收取，此項電報除每字墨洋五分外，日本應全數收入中國之賬，其中國報價表，應由中國送交日本。

第四款 所有由相接之線傳遞之報，除本合同載明外，應按照現行萬國電報通例章程而行。

第五款 所有滿洲中日電局，彼此傳遞之新聞電報，其價目應由中日兩國隨後議定。

第六款 彼此來往傳遞之報，應於交接之局登入賬冊，每日核對。

彼此賬目，應於每月底結算，其應找之款，於結賬後一個月交付，應付日本者，在東京交付；應付中國者，在上海交付。

第七款 結算賬目以墨洋爲準，至應付別電局之款，其銀洋價目，彼此應於每季之前一個月，按照以上三個月上海銀行匯兌之價扯算核定。

第八款 滿洲及煙臺中日電局，彼此所用執事人員，或三個月內曾經雇用之人，若未經彼特准，此則不得雇用。

第九款 凡日本所造南滿鐵路界外電線，應於本合同施行之時，合數交與中國，一俟交割完竣，由中國在東京交付日本日洋五萬元。

以上所云交割電線，應由中日兩國特派委員辦理。

周萬壽
石井菊次郎
倉知鐵吉

訂於東京

本書引用的參考書

(一) 英文部

- Tyan, M. T. Z.: *The Legal Obligations Arising out of Treaty Relations between China and Other States.*
- The Treaties, Conventions, etc, between China and Foreign States, edited by the Maritime Customs, 1917, 2nd ed, Vol. 1-Vol. 2.*
- Hobson, A.: *The Evolution of Modern Capitalism.*
- Marx, K.. *Capital, Vol. 1-Vol. 3.*
- Railway Problems in China by Mongton Chih Hsu.*
- Howarth, W. M. *The Elements of Railway Economics.*
- Johnson and Van Metre: *Principles of Railroad Transportation.*
- Kinney: *Modern Manchuria.*
- Wolcott: *Geography of the World.*

Emory R. Johnson and Groner G. Huebner: Principles of Ocean Transportation.

E. R. Johnson and G. G. Huebner: Railroad Traffic and Rates, Vol. 1.

Woodhead: The China Year Book, 1929.

(II) 日 文 部

國民經濟學原論

商業政策

經濟立國策

列強在我國經濟的關係

北滿洲政治經濟的價值

支那經濟地理誌

支那經濟通說

支那經濟綜攬 (第一卷至第四卷)

支那問題研究 (十八號)

外交時報 (民國十九年二月份)

本書引用的參考書

津村秀松

津村秀松

西原龜三

吉野作造

久間猛

馬場敏太郎

東亞經濟研究會編

西川喜一

東亞同文學會

日本對華之交通侵略

滿洲問題之解決

海運政策

支那年鑑（第一回）

支那年鑑（第三回）

國民年鑑

日本經濟年鑑

滿蒙年鑑（民國十七年份）

中國經濟事情

國際商業政策與交通

（III）中文部

帝國主義壓迫中國史

經濟侵略下之中國

中國郵電航空史

經濟半月刊

三七六

高橋作衛

坂本陶一

東亞同文學會調查編纂部

同前

國民新聞社

帝國通信社編

椿木義一

日本文明協會

劉彥

漆樹芬

東方雜誌

軍事運輸學

三十年明治維新史

滿洲憂患史

全國交通會議彙編

國民政府交通部接收北平部署及所屬機關委員會彙刊

最近之國際政治

中國資本主義之發展

朝陽大學國際公法

中國經濟全書

國內各鐵路公報

鐵路協會會報

稅專月刊

中國年鑑

本書引用的參考書

譯本

予覺氏

樊仲雲

朱新繁

譯本

商務印書館

日本對華之交通往略

國際條約大全

國內新聞報紙

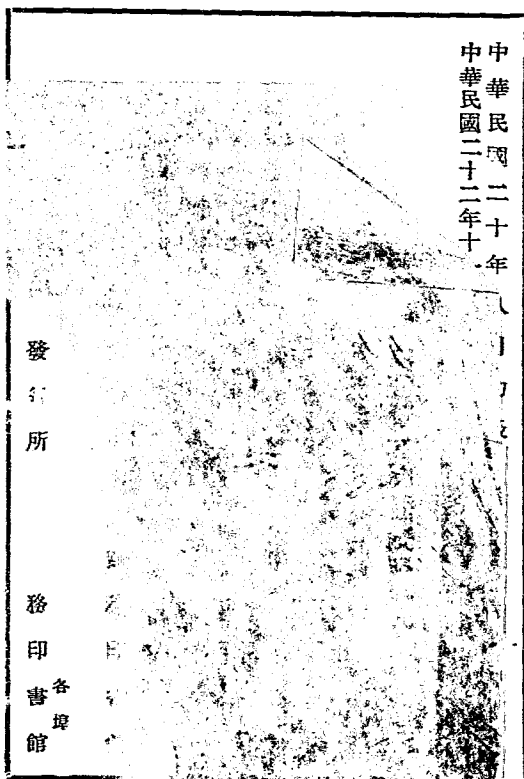
借	期	還	期	借	期	還	期

同前

321.03

449

中華民國二十年十一月
中華民國二十二年十一月



發行所

各埠
務印書館

(本書校對者 吳蔭瑞 殷彥常)

七三三上 大

004544

