

金士宣編

中國東北鐵路問題彙論

天津大公報館發行

編者自序

近六七年來，我東北三省當局，內察開發地方移民殖邊之緊要，外怵強鄰之日肆壓迫與侵略，對於鐵路建設，進行極爲努力。舉其大且著有成效者，一爲籌築東西兩大幹線也，築大通（北寧支線）洮昂齊克以聯四洮，是爲西大幹線，築瀋海吉海吉敦，是爲東大幹線。一爲開辦東西四路客貨聯運也，以北寧爲主體，以北甯沿線之營口爲出口，使南北滿物產，得由本國路線輸出外洋。一爲提倡移民也，低減票價，添開移民小工車，使內地各省過剩人口出關謀生，藉闢荒萊而固邊疆。一爲建設葫蘆島海港也，東西兩大幹線雖已完成，而出口仍苦乏良港，故就葫蘆島築港，以爲貨運之尾閘。凡此犖犖大端，國人蓋均早已耳熟能詳矣。

惟是我國鐵路建設，雖略具有規模，而強鄰之覬覦與侵略，則日以加甚，東北形勢更見危殆。蓋歐戰而還，日俄兩國在南北滿之勢力，失其均衡，日本勢力大爲擴充，逐漸插足於北滿，幾有獨霸之概。於是其前之僅以南滿線及大連一隅爲根據地者，自時厥後，日肆外拓，不斷爲借款築路之要求，以添設南滿之培養線。既攬四洮洮昂，以爲伸入北滿之捷徑。又攘吉長吉敦，以冀兩路兩港政策之成功；兩路者，南滿與要求未遂之吉會也，兩港者，大連與朝鮮之清津也。且其所投資之各路，建築時，既多不實不盡之處，開始營業後，率因債務奇重，無能負擔。用意所在，無非欲遂其久佔之私，永不使得歸於我耳。日本在東北要求數築之路線，除前述已建築完成各路外，又有所謂五路者，有所謂

四路者，又有所謂新五路者。時時任意變更，苟充其所極，勢不至囊括滿州之全部地方必不止，狡焉思啓之深計，誠可謂至毒而且很矣。

不寧惟是，日本之滿蒙鐵路政策，實爲一獨佔的政策，不特他國投資築路，如英之新民庫法門，英美之錦州瓊瑋等線，在所反對；且亦不准中國本國有任何鐵路計畫之設施，其彰彰在人耳目者，如拆毀北寧路之北陵支線也，阻止吉海吉敢之聯軌也，反對北寧路大通支線與吉海路之建築也，破壞北寧與瀋海在瀋陽之聯站與聯運，以及北寧與四洮在通遼之聯運也。種種無理行動，均以一九〇五年北京善後條約之會議錄中不設與南滿平行線之一語爲藉口。然而此項會議錄，并非兩方正式簽字批准之條約，實

毫無法律上之根據也。

以上各節，均九一八日本佔領東北三省以前，我國東北鐵路問題上之要點。當此國難臨頭，凡我國人咸有澈底明了之必要。茲承天津大公報之囑，爰自忘譎陋，將平日舊作及散見各雜誌有關於此問題之論文，彙編成冊，即由該館刊印發行，用便觀覽。第率爾操觚，難免挂漏，倘得大雅君子進而教之，正其紕繆，俾全國皆得藉是了然於本問題之原委，則受賜者豈僅編者一人而已。

金士宣序於天津民國二十一年一月一日

中國東北鐵路問題彙論目錄

第一章 東北鐵路現勢及我國鐵路政策 金士宣

第二章 東北鐵路三大統系——中國各路

中東南滿——運輸競爭問題 金士宣

第三章 東北東西四路聯運政策之成功 金士宣

第四章 東北鐵路移民運輸之回顧 金士宣

第五章 葫蘆島築港問題 (北寧鐵路葫蘆島築港開工紀念冊)

第六章 一、東北四路之危機 傅連珍

二、吉敦鐵路借款建築舞弊之真相

東北交通委員會報告書

第七章 東北五路權問題

(東北年鑑)

第八章 所謂滿鐵平行線問題之法律根據何在 金士宣譯

第九章 一、日本滿蒙鐵路政策 楊亦周

二、對華鐵路交涉 木村理事

第十章 中東鐵路問題 王景春

附錄 東北鐵路問題研究資料 金士宣

第一章 東北鐵路現勢及我國鐵路政策

(轉載東方雜誌十九年十月十日)

金士宣

一、東北鐵路網

東北三省地大物博，蘊藏之富，甲於全國，舉凡森林，牧畜，農業，礦產，種種利源，無不包含鉅量。而且地勢北與俄羅斯昆連，南接高麗日本，自來為邊防之要地，軍事之重鎮，更當外交之要衝。若不有密佈之鐵路縱橫經緯於其間，則膏腴之區，且淪荒漠，雄厚物產，委棄於地，更啓強鄰覬覦，悔慢藏誨盜。故居今日而論經營東北之策，舍鐵路莫之或先。

考東北之有鐵路也，實始自甲午而後，俄人之建築中東。日俄戰後，自長春以南，劃歸日有，改名南滿鐵路，而益之以安奉。本國鐵路，除北寧外，無可言者。民國十年以後，東北地方當局為圖三省之聯貫及軍事之便利，乃以瀋陽為中心點，而有各聯絡綫之興築。東北直達吉林者，有瀋海吉海兩綫，西北直達龍江者，有北寧之大通支線，及四洮，洮昂，洮昂，齊克諸線。雖各線路甚短，起初於軍事，而卒成千百里之鐵路，使政治經濟外交軍事，均暗受莫大之利賴，以視關內各地二十年以來，竟無尺寸鐵路之進展者，誠足多焉。再觀於日人邇來對此等路線之言論，時露其嫉妬之色，而策破壞之陰謀，益足反證此千百里路綫之可貴也。

論以現勢而言，東北境內所有鐵路，已漸見發達，而論勢力範圍，則可分爲中日俄三大統系，除計畫而未興築者不論外，其已成之路如左。（參考附表一）

（一）中國統系 北寧鐵路及其支綫，與東北部之瀋海，吉海，吉敦，吉長，四路，及西北部之洮洮，洮昂，齊克三路，以及呼海，洮索兩路等，共計二千七百公里。

（二）日本統系 南滿鐵道及其支綫，與金福，天圖，溪嶮三路，共計一千四百公里。

（三）俄國統系 由滿洲里至綏芬河，及其支綫，接連西伯利亞鐵路之中東鐵路，有一千七百公里。

以上三系，路綫共長六千公里，較之全國國有民有及外人自辦鐵路之長一萬三千公里（民國十三年統計），不啻占其半數，可見東北鐵路之發達矣。

一、東北鐵路與外交國防及經濟開發

東北三省固純屬我之版圖，鐵路事業，本爲一國之內政，豈有領土之內，而可任人經營鐵路者哉。無如自前清失政，國勢凌夷，外交失敗，遂使狼子野心之強鄰，爲封豕長蛇之侵食。甲午而後，俄人作俑，首築中東。日俄戰後，日本侵入，繼爲南滿。於是東北三省，雖名則屬我，而實爲日俄角逐之場，由鐵路統系，成爲兩大勢力之抗衡，而知經濟政治外交國防之不可收拾矣。幸而民國建立十載以後，始漸有所謂我國鐵路之統系，主人覺悟，乃得與暴客抗衡，差堪解嘲，

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

引爲自慰。此後主人是否能成完全之主人，則純視主人之努力如何耳。今撮略其經過之大要如左，不復詳爲說明。

附表(一)東北鐵路里數表—民國十九年

經營類別鐵路名稱	區	間	路線	(公里)	總長	(公里)
國 有 北 寧	山海關—瀋陽	陽		421		
	錦 縣—北票	票		112		
	溝幫子—營口	口		91		
	大虎山—通遼	遼		251		875
四 洮	四平街—洮南	南		312		
	鄭家屯—通遼	遼		114		426
吉 長	吉 林—長 春	春		128		128
吉 敦	吉 林—敦 化	化		202		202

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

(1) 國有鐵路共長

1631

省 有 洮 昂 洮 南—昂昂溪 224

齊 克 昂昂溪—泰安 127

吉 海 吉 林—朝 陽 177

呼 海 呼 蘭—海 倫 222

(2) 省有鐵路共長

750

省 商 瀋 海 瀋 陽—朝 陽 256

梅 河—西 安 96

(3) 省商鐵路共長

352

中 俄 中 東 芬 滿洲里—綏 芬 1480

哈爾濱—長 春 240

(4) 中俄合辦鐵路共長

1720

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

中 日	金 州—城子驢	1 2 6	
	天 圖	天寶山—圖們江	1 1 5
	溪 峪	本 溪—峪 廠	9 6
(5) 中日合辦鐵路共長			
			3 3 7
日 本	南 滿	長 春—大 連	7 0 5
		大 連—旅 順	5 0
		瀋 陽—安 東	2 6 0
		蘇家屯—撫 順	5 3
		大石橋—營 口	2 2
(6) 日本經營鐵路共長			
			1 0 9 0

總 計

(1) 國有鐵路 1 6 3 1

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

(2) 省有鐵路	7 5 0
(3) 省商鐵路	3 5 2
(4) 中俄合辦鐵路	1 7 2 0
(5) 中日合辦鐵路	3 3 7
(6) 日本經營鐵路	1 0 9 0
	5 8 8 0

(1) 俄之中東鐵路統系貫通南北滿

- 一八九六年 東省鐵路合同與道勝銀行
- 一八九八年 租借旅大及展築自哈爾濱至大連支線
- 一九一六年 濱黑借款合同
- 一九二〇年 中東鐵路由中國管理俟中國承認蘇俄彼此商定為止
- 一九二四年 成立中俄奉俄中俄共管中東之協定

(2) 日本勢力之侵入

- 一九〇四年 日俄戰後南滿鐵道成立
- 一九〇五年 中日滿蒙善後條約及附屬協定中國承認博資茅斯條約並規定改

築安奉線

一九〇七年 訂立新奉及吉長合同

一九〇九年 錦愛鐵路由英美投資經日本之反對而中止

一九〇九年 間島協約訂立吉會鐵路

一九一五年 關於南滿洲及東部內蒙之中日新條約展長旅順大連原有之租借期二十五年至一九九七年，又南滿鐵路交還期限展至民國九十一年即二〇〇二年，原爲三十六年贖回，八十年無價交還。

一九一三年 滿蒙五路換文(一)四洮(四平街至洮南)(二)開海(開原至海龍)

(三)長洮(長春至洮南)以上三路須用日本資本建築，(四)吉海(海龍至吉林)(五)洮熱(洮南至熱河)此兩路如須借外款時，儘先借用日資。

一九一五年 四洮路開工

一九一八年 滿蒙四路借款預備合同成立，又吉會鐵路借款預備合同成立，天圖輕便鐵路之建築。

一九二五年 金福路之建築由金州至城子驢

(3) 中國鐵路之猛進

自民國十一年，即一九二二年，奉直戰後，東北三省，宣布自治，由奉天省長王永江等創議建築鐵路網，遂有自辦各路之發軔。而東北三省，始有鐵路政策之雛形，實爲將來東北三省發展之始基，最可紀念而佔歷史之重要一頁者也。各路如下：

瀋海路(由瀋陽至海龍)吉海路(由吉林至海龍)洮昂路(由洮南至昂昂溪)齊克路(由齊齊哈爾至克山)呼海路(由呼蘭至海倫)大通支線(由北寧之大虎山至通遼)

再從經濟開發方面言之，鐵路之使命，不特供給人民以改良的運輸，且開闢地方以調劑人口，接濟糧食，發展商業。自東北三省建築鐵路以來，歷年土地人口及貿易三項之發展，實足驚人。一九〇八年有鐵路二千一百英里，至一九二八年，則有三千四百英里，路綫之增加，不及百分之五十，而上述三項之增加，有如左述。(參閱附表(2)(3)(4)(5))

(1)開闢荒地 東北三省共有已墾地畝，從一九〇八年至一九二七年，每五年統計觀察，無不遞逐增加，以最初與最後比較，大約增加百分之六十四。

(2)人口增繁 一九〇八年共有人口一千七百十五萬，迨至一九二八年，則達二千七百五十一萬，最初與最後之比較，亦增加百分之六十。

附表(2)東北鐵路之發展

(以下西友博載遠東時報十八年八月前滿鐵副總裁松岡氏論文)

年 份	主要鐵路開 始營業者	營業 標準軌 間之線	里 程 輕便路線	(英里) 共 長	每英里 人口	每百 方里所佔英 里路線

東 北 鐵 路 開 闢 概 論

1908	南滿中 東奉他 及其他	1912	202	2114	8116	3.29
1915	連上並加入 吉長路大察 溝線及其他	2182	32	2214	9084	3.44
1923	連上並加入 四排路天圖 路及其他	2540	109	2649	9171	4.12
1928	連上並加入 呼海大通洮 昂審海金福 及其他	3306	141	3447	7982	5.36

附表(3)開墾地畝之發展

年 份	遼 寧	吉 林	黑 龍 江	共 計	百分率
1908	4,125,600町	2,817,360	1,104,840	8,047,800	100
1913	4,338,400	3,408,840	1,602,000	9,399,240	118
1918	4,651,200	4,000,320	2,099,150	10,750,680	134

1923	4,914,060	4,591,800	2,596,320	12,102,120	150
1927	5,124,240	5,064,980	2,994,050	13,183,270	164

附表(4)人口之增繁

年 份	遼 寧	吉 林	黑 龍 江	共 計	百 分 率
1908	10,769,000	4,553,300	1,806,900	17,156,200	100
1913	11,628,000	5,304,600	2,274,600	19,207,800	112
1918	12,526,600	6,179,507	2,862,400	21,568,500	126
1923	13,494,700	7,198,500	3,601,400	24,294,600	142
1928	13,591,100	8,766,800	5,154,900	27,512,800	160

附表(5)國際貿易之發展

年 份	輸 入	輸 出	共 計

1908	53,112,034兩	47,585,123兩	100,697,157兩
1913	125,683,660	113,041,999	238,725,659
1918	177,219,156	196,856,166	344,075,322
1923	207,055,228	239,928,940	500,984,168
1927	268,913,586	408,036,179	676,949,765

(3) 國際貿易之發展，以輸出而論，一九〇八年共約四千萬餘兩，而一九二七年則共四萬萬餘兩，其增加之度約為十倍。

然此僅就其重大者而言之，至於東北三省，自鐵路增築以還，以東北剩餘之糧食，接濟關內之飢民，以東北廣漠之土地，容納關內過多之人口，與夫行旅往來之便利，運輸貨物之暢通，影響及於國計民生政治經濟者，其無形之效用，尚非數字所能表示。則鐵路之為物，謂為國家全體之脈絡，誠不誣矣。

三、中東與南滿及海參威與大連之競爭及協調

南北滿勢力之劃分

日俄戰後，南北滿遂成爲日俄兩大勢力角逐之場，長春以北爲北滿，長春以

南爲南滿，俄握中東鐵路，日佔南滿鐵路，南滿有大連營口安東三港以出口，中東租借烏蘇里鐵路，利用海參威一港。歐戰起後，俄國自顧不暇，日人勢力乃有侵入北滿之勢。自一九二〇年烏鐵由蘇俄管理，而中東則由吾國管理，於是遂失海參威出口之港，而中東路運輸不得不賴他路出口。然自一九二四年中俄共管中東以來，蘇俄勢力恢復舊觀，乃復利用海參威以與南滿及大連港競爭矣。

北滿運輸之競爭

北滿輸出之豆類及糧食木材，及輸入之製造品，均以哈爾濱爲中心點。但芬東路（經東鐵哈綏綫由海參威出入者）及南路（經東鐵哈長綫及南滿線由大連出入者）兩途，東路多予中東利益，南路多予南滿利益，因兩路貨運之多寡，直接爲中東南滿營業之盛衰，間接則爲日俄在滿勢力之強弱，是故兩路均設法競爭北滿之貨運也。中東路爲集中北滿貨物由海參威出口之計，施行下列運費政策（大島歟吉著滿蒙鐵道網）：

(1) 由哈爾濱之西部線，及哈爾濱以南之南部線至海參威之運費，均與由哈爾濱至海參威之運費相等。

(2) 長春哈爾濱間之距離，爲由哈爾濱至綏芬河之一倍，而運費大略相同。

長春會議

中東既實行上述運費政策，南滿欲競爭北滿之貨物，成效殊少。於是乃利用

俄人無暇外顧之時，於一九二一年至一九二二年間，舉行長春會議，訂定協調合同，其要點有三（大島歟吉著滿蒙鐵道網）：

（1）中東南部線之大豆·豆渣·小麥·豆油，麪粉五種，運往海參威·大連·安東·營口南北岸之運費，使之均一。

（2）爲減少東南兩路之運費差數起見，對於由哈爾濱各站起運，及由南部起運，經哈爾濱而東行之運費，每美噸不得少過日金一圓二十二錢。

（3）南行運費在不背（一）（二）兩項主旨範圍內，對於中東本線（哈爾濱以東各站在內，南部線除外），運往大連營口安東之上述五種貨物，每美噸運費，減去日金四圓三十一錢。

大連與海參威之競爭及滿鐵與烏鐵之協定。

滿鐵與烏鐵爲支配大連與海參威兩港之利益，於民國十四年簽訂北滿貨物運輸數量之協定如左。（大島歟吉著滿蒙鐵道網）

（1）運輸物品，於中東協定所有之大豆豆渣小麥麪粉及豆油五種以外，另加麥麩一種，共六種。

（2）協定數量之比例，東行者百分之四十五，南行者百分之五十五，如一方不足，一方有餘，則有餘之路，規定一定之金額，退還於不足之路。

（3）設立事務所，按定數量分配，並訂定計算退還方法。

4 爲保證清付款項起見。在特定銀行，互換付款保證書，（烏鐵爲遠東銀行，滿鐵爲朝鮮銀行）。

前項合同，雖經訂定，實際並無效力。蓋各路貨物運費，各自訂定，又以中東路未曾加入，則北滿之豆類，以中東路南行連價之增高之故，皆運至海參威出口，此爲勢所必然。然中東南滿，各以其經濟勢力，利用華人，伸張其在北滿之勢力。南滿則有國際運輸會社，中東則有遠東銀行，商務代辦所，勢力均衡。且南滿利用我國之四洮洮昂，吸收江省貨物，頗有成效，其勢更不可侮矣。

四、日人之滿蒙鐵路政策

歐戰以還，俄人國體更易，無暇東顧，中東一路，變爲共管，始有我國發言之機，而得監視其行動，較諸昔日，差堪自慰。惟是歐戰以後，日人所經營之南滿，則積極佈置，突飛猛進，喧賓奪主，顧盼自雄，此誠心腹之痼疾，而不容忽視者也。觀於年來彼邦人士毫無顧憚，而高唱其所謂滿蒙政策之論調，益足使吾人觸目驚心。今試舉其滿蒙鐵路政策之要點言之。

(一) 以南滿鐵路爲根據地，而發展其政治經濟勢力。

(1) 取法英國侵略印度之東印度公司。

(2) 南滿鐵路經營他項事業，如船舶。港灣。製鐵。電氣。瓦斯。旅館。及地方事業，如鐵路附屬地之土木。教育。警備。勸業。衛生。諸項，舉凡國家地

方應有之設備，滿鐵無不包有，噫嘻，其蓄謀之可畏如是乎。

(3) 營業進款 滿鐵路線長一千一百公里，每年進款竟有日金一萬一千餘萬元之鉅，純利亦年約七八千萬，此外煤鐵油礦港灣地方事業等進款，尙不在內，反觀我國在東三省鐵路，除中東不計外，共長二千七百餘公里，而每年進款，充量不過六千萬元，而負債之鉅，可謂竟無純利，兩相比較，能勿驚心。

(4) 豆類全在遼陽以北，而滿鐵廣殖培養線以吸收，如四洮洮昂吉長吉敦瀋海等線，皆爲其所利用。

(二) 展長滿鐵支線，以四洮洮昂吉長吉敦等爲其培養線，利用借款，握我實權。

(三) 極力反抗吾國自築鐵路，尤注重於滿鐵之平行線，如瀋海，吉海，及北甯之大通支線，北陵支線，均爲日人所反對。或用陰謀解我以借款，而暗操其權，或設法破壞吾國諸線之聯絡，甚且公然拆路，惹起交涉，以阻吾人之自築路線，如北陵支線之類。滿鐵計畫，可謂無微不至矣。

(四) 兩路南港政策 已成之南滿，及未成之吉會，所謂兩路也。遼東半島大連，與朝鮮會寧之清津港，所謂兩港也。大連一港，與日本本國距離較遠，一旦滿洲若有軍事，僅可於陸路從朝鮮鐵路運輸，若由水道載兵以抵大連上陸，未免需時，且南滿一線，在經濟方面言，亦有逐漸被我包圍之形勢。日人有見於此，

故急謀清津港之聯絡。蓋清津港在朝鮮境，與日本國之敦賀軍港，距離甚近，由此運載陸軍，以達滿洲大陸，路既近而迅速，且將來縱使南滿路營業衰歇，而此線亦可起而代興，此其對於吉會鐵路，所以汲汲圖謀之故也。現在吉會雖未完成，然天圖吉敦二段，早已通車，其中距離不過二百華里，已有一氣呵成之勢，一旦吉會完成，則大功畢矣。此項政策，正如圍棋佈子，著著皆佔優勝，其處心積慮之周，詎非可驚可佩耶。

五、中國鐵路政策

東北三省北俄南日，均懷經濟侵略之野心，一以中東路爲大本營，一以南滿路爲總機關，積極經營，不遺餘力，則我之所以抵抗侵略而自固吾圍者，舍鐵路政策其奚先。

將欲訴諸武力以驅逐暴客歟？無論頻年內戰方殷，國力孱弱，且內部尙未統一，無強有力之中樞，不足以合吾全力而對外，藉曰能之，而兵凶戰危，牽動國際，敗固覆亡，勝亦自殺，又況政治經濟財政外交餉械軍備無一如人，於此而空談武力，亦猶懦夫之鬪烏獲，適見其不自量而取辱。去年中俄一役，所得幾何，足爲殷鑒矣。

夫訴諸武力既有所不可，亦有所不能，則將束手待斃，以聽其魚肉耶？曰是不然，近世之傾覆人國者，不以武力而以經濟。強國之於弱國也，本可用武力以

侵略焉，猶且避之而取途於經濟，則弱國之抗強國也，亦惟有以經濟的政策對待之而已。所謂經濟政策的首要，即鐵路政策是矣。蓋鐵路者經濟的脈絡，而國家的神經系也。他人在我領土而行之，則為侵略之利器，本國於其版圖而行之，則為自固的基本。譬諸兵法，戰地之溝壕也，亦內線作戰之主要工具也。故居今日而欲強國，惟有鐵路政策為先，居今日而欲經營東北，亦舍鐵路政策不為功。茲撮其大要而略言之。

(一) 建築主要幹線

觀夫俄人之西伯利亞鐵路橫亙於北，以海參威為出海，以中東路為侵入吾土之先鋒，在長春以北北滿之範圍皆俄人所及也。長春而南，直達旅順大連之幹線，其東南接安東者有安奉鐵路，其東北朝鮮之會寧者有僅差二百華里左右而可以直通急待修成之吉會鐵路，更思由幹線而突入西北以侵入東蒙者，有四洮鐵路，以瀋陽為中心，以旅大為尾閥，以清津為陪港，宛如百足之蟲，蜘蛛之網，將欲囊括包舉我東北三省者，則日人之南滿鐵路統系也。彼兩國者，其鐵路佈置之形勢如此，則吾國所謂鐵路之形勢，宜將如何，曰先完成東西兩主要幹線是矣。(參考前北京交通部之東北方面鐵路計畫民國十六年)

(一) 東幹線 自瀋陽經朝陽鎮吉林敦化歷東京城寧古塔接中東路之海林站，沿牡丹江以達三姓，沿松花江歷樺山富錦而至同江，再沿黑龍江而至中俄交界，

即黑龍江與烏蘇里江合流之綏遠，以開發東北部地方之富源，而截斷南滿鐵路在瀋陽以北之運輸，而孤其勢力。此爲對日俄經濟侵掠之長城，亦爲對日俄邊防之要路。現在已成者有瀋海吉海吉敦三線，至敦化而止，其餘宜亟修建焉。

(2) 西幹線 自北寧路之大通支線，由通遼東接四洮路之鄭家屯至洮南，以達齊齊哈爾而至黑河，以總攬西北部運輸之權益，以北寧路之葫蘆島爲出口，則北滿東蒙之物產，可舍南滿而取道於此，更收對俄防務之效用而破日本集中北滿物產於南滿路大連港之計畫。現今我國已成之路線有北甯之大通支路，及四洮洮昂齊克三線，此西幹線不難完成也。

以上東西兩幹線皆以遼寧之瀋陽爲樞紐，而以北寧路爲聯絡之中心，成爲交叉形狀，北則截斷中東爲兩段，南則包圍南滿於核心。然後經營北寧路之營口，秦皇島，葫蘆島三港，以抗俄之海參威，日之大連灣。再于兩幹之中，橫出支路，佈若羅網，則中東南滿二路之利源可絕，運輸無從，如是東北三省之經濟實權，方可收復。

(二) 以北甯鐵路爲中心發展運輸

北寧鐵路，爲東北三省與關內各地唯一之通衢，又東北三省物產吐納之咽喉也。東北三省爲大陸之鄉，其遼東半島，唯一之良港如旅順大連，已爲日人所侵佔，若不急謀出海之港，則雖境內路線縱橫，密如蛛網，非爲中東之海參威，即

爲南滿之旅大之培養線而已。蓋物產之出入，舍是無途徑焉。惟北寧一路，沿線有港口三，而天津不與焉，曰營口，曰秦皇島，曰葫蘆島，對外則輸出所餘。以增國際貿易，對內則分配物產，運諸全國，以補中原之不足。故曰東北境內諸線，宜以瀋陽爲樞紐，而以北寧爲中心，近年北寧當局對此之建設，有可得而述者。

(一)實行東西各路聯運 東北境內現有諸線，如瀋海，吉海，洮昂，齊克等路，皆非甚長，而其經營之方法亦異，有爲省有者，有爲借外款合築者，有爲商辦者。若各自爲政而不相爲謀，則破碎支離，運輸不便，實足以妨碍鐵路之效用，故聯運之辦法尙焉。聯運者，合各經營不同之鐵路，而爲統一的運輸方法，以便利客貨者也。近年東北交通當局有鑒於此，自民國十五六年之際，已倡各路聯運之議，然以戰事方殷，未遑實行，遲至十八年後，乃急切促進，現在已實行聯運者，有北寧四洮洮昂齊克四路之聯運，所謂東北西四路聯運是也。至於東部各路，則年前僅有北寧與瀋海，及瀋海與吉海之兩路間，各自聯運，不成統系，範圍未廣，故東北當局，於十九年四月，特召集北寧瀋海吉海吉敦四路聯運會議，名曰東北東四路聯運，訂於同年七月一日實行。自茲而往，東四路與西四路之聯運並行，其收效當可拭目而待，惟聞外人無時不思破壞此兩種聯運而後快，且先於東四路聯運未成以前，已誘迫而成立瀋海與南滿之聯運，於此亦足反證聯運之

不容再緩矣。

(2) 關外糧食減價運輸 供求相劑者，經濟學之原理也，以有易無，以餘補不足者，分配物產之方法也。東北三省，地曠人稀，生產過剩，每年輸出外國，以豆類爲大宗，而糧食豐收，時有積滯安棄之懼。至於關內各地，如直魯陝豫，頻年兵燹以後，繼以水旱，飢民遍野，無食爲憂，故有賴於東北之糧食之接濟，而轉輸則又賴於鐵路。昔東北境內糧食轉運入關，皆由南滿至大連，由日本船隻運至天津，所有此項運輸之費用，皆爲南滿及日輪所收益，奪我北寧鐵路之利權者，已非一日矣。自大通支線告成後，而此項糧食，仍由南滿之途，實爲吾人不能再可容忍。故北寧路局，爰於十八年十二月五日起，特訂關外糧食運至平津及營口一帶，減收運費辦法。自此法一行，不獨東北之糧食，可轉輸入關，以濟民食，且商民以運價之低廉，遂舍南滿而就北寧，既可使東北農民以其餘剩之產，得易報酬而增其富力，亦可使本國鐵路吸收此項鉅量之運輸，而增其收入，以挽回既失之利權，各方交受其利，斯亦鐵路政策之一端也。

(3) 減除捐稅 病民害商鐵路禍國者，其惟沿鐵路之苛捐雜稅歟。自有苛捐雜稅而商民以無利可圖，遂致商運裹足，實業不振，徵特鐵路受其影響，即稅收亦因而減少，此飲鴆止渴，自殺之道也。使吾境內無他國經營之交通機關，則商民無路可由，勢非忍痛負此捐稅不可。無如東北境內，有俄人之中東，有日人之

南滿，輸出國外者，可由中東而至海參威，亦可由南滿而達大連，則北寧沿線之苛捐雜稅，寧非驅魚歐爵耶。觀於南滿鐵道近年收入超過北寧一線四倍有餘者，雖曰南滿經營完善，運輸改良有以致之，而此苛捐雜稅亦一主因也。故捐稅不亟減除，則商業必無發展可望，而鐵路政策，亦屬空談。東北當局，洞見本源，於是毅然設法減除各項苛捐雜稅，此實賢明之政策，亦為實行鐵路政策之前提，將來鐵路運輸日有起色者，皆此政策之力也。所有減免捐稅經過情形如左。

(一) 山海關監督公署呈准減輕常稅。(甲) 每貨十噸原收十二元，改為不分種類，每噸六角。(乙) 大豆油豆餅每噸收稅四角五分。(3) 雜糧每噸收稅三角。營濟與營通兩段一律辦理，並改善報關手續，由十九年二月十六日實行。

(二) 山海關常關附加二成善後經費豁免，同年四月一日實行。

(三) 由齊克四洮洮昂等路經北寧過山海關至秦皇島出口之聯運糧食，所有溝帮子常關捐稅，暫行豁免，山海關統稅減去七成，同年六月起實行。

(4) 改良運輸方法 此為鐵路政策之本身問題。關外各路，如四洮，洮昂，瀋海，吉海等新築路線，因觀感於南滿之成績，多取而師法焉，故其運輸方法，多有可觀，惟北寧一線，為關外各線之中心，而因建築甚早，與夫疲緩因循之積習，所有運輸方法，倍形落後，迄今鐵路負責之貨運，且未實行，以故關外各線與北寧聯運，以此問題而諸多掙格。自去年北寧全線統一後，當局銳意整頓，已

積極籌劃鐵路負責之貨運，此外如代收貨價，及到付貨運之推行，現均在積極辦理中。蓋亦有感於鐵路政策之實施，必有待於運輸方法之改善也，然以視南滿之混合保管，及其他日新月異之經營方法，則瞠乎後矣。今後如何急起直追，亦視夫吾人如何努力焉。

(5) 提倡移民墾荒 東北三省，地曠人稀，且屬膏腴之壤，農產易生。據最近調查，三省境內，每方英里平均僅有六十六人，而關內各地，如河南一省，則每方英里，平均四百八十六人，河北一省平均三百三十五人，浙江一省平均六百五十七人，再以現狀而論，各省總平均，計每方英里，宜有二百五十四人，而東北三省，僅得六十六人，此誠宜急籌移民之法，以調劑人口，顯然易見矣，再查朝鮮人民之入東北三省者，已達七十萬九千餘人，近年逐年增加，由兩萬至四萬，倘再不急速移民，則東北一區，將來佈滿韓民，受日人之指揮，一呼而起，非吾土矣。

東北三省既為近代最重要之移民區域，比年直魯豫各省人民之分道出關就食者，逐年增加，其數目頗有可觀，惟多春出秋歸，以謀生為目的，而非真正之移民墾殖，此後之趨勢若何，雖難逆料，然苟能設法促進，則將來之收穫，正未可限量也。據最近之調查，歷年移民數量約如左列。

年 度

入東北各地人數

離東北各地人數

留 居 人 數

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

十五年 五六六、七二二 三三三、六九四 二四三、〇三一
 十六年 一、〇五〇、八二八 三四一、五九九 七〇九、二二九
 十七年 一、〇八九、〇〇〇 五七八、〇〇〇 五一一、〇〇〇
 十八年 一、〇四六、二九一 六二一、八九七 四二四、三九四

移居入東北所經由之途徑，則不外海道陸路兩種。海道有由烟台龍口青島諸埠先赴大連經南滿而往者，有先趨營口，經北寧而至者。陸路則由直魯豫三省，集中於北平天津，沿北甯鐵路以出關者。取道於海者，不獨吾國向乏優勢之海輪，以致運輸之權，全爲外人所操縱，而且從大連上陸，則南滿更奪我運送之權。取道於陸者，惟有北寧一線。故北寧鐵路當局，爲促進移民事業，與吸收移民運輸起見，特發售低減運價之出關小工票，自創行以來，每年均有增加。茲就民國十五年至十九年份發售小工票之統計大要，撮列如左（北甯鐵路統計）。

十五年	三千三百五十八人		
十六年	四萬二千六百三十六人		
十七年	六萬零一百八十四人		
十八年	八萬五千四百八十八人		
十九年	十一萬一千零七十七人		

至於北甯鐵路歷年發售出關小工票辦法，係以低減車價爲原則，大約由天津

至瀋陽，每人僅收五元，而婦孺免費。此項移民出關，多在春季，由二月下旬至五月上旬，迨至秋季，移民還鄉，並另訂有減價優待辦法。至於十九年發售小工票，較諸往年大見增加之故，蓋由特別減價，凡由天津至營口，每人四元五角，其餘由天津至關外各站，一律三元五角，眷屬及年在十二歲以下之子女，並准免費，而大批豫省災民出關就食，免費運送者，尙不在內。又十九年起，北寧四洮洮昂齊克西四路聯運，並訂有聯絡減價運送移民辦法，已見諸實行，同年四月間，復成立北寧瀋海吉海吉敦東四路聯運，亦經依照西四路辦法，並訂有減價聯絡運送移民辦法，此則須待明年（二十年）春季，始能實行。

觀於以上所述鐵路當局積極謀促進移民之計畫，誠有足多者，然此尙未足以實東北廣漠之地，而墾其未拓之土，將來收穫尙有待於努力之耕耘。至於移民抵境後如何安插，如何教養，如何補助，使其安居樂業，以開發此天然蘊富之地，此則政府當局者所應負之責，而談鐵路政策者所未及與焉。惟觀於本年二月間頒布之遼寧省移民墾荒大綱十三條，以示護保而資鼓勵，則亦可見當局積極注意之一斑，而鐵路當局歷年之設計爲不虛，而後此努力益不容緩矣。

（三）開闢海港

鐵路與海港相爲表裏，有唇齒之關係，蓋過量之物產，欲其輸出國外，以求相當之代價，而爭國際貿易出口之數量，則必求出海之口而集焉。倘鐵路所經之

地，無相當之海港，則輸出之物產，必不由是路矣。又海港如無鐵路以通達，則輸出之物產，亦不至是港矣。故中東有海參威而南滿有大連，日人更欲謀吉會路之添築，以達朝鮮之清津港，而實現其所謂兩港兩路政策，由此可見海港與鐵路的關係之密切。今吾東北境內，我國鐵路除北寧而外，無一有出海之港，不幸而所有諸線，又與中東南滿可相連接，又不幸而北寧沿綫諸港，其經營又不足與海參威大連相較，於是東北境內輸出之物產，不取道中東，則取道南滿，以達於海港。而吾國所有諸鐵路，不啻爲人之培養線，此誠可痛也。爲今之計，亟宜開闢海港，以圖挽救。

北寧沿線有港口三，而天津不與焉，今分晰而言之。東北三省，吾國諸路，既分爲東西兩系，東系諸路，經由瀋陽，可取道北寧，亦可取道南滿，西系諸路，經由鄭家屯通遼，可取道北寧，亦可取道南滿，今以瀋陽及鄭家屯兩處爲中心，而比較論之。（參考譚耀宗開闢秦皇島爲水陸通商口岸民國十八年）

一、營口

自瀋陽經南滿至營口 一八〇公里 南滿較近一一五公里
 自瀋陽經北寧至營口 二九五公里
 自鄭家屯經南滿至營口 四五七公里
 自鄭家屯經北寧至營口 五二四公里 南滿較近六七公里

二、葫蘆島

自瀋陽至大連 三九七公里 葫蘆島較近九六公里
 自瀋陽至葫蘆島 三〇一公里
 自鄭家屯經四平街至大連 六七五公里
 自鄭家屯經通遼至葫蘆島 五三〇公里 葫蘆島較近一四五公里

三、秦皇島

自瀋陽至大連 三九七公里
自瀋陽至秦皇島 四四四公里
秦皇島較遠四七公里
自鄭家屯經四平街至大連 六七五公里
自鄭家屯經通遼至秦皇島 六七二公里
秦皇島較近三公里

北寧沿線各港與聯絡中心遠近之比較，既如上述，茲進而言其形勢之優劣。

一、營口 以距離上而言，已不如大連，而水量較淺，洶澇不易，又位于遼河之口，變遷靡常，築港不易，冬季結冰，又有三四月之久，正當貨運繁劇之時，適為封港之時，已減經營之價值。且營口一港，北寧路線所及在河北，而南滿路線所及在河南，已與南滿共有此港之利，而我佔河北形勢，不及南滿佔河南形勢之優，且南滿已築有重要碼頭及倉庫，吾國在此開港，既受南滿之箝制，勢不能與之爭衡。惟吾國在此港已有相當之歷史，雖無投資開港之必要，亦惟有盡吾能力之所及，以分大連之勢。自北寧路開行通營瀋營列車減價運輸以來，雖不能與大連爭雄，然在客貨運輸兩方面，亦著幾許之功效。但此港終不可以大有為，則形勢所限，無可如何者也。

二、葫蘆島位置于遼寧省錦縣之西南端，在渤海灣之北岸，距北寧路連山站七英里，處營口秦皇島之中間，占經濟上軍事上之重要位置。觀其形勢，於連山灣之南，突出一細狹之港角，波浪平靜，夏間可避強烈之西南風，海水不深，築港無需鉅費，西門山附近水深十八尺，海底多屬泥土，浚渫易施。結冰期間，

一年平均不過旬日，在秦皇島結冰數寸之時，而該島尙可出入船舶，該遼西沿岸最良之海港也。且以聯絡中心點之距離而論，比較大連路程均近，故該港實有經營之價值。且自大通支路告成，則西北滿東蒙之物產，均可集此而出口，吉敦吉海瀋海之聯運通行，東北滿之物產，亦可取道瀋陽而達此港以輸出，誠爲大連之勁敵，兩滿之隱憂，而北寧發展之根據，東北諸路集中出口之尾閥也。東北當局有鑒於此，已下積極開港之決心，於十八年十二月，由北寧當局，與荷蘭海港工程公司，訂立開港合同，期以五年告竣，工費美金六百四十萬元。此港完成之後，不特鐵路政策可藉此而發展，關係於其他各方面者，亦甚大，惟此後之進行如何，尙待各方之努力耳。

三、秦皇島形勢在營口之上，而次於葫蘆島，亦一有經營價值之良港也。以距離而論，由鄭家屯起，則較大連近三公里，惟以瀋陽起，則較大連遠四十七公里，然實際上仍可操勝算，何也，蓋南滿之瀋陽大連間，瀋陽安東間，路線所經，人口稠密，所產僅足自給，無鉅量之運輸，南滿所恃以爲營業者，大半爲來自瀋陽以北之貨物，自我國北寧之大通支路告成，吉海瀋海通車，東西兩系，已具雛形。則南滿貨物之來源，已可爲吾兩系鐵路所包圍而截斷，更輔以東西兩系諸路之聯運，直接輸送，可免換車倒載之煩，則在葫蘆島開港未成之前，可爲大連之敵者，舍秦皇島無他港矣。再就其形勢及現有之建築而論，秦皇島位於山海關

之西南，北戴河之東北，南面渤海。北負長城，扼北寧路線之中心，港灣成半圓形狀，氣候溫和。冬不結冰，可容巨艦百餘隻，萬噸以上之輪船，亦可出入，爲渤海北岸惟一不凍之港。吾國當初雖未及經營，而清之末葉，中英合辦之開灤煤礦，爲輸出煤斤便利起見，於該島南灣之東，築有防波堤，兼作裝煤碼頭之用，同時可泊數千噸之輪船五六隻，北寧路線通其上。開灤局又於灣內設碼頭一座，同時亦能停船五隻之多。關於商埠之地，則有長城渤海之大平原。關於建築木材，則有東三省之森林，兼有山海關之石料，唐山之洋灰，均極豐富，利於建築，凡海港應有之條件，該島無不具備，且爲吾國自主之地，無強鄰干涉之嫌。在葫蘆島未築成以前，既可吸收東北出口之貨物，在葫蘆島建設以後，則可吸收外洋輸入東北之貨物。蓋天津一口，白河淤塞，冬令封港，倘能善爲經營，則經由天津而取道北寧以輸入東北之貨，未始不可集於該島而運輸，故各有經營之的而無與葫蘆島競爭之嫌。本年五月間北寧路當局，與開灤煤礦訂立水陸聯運之合同，利用開灤公司之輪船，以吸收南來貨物，亦可謂小試其端，而知所緩急矣。

總而言之，北寧沿線三港，葫蘆島以上，秦島次之，而營口又次之。經營三港之方法，亦不外夫開發葫蘆島，布置秦島，保護營口而已。所最欠缺者，則吾國海輪太少，此則鐵路政策之外，海輪亦亟宜注意而不可緩者也。

(四)借款各路之現狀

東北鐵路除瀋海呼海吉海三路，係我國自行經營外，其餘借款建築諸路，惟北寧係借英款，其營業尚可維持，姑不具論。此外如四洮，洮昂，吉長，吉敦四路，均係借日款。雖其借款方法，各有不同，如吉長爲委托代辦經營，四洮爲發行債券，吉敦洮昂爲承包築路工程，而統爲借款興築則一也。夫借外款以築鐵路，若能條件相當，善爲利用，未始不可藉資發展。獨惜上述四路，未能利用外資，而反爲外資所困，盤剝侵蝕，奄奄待斃，此則不勝扼腕者矣。茲將四路情形，略分述之。

(一) 四洮路 民四修築四鄭，借正金銀行日金五百萬元，民九展修四洮，續借總額日金四千五百萬元，另訂四洮借款，包括原借日金五百萬元，由正金轉讓債權於南滿鐵道會社，然南滿並無能力任此鉅款，乃由南滿轉向歐美市場募集，適因歐戰關係，未克成功，遂改爲短期借款，條件一仍舊貫，年息改爲九釐複利。截至十四年五月止，該路負債已達三千二百萬元，此複利之爲害也。斯時當局以負債利之可懼，不敢續訂轉期合同，並屢次交涉請減率，惟與虎謀皮，亦無效果。自十四年六月以後，計至十八年度止，已積欠本利日金五一、〇二九、〇〇〇元。

(二) 洮昂路 係與南滿訂立承包工程合同，全線預算計共一千二百九十二萬元，此外尙有三項，(一)購車滿鐵借款，共日金二百三十六萬元，由十七年十二

月二十七日起息，利率九釐，(二)餘料及煤價短期借款，日金八十餘萬元，併入本內，加算複利，(三)遼寧省府提用該路借款日金二百萬元，該路建橋費，以此爲的款，如不償還。勢將併入本內，加算複利，總計前後墊借各款，共日金二千〇七十九萬元。截至十八年度，積欠本利日金共二三、六二二、〇〇〇元。

(三)吉敦路 原借日金一千八百萬元，嗣又加借六百萬元，共二千四百萬元，亦係南滿投資，訂立承造合同，截至十八年度，積欠本利日金共二七、八一九、〇〇〇元。

(四)吉長路 原借日金二百五十萬元，民七續向南滿借款四百萬元，共計日金六百五十萬元，在借款期內，委托南滿代爲指揮經營，此爲該路致命之傷。又購買八十磅鋼軌，由南滿墊日金一百萬元，年息複利九釐。又前交通部於民十一年三十三各年，陸續將該路餘利向南滿抵借日金一百四十萬元，年息九釐，迄未償付一次。總計該路前後負債八百九十一萬餘元之鉅，截至十八年度，積欠本利日金一一、三六二、〇〇〇元。

以上四路，截至民國十八年度，共欠南滿債款本息日金一一三、八三二、〇〇〇元，負債之鉅，寧非可驚，複利盤剝，勢非破產不止。茲再將該四路十八年度營業進款用款，列表以明之。(東北交通委員會統計民國十九年)

路別 進

款 用

款 餘

或

虧

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

四 洮 六、五四七、〇〇〇元 四、〇三六、〇〇〇元 餘二、〇四九、〇〇〇元

四六二、〇〇〇元

(租南滿車費)

洮昂 九六五、〇〇〇元 一、五二六、〇〇〇元 虧 五六一、〇〇〇元

吉敦 一、七五六、〇〇〇元 一、五一七、〇〇〇元 餘 二二九、〇〇〇元

吉長 三、七四四、〇〇〇元 二、六〇七、〇〇〇元 餘一、一三七、〇〇〇元

再就以上四路，按十八年度綜合言之。(東北交通委員會統計民國十九年)

(一) 四洮路年餘二百餘萬元，除建築帳應支出一百〇九萬六千元外，計餘洋九十五萬二千七百餘元，十八年度應付利息約計日金三百九十餘萬元，以行市一四三，合大洋五百五十餘萬元，以結餘之款付息，尚不敷四百餘萬元。

(二) 洮昂路十七年度收支尚虧五十六萬餘元，十八年度應付利息日金一百八十萬元，合現洋二百五十餘萬元，總計十八年度共虧短三百餘萬元，而建築項下應支款項，尚不在內。

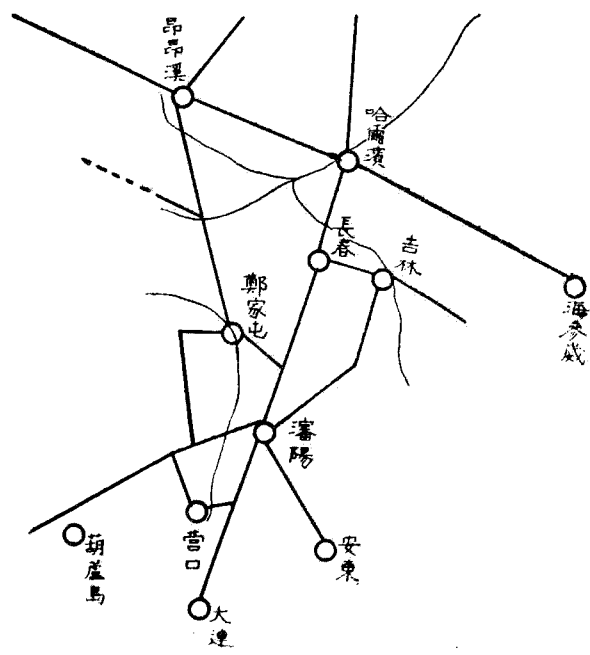
(三) 吉敦路十八年餘洋二十三萬餘元，本年應付利息約計日金二百十六萬元，合洋三百餘萬元，除建築支出不計外，約不敷二百八十萬元。

(四) 吉長路十八年度盈餘一百十三萬七千餘元，約合日金八十萬元，本年應付利息日金三十餘萬元，還本日金三十二萬餘元，及鋼軌墊款餘利抵押借款各項

利息日金二十萬餘元，收支尙能適合。

以十八年度而論，除吉長外，三路約計共虧洋一千萬元。來日方長，何堪負此重利盤剝，倘不亟謀救濟之道，則路雖我有，終不免爲他人作嫁，此誠切膚之痛，而應加注意者也。又況本年金價飛漲，則十九年度之虧折，更可知矣。

東江鐵路運輸中心點及海口圖



第二章 東北鐵路三大統系——中國鐵路中東南滿——

運輸競爭問題

(轉載東方雜誌)

金士宣

東北鐵路交通，可分三大統系，一爲日人南滿鐵路，二爲中俄之中東鐵路，三爲北寧及其他本國自辦鐵路。五年以前，中東鐵路，獨佔北滿運輸，南滿鐵路，獨佔南滿運輸，至北寧鐵路，勢力極微，未可相提並論。及民國十五六年後，東之瀋海吉海吉敦，西之大通洮昂齊克，次第告竣，遂完成東北東西兩大幹線，打破中東南滿之獨佔局面，進而立於直接競爭之地位，於是東北經濟與交通，不啻發生整個改造之趨勢矣。

東北三大鐵路統系之角逐大勢，中東以南滿爲對方，而南滿以北寧爲對方。北滿貨物之輸出，向集哈爾濱，或東行海參威，或南行大連或營口安東。此項競爭趨勢，在歐戰前即已造成。其東行之多於南行，或南行多於東行，均視兩方運輸設施，及東北經濟政治變動而定。

自十九年初，金價大漲，中東南滿金票運價，無形增高，商人負擔過重。北滿運輸，前集哈爾濱東行或南行者，今則沿齊克洮昂四洮北寧四路南直達營口，中東與南滿運輸，均受影響。又長春吉林一帶運輸，向經南滿直達大連者，今亦改由吉海瀋海北寧東四路以達營口。至南滿運輸，向經南滿達大連營口或安東

者，亦有改由北寧運輸以達營口者。是故南北滿運輸途徑及輸出口，均有改變之趨勢，南滿中東均被迫而大減運價，冀挽頹勢，然仍難獲滿意之效果。

南滿鐵路，向爲日本經營滿蒙之大本營，實施政治經濟侵略政策。今中國鐵路，既起而與之競爭，日人恐懼，乃以南滿被我東西四路包圍，根本搖動，大連亦受壓迫爲詞，高倡干涉之論，卒演成九一八事變，以武力佔領東北三省，破壞我交通，封鎖我海港，作釜底抽薪之計畫。

東北鐵路三大統系，所競爭者何物？競爭區域何在？競爭方法與趨勢如何？其勝敗原因何在？若無競爭，有協調之可能否？以上種種疑難，因涉及外國鐵路與國際關係，未曾公開討論，我國一般人士，未獲一精確之觀念，徒抱一種似是而非之感想而已。

作者曾於十九年十月十日在東方雜誌發表「東北鐵路現勢及我國東北鐵路政策」一文，對於東北鐵路角逐大勢，及中國鐵路政策，加以明確之陳述。所謂中國鐵路政策者，一爲完成東西兩大幹線，一爲開辦聯運，改良業務，一爲移民運輸，一爲開闢葫蘆島。兩年以來，上述政策，全部發動實行，已著成功。

日人卒乃藉口自衛權，以武力來解決此東北鐵路問題。大連滿洲日報，於二十年十一月十九二十一二三日，且著論抨擊作者論文，聲稱日本借款各路，不應進而與北寧聯運，爭奪南滿之營業，謂爲排日之代表言論。作者不敏，不得不對於東北鐵路競爭問題之事實經過，經濟原動力，與解決方向，再加以露骨而顯明之宣佈，而求世界一般人士與經濟學者之公正評論也。

東北物產之產銷及運輸概況

東北三省，土地肥沃，蘊藏最富。自中東南滿北寧三大幹線完成以後，人口漸增，開闢田畝亦增，農產收穫隨之而增，除供本地需要外，尙有大宗餘額，以備輸出本國各省及東西洋各國之用。嗣後鐵路網漸次密佈，交通發達，人口與物產均更激增，對外貿易，異常猛進。計東北貿易總額，民國十二年爲四三八，七三二，一二四海關兩，十五年達六三四，一二六，六〇六海關兩，十八年達七四五，四六七，七〇二海關兩。

東北三省，爲新開闢之區，農礦產輸出最多，故其對外貿易輸出，自較輸入爲多，亦即輸出超之區，與中國其他各區適成相反者也。民國十八年東北輸出入貨值如左：

輸出貨值 (再輸出在內)	四二一，一七九，八九九	海關兩
輸入貨值	三二四，二八七，八〇三	
總貿易	七四五，四六七，七〇二	
輸出超	九六，八九二，〇九六	

東北輸出物產，以農產爲最要，次爲礦產及森林。農產中最占重要者爲大豆及其附屬產物豆餅豆油，次爲高粱玉蜀黍(包米)，又次爲小米小麥。

東北大豆之主要出產地，爲遼河及松花江兩流域，次之則爲嫩江流域。大豆

原供民食，豆餅供肥料，豆油亦供食用。嗣經東西洋各國發明爲工業用品，大豆之輸出，遂形激增。近十數年來乃成東北三省最大宗之輸出，在國際貿易，占重要之地位，於民國十八年爲數七千萬擔，價值二萬五千萬海關兩，占東北輸出三分之一。

因大豆豆油豆餅輸出量之鉅，東省經濟，頓現活潑之狀，且以各省移民增多，開墾區域，日益擴大，生產數量，隨之驟增。乃自民國十八年世界經濟困疲以後，歐洲市場，反呈停滯狀態，一方鐵路運費奇昂，商家無利可圖，多持觀望，又因化學肥料之發明，豆餅之用途銳減，於是生產過剩，乃成問題矣。

東北大豆豆餅豆油之輸出統計，在民國十八年按照輸出海關分列於左：

大 連

擔

海關兩

大豆	三五，五〇一，四一〇	一三四，五四三，三二七
豆餅	一三，〇七六，一八七	三六，六四六，〇四六
豆油	一，七六八，六一六	一九，四五四，七七六
共計	五〇，三四六，二二三	一九〇，六四四，一四九

營 口

大豆	一，六六六，四四〇	四，八一五，四〇一
----	-----------	-----------

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

豆餅	三，一六五，〇四九	九，八一五，七七七
豆油	一三五，五〇〇	一，四一五，七〇三
共計	四，九六六，九八九	一〇六，〇四六，八八一
安 東		
大豆	二五六，〇〇六	一，一五一，七一四
豆餅	二，三七〇，八一八	八，〇四五，〇九五
豆油	二一，五三〇	二四三，一六二
共計	二，六四八，三五四	九，四三九，九七一
哈爾濱		
大豆	八，〇二一，九九四	二四，九四九，〇六三
豆餅	四，七九一，四六一	一〇，七八〇，七七一
豆油	四二，七二八	四四三，五七〇
共計	一二，八五六，一八三	三六，一七三，四〇四
琿 春		
大豆		三，一〇九，七五三
豆餅		三一，〇五〇
豆油		六，二八九

共計

三，一四七，〇九二

各海關共計

大豆 四五，四四五，八五〇 二六八，五六九，二五八

豆餅 二三，四〇三，五一五 六五，三一八，七三九

豆油 一，九六八，三七四 二一，五六三，五〇〇

各海關總計

七〇，八一七，七三九 二五五，四五二，四九七

高粱包米，爲東省居民之主要食料，幾無處不產，其最著名者，當屬遼河流域，如長春開原鐵嶺四平街公主嶺瀋陽海城蓋平等處。東省高粱，每年收穫，大半因食用而消費於生產地點，一部分運往關內，接濟民食，在國際市場上，不占重要之地位。

東北大豆特產之輸出途徑，在南滿有大連營口安東三港，在北滿有海參崴一港。中東鐵路吸收糧食集中哈爾濱，東行經由海參崴出口，而南滿則吸收糧食由南滿三港出口，故海參崴與大連營口安東，立於競爭之地位，亦即中東與南滿立於競爭之地位。嗣因競爭激烈，雙方減價吸收。及商訂運輸數量協定，規定哈爾濱東行南行之百分比例數，以期避免競爭，其實仍未能發生效力者也。

自民國十五年以後，中國鐵路網逐漸完成，分建東西兩大幹綫，開辦東西

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

四路聯運，昔日必經中東至海參崴，或經南滿至大營安之貨物，得經中國東西四路以達營口秦皇島及在建築中之葫蘆島，開闢運輸新途徑，遂與中東南滿立於競爭之地位，演成今日三角之競爭局面矣。

南滿輸出途徑

所謂南滿北滿，即以中東與南滿鐵路之交接站長春爲界，長春以南爲南滿，以北爲北滿，此項界限，於地理及經濟政治勢力上，均屬適用。南滿輸出途徑，依照現今鐵路網大別如左：

一、以瀋陽爲中心點

獨佔途徑

1. 瀋陽—大連(南滿)

三九七公里

2. 瀋陽—安東(南滿)

二七六公里

競爭途徑

3. 瀋陽—營口 (南滿)

一七九公里

4. 瀋陽—營口 (北寧)

二六三公里

二、以鄭家屯爲中心點

獨佔途徑

1. 鄭家屯—四平街 (四洮) 四平街—大連 (南滿)

八八公里	五八六公里	共計六七四公里
2. 鄭家屯—四平街 (四洮)	四平街—安東 (南滿)	
八八公里	四六五公里	共計五五三公里
競爭途徑		
3. 鄭家屯—四平街 (四洮)	四平街—營口 (南滿)	
八八公里	三五八公里	共計四四六公里
4. 鄭家屯—通遼 (四洮)	通遼—營口 (北寧)	
一一四公里	三八七公里	共計五〇一公里

一、以瀋陽爲中心點—北寧與南滿之競爭

瀋陽爲遼寧省會，乃北寧及瀋海鐵路之終點，南滿鐵道直穿而過，南達大連營口安東，北達長春哈爾濱，因其地理形勢，成爲南滿工商業中心點。瀋陽本地，並非產糧要區，但法庫開原鐵嶺蓋平在其北，海龍在其東，爲輸出必經之地，且大連營口安東三港之輸入洋廣雜貨，則大都經由瀋陽分銷南北滿各地。

由大連安東輸出貨物，僅有南滿一線，乃獨佔之運輸，惟由營口輸出輸入貨物，得經南滿及北寧兩線，故發生競爭關係，茲詳論之。

北寧路營瀋間距離爲二六三公里，(營溝段九一公里，溝瀋段一七二公里)，而南滿營瀋間距離則爲一七九公里，(營口大石橋二二公里，大石橋瀋陽一五七

公里)相差八六公里。往返貨物運價，因有對南滿競爭關係，初經規定不按實在里程計算，改按南滿營瀋間距離一七九公里計算運費。嗣以金價低落，如此收費，仍不能與外路競爭，又於十八年四月經規定營口及其附近車站田莊台大窪至瀋陽各站—皇姑屯瀋陽城站(即遼寧總站)瀋陽東站—間往返三四五等貨物，一律按每噸三元核收。

北甯營瀋間按一七九公里計算之特價，在民國十五年貨運加價百分之二五案內並未增加，故現在營瀋間一二六等貨，係照現行普通運價按一七九公里八折計算，如三四五等貨，亦照此項價率核收，則三等貨整車每噸為五·六一元，四等貨為四·三九元，五等貨為三·一六元，在三四等貨運價因較此每噸三元之價率為高，五等貨運價，則不相上下。蓋北甯由營至瀋貨物，本係利用回空車輛，而貨物又以雜貨為多，三四五等貨價率一致，則商人可以混合報運，便利甚大，實為招徠之一法。至由瀋至營，則為北甯與南滿競爭最烈之路線，北甯設備之周全，運輸之迅速，均不如人，則所賴以招徠貨商，吸收營業者，端在運價之低廉耳。

南滿為抵制北甯起見，自二十年三月一日起，將瀋營運價改收現大洋每車一九五銀元，由瀋陽以北四平街以南各站發運營口者，其瀋營間運價每車僅一六〇銀元，四平街至營，祇收四四五銀元。自六月二十一日起，復將營口至連長線北行各站及撫順線普通貨物運價，實行核減。

瀋陽以東瀋海路一帶糧食，至瀋陽後，或經南滿以達大連營口，或經北寧路以達營口，其間競爭，亦頗激烈。瀋海先與南滿聯運，故其貨物一律直達南滿之大連，及北寧瀋海開辦聯運，始有經北寧以達營口者，然較之南滿聯運，固遠不及也。自十九年開始，銀價大跌，南滿金票運價，無形增高，商人為經濟所驅，乃寧願犧牲南滿之優良運輸，及混合保管之利益，大連碼頭之設備，外洋輪運之便利，而改經北寧路以達營口。此項經濟趨勢，自民國二十年開始，更見發達，更促日人之忌恨。

瀋陽以北一帶，如鐵嶺法庫開原昌圖公主嶺等處，為產糧最富之區，其糧食向經南滿以達大連，但亦有南經瀋陽轉入北寧路，或北集四平街轉入四洮北寧之事。民國十九年及二十年間，因金漲銀跌，北寧運價較低，瀋北轉入北寧之糧食，為數不少。然據商家談論，凡起票至四平街及瀋陽者，因有轉入北寧之可能，南滿路故意作難，不予商家以倒車之便利，使商人多負車力裝卸等費，故若無特殊利益，商人即多躊躇不前，不願轉入北寧路也。

一、以鄭家屯為中心點——北寧與南滿之競爭

四洮洮昂齊克各路沿線糧食南下出口，有經四洮路鄭家屯至四平街入南滿直達大連營口或安東者，亦有經鄭家屯至通遼入北寧路以達營口秦皇島者，其間競爭，頗為激烈。

通遼爲北寧四洮之聯接站，其起運糧食，爲數甚鉅。通遼一帶，原爲產糧特區，又其西之開魯，亦爲內蒙產糧特區。必經通遼，方能輸出。通遼開魯一帶糧食，可經四洮南滿以達大連營口或安東，亦可經北寧以達營口及關內平津唐滬一帶。

又瀋陽以北各地糧食，亦有集合四平街西經鄭家屯通遼，再南下營口者，故亦與南滿發生競爭。

民國十八年十二月，北寧爲招徠糧運起見，自通遼起運糧食至營口及至關內者，特予減價。自通遼至營口者，照原訂糧運特價每噸每英里三分再減百分之三十，每噸收費五·〇三元，其運至天津者，照原訂特價再減百分之二十五，即每噸收洋一一·五二元。

以鄭家屯通遼爲中心點之糧運，北寧路因其設備既欠完善，運輸亦較遲緩，不得不予以減價，以資招徠。嗣因金漲銀跌，南滿運價提高數倍，商人不得已改由北寧輸出，即瀋陽以北南滿各站糧食，亦有運至四平街轉入四洮及北寧輸出者。

二、北寧路入關糧食之減價

河北省北平天津及以東灤縣昌黎一帶，人口稠密，糧食不敷，每年秋冬之交，當地收穫，尙能勉強敷，無需外方之接濟，一俟春令，青黃不接，則必乞糶鄰邑，須由東北接濟大宗高粱。此項糧食入關之途徑，一爲經北寧幹支線直達昌黎，

或經北寧路至營口後，轉輪平津一帶，一經南滿之大連營口，由輪船運津，再轉運留守營至蘆台一帶，亦有由大連營口以帆船運入口者。

北寧路運輸糧食，向按每噸每英里三分特價核收，然以沿途關卡林立，抽徵查驗，貨商裹足，觀爲畏途。又以北寧未辦鐵路負責運輸，貨主不得不託轉運公司包運，其額外報擔費用，爲數過鉅，因此入關糧食，均舍北寧而趨南滿。

民國十八年九月，北寧全線統一，其發展營業之第一設施，即核減關外糧食運入關內之運價。自十二月五日起，凡由關外運糧至平津一帶及營口者，按照原訂特價，再行分別減收，其辦法如左：

1 由通遼運糧至天津，按照原訂特價減百分之二十五，即每噸收銀洋一一·五二元。

2 由通遼或大通支線各站運糧至天津以東各站，如按原訂特價計算，其數超過一一·五二元，即按一一·五二元核收，如不及一一·五二元者，仍照原訂特價核收。

3 由通遼或大通支線各站運糧至天津以西北平以東各站（包括通縣支路）以由通遼至各該站之原訂特價減百分之二十五爲最高標準價，如原訂特價超過此項標準價時，祇按標準價核收，不及此項標準價時，仍按原訂特價核收。

4 由瀋陽運糧至天津，按照原訂特價減百分之十五，即每噸銀洋一一·一七元。

5 由瀋陽或本路關外幹線各站運糧至天津或天津以東各站，如按原訂特價計算，其數超過一一·一七元者，即按一一·一七元核收，如不及一一·一七元者，仍按原訂特價核收。

6 凡由瀋陽或本路關外幹線各站運糧至天津以西北平以東各站，（包括通縣支線）以由瀋陽至各該站之原訂特價減百分之十五為最高標準價，如原訂特價超過此項標準價時，祇按此項標準價核收，如不及此項標準價時，仍按原訂特價核收。

7 由瀋陽運糧至營口，仍每噸收費三元。

8 由通遼運糧至營口，照原訂特價核減百分之三十，每噸收費五·〇三元。

9 凡由東北各國有省有鐵路經濟瀋陽聯運西行至本路關內各站止卸之糧食，其經行本路運費，均予適用前項辦法第四第五第六各項外，再予百分之二之減折，但兩路聯運價，不得低於瀋陽至津平間之標準運價。

四、新民運輸地位之衰落

新民並非糧食特產之區，惟位居熱河中心，南通營口，鐵路未通之前，其糧運已甚發達，該區鄰縣西北有彰武，東北有法庫康平以及賓圖王旗地，均為產糧特富之區，各方商賈雲集，以新民為運輸中心點。自十六年大通支綫通車後，彰武一帶，即由該處各站起運，至康平法庫距南滿較新民為近，若無利益可圖，莫

不舍遠而就近，自十八九年起，新民運輸，一落千丈，職是故耳。在北寧固不圖彰武一帶之糧運改入新民，至法庫康平等處糧食，雖距新民較遠，而在冬季地土封凍之時，農事閑空，大車運輸，亦尚便利，如有適當運價，固未始不可仍經新民輸出也。

北滿輸出途徑

北滿即指長春以北之吉黑兩省地方而言，北滿物產之輸出途徑，按照現今鐵路網，大別如左：

一、以哈爾濱爲中心點，有中東與南滿競爭之輸出途徑二：

1 哈爾濱東行經中東路東線轉入烏蘇利鐵路以達海參崴，其里程哈爾濱—綏芬河五、四、六公里，綏芬河—海參崴二、三、五公里，共計七、八、一公里。

2 哈爾濱南行經中東路南線經長春轉入南滿鐵路以達大連，或其附屬港營口與安東，其里程哈爾濱—長春二、四、〇公里，長春—大連七、〇—一公里，共計九、四、一公里。

二、以昂昂溪爲中心點，其輸出途徑，初僅中東與南滿競爭之二線，現有中東南滿與中國西四路競爭之四線如左：

1 自龍江昂昂溪一帶沿中東路西線（即哈爾濱以西）至哈爾濱，再東行經中東路東線及烏蘇里鐵路達海參崴。

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

2 第二途徑，至哈爾濱南行，經長春達南滿之大連營口或安東。

3 自民國十五年洮昂路完成，北滿運輸，開一新途徑，即沿洮昂路經四洮路南行至四平街。轉入南滿之大連營口或安東。

4 自民國十六年北寧路大通支線完成，又復闢一新途徑，即自洮昂沿線經四洮路之鄭家屯西行至通遼，轉入北寧之營口及秦皇島。

以上四途徑之距離比較如左：

1 昂昂溪至哈爾濱二七〇公里 哈爾濱至綏芬河五四六公里

綏芬河至海參崴二三五公里 共計一〇五一公里

2 昂昂溪至哈爾濱二七〇公里 哈爾濱至長春二四〇公里

長春至大連七〇一公里 共計一二一公里

3 昂昂溪至洮南二二四公里 洮南至四平街三一二公里

四平街至大連五八六公里 共計一二二公里

四平街至大石橋(三四六)——營口(一二)三六八公里

共計九〇四公里

4 昂昂溪至○南二二四公里 洮南鄭家屯(二二四)

鄭家屯至通遼(一一四)三三八公里

通遼至營口三八七公里

共計九四九公里

通 遼至葫蘆島 四二〇公里 共計九八二公里
通 遼至秦皇島 五五八公里 共計一一二〇公里

三、以吉林爲中心點，其輸出途徑有二：

1 由吉林長春南行，經南滿以達大連營口或安東。

吉林—長春一二七公里 長春—大連七〇一公里 共計八二八公里

長春—營口四八四公里 共計六一一公里

2 由長春吉林南行，經吉海瀋海北寧三路以達營口。

吉林—朝陽鎮一七七公里 朝陽鎮—瀋陽東站二五一公里

瀋陽東站—營口二六九公里 共計六九七公里

一、以哈爾濱爲中心點——中東與南滿之競爭。

哈爾濱爲北滿貿易中心點，哈爾濱雖處內陸，然據中東鐵路及松花江之衝要，西達滿洲里，爲對俄貿易之門戶，東以綏芬河爲聯絡海參崴海上貿易之門戶，南經中東南滿兩路以達大連，西通內地，至水路則經松花江以至依蘭黑河爲東北北部貨物聚散之總匯。

哈爾濱糧食來源，西有黑龍江號稱穀倉庫地帶之安達與泰安鎮一帶，北有呼海鐵路，西南有松花江流域，每年冬季大宗糧食集合於哈爾濱轉輸外洋。其輸出路綫，有東行南行之別，即東行經中東路東線再經俄境烏蘇利鐵路以達海參崴，

或經中東路南線由長春轉入南滿鐵路以達大連或營口安東。

中東南滿兩路之競爭北滿運輸，已有二十餘年之歷史，一爲俄國侵略之工具，一爲日本侵略之工具。日俄兩國政府，均以全副政治經濟力量經營該國鐵路，故兩路政治經濟，勢力平衡，鈎心鬪角，用盡種種方法，以期獲得北滿運輸，而佔經濟之勝利也。

中東南滿兩路之競爭大勢，北滿輸出大豆，有時以由哈爾濱東行至海參崴出口者爲多，有時以由南行至大連者爲多。至輸入北滿之外洋雜貨，則常以由大連北上至哈爾濱者爲獨多，此在過去十數年輸出輸入之統計歷歷可證。與南滿競爭之中東鐵路與其聯絡線——烏蘇里鐵路——因受歐戰及俄國革命之影響，在一九二五以前，遠不及南滿。自一九二六年起，烏蘇里鐵路輸出大增，在一九二七—一九二八年，已超過南滿之輸出，至一九二九年，因中俄衝突，東行大減，而南行大增，自後東行又見勝利。至輸入則南滿成績常佔優勝，至烏蘇里鐵路，僅得南滿六分之一而已。

茲根據中東鐵路一九三〇年年報，（五八—五九頁）該路輸出輸入之東行南行噸數分配如左：

中東路輸出貨物統計表

年份

經綏芬河

經寬城子

共

計

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

中東路輸入貨物統計表

年份	經綏芬河	經寬城子	共 計
一九二五	八〇八、一四二	一、四三三、〇四〇	二、二四一、一八二
一九二六	一、二〇七、〇〇七	一、三一九、二三八	二、五二六、二四五
一九二七	一、四八七、二二八	一、二七九、〇六八	二、七六六、二九六
一九二八	一、五〇三、三〇五	一、一八二、九七二	二、六八六、二七七
一九二九	八一五、六四九	一、九七一、〇八四	二、七八六、七三三

年份	公噸	公噸	公噸
一九二五	四八、六八八	三八三、〇〇六	四三一、六九四
一九二六	七七、五二二	四三六、八五九	五一四、三八一
一九二七	八一、八四五	四五六、五九一	五三八、四三六
一九二八	九四、〇五二	五二二、七六九	六一六、八二一
一九二九	四五、七〇一	四六六、三八八	五二二、〇八九

哈爾濱東行南行之競爭

自哈爾濱東行至海參崴計七八一公里，自哈爾濱至大連計九四一公里，相差一六〇公里，在地理上，東行自應勝於南行也。至東行南行之運價，亦有差別，

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

據一九二九年八月調查(滿鐵要覽昭和三年九月編四八頁)如左：

哈爾濱至海參崴

每噸運價	雜費	共計	每噸運價	雜費	共計
大豆	一二·四三	二·八一	一一·五二	四·一七	一五·六九
豆餅	——	——	一一·六一	——	一一·六一

中東運價政策，以哈爾濱為中心點，凡自哈爾濱以西(西線)或以南(南線)起運，經哈爾濱東行之貨物運價，與自哈爾濱起運者同，此所以鼓勵北滿貨物之東行也。又自哈爾濱南行至長春運價，與由哈爾濱東行至綏芬河者，大抵相似，其距離則為一與二之比，此所以阻止貨物之南行也。

除減價外，中東南滿，均採用回扣制度，即貨物起運後，鐵路將退回商人運價百分之幾，以為回扣。其百分數，與起運貨物數量成正比例，其結果與減價等，而其招徠方法，較減價更為有效。除回扣外，又有大車津貼之例，對於貨物之大車轉運或裝卸，特給津貼，以示招徠。

為招徠運輸起見，南滿專設國際運輸會社，中東專設商務代辦所，在沿線各大站及中外各商埠均設分社分所，所以接近商人，招攬運輸，辦理轉運業務，免除商運之煩瑣，均有昭著之成績。

更進一步之競爭方法，乃以金融勢力，吸收商人。中東有遠東銀行為後援，南滿則利用日本在滿洲之金融機關，或辦理貨物押匯，以流通金融，或發行商業借貸，以收買大豆，或由此項金融機關出資，自行收買大宗大豆，輸出外洋。至施行混合保管，貨雖未售，亦可得款，更為便利商人運輸之方法。此外中東南滿，均時常召集沿線商業會議，聯絡商人，凡所以便利商人，提倡輸出之方法，幾無微不至。

中東南滿，既有激烈之競爭，減低運價，改良業務，均以提倡輸出為前提。直接受其惠者，為北滿之商人與農民，蓋農民每年收穫，必售之商人，商人收買之後，又必輸出外洋。今得中東與南滿之提倡，與其金融機關之援助，則北滿大豆生產之激增，與其輸出之暢旺，自在意中，此北滿經濟，所以呈活躍之狀也。

中東烏蘇里與南滿之協調

自歐戰告終，俄國革命政局安定後，中東烏蘇里鐵路又與南滿發生激烈之競爭，乃有一九二一・二二年間中東南滿之長春會議，訂立協調合同。又於一九二五年有南滿與烏蘇里鐵路支配北滿貨物輸出數量之協定，東行者百分之四十五，南行者百分之五十五，如一方有餘，一方不足，則餘者應退還一定之金額於不足者，以示限制。以上兩項協調辦法，詳見「東北鐵路現勢及我國鐵路政策」。

此項假定輸出數量之分配，雖已成立，實際未生效力，蓋商人託運貨物，以

鐵路所給運費或回扣或經濟援助而定，自一九二五年以後，東行貨物，固已激增，且漸超越南行貨物矣。

一、以昂昂溪爲中心點——西四路與中東南滿之競爭

黑省嫩江流域糧食，向經中東路運至哈爾濱後，東行或南行以達海口，其競爭情形，已述於前。南滿爲吸收北滿糧食起見，既借款建築四洮鐵路，又墊款自洮南展長至昂昂溪之鐵路，深入中東區域，故北滿嫩江流域糧食，遂得由洮昂四洮轉往南滿出口矣。

洮昂鐵路建築時，大受俄方反對。惟我欲完成北達黑省省會龍江之鐵路，而日本欲擴充其勢力於北滿，卒告成功，於十六年通車。我且自行籌資建築自昂昂溪北經龍江達克山之鐵路，十九年已通產糧特區之泰安鎮。昂昂溪不過爲洮昂與中東之交叉點，並非大鎮，因其特殊地理關係，遂成爲北滿運輸競爭中心點。

以昂昂溪爲中心點之洮昂齊克兩路貨運，由黑龍江省辦廣信公司收買之大豆，占四分之三，大部分經中東路運往海參崴，以昂昂溪中東站海參崴間每公噸運價連雜費在內，祇合現洋三十元零一角七分，爲數低微，以外又無常關等稅。其餘盡運大連。（洮昂齊克路車務處函十九年三月二十一日）

自十六年十一月北寧路大通支線通車，北接四洮洮昂齊克，乃開闢自北滿至南滿海口，即自龍江至營口中國自辦鐵路之新途徑，遂與中東南滿發生競爭關係

。又於十八年十二月開辦西四路聯運，北寧路以一貫政策，供給聯運車輛，漸與中東南滿立於對等地位。

南滿與我西四路均設法吸收北滿貨物之南行，故其方向則一，惟其出口地點，南滿則於南行至鄭家屯時，東行至四平街，轉入南滿，以達大連營口或安東。我則自鄭家屯西行至通遼，轉入北寧，以達營口或秦皇島。

南滿鐵路，設備既優，運輸業務，至爲完備，且施行大豆混合保管，使商人於貨物一時不能出售時，亦可立刻換抵現款，以資周轉。以業務而論，我西四路決難與之發生有效之競爭。

北寧路爲提倡糧運起見，大減糧食入關及由營口輸出之運價，已述於前。洮昂齊克亦核減糧食運價，四洮雖因日人關係，不予減價，但自十九年開始，金價大漲，中東南滿運價，無形增高，商人不能負擔，乃羣趨西四路至營口出口。此項趨勢，至二十年尤甚，一查西四路貨物聯運統計，即可瞭然，（詳見「東北東西四路聯運之成功與日本之破壞」）

東北東西四路貨物聯運統計表（公斤貨物從略）

西 四 路

噸

銀元

十 九 年

四 七、八 八 二

三、一 六 八、二 〇 九

二十年 二八四、九九五 一六、八七三、一五九

(九月十八日止)

北寧藩海

噸

銀元

十九年 九五、六九五 三三二、八五一
 二十年 三一、一四九 二五四、二八三

(九月十八日止)

東四路

十九年 無 無

二十年 三七九、〇〇〇 三、五五八、九九七

(九月十八日止)

北滿貨運之新闢途徑

北滿地帶貨物之出入，既均須經過中東南滿兩路，兩路均按金本位核收運費，民國十九年以來，金貴銀賤，各外路運費，無形增高數倍。運費即為貨物成本之一，於是貨價增高，北滿經濟界，受此壓迫，農商所得微利，大部斷送於外路運費之中，困苦異常。十九年冬，北滿商界，曾函請中東南滿減低運費，不得結果。嗣又擬建哈洮鐵路，復以需款太鉅，籌措不易。至二十年春，松花江開航後，我國鐵路及航業兩方，為打破北滿之困窘，曾計畫凡北滿貨物出入，概由本國

車船聯運，改道由哈湖松花江上行，折入嫩江，直抵洮昂路之江橋站，再裝車南行，經過洮昂四洮大通以至北寧各路。是年五月以後，由此線輸出之北滿特產物，計達一千餘噸，而輸入之雜貨，亦有數百噸之多，比較由中東南滿兩路之運送，雖時間稍長，但所省運費甚鉅矣。

二、吉林爲中心點——東四路與南滿之競爭

吉林哈爾濱間糧食集中地點，爲長春三岔河哈爾濱三處。長春糧食之來源，爲五常舒蘭榆樹等處，哈爾濱糧食之來源，爲松花江下游及呼海路沿線等處。上述各地糧食，以榆樹一帶，尤爲豐饒，素有糧倉之稱，每年約十三萬噸。其輸出途徑，向經南滿之國際運輸會社於各市鎮備設順興糧局，盡力招徠，或低減南滿運費，給予大車津貼，總期此項運輸歸於中東三岔河站，經南滿混合保管後，以達大連，而不使由一面坡以達海參崴也。

五、榆各處，離吉林甚近，自民國十八年吉海鐵路通車後，又多一輸出途徑，即經吉海藩海轉往北寧之營口是也。吉海爲吸收該處糧食起見，乃自十九年十一月起與藩海協商減價招徠辦法，一月以內，吉海間減價三次，南滿亦曾減價四次。厥後藩海以減價須顧慮成本，不欲再減，此後不特五榆等處糧食，被南滿吸收，即吉垣糧食，亦入其範圍。惟南滿爲與吉海藩海競爭，在吉林施行減價之後，不惟五榆各縣糧石，集中吉垣，即長春糧食來源各地，亦輻輳吉林。南滿乃悟數

十年所經營長春糧食集中地，一旦遷移吉垣之非計，復以金價騰貴，有加無已，營口開航以後，東四路運輸方法，尙稱便利，知減價競爭，損失過鉅，乃於二十年四月一日起，停止減價，然亦未能挽回長春糧食集中地遷移吉垣之頹勢。

除吉長吉敦沿線糧食運集吉垣外，所有樺甸扶餘糧石，向經哈爾濱長春輸出者，今亦多改水運，經松花江上下游趨吉垣後，經東四路以達營口。二十年春間，吉林東站運輸之繁忙，即由於此。此民國二十年二三月以後，東四路聯運至營口貨物之所以驟增也。

四、吉敦路運輸出口問題

自吉林至敦化鐵路，爲日人要求建築，吉林至圖們江朝鮮境會寧鐵路之一段。日人爲壟斷南北滿運輸計，倡行兩路兩港政策，一爲已成之南滿與大連，一爲擬築之吉會，以達朝鮮之清津港。吉會既爲吾國所反對，日人乃採用分段建築政策，南段之天圖路，北段之吉敦路，均已告成，僅間斷一百餘公里敦化至老頭溝一段而已。

吉敦路於十七年築成後，即與吉長南滿實行聯運，完全爲南滿之培養線，而與我省辦吉海鐵路反不准接軌，以阻其聯運。吉敦之惟一運輸，即爲木材，次爲大豆，吉敦沿線，森林異常豐富，日人亟欲開發，以謀其利。十八年冬，因吉林永衡官銀號林區劃界，發生糾葛，以致沿線林場，概在省政府封閉之列。於是吉

敦運輸，來源斷絕，進款稀少，負債尤重，幾難維持。至吉長及南滿，因吉敦木材運輸停頓，亦受影響不淺。

吉敦鐵路，若果如日人之要求，展長至會寧，以達清津港，則北滿運輸，又多一輸出路線，與輸出海港，其影響於中東鐵路及我東四路者甚鉅，今日以哈爾濱長春吉林爲中心點之北滿運輸，必受甚大之變動，中日俄三大統系鐵路之競爭，必更形激烈矣。

糧食除外其他特產運輸之競爭

東北特種物產，除大豆及其他糧食外，尙有煤鹽兩大宗，其運輸關係三大統系鐵路，亦發生競爭，茲分述之：

一、東北煤運問題

東北煤礦蘊藏之富，雖非中國各省之冠，而已開採之煤，則爲全國之冠。據礦學家翁文瀾之估計，三省煤量，共計二·八〇〇·〇〇〇噸，（遼寧省有一·五〇〇·〇〇〇噸，吉林有一·〇〇〇·〇〇〇噸，黑龍江有三〇〇·〇〇〇噸），至已開採者每年產額共計約九百萬噸（遼寧省有八百萬噸，吉林省有五十萬噸，黑龍江省有四十萬噸）。

東北煤礦，歸外人開採者，佔百分之九十，南滿沿線，有該路開採之撫順及烟台與中日合辦之本溪湖，中東沿線，有俄人之扎蘭諾爾及穆陵。至我國自行開

探者，北寧沿線，有八道壕北票，瀋海路有西安及南滿之復縣，均由東北礦務總局經辦，吉敦路有蛟河，黑省松花江下游有鶴岡，本國各礦，規模甚小，產額亦極有限。

東北各煤礦，以撫順產額最多，勢力最大，銷路最廣，非本國所能及其十一。撫順煤不特獨攬東北市場，且以大宗產額，輸出於中國長江及珠江流域及南洋各地。撫順煤在東北市場，除供給南滿本路及沿線工商業外，對於日欸建築各路，亦必強使購用撫順煤，如吉長吉敦，如四洮洮昂均用撫順煤。至北寧鐵路，向使用本路沿線之開灤北票及八道壕煤礦，瀋海使用本路西安煤，吉海如之，吉敦嗣亦採用蛟河煤。

自十九年春，金價暴漲後，撫順煤價，無形增高，商戶負擔過重，乃漸改用華煤，於是用西安北票八道壕之煤鐵路遂增，其在瀋陽及南滿一帶，頗能與撫順煤競爭。又洮昂齊克兩路，亦與北寧接洽購用開灤及北票之煤，華煤遂得插足於北滿矣。

一、營口食鹽運輸之競爭

東北沿海產鹽要區，有營口蓋平復縣及錦州以西一帶，所產食鹽，除一部分輸出他省或東洋外，其餘則運銷遼吉黑三省。遼設鹽運使，吉黑設權運局，專司運銷之事，錦西一帶食鹽，由北寧運輸，復縣由南滿運輸，不成問題。惟產鹽最

富之營蓋，則南滿與我東西四路，有發生競爭之可能。

營蓋食鹽運銷遼省者，由南滿北寧分運。至運銷吉黑兩省者，昔因中國尚無自辦鐵路，不得不由南滿運輸，經吉長以達吉林，經中東以達哈爾濱及龍江。及東北東西四路兩大幹線完成，開始聯運，則營蓋北運吉黑之鹽，可由我國自運，遂與南滿發生競爭之事。

民國二十年五月東西四路與吉黑權運局代表在瀋陽開會討論東西四路運輸食鹽問題，權局希望本國鐵路運費，必須減低於外國鐵路運費，且要求在吉黑倉內交貨，所有旱腳費用，由鐵路負擔，或如由權局自辦，則由運費內扣除。又例耗一項，在外路每袋一斤，國路運送，亦堅持一斤之數，各鐵路以吉黑運鹽，為數甚鉅，亟欲招徠，多予容納。至運輸途徑，東四路由營口至吉林，經北寧瀋海吉海三路，不成問題。由營口至長春者，必經吉長，該路因係日人代管，不能減價，必由北寧瀋海吉海三路減價，方能與外路競爭，西四路由營口至昂昂溪，國路運費較出南滿中東者為低，至由營口至哈爾濱，則西四路與江橋哈爾濱間航局運費相加，較外國鐵路為昂。

東西四路鹽運辦法，進行順利，勢在必行，而九一八事變發生，遂因擱置，將來大局解決，鹽運問題，仍當重提，蓋食鹽為人民所必需要，自須由本國鐵路減價運輸，以維持民生也。

東北海港之競爭

中日俄在東北所轄海港之競爭，與其所轄鐵路之競爭，相輔而行，中東南滿與東北東西四路運輸之競爭，雖已述之，若不將海港之競爭，再予討論，究不能窺東北鐵路問題之全豹也。

日本在東北三省之海港，有大連營口安東三港。俄則有海參崴，其勢力與大連不相上下，競爭最烈。我則僅賴與日本共用之營口一港，及遠在關內之秦皇島，決難與日俄比衡，故不得不積極建築葫蘆島海港也。

一、海參崴與大連之競爭

東北海港，勢力均衡，競爭最烈者，為海參崴與大連，其繁榮與中東南滿運輸有密切之關係，北滿貨物東行多，則海參崴之繁榮必增，南行多則大連之繁榮必增。日本對於大連，以全力經營，投鉅額資本，以建築碼頭，築倉庫，創輪運，規模既大，管理亦最得法。每年出入貨物，達八百萬噸以上，為東北最雄壯之輸出入港，扼東北對外貿易咽喉，南滿各港，如營口旅順安東，固非其比，即海參崴，亦有遜色。

東北海港船舶積卸噸數表 (滿鐵要覽昭和三年九月五六頁)

輸出噸數

輸入噸數

共計噸數

大連

七・三〇〇・〇〇〇

一・〇七六・〇〇〇

八・三七六・〇〇〇

旅順	四三四・〇〇〇	二九・〇〇〇	四六三・〇〇〇
營口	四四九・〇〇〇	八一・〇〇〇	五二九・〇〇〇
安東	二六・〇〇〇	一五七・〇〇〇	一八三・〇〇〇

二、營口與大連之競爭

營口(牛莊)位於遼河之口，咸豐八年(一八五八)開為商埠，昔為東北對外貿易之唯一樞紐，且與上海發生貿易上莫大關係。大連於一八九八年租借於俄，一九〇五年轉讓與日，經日人經營後，即駕乎營口之上。自後大連日漸繁盛，而營口日趨衰頹，幾成不足輕重之東北商港。

營口之所以不能發達者，一為其地理所限，二因南滿專力經營大連，忽視營口，而北寧亦未努力經營也。若以大連與營口較，其優點甚多。營口每屆冬季，即有結冰之患，為期三月有餘，約自十一月下旬至次年二月，封河期內，市面蕭條而大連則終年不凍，一也。營口當潮漲時，僅能吃水十六尺至十八尺之船舶，至大連當潮落時，亦可容吃水二十尺之大船，二也。營口碼頭，設備不全，水陸聯絡不便，大連則碼頭既大，且多用機器裝卸敏捷，倉庫保管，更為完備，三也。

大連港勢，雖屬優良，祇供南滿之尾閘，他路不得染指，故無競爭之可言。而營口雖港口水淺，冬季結冰，然自我大通濬海等東西兩大幹線完成後，中國頗能利用營口港，以為出入，遂演成民國十九年以來，為中日鐵路競爭之中心。蓋

自金價大漲後，南北滿貨物漸含中東與南滿之海參崴與大連，而經東西四路以趨營口。北寧路乃極力添築河北碼頭，以應需要，故營口漸恢復其昔日之貿易勢力。至日本爲保護大連之繁榮計，亦改變其專營大連一港政策，而擴充營口之勢力，圖謀敵對中國也。

自九一八事變發生，日人即封鎖營口河北碼頭，破壞東北東西四路聯運，勢必銷滅其勢力而後已。

二、未來之葫蘆島與清津港

以上東北商港形勢之比較與競爭，乃就目前之情形而言，營口現雖爲中日競爭之中心，然以地理所限，勢難成爲大規模之輸出入港，此中國所以急築葫蘆島也。葫蘆島位於錦州以西之連山灣，面海水深不冰，民國十九年五月，由北寧路開始建築，五年爲期，將來造成，必爲中國自辦各路之主要海港，屆時或可與大連競爭，東北輸出入之貿易。民國二十一年一月日軍西進錦州，佔領蘆葫島，將來能否繼續建築，實難預料。

日人除經營南滿鐵路及大連外，又擬建築吉會鐵路，以達朝鮮東北海口清津港，此即所謂兩路兩港政策是也。自九一八事變發生，日人乘機積極完成吉會鐵路，將來果若通車，則東北海港競爭，又必變換另一新局面矣。

中東南滿營業不振之原因

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

中東與南滿鐵路，經日俄竭力經營後，營業異常發達，進款逐年有加無減。南滿以一，一一一公里之路線，客貨進款，竟達日金一萬萬元，為我全國國有九千公里鐵路之進款所不及，可佩亦復可畏。至中東鐵路，自中俄議決共管妥洽後，營業進款，亦年有增，如民國十八年已達七千萬金魯布。然自民國十八年秋季以來，世界經濟，頓現疲困，加以金漲銀跌，而中國自辦各鐵路，亦漸能努力經營，中東南滿營業，竟發生不景氣之狀態，進款低減，而二十年間為尤甚，且有不得不進而採行緊縮政策以裁員減薪為適合預算之方法者，實為東北鐵路歷史破天荒之一頁。

據南滿鐵道部經理課發表其一九三〇（昭和五年）年度之鐵道收入概算，計總收入為九一，三〇七·三五九元，較前年度減收三〇·七九六·三八四元，約四分之一，如左表：

一九三〇年度（昭和五年）

與一九二九年比較

旅客人數	與一九二九年比較
客運收入	減 二·四九八·六五三
貨運噸數	減 六·〇二五·〇〇九日金元
貨運收入	減 三·二〇一·九三八
倉庫收入	減 二四·八四八·〇五一
共 計	增 七六·六七六
	減 三〇·七九六·三八九

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

共計 九一・三〇七，三五九 減三〇・七九六・三八四
 又南滿大連港埠頭同年度中狀況極爲不振如左列表：
 (甘井子埠頭在內)

一九三〇年度 與一九二九年度比較

到埠船隻	一九三〇年度	三・八一	減	一・一〇一
總噸數	一九三〇年度	一〇・九三〇・三四五	減	二・八七三・二二三
輸入貨噸數		八八九・〇八三	減	五五八・二七五
輸出貨噸數		五・四二二・一六七	減	二・一四八・二一〇
鐵道到着貨噸數		五・七二六・七二一	減	一・六六七・二五三
鐵道發送貨噸數		四七七・七二五	減	九七・二四〇

至中東營業之不振，尤甚於南滿。蓋中東自民國十八年中俄衝突以後，海參崴不通，大豆運輸，多由哈爾濱南行，經南滿以達大連，其營業損失已鉅。加以西四路努力經營，黑省糧食，由昂昂溪南經西四路以達營口者日多，截斷中東運輸之來源，其損失更鉅。

中東營業進款，自一九二五年後，逐年增加，一九二九年已達七千萬金魯布。一九三〇年(民國十九年)因前述緣故，進款又必有減，二十年亦必如之。

考查中東南滿營業不振之原因不外左列三項

1 受一般經濟不振之影響 自一九二九年秋季以來，世界各國經濟，均呈凋敝狀況，金融緊張，人民購買力薄弱，物價低落，物產銷路呆滯，且金價暴漲，銀價暴落，中國經濟，更形困苦，我東北特產大豆之輸出外洋，遂受極大之打擊，則專賴東北特產運輸以爲生存之中東南滿，自然亦受連帶之影響，未可挽回其頹勢也。

2 受金幣運價之影響 南北滿運輸途徑，所以發生變遷，中東南滿營業，所以不振，而中國各路營業，仍有增加者，其最大原因，即金銀市價之懸殊，中東南滿運價以金計算，我國各路以銀計算之故也。

日本在南滿使用幣制，有日本金元與日本銀元兩種。前者由朝鮮銀行發行，大抵日人企業，均用此幣，南滿客貨運費，亦以此計算，但大宗出口之大豆及豆產品，則以銀元，此項銀幣，由正金銀行發行，與中國之舊銀幣或現在港幣相仿。

中東鐵路，在歐戰以前，實權操於俄人之手，一切運費，以羗帖計算。歐戰後羗帖作廢，該路由中俄共管，實際上使用哈洋，但仍採用虛金魯布，於民國十三年四月十五日規定，以哈洋一元零七分，折合金魯布一元。嗣又以金價大漲，於十九年三月改定哈洋一元三角折合金魯布一元，且非固定標準，如金魯布市價大漲時，而折合之數，亦隨時變更。

自十九年一月，銀價大跌，金價飛漲以後，中東南滿運價，因用金幣計算之故，無形增加數倍，商人不能負擔，不得不另謀運輸途徑，改由以銀核算運價之中國自辦各路運輸，或為情勢所迫，竟有不能不停止運輸者。中東南滿，因受運輸之影響，而東北地方經濟之困苦更為深切。

十九年十二月濱江商會條陳鐵道部全國商務會議意見書，有云：「本年金價飛漲，出人意料之外，因之中東路運費之提高，亦特別驚人，比之歐戰前之原價，實已增加三倍。北滿係我內地，本使用哈洋，運費如此奇昂，經濟焉得不敗。於是我東北惟一特產之大豆小麥，及製造之油餅麵粉麩皮，並其他土產皮張山海等貨，均停止而不能外運。而往來旅客，亦以票價過高，裹足不前。現在北滿之商農交困，市面恐慌，岌然如大禍之將至者，即純受中東路運費過昂之影響，如非亟圖改定，必制我吉黑兩省於死命。」

3 受東北東西四路聯運之影響 自民國十五年瀋海路洮昂路，十六年北寧路大通支線，十八年吉海路，相繼修竣通車，十九年齊克路展長至泰安鎮後，以北寧路為母線之東北東西四路聯絡線，遂告完成。於是西之四洮洮昂齊克，東之瀋海吉敦，均能利用北寧路之營口，為運輸之出入口。北寧路復舉辦負責運輸，以期與各路趨於一致。值茲金貴銀賤之時，南滿運價為金，本國各路運價為銀，一般商人避重就輕，遂至本國聯運，日見增進，此一般人之所以此目為中東南滿營

業不振之又一原因也。

南滿之大減價

南滿營業之不振，自民國十九年下半年起，更見顯著，乃急起設法救濟，先於十九年十月減低倉庫租價。又自二十年三月一日起，將四平街及瀋陽至營口運費，改用銀本位，並大減其價。自三月十日起，將瀋陽以北各主要站運往大連及安東之價目，亦予減收。又為提倡輸入起見，自六月二十一日起，將營口大連安東運至連長線北行及撫順線各站之入口貨物，亦給減價，茲分述之。

1. 倉庫租金之減低

南滿為招徠運輸，除大減運費外，對於倉庫租金及港費，亦予減低。自民國十九年十月一日起，凡普通穀物種子，混保大豆及混保豆油，存貯倉庫租金，一律減低。並對於發送與到達貨物使用倉庫時，規定三十日以內，免收租金及出入倉庫之雜費，如以汽船卸載之貨物，而將利用鐵路輸送時，亦得適用。此外對於混保大豆，以手續繁雜，特別規定免費期間為三十七日。

此項減價之用意，在使商人安心存放其商品於倉庫，而在免費之長時間內，可從容俟機買賣，其於交易上所蒙之利益，實際即無異減低鐵路運費也。

2. 輸出減價

自東西四路聯運由營口出口成功後，營口乃成爲中日競爭之中心點。南滿自

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

二十年三月一日起，自營口出口之貨物運價，改用銀本位，且加低減。茲將南滿主要站至營口每三十噸糧車運價，新舊兩價比較如左：

舊價

新價 (以日金四十四元合銀洋一百元)

減額

	日金	日金	日金
瀋陽	一五四·八〇	八五·八〇	一九五·〇〇
鐵嶺	二〇八·二〇	一四四·四〇	三二八·二九
開原	二三三·七〇	一七〇·四〇	三八七·二八
四平街	二九三·七〇	一九五·八〇	四四五·〇〇
			九七·九〇

其他各站運價，即按以上價目，例如鐵嶺以南各站運至營口者，即由某站至瀋陽照章收日金若干，再加瀋陽至營口之大洋一九五元，其餘類推。

營口減價後，大連及安東商人以大豆為業者，發生恐慌，請求同等待遇。於是南滿又於三月十日起，瀋陽以北各主要站，凡運往大連貨物，每噸減收日金二元五角，又瀋陽以北各主要站，運往安東者，每噸減收三元五角，以示三港並重同等待遇之意。

南滿改銀減價後，其運價仍較我國鐵路為高，蓋因金貴銀賤，相差過鉅，有減不勝減之感。茲以瀋陽及四平街為中心點，比較如左：

(1) 以瀋陽為中心點

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

瀋陽至大連 經南滿 一七二·八〇 日金 三九二·七二 銀元
 瀋陽至營口 經南滿 八五·八〇 一九五·〇〇

經北寧(三四五等貨物特價每噸三元)

九九·〇〇

(2) 以四平街為中心點

四平街至大連 經南滿 二八四·七〇 日金 六七四·〇〇 銀元

四平街至營口 經南滿 一九五·八〇 四四五·〇〇

經北寧 (四平街—通遼二二二·一〇銀元)
 (通遼—營口一六六·四〇)

三七八·五〇

3. 輸入減價

南滿自三月運糧減價後，仍以出口減少，營業不振，至六月間特產出口期間已過，該路為補救計，特將由大連營口安東三港入口貨物運價減低，自六月二十一起實行。

一等貨 三〇〇公里 不減

三〇一公里以上 減百分之五

二等貨

五〇一公里以上	減百分之十
一五一公里以上	減百分之五

三四等貨

三〇一公里以上	減百分之十
五〇一公里以上	減百分之十五
一五一公里以上	減百分之十

三〇一公里以上	減百分之十五
五〇一公里以上	減百分之二十

零擔貨物同一品類滿五千公斤以上者，照上列減價率多減百分之十

中東減價

自十九年金價大漲後，中東運價，驟形昂貴，北滿中外商界，以負擔過重，阻碍運輸，均請減價，以救危狀。中東乃自十九年十二月一日起，實行減低穀物運費四成，而於中東南段又特別減低四成八分，自十二月十日起實行。此外對於輸入之綿織品糖烟等雜貨，亦予減低四成運價之待遇。

日本提議之運費協定與吸收貨物區域

中東南滿營業之不振，既為世界經濟疲困及金價暴漲所致，並非全由於東北東西四路聯運之競爭，已甚明瞭。而日本不謀改進前兩者之局面，而專以受中國

鐵路之壓迫爲對方，除大減其運價以示抵制外，並高倡運費協定，與吸收貨物區域，以束縛我國鐵路。此兩項提案，曾於二十年五月中日鐵路交涉案正式提出。茲將南滿木村理事於昭和五年十二月七日在東京滿蒙權益會議席上對於該兩項提案之說明，轉錄於左：（天津益世報二十年十月十二日）「關於運費協定，須使奉派鐵路運費與南滿路運費爲同一，至其同一之基礎，以每噸每哩運費若干爲單位，不論其距離長短，皆互依此協定之額計算之。蓋將來奉派之東西二大幹線成功之時，北滿特產，經葫蘆島出口者，其產地與該港之距離較諸由大連出口之哩數爲多，：：：自必增長其運費之擔負。至若協定外之競爭，奉派無非以其政治的勢力爲後援。我則以港費倉庫料飲水料等之降下，又以我調整的金融機關之機能與貨主以方便及利益，其最後勝利之榮冠，必屬諸我。又奉派鐵道，又每亂降其運費，使沿線華煤，如萬馬奔騰之勢以進出，我撫順煤本年之減收，因實在此。倘協定運費成立，華煤必有一部份流入滿鐵，遂可使其成本增重，而無力與撫順煤爭。」

「關於貨物吸收區域之協定，茲擬定步驟如左：（甲）滿鐵之東方，以五常吉林海龍等爲中心線，出產物其在西者歸滿鐵吸收，在其東者歸奉派鐵路吸收。鐵道之西方以齊齊哈爾洮安通遼等爲中心線，出產物在其東者歸滿鐵吸收，在其西者歸奉派鐵路吸收。（乙）在滿鐵西部方面，自四平街至洮南以北之產物歸滿

歸，餘者歸奉派鐵道。在滿鐵東部方面。自長春至吉敦以北之貨物歸滿鐵，以南鐵奉派鐵道。(丙)如(甲)(乙)二案，奉派皆不滿足，則略仿南滿路與中東路協定之例，南下貨物，滿鐵得其四五，奉派鐵道得其五五，此不問其出口由大連或葫蘆島或由營口，到時總計其數而按分算之，是為帝國最後之讓步。(丁)依上例(甲)(乙)(丙)三案，均不能達到目的者，則求張學良之同意，招集中東南滿路各當局，與奉派共同開會商議其協調方法。」

所謂中日鐵路運費協定，畫一貨物每噸每里運費，雖為防止競爭之方法，然在實際決難實行。蓋中國鐵路運費，以銀為本位，而在中國國土之南滿鐵路，向採用日本金票，以維持其在滿洲金融勢力。金銀市價，漲落不定，決不能規定同一運費。但若假定一虛標準運費，則鐵路運費，必隨市價而改變，不能穩定，商民既感不便，受損必多，而鐵路亦必受損。是故欲規定畫一運費，先必取銷南滿金本位，而取銷金本位，必為南滿所不許，則畫一運費根本不能成立也。

且鐵路競爭，有減價與改良業務兩種，南滿開辦較早，資本雄厚，設備優良，業務亦最完善。加以大連之優良海港，便利水陸聯運，決非中國鐵路所能比衡。今新興中國鐵路，僅賴低廉運費，以資抵補業務之不完備，方能開闢地方經濟，而獲一部分運輸。若南滿必以畫一運費強制實行，則南滿之優勝地位，固得確保，而我國鐵路，勢必失其獨立，成為南滿培養線而已，安能負擔開闢地方經濟

之責任也。

至日本所擬之吸收貨物區域，更屬不可能之事，中國鐵路，與南滿鐵路，雖非經過同一區域，然其貨物來源，不外南北滿產糧要區，我東西四路深入南北滿最富之區，則其沿線貨物，自屬我方，安能盡入南滿範圍。今南滿所擬區域，將南北滿最富之區，均歸南滿，而置中國本國鐵路利益於不顧，直是偏面自私自利之計畫，決不能邀中國之贊同也。

以上兩案，乃日本愚弄我國之表面文章，其實際日本必以全力圖謀推翻中國自辦鐵路之區區勢力，使仰承南滿之鼻息，成爲南滿之培養線而後已。是故木村理事於說明該兩項提案之後，即露骨聲稱：「然吾人之理想，以爲欲確保帝國滿蒙權益於永久者，應藉南滿路政，作日華合議，以實現共存共榮爲招牌，運動奉派以其鐵路網與南滿合併，皆爲合辦事業，如此方法：（一）可採消帝國主義之惡名，（二）可混淆華民之聰明，（三）可遮斷歐美資本勢力之侵入，萬一有事之秋，帝國藉合辦權利，不論何路，皇軍皆可自由徵發及占用，爲帝國遂行滿蒙和最後目的計，不得不深長謀慮如此。」

東北東西四路連通圖 (1)

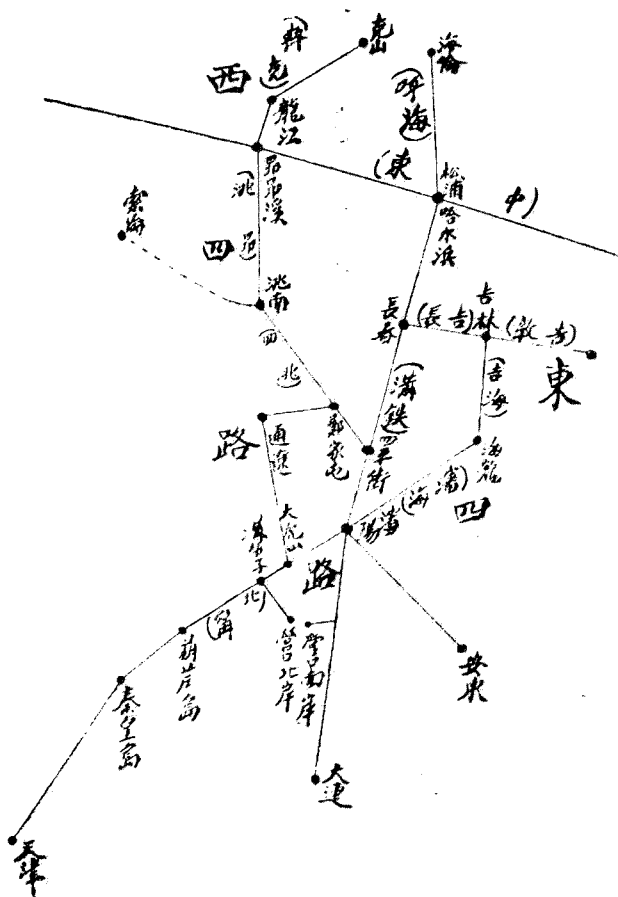
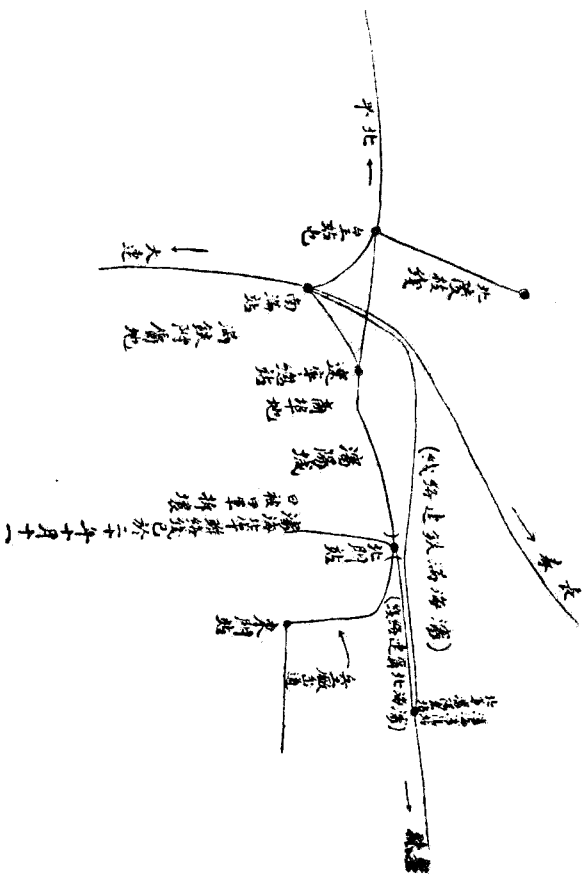
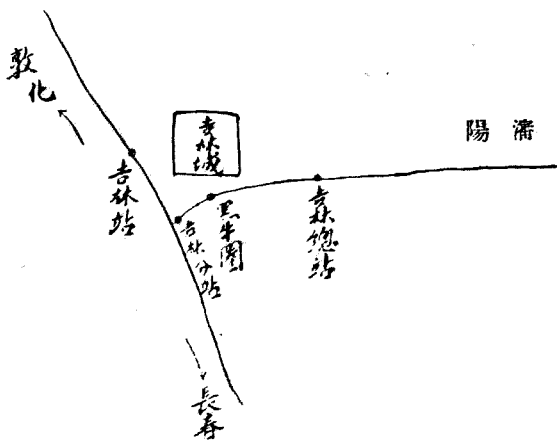


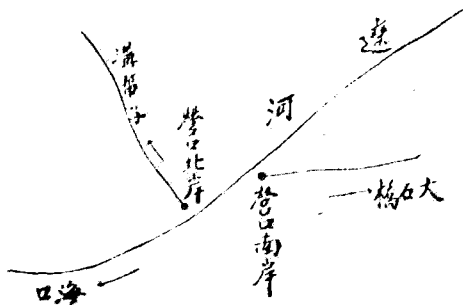
圖 蘇 蘇 城 陽 濬 (2)



圖路鉄城林吉 (3)



圖通交陸水口營 (4)



第二章 東北東西四路聯運政策之成功 金士宣

一、緒 言

日本之侵略滿蒙，向以南滿鐵路爲根據地，實行滿洲鐵路獨佔政策。一方面造成滿鐵無限數之培養線，而與之辦理聯運，一方面對我自築鐵路，則目爲滿鐵平行線，不准辦理聯運。對我東北東西四路聯運，則認爲包圍滿蒙之方法，懷忌極深，常思有以破壞之，如禁止吉敦與吉海之接軌，吉敦雖奉令加入東四路聯運會議，而未接軌之故，迄未實行加入聯運，不得不與滿鐵吉長聯運矣。西四路聯運之受人攬權之四洮路之破壞，亦甚昭著，西四路旅客聯運實行後，四洮路鄭家屯通遼段行車時刻，屢有改更，必使與北寧路在通遼開到之客車，不相銜接，嗣經東北最高當局之飭令聯運，列車方得銜接。

西四路貨物聯運會議，在瀋陽開會，至四五十日之久，（十八年六七月）殆全因四洮路代表車務處長日人之從中作梗。及實行後，四洮路對於北寧路慷慨供給西四路之聯運車輛，特加挑剔，以達破壞聯運之目的，卒由北寧與之交涉，方得順利進行。

自東北東西四路客貨聯運實行以後，南北滿貨物，均得直達北寧之營口及秦皇島出口，營業異常發達。日人由忌而恨，不擇手段，於九一八佔據瀋陽後，翌

日進據營口北岸，封鎖我東西四路聯運之出口。其佔營口車站時，隨日軍而來之滿鐵職員，且宣告於北寧路員曰：「北寧等路強奪滿鐵營業，今特來接收營口車站，以示懲戒云。」

九一八事變發生，日人即佔據北寧路遼寧總站，北門站，瀋陽東站，除在滿鐵路線以西之皇姑屯車站外，所有在瀋陽各站，均在日人掌中。又於十月十一日拆毀北寧路與瀋海在瀋陽之聯絡線，使瀋海吉海，永久不能與北寧聯絡，而祇有與滿鐵聯絡矣。

至西四路聯運，亦受同樣之破壞，北寧四洮兩路之通遼連接站路軌，被拆數次，且不惜將鄭家屯通遼一段，暫行封鎖，必使四洮洮昂齊克各路，不能與北寧聯運，其用心之毒，其手段之辣，洵中外交通史所未有也。

茲將東北鐵路國際內聯運辦法及其經過情形及發展問題，詳舉以告我全國人士。俾知吾國鐵路當局，近數年來苦心堅毅慘淡經營之聯運事業，不見容於日本，而卒為日人所摧殘無遺也。痛哉！

至中國東北各路與滿鐵是否立於對抗競爭之地位，其競爭之地點與區域何在？競爭程度如何？容另文討論之。

二、東北鐵路聯運之需要與使命

鐵路聯運者，即旅客或貨物自甲路至乙路，或經乙路至丙路購同一客票或貨

票，自起站直達訖站，而毋須在聯接站換車或搬載者也。其利益甚多，一為便利客商，二為減省中途換車之煩，或中途搬載之費用，三為利用車輛，增進運輸能力，四為由於以上三項，得發展營業，增進進款，是故聯運為鐵路必備之義務，此國內外鐵路之所以興辦聯運也。

我東北自辦各鐵路，路線較短，機車車輛，多不敷用，運輸能力，已極薄弱，而各路運輸同項貨物，同一方向，即自南北滿產糧區域，運輸糧食至海口，以輸出於本國或外國各埠，且各路所經大都新開闢之區域，尤賴鐵路發展之力，是故東北鐵路實行聯運，自路商兩方面言，尤屬必需者也。

此外日本之滿鐵，中俄共管之中東，勢力宏大，操縱南北滿運輸已久。我國各鐵路，除北甯一路，基礎較為穩固，足以自立外，其他新修各線，均在內地，苦無海口。若不互相聯絡，集中勢力，決不能離開滿鐵與中東兩大勢力而自立自存，必致成其培養線而受其宰割而已。此東北自辦各鐵路之所以必興辦聯運，而又必使其成功與發達也。

二、中國鐵路與滿鐵聯運

東北鐵路，初僅滿鐵中東北甯三線，故其創辦鐵路聯運亦最早。嗣因借用日款修築之四洮路吉長路，不得不與滿鐵直接聯運，而借日款之吉敦路，亦間接與滿鐵聯運，即我國官商自築之瀋海路，亦被迫與滿鐵聯運。滿鐵勢力，乃駕三線

之上，比中東路既勝一籌，我北寧路則更瞠乎其後矣。

中國鐵路與滿鐵聯運，有中日聯運，吉長吉敦聯運，四洮聯運，及瀋海聯運，茲分述之。

(1) 中日聯運

一九〇七年日俄戰時，日本修築之新民至瀋陽軍用鐵路，改爲日本借款。(新奉鐵路借款) 歸併北寧鐵路。一九〇八年，北寧與南滿遂成立聯絡協定，在瀋陽南滿站換車聯運，此僅爲本地之設施，未能視爲正式國際聯運也。及民國二年四月，日本鐵道，朝鮮鐵道，南滿鐵道，及中東鐵路，在東京開聯運會議，並邀北寧鐵路參與會議，議定中日旅客聯運合同，行李包括在內，會畢，北寧路呈奉交通部批准自四年十月一日起實行。自後屢經開會，聯運辦法逐漸推廣，國有主要鐵路，均加入中日旅客聯運。至包蕘聯運自六年九月一日起實行。東方國際交通便利殊多。

中日聯運實行以後，日本屢次提議開行自朝鮮釜山至北平直達客車，我國以北寧南滿客車在瀋陽銜接，旅客在同站換車，並無不便，始終未予贊同。至中日貨物聯運，亦屢經日本提出，我國以國內產業，尙未發達，情勢所限，未予贊同。及民國十五年六月曾經議決，中國國有鐵路與南滿鐵路辦理貨物聯運，是年十月，又經聯運處北寧路局與南滿鐵路在瀋陽訂立貨物聯運合同，十六年四五月間

，又在北平訂立貨物分等表及運價表，以爲實行之預備，後因國內政局不定，迄未實行。

(2) 吉長吉敦與滿鐵聯運

滿鐵除與北甯施行旅客聯運外，與我國國有吉長吉敦四洮各鐵路及省商自辦之瀋海吉海各路辦理客貨聯運。吉長鐵路，原係官商合辦，自一九〇七年吉長新奉鐵路協約改借日款後，即受滿鐵勢力之支配，民國四年，二十一條約又改爲滿鐵代管。其與滿鐵辦理客貨聯運已久，實不啻爲滿鐵之支線。

吉敦鐵路，亦借日款建築，十七年十月十日正式通車，與吉長鐵路在吉林接軌。其管理局附設於長春吉長鐵路局內，與吉長滿鐵辦理客貨聯運，幾全受滿鐵之支配。

吉敦雖與吉長接軌，而與我省辦吉海鐵路反爲日人所阻，不予接軌，致吉敦不能實際加入東西路聯運，坐視其森林及其他運輸之運往滿鐵也。

(3) 四洮與滿鐵聯運

四洮鐵路，自四鄭段開辦以來，即與滿鐵聯運，向未間斷。該路爲日款所築，自始即視爲滿鐵培養線，不備機車車輛，(十八年方購機車十二輛)故不得不向滿鐵租借機車車輛以資營業，由四洮按照協定，付給車租。此項車輛，自四洮線裝載貨物後，即可運至滿鐵任何地點，不加限制，故四洮與滿鐵聯運，自該路

通車時，即已實行。

民國十七年，我國以四洮雖與滿鐵聯運，而滿鐵又已與朝鮮鐵道分開管理，則四洮不能經由滿鐵與朝鮮鐵道聯運，提出抗議，仍無結果，故至今由四洮起運貨物，得至滿鐵全綫及朝鮮鐵道而無阻也。

洮昂路雖借日款建築，而管理權在我，但因無海口，其貨物不得不南經四洮路運往滿鐵之大連。實際仍與滿鐵聯運，實為滿鐵之培養線也。

(4) 瀋海與滿鐵聯運

瀋海鐵路營業以大豆為大宗，苦無出口海港，乃於民國十五年二月與南滿商議聯運多次。迨至十六年六月意見逐漸接近，旋因總理易人，稍形停頓，嗣因車輛不足，向滿鐵租車，同時又有聯運之議。民國十七年二月八日，在大連召開聯運會議，二十四日成立協定及細目。其時常蔭槐任交通次長兼瀋海督辦，將瀋海路改為國有，命令廢止滿鐵協定，以其違反建設該路之原旨，又以該協定未經奉天省長認可，日本遂提嚴重抗議，並將借與車輛扣留，故意刁難。同年三月十二日交通部命洮昂鐵路，將該路車輛租與瀋海，以資急需。日本以洮昂車輛為滿鐵墊款擔保品，提出抗議，不得已將車輛退還。同年八月聯運之議又起，十月一日協定成立，商定租用滿鐵機車客貨車守車。十八年一月又增租機車車輛，其結果瀋海全路貨物，均運往滿鐵之大連出口，若無後起之東北東西路聯運，則瀋海

實不過滿鐵之培養線而已。

四、中國鐵路與東省鐵路聯運

中國鐵路與東省鐵路，曾經實行之聯運辦法，有歐亞中日俄及東省聯運三項。歐亞聯運，以西北利亞鐵路爲中樞。民國二年我國加入莫斯科會議，三年五月一日發售歐亞聯票，歐戰發生，歐亞聯運中斷。及民國十四年在莫斯科會議，方始恢復發售聯票辦法。

民國二年，中日聯運會議在東京開會時，北甯南滿中東三路，亦同時議決中日俄旅客聯運後，又加入西伯利亞鐵路聯運，歐戰發生，遂告中斷。

民國九年，中東鐵路改歸中俄共管。我國政府，爲恢復東省聯運起見，乃於十年十月召集東省鐵路聯運會議於北平，除中東滿鐵外，國內各大幹線均行加入，訂立國內鐵路暨東省鐵路經由南滿鐵路旅客聯運合同，於十一年二月實行。

自東北東西四路聯運實行後，客貨聯運極形發達，東省鐵路貨物運輸頗受影響。二十年四月乃提議加入聯運，曾由東北交通委員會通令各路各具意見，未有端倪，而九一八事變發生矣。

五、東北西四路聯運

(1) 華北聯運

中國東北自辦各鐵路創辦聯運，以華北聯運爲始，中國國內鐵路客貨聯運，雖已實行，並著成效，在東北之吉長四洮兩路，中隔南滿鐵路，又已加入中日聯運，而與北寧等路聯運，故前北平交通部乃於民國十一年九月在北平召集吉長四洮與國有主要鐵路開會，並邀南滿加入，名曰華北聯運，議定發售單程及來回聯運客票，並聯運行李各辦法，自十二年二月一日起實行。其後於民國十四年十月在天津開第二次會議，並創行包裹聯運。

華北聯運祇限于旅客，並未及貨物聯運。

(2) 北寧四洮洮昂聯運

民國十五年七月洮昂鐵路完成，北達中東鐵路，南與四洮銜接，以達南滿鐵路，但仍不能與中國自辦鐵路聯運。及民國十六年十一月北寧鐵路自大虎山至通遼支線完成，全線通車，遂開通自北平及瀋陽至北滿之完全本國路線。前交通部乃於是年十二月在北平召集北寧四洮洮昂三路聯運會議，議決事項，計有建設通遼聯運站，互通車輛貨物聯運，旅客及行李包裹聯運，以及北平洮昂間，北平四平街間，每日往返附挂直達客車，關係均極重要。嗣又於民國十七年一月在瀋陽開會，議定客運貨運及車輛互換規則，並決定三路移民運送辦法，正擬施行，不幸民國十七年六月奉軍出關，北寧鐵路，斷而爲二，政局不定，聯運未能實行。

(3) 西四路旅客聯運

北寧鐵路既分立瀋陽及天津兩局，瀋局成立後，即努力促成本國各路聯運，乃於民國十七年十一月先後召集北寧與四洮洮昂齊克，及北寧與瀋海聯運會議，根據前定辦法，重行提議，在瀋陽開會。齊克鐵路於是年十月改築標準軌道達齊齊哈爾，並決向東北克山進展，故將該路加入，改爲四路聯運會議，對於前定旅客行李包裹及移民規章辦法，酌爲修改，以期適用。於十七年十二月二十日先實行旅客聯運，同時並開行瀋陽龍江間直達通車，至十八年二月，以旅客稀少而停止。

斯時四路旅客聯運僅及北寧路局所轄一段而止，及十八年九月北寧全路統一，始達北平天津。

西四路旅客聯運，自十九年十二月實行以後，四洮路受日本之愚弄，屢將鄭家屯通遼段客車時刻變更。自四平街北行，或自洮南南行之客車，將挂往通遼客車故意扣留於鄭家屯，務使與自通遼開到之北寧客車，不能銜接。嗣經東北最高當局之干涉，不得不終止其把戲也。

(4) 西四路貨物聯運

西四路旅客聯運實行後，各界稱便，乃由東北交通委員會召集四路貨物聯運

會議，於十八年六七月間開會於瀋陽，經四五十日長時間之討論，議決貨運規則，車輛互換規則，聯運會議則例，聯運站帳單據，並移民運送及移民護照辦法等項。

西四路貨物聯運，原擬自十八年九月二十一日起實行，乃因九月北寧全路統一，瀋局歸併津局，致聯運手續籌備未完，遂暫緩辦，嗣經商定自十二月二十五日實行。

西四路聯運實行後，最困難之點，即四洮路之從中作梗，設法破壞是也。該路為日欸所造，以日人為車務會計及工務處長，總攬該路管理權，中國局長，有如傀儡。且四洮與滿鐵聯運已久，洮昂齊克兩路貨物，又經四洮運往滿鐵，今西四路聯運實行，將奪滿鐵至少一部份之營業，必須破壞之而後快。

四洮路車務處長日人在西四路聯運會議，假設許多難題，阻碍會議之進行，及實行聯運後，又藉口北寧貨運不負責，加以阻碍，對於北寧供給之車輛，檢驗過於挑剔，均經北寧當局委曲求全，貫徹聯運政策，卒能進行順利，實有出於日人意料之外者。

(5) 北寧路供給聯運車輛

欲求西四路聯運之成功，第一必須由北寧路供給聯運車輛，以備載運四洮昂齊克各路之貨物至北寧路出口。四洮路向未自備車輛，全賴租借滿鐵車輛，以

資營業。洮昂齊克兩路，所有車輛，爲本路運輸之用，或可敷用，至經四洮路運往北寧路之長途聯運貨物，則無力供給，必由北寧路接濟也。但若北寧路不予供給聯運車輛，則各該路必被迫向滿鐵租借車輛，其貨物亦必經滿鐵而達大連。西四路聯運，決無成功之望，此聯運規章所以必規定由北寧路供給聯運車輛之責任也。

西四路聯運規章第三編，關於車輛之供給及互換辦法規定，四洮洮昂齊克三路起運至北寧路之聯運貨物，得向北寧路請撥貨車。該路對於聯運貨車，應儘先撥用三十噸並有氣閘之車輛，不敷再用二十噸或二十噸以上之車輛。如北寧不給三十噸車輛，而各路用各該路車輛運貨至通遼必須換車時，所有換車裝卸費，由北寧負擔之。

各路租用北寧車輛，應付車租，每十二小時或不滿十二小時，每噸現大洋二分五厘。此項車輛，祇限於裝運直達北寧綫內之貨物。但爲防止流弊起見，又規定北寧車輛在四洮不得過八日，在洮昂不得過六日，在齊克不得過四日，逾限加付延期費，每十二小時或不及十二小時現大洋二分五厘。

北寧路以西四路聯運，爲南北滿經濟暨聯運各路命脈所繫，又以外路競爭關係，不得不挽回國家已失之權利，故對於聯運撥給車輛調度連行無不貫注精神，竭力籌畫，以期運輸之迅速，聯運之成功，而對於本路利益，稍受損失，亦所不

惜，其損失最重大者，即聯運車輛之回空及回轉之遲慢也。西四路聯運貨物。多自黑龍江南下經齊克洮昂及四洮全綫，又經北寧路大通支綫全綫，再經幹綫大虎山溝幫子一段，營口支綫，以達營口，長逾一千公里。其回程運輸，除少量零擔雜貨外，幾無貨物可載，不得不將空車送回裝運地點。故聯運車輛，即無沿途及在起訖終點站之延誤，其回轉時間，未免過長，大凡每車裝載一次，其回轉時間，約在十三四日之久。據實在統計，北寧車輛自通遼站交與四洮路者，回轉時間為四日，交與洮昂路者，為五日，交與齊克路者，為七日，自通遼至營口之北寧本路一段，尙未計算在內。

至北寧所得之車租，極為低微，每噸每十二小時二分五厘，較之國內聯運車租，每噸每二十四小時收洋一角，決不足抵償車輛之回空及長時間回轉之損失也。

又聯運車輛，雖由北寧供給，其所得運費，則按里程分配，故北寧路仍未得任何利益。不特此也，北寧路且將通遼至營口一段運價減低百分之三十，以資招徠，故西四路聯運自北寧路本身觀察之，或且有損及運輸成本之虞。

北寧路雖肯犧牲本路利益，供給聯運車輛，而四洮路對於北寧所撥聯運車輛，檢驗過於挑剔，以資阻碍，其初運輸，頗受影響。嗣經北寧派員交涉，四洮路對於接受車輛，方頗見順利。

北寧路之籌撥西四路專用聯運車輛，自民國十九年下半年聯運營業發達後，曾定十八列，每列以三十噸或四十噸蓬車二十輛組成，專供往返四洮洮昂齊克與營口間聯運之用，則每日可供聯運使用蓬車二列。此外每日撥敞車一列，自古冶裝載去齊克洮索兩路之煤餉，回程則專運來關內之貨物。一面籌撥大通支線機車，並派得力幹員分駐大虎山通遼兩站，專司調度聯運列車，以期敏捷。

二十年三月，上述計畫，正在實行，適值東四聯運貨物，日益激增，需車孔急，而北寧車輛祇有此數，不得不酌盈劑虛，兼籌並顧，又兼東四路聯運較西四路聯運為經濟，運行亦頗便利，為經濟原則計，不能不將原定籌撥西四路車輛略有變更，然北寧於能力及範圍內，仍以全付精神籌撥車輛，決不使聯運受車輛缺乏之影響也。

六、東北東四路聯運

(1) 北寧瀋海聯運

瀋海鐵路，於十六年八月幹綫完成正式通車後，是年十一月前北平交通部即在北平召集北寧瀋海聯運會議，議決貨物聯運，旅客行李及包裹聯運各辦法。嗣又商議實行日期，卒以十七年六月奉軍出關，北寧中斷，遂因停頓。其時瀋海以苦無海口，於十七年十月一日已與滿鐵辦理聯運，建設聯絡綫，租用滿鐵車輛，

聯運遂順利進行矣。

十七年十一月瀋陽北寧路局又與瀋海磋商，決定北寧瀋陽站與瀋海瀋陽站敷設聯運綫，議決客貨聯運詳細辦法，並應瀋海之要求，以瀋海瀋陽站為貨物聯運站。至旅客聯運，則由北寧路在北寧瀋陽城站與瀋海路瀋陽站間，開駛客車，所以接送瀋海客車之旅客，此項聯運，自十二月二十五日起實行。

北寧瀋海，雖已聯運，因兩路未能誠意合作，有名無實，然瀋海與滿鐵聯運異常發達，瀋海輸出貨物，殆全部運往大連出口，國人頗有非議。

(2) 瀋海吉海聯運

吉海鐵路，於十八年六月竣工，在朝陽鎮與瀋海相接，完成中國自辦之瀋吉路綫，自是年十一月十日即開始與瀋海實行客貨聯運。瀋海又與滿鐵聯運，亦即吉海間接與滿鐵聯運，以省商自辦之瀋海吉海，均成滿鐵之培養綫，有識者引為痛心之事，此東四路聯運之所由起也。

(3) 東四路聯運

民國十八年九月，北寧全路統一，東北交通委員會委員長高紀毅兼領北寧路長，勵精圖治，改進路務，不遺餘力。乃將北寧與瀋海，瀋海與吉海，兩項聯運，擴充為東四路聯運，除以上三路外，加入吉敦一綫。十九年四月召集四路代表

開會於天津北寧路局，抱犧牲合作之精神，以北寧輔助其他各路為政策，卒以一月之長時間，克服種種困難，以底於成功。

東四路聯運之最困難問題有二，一為瀋海既與滿鐵聯運，能否真心誠意，而與北寧辦理聯運，二為吉敦與吉海既被日方阻止接軌，能否實際加入聯運。

十九年四月一日，在東四路會議開幕席上，瀋海代表有云：「現下東北各路，雖多修成，然最感困難者，即為各路之貨物，經由國路，無相當出口之處。查葫蘆島築成，尙待時日，營口又無相當設備，坐視貨物盡被外路奪去，殊為可惜。當瀋海與南滿開始聯運時，外間多有非議，惟瀋海當時實有不得已之情形。蓋因瀋海沿綫出產，以大豆為大宗，而大豆均係銷於外洋之貨，緣一時國路不能輸出，勢必經南滿，而由大連出口。為一時權宜之計，並瀋海本身利益之關係，始行舉辦南滿聯運，因辦理聯運後，尙可奪其一部份之運輸，用資補救，以免坐以待斃，否則，將完全被該路壟斷矣。」

北寧路代表亦作左列之陳述，

「十六年冬，北寧與瀋海，北寧與四洮洮昂齊克四路聯運會議，當時因無適當海口，而葫蘆島尙無消息，故大家主張營口一港設法經營，並定十七年間興辦，乃至十七年春，營口南岸南滿碼頭改築，而北岸北寧碼頭，依然故我，徒託空言，反促成外人之猛進矣。」

「外人對於我國四路聯運，深懷妬忌，無時不思設法破壞，若吾人不捐除小體之利益，則外人益可任意破壞，而四路聯運之舉，恐無希望。」

「吉敦與吉海之銜接點在吉林，而兩路在吉林站又爲吉長路所隔斷，若不將吉敦吉海兩路接軌，仍不免感受外人之威迫，趁此時機，努力設法，尙屬不難。」

吉敦鐵路代表，當場聲明，此次出席會議，係旁聽性質，並非正式加入聯運。當時各路代表，以吉敦一路，爲東北重要路綫，實有參加聯運之必要，否則，與發展上，殊有阻碍，由各路代表聯名分電東北交通委員會，及吉敦路，請求吉敦路正式加入，並聲明如以未經接軌爲慮，則客運換車，貨運搬載，亦無何等困難，等情。嗣經吉敦允許，仍派該代表負責與議，於是會議，始得順利進行，然此後東四路聯運實行，吉敦仍未能加入也。

瀋海鐵路，對於東四路聯運，希望甚奢，蓋因已與滿鐵聯運，而有所恃無恐也。聯運站必以人民集居之中心點，及設備完善之車站爲原則，而瀋海堅持以瀋海瀋陽站爲聯運車站，以抵制北寧路之遼寧總站。遼寧總站爲新建之大規模旅客車站，接近瀋陽城及商埠地，爲全市之中心，又以相距咫尺之舊瀋陽城站爲貨物車站，爲東四路最適宜之聯運站。瀋海瀋陽站，位於瀋陽城迤東郊外，原爲該路新購大宗地皮，以資開闢之用者，客貨來往，均極不便，彼此相較，誠有天壤之

別，雖經北寧路呈奉東北交通委員會之命令，而瀋海路仍未予同意，故此案即作懸案。

東四路聯運會議，以北寧少得利益，輔助他路為原則，故除前述兩案外，其他各案，進行均極順利。其議決案，有客貨聯運規章，聯運規章細目協定書，及特別協定，三項。其特別協定亦即北寧輔助他路之特別協定也。

東四路聯運，原擬自十九年七月一日實行，奈因瀋海路對於聯運站，既不讓步，此外對於從前北寧瀋海互換車輛車租之計算方法，其解釋亦未一致，經雙方多次商議，卒於十九年九月又在瀋陽開會，議決修訂原合同，關於車租之計算，及空重抵補辦法。至關於兩路聯運接站，又議定辦事手續協定書一項，以北寧瀋陽城站，即遼寧總站，為旅客聯運站，而以瀋海瀋陽站，即北寧瀋陽東站，為貨物聯運站。其他關於車站辦事手續，車輛授受規定，異常詳盡。

自十九年九月開會後，兩方意見，較見接近，乃決定自十九年十月十日起，開行平吉通車，即將北寧路之三四次特別快車，展長至吉林，為吾國交通史上開一新紀元。不幸第一次平吉通車，即於十一日在瀋海路撫順站因道釘被拔，而出軌覆車，該站靠近滿鐵撫順站，遂起外間人士之疑心，然北寧路堅毅表示，不惜任何犧牲，仍須維持平吉通車，卒能開行無阻。

平吉通車，自開行以來，各界稱便，輿論甚佳，不特平瀋吉旅客，得直達乘

車，即自西伯利亞及中東鐵路南下旅客，至長春繞經吉長，改乘平吉通車者，爲數不鮮，故更促日人之懷恨也。

東四路貨物聯運實行，更較旅客爲難，瀋海吉海貨運，均屬鐵路負責，而北寧則否，北寧雖自十八年九月全綫統一後，即籌備貨物負責運輸，以設備不全，至十九年七月方在營瀋通三角綫內，先行試辦。至十二月方指定全綫各大站實行負責運輸，蓋非如此，不克促東西四路聯運之成功也。

(4) 北寧供給聯運車輛

北寧路對於東四路聯運，亦負供給聯運車輛之責任，並爲應付瀋海路之要求，乃另訂特別協定一種如左，較之西四路更屬優待：

「東北東四路爲謀聯運發展，並吸收東北貨運，經由北寧輸出起見，瀋海吉海吉敦三路對於北寧之聯運貨物，應予提前裝運，以資提倡，而挽利權，北寧並補助各路之精神，對於發往北寧之聯運貨物，應予充分供給，車輛如不足用，再由瀋海吉敦三路，各自備車裝運，所有需用瀋海吉敦三路車輛，裝運貨物，直達北寧者，北寧應付之車租及延期費，特別協定如左：

「三路車輛，直通北寧，在下列期限以內者，按車輛載重量每公噸每十二小時或不及十二小時北寧應付車租國幣一角，逾下列期限者，第一日至第三日，每十二小時或不及十二小時，每公噸應付延期費國幣三角，第四日起，每十二小時

或不及十二小時，每公噸收延期費國幣五角。」

至東四路租用北寧車輛之辦法，與西四路大致相同，每十二小時或不及十二小時，每噸僅付車租二分五厘，又延車費第一日至第三日，每噸一角，第四日起，每噸五角。

西四路租借北寧車輛之期間，規定每路至多日數，至東四路租車期限，爲由車站至到達站距離每五十公里或不及五十公里按二十四小時計算。

北寧路對於東四路聯運車輛，尤較西四路爲更充分並迅速之供給。蓋東四路聯運途徑較短，車輛回轉較速，自北寧瀋陽東站交與瀋海者，回轉時間約爲二日，交與吉海者，約爲四日。且車輛回程，自營口裝載零擔及雜貨至瀋陽及遼東者較多，故回空較少，換言之，東四路聯運於北寧較爲經濟，較有利益也。

東四路貨物聯運，自二十年一月二十日實行後，營業異常發達，北寧供給車輛，不敷應用，乃由北寧瀋海兩路於二月間，會商組織直達營口專用列車五列，每列二十輛，由兩路撥派輛數，不准爲他項運輸之用，甚至他站運輸，仍由北寧供給車輛。

嗣於二十年四月間，吉海會將北寧專供聯運車輛裝載滿鐵及瀋海之貨物，北寧以其破壞聯運協定，提出抗議，未有結果。

七、東北交通委員會聯運核算所

鐵路開辦客貨聯運後，關於聯運客貨票款帳單之清算，互換車輛車租之核算，以及聯運統計之編製，若由各路自辦則核算工作必多重複，且易起糾紛，故有設立鐵路清算所者，代表各路核算客貨票款及車租也。國內鐵路，已設聯運處，專司其事。東北各路，或屬國有，或屬省商自辦，為便利聯運起見，自設東北聯運核算所以代之。

東北聯運核算所，起胎於民國十七十一月，在瀋陽召集之北寧與瀋海，北寧與四洮洮昂齊克聯運會議，自十八年一月一日正式成立，先附設於北寧瀋局，十八年九月北寧全路統一，乃改設於東北交通委員會，自九一八事變發生，暫移北平辦公矣。

八、營口碼頭之新建設

東北鐵路海口，中東有海參崴，滿鐵以大連為主，以營口安東副之，我國鐵路，則僅有與滿鐵共用在遼河口之營口一埠，我在北岸，日在南岸。北寧路展修至營口新民時，英人原擬開闢新港，曾在北岸建築碼頭，及輪渡，並擬建築新民法庫門鐵路未成，嗣以營口至瀋陽間距離較滿鐵為長，不能與滿鐵競爭，碼頭年久失修，棄之未用。

自十六年十一月大通支線完成，營口遂成爲西四路之出口港，十七年三月，北寧路乃開行營口通遼間直達客車，嗣又減價開行營口瀋陽間直達客車，營口漸

成爲重要出口港。

東北東西四路聯運，至二十年二三月以後，驟然發達，南北滿貨物，羣集營口，轉輸外洋，及各國各埠。北寧路營口原有貨物碼頭，因年久失修，且水流變遷，原址淤淺，不能適用。在藩局時代，屢次提議建築新碼頭，迄未實行。二十年春季以後，乃決定從速建設，在舊碼頭之下流，工程已竣，即擬開幕，而九一八事變，營口被佔，新碼頭亦在被佔之中。

除營口一港外，秦皇島亦爲東北特產出口之港，惟以距離較遠，運價較高，除利達公司曾運大批大豆外，商人運輸，實不多見。至葫蘆島一港，尙在建築之中，目前無關東西四路聯運也。

九、水陸聯運

東北特產大豆，既須輸出外洋，則爲便利運輸發展營業起見，除鐵路聯運外，自應添辦水陸聯運。南滿鐵路，向設大連汽船會社，以資聯運，與其他輪船公司，亦有聯運辦法。我國東北東西四路聯運，既告成功，乃再進一步，而有水陸聯運之議，曾由北寧鐵路與營口招商輪船局及秦皇島開灤礦務局接洽，東北特產由輪船接運辦法，進行極爲順利。而九一八事變發生，營口被佔，東西四路聯運全停，此案不得不暫置之高閣。

東北鐵路，尙有水陸聯運計畫，即自哈爾濱經松花江嫩江至洮昂鐵路之江橋站。蓋自金價暴漲後，中東滿鐵，運價過昂，哈爾濱一帶商人，爲避免中東滿鐵計，乃設立官商航業總局，開拓嫩江航線，並由洮昂鐵路，在江橋站建設碼頭，正冀水陸聯運之成功，而亦因九一八事變，宣告停頓矣。

十、發展東北東西四路聯運之鐵路建設

(1) 大通支綫之改坡

大通支綫，自北寧路之大虎山達四洮路之通遼，再北經四洮路達洮昂齊克，南達營口，其建築之初，原爲發展八道壕煤礦，日人不爲注意。嗣爲溝通南北滿之交通，決定向北展長，惟恐招日方之忌，於十六年開凍後，最短期間，以最敏捷方法，建築而成。十一月全線通車，其工程之簡陋，坡度大至百分之一，灣曲亦多。北段且多未鋪石碴，不能使用大號機車，故列車載重較弱，該線運輸能力，原已薄弱，自東北西四路聯運，日漸發達後即感路線擁塞之弊。故北寧路局特於二十年七月間，決定改築該線坡度，以至百分之五十爲度，先從彰武以南一段實行，正在努力建設之時，而九一八事變發生，此項工程不得不停止矣。

(2) 大虎山車站之擴充

大虎山原係北寧路小站，自大通支綫完成，遂躍而爲終點站，並爲瀋陽營口

通遼三角聯絡站，有急須擴充之必要。北寧路局決定設立三角形車站，以利行車運轉，工程數年，至二十年夏竣工，雖因九一八事變，仍於十一月開站。

(3) 大虎山盤山間擬建之鐵路

自東西四路聯運發達後，自大虎山至溝帮子以至營口，路線彎曲，(大溝段四三公里，溝營段九一公里，共計一三四公里，)運輸遲慢，大溝段及營口支線列車擁擠，常有閉塞之虞。迭經北寧路局設法疏通，以資調劑，並有大虎山至盤山建設聯絡支線，(約僅六十公里)以求敏捷之意，卒恐引起日方之抗議，未見實行。

(4) 通遼洮南間之交通

自通遼至洮南，必經四洮路之鄭家屯，成爲三角形，(通鄭段一一三公里，鄭洮段二二四公里，共計三三七公里)，運輸極不經濟。東北交通當局，曾屢經提議，建築自通遼直接北達洮南之鐵路，約短三分之一里程，運輸較爲迅速經濟，且得不經四洮路，而與洮昂齊克兩路直達聯運，可免去四洮路之刁難，亦因恐招日方之忌阻，未敢進行。

十一、東西四路聯運之成功

東北東西四路聯運，於實行之前，各路當局，尤其是北寧路局，既具莫大決心，排除萬難，以求其實現，則於其實行後，自必設種種方法，以求其成功與發達。果也東西四路聯運實行後，即有驚人之成績，旅客聯運進款，十八年僅一百

萬元，十九年增至二百七十七萬元，二十年九月十八日止，竟已達四百萬元。至貨物聯運，進步更速，十九年僅三百五十萬元，二十年九月十八日止已增至二千萬元。

東西四路客貨聯運，均按季節而有增減。蓋春耕時，關內小工出關謀生，客運自繁，至冬季小工回關運輸亦較繁。至貨物每年秋末，特產收穫後，自十月十一月間，大豆開始輸出，以迄次年四五月止，運輸最繁。

東西四路貨物聯運，最興旺時期，自十九年十月十一月始，及二十年以來更見發達。是故中東滿鐵，均起恐慌，日人更張大其詞，以滿鐵被我包圍，將為我打倒，號召其國人，卒引起九一八之事變矣。

茲根據東北交通委員會聯運核算所及北寧鐵路所編統計，將東北東西四路客貨聯運統計分列六表於後，以資研究。

十二、東西四路聯運成功與發達之原因

東北東西四路客貨聯運之卒能破除困難而成功者，其最重要原因，即各鐵路當局均感受外力之威脅壓迫，非協力合作不能自立，不能生存。而北寧路當局，更能以犧牲精神，一貫政策，以輔助他路為己任，委曲求全，而底於成功也。

東西四路聯運實行，雖已有日，其貨物聯運之驟增，最發達之時期，則自二十年二月始。考究其原因有如左列：

(1) 裁撤厘金 厘金制度之爲害鐵路貨物運輸，全國各地皆然，東北自難逃其例外。但滿鐵沿線，不准設卡抽厘，貨物運銷，毫無阻碍，故商人爲經濟所驅，均趨滿鐵，而以吾國鐵路爲畏途。自二十年一月一日起，厘金取銷，貨行無阻，則商人自願改由本國鐵路運輸也。

(2) 金漲銀賤，滿鐵中東運價，均以金幣計算，而我國各路則以銀計算。自十九年春銀價大跌以來，金幣運價，忽然提高，則商人自不得不避金幣之路，而改向銀幣之路也。

(3) 低減運價 東西四路，均以糧食運輸爲大宗，均不惜減價以資招徠。(容另文詳細研究之，)

(4) 北甯實行負責運輸 東北各路，均實行貨物負責運輸，北甯沿用貨主負責運輸已久，積習難返，自十九年十二月起，方勉強在各大站實行負責運輸，所以提倡聯運，商人稱便，乃羣趨北甯之營口而出口也。

(5) 北甯之源源供給車輛 東北各路，多係新建，車輛不敷應用。前以租借滿鐵車輛，不得不與之聯運，今北甯路局既能抱犧牲精神，供給大宗車輛，專備聯運貨物之用，其有不敷時，雖停止本路範圍內較有利益之運輸，亦所不惜，而必以其車輛先供聯運之用，則各路自願竭力提倡與北甯聯運也。

(1) 東北東西四路客貨聯運總表

(1) 旅客聯運

	十八年		十九年		二十年(九月十八日止)	
	人數	銀元	人數	銀元	人數	銀元
西四路		\$758916	19596	\$1737052	20556	\$1664148.01
北寧濟海 及東四路		\$308266	104923	\$1041964	303202	\$2421376.55
共計		\$1067183	124519	\$2778016	323858	\$4085524.56

(2) 貨物聯運

	十九年		二十年(九月十八日止)	
	噸數	銀元	噸數	銀元
西四路	47882噸 279028公斤	\$3168209	284995	\$16873159
北寧濟海	95695噸 471071公斤	\$3332851	31149噸 47059公斤	\$2542283
東四路			379000噸 4669420公斤	\$3558997
共計	143577噸 750099公斤	\$3501061	695144噸 4716479公斤	\$20686439

第四章 東北鐵路移民運輸之回顧 金士宣

我東北三省，地博人稀，強鄰垂涎已久。我國政府為開發地方，鞏固邊疆起見，獎勵移關內過剩之人口於關外。我國各鐵路為移民之先驅，鐵路所至，移民隨之，對於移民運輸，提倡不遺餘力，且彼此聯絡運送，以求實效，故東北開發之猛速，人口之劇增，皆謂為鐵路之功，亦無不可也。不幸自九一八日本佔據東北三省後，我國人民陷於水深火熱之中，不能安居樂業，其不得不遷回關內者，與日俱增，至出關開墾謀生者，自無其事，言之殊深痛心。茲將我國東北各鐵路移民運輸之設施，縷述於後，以供國人之研究。

移民東北及西北之重要

移民運輸，為鐵路輸入人口發展地方之特殊運輸，北美及南美各國鐵路，辦理最有成效。中國東北各路，開辦移民運輸有年，成效亦著。

中國向稱地大物博，內地各省人口過剩，無法調劑，邊境各地，天然富源，多未開闢，則由內地各省移過剩之人口於邊境，開發富源，自為救國救民之要圖。移民區域有二，一為東北遼吉黑三省，一為西北，即綏遠內外蒙古新疆。由內地各省移民東北及西北，其使命有三：

(1) 東北北鄰蘇俄，南接日本，西北接聯蘇俄。日俄鐵路，既橫貫東北各省

，蘇俄鐵路，又迫我西北邊疆，耿耿虎視，幾有反客為主之勢。我國自應急起直追，移民實邊，自闢其寶藏而利用之，而杜絕他人之窺伺。

(2)我國內地各省，人口過剩，無法調劑，兼以歷年兵燹匪患，人民逃亡轉徙，閭閻爲空，流離載路，形成社會上之隱患，苟不謀所以安輯撫綏，將何以弭治平之效，惟有施行移民實邊之策，將上項流亡人口，輸送東北及西北各省，從事建設事業，發展地方富源而已。

(3)東北及西北土性肥沃，農產豐富，每屆春秋之際，耕耨收穫，在在需要多數人力，而當地地曠人稀，工資昂貴，又復供不應求，是以關內各省小工，每年春間應需要而羣趨爭赴以覓工作者，爲數甚夥。及收成以後，田畝無工可作，又復相率回鄉。總計每年春冬兩季，一來一往，其數多至不可勝算。

基上所言，移民運輸，一面消納內地過剩之人口，調劑東北及西北人工之不足，一面又繁榮地方，而固疆圉，關係誠不可不謂重要矣。

東北移民之發展

我國內部人民之移殖於東北者，大半屬籍山東，其次則來自河北河南。其移往西北者，多自山西，次爲山東。河北。河南。東北各省鐵路發達，地方開發極速，需人較多，加以政局安定，建設事業，進步不已，移住之人，視爲樂土。而

東北當局鑒於外人勢力之蔓延，更施行獎勵移民方法，廣爲招徠。故在內地失業者，遂接踵而前往，計其數由遞增而激增，每年平均由三十萬人增至四十萬人之譜。至民國十六年，竟由八十萬而增至百萬人，十七年度約近四百萬。然自十七年以後，其增加率則漸形和緩，與前數年迥別。至於西北各地，從前政府雖亦曾設立殖墾局，以交通不便，時局不定，軍匪橫行，移住之人，無法謀生。且以外蒙與我國斷絕關係，西北貿易日就衰落，政府又無善策，近年西北地方之衰敗，日甚一日，其前途至爲可慮也。

東北移民經由之路綫

東北移民所經之路綫，有水陸兩路。大凡山東濱海各地居民，由煙台青島達大連或營口，然後散往南滿沿線各地，繼及中東區域，陸路則由津浦之濟南德州等站，經由北寧前往關外。移民區域多集中鐵路路綫，初沿南滿綫，及中東長哈段，嗣居戶日繁，後至之人，多苦難得工作。故移民自煙台至營口，或自陸路至關外後，多沿大通支綫北進，以達通遼，或更往四洮洮昂齊克等路，以入黑龍江省境，或經北寧瀋海吉海吉長吉敦以達吉林東部。

北寧津浦平漢平綏四路發售移民減價票辦法

前北京交通部鑒於東北西北邊地荒涼，國防空虛，移民墾殖，至屬切要。民國十四年曾經訂定移民婦孺減價辦法，及北寧津浦平漢平綏四路發售移民減價票

規則，公佈實行。凡移民本身及其家屬，由四路指定車站至奉天營口及張家口豐鎮平地泉綏遠包頭等站者，票價均四成五核收，隨帶農具并予免費，對於獎勵移民墾邊用意，未嘗不善。此外四路會訂移民聯運減價票規則，惜以連年交通阻滯，移民規則徒成具文，收效甚微。十五年前交通部又制有四路運送大宗墾民減費規則一種，票價按普通三等四成收現，較移民規則所訂更覺輕減，惟因規定以大宗人數為限，并須請由地方最高長官正式函部核准，方能填發憑單飭運。事實既有碍難，手續又復繁重，效果因以未能圓滿，亦至可惜者也。

北寧鐵路出關小工減價運輸

四路移民運輸，雖因戰事而停頓，北寧鐵路則以環境較為安定，當局識見深遠，對於移民運輸，極為努力。近年更與東北各路辦理移民聯運，成效甚著。北寧為輔助獎勵移殖關東墾民，每年春季實行移民減價運輸辦法，初係按普通三等票價減半核收，嗣改一律五元。十九年春，以此項小工車之收入，較任何列車為鉅，殊與原定宗旨不符，況南滿路對於貧民特別減低，乃再行減價，凡由天津至本路關外各大站者，如瀋陽新民通遼大虎山北票錦縣，一律改收三元五角，由天津至營口者，改收四元五角，所有小工之妻室及年在十二歲以內之子女與小工同時起票者，概准免費運送，其妻室及子女應發特種車票，須註明免費字樣，且須將本人所持小工票之號數註明於上，以便稽查，而防弊端。

春季小工出關發售廉價車票人數最多，尋常客車不能容納，乃添掛鐵蓬車，附於客貨車之後，或更開行小工專車，其辦法由天津開行小工專車，挂車十數輛，至關外各大站，沿途摘下，分別掛各支線。卸空後，集合整列入關內，為第二批之運送。

北寧路小工還鄉減價運輸

出關小工，每屆年終農隙，率多返鄉同聚，北寧鐵路特為此等小工開行減價專車。至減價票之發售，則以瀋陽皇姑屯新民彰武新立屯大虎山營口錦縣溝帮子北票義縣等站為起點，概以到天津為止，每減價票一張，一律收大洋五元，除每人得携行李小包外，不許私帶任何貨物，辦理業有數年。

東北東四路西四路聯運移民減價辦法

北寧四洮洮昂齊克西四路，及北寧瀋海吉海吉敦東四路，為誘掖人民移墾，特於十八年及十九年先後協定移民聯運辦法，大致相同。東四路協定，規定每年由三月一日起至五月十五日止，自北寧路北平天津營口三站，發售至吉海路烟筒山吉林兩站之移民聯運減價票。每年自十一月十五日起至來年一月十五日止，由吉海路吉林烟筒山兩站發售至北寧路營口天津北平三站之移民還鄉聯運減價票。在發售出關移民減價票期間，有必要時，北平吉林間應即開行運送移民直通列車，運送移民，所需車輛，概由北寧路以二十噸棚車改造代用。

移民減價聯運票，按普通三等價票三成核收，其眷屬婦女六十歲以上之老人，四歲以上未滿十二歲之小兒，按普通三等票價一五核收，眷屬不許單獨購票。移民還鄉減價聯運票，按照普通三等票價五成核收，未滿十二歲之小兒，按二成五核收。

小工出關入關減價辦法與移民關係

小工春季出關謀生，路局既開小工車減價運輸，而冬季又開行小工回鄉車，亦予減價，則小工來往任便，殖邊前途，未免影響。東北當局曾擬將小工車入關者停駛，出關者照常，且予以免費聯運，以期來者稱便，自然增多，而返者非有充分川資，不易回籍，庶於實邊，不無裨益。北寧鐵路則以（一）關內貧農乘時而往，秋收以後，無工可作，相率入關。其初意本係短工性質，并無意於遷居，其或較有盈餘，自能置地，則亦有樂不思歸之戶，無待出以勉強。當其出關之初，不必有機關爲之導引，大抵有親友或夥伴之依賴，鐵路方面爲扶助關內貧農，兼顧關外墾殖，歷年於春冬兩季，發售廉價車票，開駛小工專車，辦理多年，尙稱便利。（二）至於各省災民，生計所迫，甚或無家可歸，經慈善團體集合遣送，辦理移植，固極相宜，但須有相當機關爲之策畫安排，方不至流離失所。如旅平河南賑災會等，近兩年來運往東省之災民，不下數萬人，皆係呈奉鐵道部免費運輸到東省後，設有招待機關，分別安置，辦理頗不容易，較之小工出關情形，完全

不同。所謂小工者，顧有一種特殊性質，實非災民可比，如果東去之小工，強使無還鄉之機會，設或欲留不能，欲歸不得，此多數之無業遊民，麇聚遐陬，恐亦非地方之福。且鑒於易往難來，將使關內農民不敢越雷池一步，關外莊田臨時缺乏僱工，於農事必有損無益。矧每年開行小工專車，雖為輕減票價，綜計所入為數頗鉅，今若出關者免費，進關者停開，此項收入完全取銷，於路局蒙極大之損失，於農民上有受制之怨言，於實際上無絲毫之利益，而且有地方之隱患，似非策之善計之得也。（二十年四月呈復東北交通委員會文）。

移民之招待及安插

移民之能否成功，不僅在鐵路之免費或減價運輸，而在地方之安寧，政府之保護，及獎勵與否為斷。蓋小工以失業貧苦之人，間關跋涉數千里，倘既達目的地，或因物質缺乏，或因疾病侵陵，而有死亡之患，則後來者必將裹足不前，故政府既已提倡獎勵移民，則對於保護之設備，及安插之方法，尤應竭力籌畫辦理，方可安輯勞來。惜現在官廳未能慮及於此，所有關於東北移民到達後之救濟一切設備簡略，實效甚微，幸民衆團體俗稱救濟會者，隨在組織，尙得稍資補助，此項民衆團體中，以山東同鄉會最著名，該會專以救濟山東籍之移民及難民為宗旨，又如墾務籌備委員會，及移民徵募局等亦係以救濟失業者及貧民為專責，不但資助被困移民之一切旅費，且更為之指導或覓工作，種種方法，極其完善，東

北移民之所以逐年增加，此種團體與有力焉。然貧民之移往東北者年數十百萬，招待安插盡行委諸民衆自辦，效力終嫌未能充分耳。

關內各鐵路移民運輸之開辦

遷移東北三省之人民，在過去數十年間，多來自黃河流域各省，已述於前。近數年來長江南北兵禍天災，人民謀生艱難，乃亦有提倡移民東北之議，惟以南北地理懸殊，成效不易。十九年春，浙江試辦移民，已告失敗，二十年春湖南移民，亦未果實行。然自二十年春夏之交，長江一帶難民，結隊北來，絡繹於途。而平漢津浦隴海湘鄂各路，均頒行移民運輸規則，開辦移民運輸，移民前途，正未有艾，乃九一八事變發生，遂受致命之打擊矣。

第五章 葫蘆島築港問題

(北寧鐵路葫蘆島築港開工典禮紀念冊十九年七月二日)

第一節 葫蘆島築港之經濟價值

勞 勉

以中國幅員之大，海岸線之長，交通運輸之繁重，築港事業，乃自今始，眞痛哭流涕之不暇。靜然思之，國勢陵夷至此，尙有築港之事，又不禁破涕爲笑矣。天道周星，物極必反，嗟爾葫蘆，其將爲中國復興之曙光乎。年來東省鐵路，兼程並進，線網之密，非他省可能比擬，事固甚盛，惟在交通國際化之今日，苟無出口良港，則東省貨物，非東走海參崴，則南走大連，舉凡四洮·吉長·吉敦·瀋海·洮昂·齊克等路，名爲我有，實則徒爲外路之滋養線，藉寇兵而資盜糧耳。東省當局，怒焉憂之，早有葫蘆島築港之議，經年籌劃，務觀厥成。去年秋，高公任旃，來長斯路，繼承東省當局之雅意，呈准鐵道部，月撥路款五十萬元，爲築港基金，百年大計，乃定於戎馬倥傯之日，可謂奇矣。夫以路款而移爲築港之用，實爲交通政策之當然結果，亦所以完成路政之本來使命。且近世產業，要以適合經濟原則爲前提。竊惟運費爲貨物成本要素之一，東省貨物，苟長恃大連，海參崴爲尾閭，同時必分走南滿中東兩綫，由南滿綫走，則利權完全外溢，由中東綫走，利權亦溢去其半。利權外溢，固爲國家經濟之重大損失，因之運費

之高下，亦必完全操縱於外人之手。物價既被操縱，則東省農民之生產物，即不能自由處分，勢將陷於中世紀農奴狀態，東省鐵路，亦不啻爲南滿線或中東線之延長，此築港之不容緩者一。

查南滿鐵路會社進款，年約二億三千萬元，其中之一億一千餘萬，爲鐵道收入，而南滿鐵道收入之所以如是之鉅，未始非設備完全，管理適宜之有以促進其效。然非有大連港爲之吞吐，則設備即如何美善，管理如何有方，彼旅客貨物之移動，必有一定目的，而定其方向，苟不能達其目的，即克盡人爲之力，萬不足以廣招徠。例如瑞士湖水之明媚，固足以悅目爽心，然四塞不通，萬無舸艦迷津之理，是知南滿線收入之鉅，全賴大連港爲之攝引，毫無可疑。則將來葫蘆島開港之後，北寧路收入之增加，定可預卜。故從路局收入方面觀察，撥款築港，可謂理想的投資，此其二。

查遼·吉·黑·熱·四省之每年物產產額，農產二千一百萬噸，林產四百三十五萬噸，礦產八百三十六萬噸，畜產二十四萬噸，天產豐富如此，以無出口良港之故，一切利權，盡歸外人壟斷，一息尙存，不能不亟思補救。況錦朝·洮熱·諸路，正在籌劃之中，此兩線者，距葫蘆島至近，且能聯接洮昂，齊克等線。若葫蘆島開港以後，黑·熱兩省之物產，勢必朝宗於此，而遼·吉兩省之貨物，亦可由四洮·吉海·瀋海各線，接運而來。故從地理經濟觀察，葫蘆島之開港，

不特足以抵抗帝國主義者之經濟侵略，亦為發展農工商業之要圖，此其三。

二十七。八年來，東省出入孔道凡三，一。中東路通海參崴，二。南滿路通大連，三。中東路通西比利亞鐵路，其由北寧路而通平津者，僅微乎其微，故輸出入口貨物，向為日俄人專利。查遼·吉·黑·熱四省之人口，計共二千一百零八萬二千四百人，一平方哩平均密度，計四十七人，重以中原多故，年年難民輸入，動輒十萬餘人，此後該四省人口之激加，實為自然之趨勢。以土宜之肥美，勞動力之雄厚，鐵道網之發展，物產必同時激增，而消費量之日益擴大，亦勢有固然。東省工業幼稚，日用品之仰給外國，誠非得已，然以交通權旁落之故，輸出入品之價格，絕對為外國人左右，勤勞所得，既被外人榨取，日常支出，又因而增大，水深火熱，民何以堪。查東省借貸利息，平均約月息一分以上，其甚者至三·四分，物價之高，為全國冠，金融緊迫，洋貨居奇，無可為諱。竊考其故，實因當地產業，完全被外人壓迫，交通為外人操縱，海外華僑，明知東省有穀海之稱，而怯於外國勁敵，逡巡而不敢進，外人挾其技術，武力，先握交通之咽喉，再利用其金融資本，以盡其掠奪之能，此時尚不築港，更復何待。蓋開港以後，內地貨物，可經由國有鐵路而直向國有港口輸出，海外僑民，知事勢已有轉機，必樂投資於祖國，是內可以維護農商利益，外可以招徠華僑資本。此時交通既便金融漸舒，出入口貨，漸次歸國人經理，既能減輕出口貨之成本，復可剔除

入口貨之重利，生產消費，兩獲其利，而民困漸紓矣，此其四。

綜觀以上四者，路局方面，以爲既適合於國民經濟之原則，復上承孫部長張長官及東北交通委員會之督勵，責無旁貸，并力兼程以赴之，乃有今日開幕之慶典。鴻臚初唱，前途大難，何敢沾沾自喜，惟必本先總理大無畏之精神，繼續努力，其或無愧我心。抑有進者，北省鐵路，多瀕於破產，或四分五裂，此絕非管理者之咎，北甯之得稍事建設，路局當事，寧敢居功，要亦大部與地方長官，咸以不提路款相勸勉，使路之盈餘，用之於路，故得蔚成美舉，然萬事難於始，嬰孩墜地，呱呱而泣，提携捧負，是所望於賢有司耳。際茲鳩工伊始，計劃未周，港灣應如何設備，都市應如何建築，水陸聯運，如何而後適宜，地方治安，如何能綏靖，茲凡碩劃，端賴羣賢，邦人君子，幸進而教之。

第二節 葫蘆島之形勢

葫蘆島，在渤海灣之北岸，位於遼寧省錦西縣，屬之連山灣內，當北緯四十四度四十五分，東經一百二十一度，距北寧鐵路連山站東北七英里有半，介於營口秦皇島之間，冬不結冰，夏無巨颶，誠東北之良港也。全島地勢，由西北而東南，伸入海中，長約六七里，微成磬折形，北部內斂，南部外突，中部稍狹，若葫蘆然。其西南海陸之交沙岡一線，橫亘於島之中部，若繩索之繫葫蘆頸，此沙岡隔斷海水潮流，因名斷岡，斷岡北即爲連山，至葫蘆支路之車站也。島之南端，

曰葫蘆嘴，北與天橋廠，隔海相望，相距約三十餘里，其間向西環抱，成一大海澳，即連山灣，灣口外有大筆架山，山與天橋廠之間聯以沙岡，潮漲則隱。退則顯，可通行人，天橋廠之西南，有西海，爲帆船停泊之所，循島之西岸，迤邐而達西北，則爲獅子頭，由獅子頭向北繞一山麓，迤北西折，接於斷岡之南，一山綿亘，突出海中，是曰半拉山，半拉山與獅子頭之間，向內作灣環之狀，曰葫蘆套，半拉山之南，由海中湧起一石崖，兀立孤懸如虎距，曰高梁塚，半拉山獅子頭與高梁塚，東西遙對作鼎足之環抱狀，其內即現之開港處也，海水甚深，一年結冰期間平均不過旬日內外，在營口，秦皇島，結冰封口之際，往來葫蘆島之船舶，尙能航行自由，此其形勢之大畧也。

第三節 葫蘆島築港之沿革

葫蘆島築港之議，遠在二十年前，當遜清光緒三十四年，徐世昌氏任東三省總督，聘英工程司休斯從事勘測，歷時三月，經天橋廠葫蘆島寧遠菊花島通姚莊等處，乃選定葫蘆島爲建築商港最適宜之地，宣統元年，錦瑗鐵路設計，亦以葫蘆島爲起點，奉天勸業道黃開文被任爲總辦，休斯爲工程司，於二年春，興工敷設連山葫蘆島間之七哩半鐵軌，並着手於防波堤之築造，開工甫一載，政變倏起，經費缺乏，工事遂寢，所留遺跡，僅連山葫蘆島間之鐵道，暨四百尺之防波堤，及埠頭辦公處工人收容所車庫等建築物而已。泊民國成立，築港事業，仍因需

款太鉅，未能立時舉辦。民國五年，通裕鐵路公司總辦陳應南爲錦西煤斤之輸出，向當局請願築港，亦以經費無着，未能動工。八年秋，北京交通部與遼寧地方當局集議，決定各籌五百萬元，爲建築葫蘆島商港，並籌設開闢商埠之用。九年，任周肇祥爲葫蘆島商埠督辦，是爲第二期之築港準備，旋因戰事，又復中輟。十一年，直系當國之際，交通部將前議之築港問題取消，遼寧當局以非獨力所能任，於是停頓者八年。十九年，高紀毅氏長北寧路局，鑒於葫蘆島地勢之重要，而聯繫於東北鐵道，及華北經濟者，尤爲密切，於是承鐵道部長孫科氏之命，廣續前議，建築斯港，附設港務處於路局，以綜其成，復與荷蘭治港公司，締結契約，代辦工程，別由路局盈利之中，分期籌撥築港之資，尅日興工，限期五年又半港工完成。若夫市街之區畫，商埠之開闢，亦於此期間，同時設計焉。

第四節 葫蘆島築港工程計劃之概況

此次本路繼續興築葫蘆島海港，既係完成二十年來未竣之偉業；故其工程計劃，亦大半本諸已往之規定，而無所更易。惟其主要部分，有可得而述者；爰特分誌於左，以爲留心港務者之參考。

- 一、混凝土碼頭：計長三千七百英尺。
- 二、混凝土防波堤：計長五千一百英尺。
- 三、大碎石護岸堤：計長七千九百英尺。

四、港內挖掘面積：計七百萬平方英尺。

五、填平沿岸低地：計用泥沙四百萬立方碼。碎石塊八十萬立方碼。混凝土塊三十二萬立方碼。

以上為全部工程之主要計劃，他若燈塔·梯樁·船塢·貨廠·等等，皆為開港之附帶工程，自亦同時修築，故無贅述之必要。至關於商埠計劃，現雖未屆公布時期；惟按吾人的理想方面，蓋甚希冀將來能成世界上之一嶄新都市。屆時擬行劃出縱橫各三十里之地帶，以為建築商埠之用。并擬以鉅額現金，徵集全世界工程學者或市政專家之設計圖案，俾資開埠之依據。惟茲事體大，如非羣策羣力，實無由以促其成功。本路同人，智能有限；尚希識者，共起圖之！

第 六 章

第 一 節 東 北 四 路 之 危 機

傅連珍

(天津大公報 十九年三月二十九日)

鐵路計畫，原為建國大綱中要案之一，在偉大的海棠葉版圖中，側觀東北一隅，軌道縱橫，實開中國退避三舍的交通界中之新紀元，固常差堪自慰，亦可雀躍三百，顧一窮底蘊，實令人不寒而慄，泣下數行。東北交通委員會，前曾召開東北交通會議，力圖急則治標之計，惜內容秘密，無從探悉。茲據個人調查所得，供諸國人，想為關心家國者所樂聞，或有醫彼膏肓之偉策歟。

東北鐵路，除瀋海·呼海·吉海三路外，北寧係借英款，其營業尙可維持，姑不具論。四洮·洮昂·吉長·吉敦係借日款。其借款方式，有委託代辦經營者(吉長)，有規定發行債券者(四洮)，有承包築路工程者(吉敦洮昂)，而究其實際性質，一言以蔽之，曰借款築路。夫借款築路，倘能條件相當，善為利用，非特與國無害，抑可藉資發展，惜該四路之借款，未能利用外資，反被外資利用，盤剝侵蝕，奄奄待斃，良堪浩嘆。茲將各該路重要狀況，約略分述。

四 路 負 債 現 狀

▲四洮 民四修築四鄭時，曾向日本正金銀行借日金五百萬元，借款期限，定為

四十年。其重要條件，即爲借款期限內，該路總工程司，行車總管及總會計，均須任用日人，借款利率係年息五釐。迨民九，延成四洮，繼續借款，合計借款總額四千五百萬元，另訂四洮借款合同，內有四鄭原借款五百萬元。斯時正金銀行之債權，已完全讓渡於南滿鐵道株式會社。現在四洮借款之債權者，非正金銀行，乃南滿鐵道會社也。合同成立之後，滿鐵並無能力，擔任巨款，曾向歐美各大市場，廣爲募集，適歐戰關係，未克如願，不得已改訂一千萬元短期借款合同，條件一仍舊貫，但年息增爲九釐，且爲複利息，一二字之更動，鑄成抱恨終天之大錯。截至民十四五月底止，該路負債，竟達三千二百萬元之鉅，似此駭人狀態，當時該路局長，即不敢續訂轉期合同，並向債權人幾度交涉，請減利率，與虎謀皮，徒勞跋涉已耳。自十四年六月起至本年十二月底止，該路借款利息，已積至日金一千五百餘萬元，本利合計日金五千二百餘萬元。

▲洮昂 洮昂之借款，係與滿鐵訂立承包工程合同，計全線預算共一千二百九十二萬元。其主要條件，即由該路聘用日人爲顧問，（此顧問之權限，迥非中國機關之顧問可比，）代表滿鐵會社，兼有總攬該路行政權。其墊款預算係分項列支，但提出決算時，滿鐵忽添列諸掛費二百萬元，（諸掛費即實際費或有運動費在內亦未可知。）此項諸掛費之用途，係在承包工程之先，純屬路外用途，當然不能列入墊款以內。該路局始則要求減少，繼以該項費用，既未由局呈省，即絕對否

認、滿鐵則不惟不允取消，尤無減少之表示，迄今交涉，猶無結果。此外尙有三事，亦堪注意。(一)購車之滿鐵墊款，共日金二百三十六萬餘元，由十七年十二月二十七日起息，利率九釐。(二)餘料及煤價短期借款，日金八十餘萬元，併入本內，加算複利，該路煤料，購自日本煤廠，每噸價日金十七元，較國貨約昂一倍，此或限於合同關係，無可如何。(三)遼寧省府，前曾由該路提借日金二百萬元，年息九釐，至今尙未償還，該路之建橋費，即指此爲的款，如不償還，勢必併入本內，加算複利總計。該路前後墊借各款，共日金二千零七十九萬餘元。

▲吉敦 此路借款原爲日金一千八百萬元，嗣又遞加六百萬元，共計二千四百萬元，亦係滿鐵投資訂立承造合同，利率高低，尙不洞悉，以情理揣測，當不下九釐複利之前轍。其主要條件，係僱用日人爲總工程師，與顧問名異實同，工程窳劣，幾致不堪應用。其最大問題，即爲該路之工程驗收一事，據交通委員會所派收工委員報告，全路工款，至多不過一千三百餘萬元，而該路列賬，則爲二千六百餘萬元(利息在內)。聞該路工程甫經告竣，未待調查即由該路驗收委員會委員長函覆驗收矣，聞交通委員會，現正着手澈查此事。(參看本章第二節)

▲吉長 原借日金二百五十萬元，民國七年，續向滿鐵借四百萬元，共計日金六百五十萬元，年息五釐，三十年期滿。其制死命之條件，在借款期內，將該路委託滿鐵會社代爲指揮經營，斯爲斷送該路最輕而易舉的方法，而該路購買八十磅

鋼軌，由滿鐵墊日金一百萬元，每年複利九釐，而鋼軌純係舊料，含混即為驗收，並聞與呈准原案亦不符合。又與滿鐵會社協定，在未訂立正式借款合同以前，須每年結算利息二次，并入本內，加算複利，前項利息，截至十七年底止，共日金八萬餘元。而十八年之利息，尚不在內。前交通部，於民十一年十一月二十六日續將該路餘利，向滿鐵借日金一百四十萬元，年息九釐，迄未償付一次，總計該路前後負債，八百九十一萬餘元之鉅。

綜計四洮·洮昂·吉長吉敦四路負債總數，計日金一萬〇八百一十四萬八千一百二十九元九角五分，負債之鉅，令人聞而心悸。而收入狀況尤令人泣不成聲，茲將各該路十七年度營業狀況，略舉於後：

四路營業現狀

▲四洮 民國十七年度營業入款，為六百零六萬餘元，其營業用款，為三百六十一萬餘元，借款利息，為五百四十二萬餘元，收支相抵，不敷二百九十七萬餘元

▲洮昂 民國十七年度營業入款，為二百二十萬餘元，其營業用款，為一百九十萬餘元，應付借墊各款利息為二百二十四萬餘元，收支相抵，不敷一百九十二萬餘元。

▲吉長 民國十七年度營業入款，為三百六十二萬餘元，營業用款，為二百五十萬餘元，應付借款本息，為六十六萬餘元，收支相抵，計盈餘四萬元。

▲吉敦 係於民國十七年下半年通車，營業收支狀況，尙無結算數目，惟地處僻遠，又係開始營業，客貨兩運，遠不如以上各路之興旺，決無鉅額之入款，可立而言。然該路每年應付墊款利息二百八十一萬餘元之多，此爲不可避免之支出。

綜計以上四路之收入，除吉長借款利息較少尙可敷衍外，其餘則收入總額，僅抵利息，甚至收入總額，不敷利息，而倍本複利，有加無已。十八年度之負債總額，自當成爲遞陞式，所敢斷言。如再依舊二載，猶患不敷，爲今之計，如不欲拱手奉諸他人，起死回生之術，決非輕裘緩帶從長計議或空口整頓所能濟事，亦不必怨天尤人，大呼打倒帝國主義與賣國賊之種種口號所能濟事。務須認定現在致病之由，先祛其病，然後再談及庸醫誤人，或造意謀殺之一切問題，現在之病症，不待內診外診，一望而知其爲借款利息之過鉅，與夫營業開支之太濫。治本之計，一方在上下一心，募集鐵路公債，補肉剜瘡，以免枝蔓難圖，一方尤須振興實業，以增各路之繁榮，至其治標之計，則力求開支之撙節，與積弊之剔除，實亦目前急切之要圖，就以往事例言，各路稍重要之員司，無不頃刻致富，此中密幕，吾人固已耳熟能詳，現在之鐵路當局，吾人固不敢即以不肖之心相揣度，然此中積弊，未必盡除，固吾人所敢斷言者也。

至開支方面，非不可再行撙節，聞東北交通委員會，嘗有歸併四洮及洮昂爲一局之擬議，固深有考量之價值，足見交通當局，其愛國熱忱不在吾人後，是又

百孔千瘡中，差堪自慰者也。然現在之危急情形，是否開源節流，即可補救，實爲一極大問題。茲爲斬鋼截鐵，殲草除根計，莫若完全清償以除病源，是尤刮骨療毒，不能忍痛一時而毒終不能去也。惟當經濟拮据之際，挾山超海是否力所能勝，尙待考慮，吾東北民衆與交通當局，亦將有感於斯文。

第二節 吉敦鐵路借款建築舞弊之真相

東北交通委員會之報告十七年十二月

查本年五月間，奉交通部令，吉敦鐵路工程局局長魏武英，撤候查辦，遺缺以趙鎮接充，並派航政司長王煥文會同新任局長詳查具復，聽候核辦去後。茲據該司長局長等會同報稱，遵令派查吉敦鐵路工程帳款一案，曾經會同帮查各員，按照部令所指各節，切實澈查，先將各項帳款查明用途，再考核工程，勘驗建築，然後通盤核計，燭其浮實，用明底蘊。惟查該局出入款項，登記帳目，手續紊亂，本年收支，及十五年份掛支各款，尙未結清，其他用度材料各帳，亦多如此，因之逐項鈎稽，頗費時日。查據列表，深感困難，所有開支各款，如籌辦費、總務費、南滿借調員薪旅費、及局長員司差旅費、警察差雜費、醫院醫藥費等等，均屬於浮濫，虛糜侵佔之弊，在所不免。魏前局長既未來局交代，用度科長俞泰、總務科長石榮璋、監查科長毛毓源、亦均未經交代，先後棄職自去，其中情弊，概可想見。關於工程一項，經梁李各員，按照測繪量圖表各項設計，切實估

算，約計全路工程，總務各費，至多需一千四百餘萬元。復與趙局長及吉敦總工程司田邊利男，吉長滿鐵代表中川，科長味岡，並幫查各員各工車務段長等十餘員，親赴該路沿路線勘察，由吉林至蛟河，凡松花橋梁老爺嶺六道河子山洞，及沿途路基土方軌道各站房屋建築等，均分別下車查視，其路基之鬆劣，浮便橋之簡易，建築之窳劣，包價之奇昂，公同詳察，莫可掩諱。證之魏前局長呈部文中，所稱計畫永久，設備安全各等語，則大相逕庭。即較吉長路之建築之設備，亦相差甚鉅。吉長以一百七十公里，建築費不過六百萬元，尙能設備完全，該路二百十三公里，所需竟達二千四百萬元之鉅，費用之昂，幾越關外各路四五倍以上，而無關重要之管理局機廠吉林車站等工程，尙未在設備計畫之內，不可不謂路界罕觀罕聞之事也。

推厥原因，一則該路全線工程，名爲吉林紳商與東亞公司組合之興業公司承包，實則全權操自南滿。重大工程，如松花鐵橋，老爺嶺山洞，及各段路基舖軌各站房屋工程等，由日本大倉組、吉川組，及東亞公司分包，我國人祇張某李某所包第十二十三兩小段之土方便橋已耳。聞日人包後，復多轉他人，甚至一項工程，轉包至四五次之多，前以路局原包二千元之工程言之，遞相折計，最後承包者不過五六百元耳。欲求工堅價實，何可得耶。

一則魏前局長於十五年十一月間設計變更，呈准上將軍公署，向南滿追加墊

款六百萬元，並先後繳解上將軍公署日金二百七十萬元，據呈稱係於總務地畝兩項內，提一百七十萬元，工程內提一百萬元，工程內所提之款，則商由南滿增加於各工程價款之內，其中如何分納浮增，未能查悉，但證以現在工事實況，則所增或不止此，工事需費，安得不多。再據工務科開出預算工事項下，共需一千三百萬元，總務籌辦費購地材料等項，共需一千零六十萬元，現除已決定工事費及撥用各款外，所餘僅一百四十七萬餘元，皆列有預算，而前云之管理局機車廠吉林車站等，皆不與焉。但查現已竣工通車之路，日前親查時，其路基崩潰，木橋損壞，房屋漏裂者，不在少數，松花江橋，則計畫單薄，不敷發展，老爺嶺洞，則水漏太多，傾圮堪虞，而沿線路基，急待培補，各處便橋，急待撫修，加之建築局所機械總站各費，綜計尚應增需數百萬之多，方足以粗臻完備，是則吉敦全路之建築費，不僅二千四百萬元左右，寧不駭人聽聞耶。

按墊款合同年息九厘，約共年需息款二千七百萬元。而吉敦路現在車運進款，每月祇五萬餘元，雖全路通車，在數年間，每月所入約多不過十萬餘元左右，除每月所需管理薪費材料養路各款開支外，所餘無幾。每年上項息款，即難應付，複利滾計，債額日增，吉敦前途之危險，將有不堪想者矣。是不徒影響一局路政，亦將影響於國家主權，所關不綦重乎。現在全線工程告竣，似應力與南滿交涉，將各項工程價款，一切建築，分別列實察驗，務期核實，倘以後所成各項工

程，俱查驗堅實，而原包各款，克能酌減，則亡羊補牢不無裨補，而此次查察有助於該路匪淺鮮也。再查該路籌辦費時，有十六年十月所報旅費汽車費等，計兩萬零二十五元六角九分，經查該項收據，係屬偽造。詢據總務石科長承認不諱，並稱欸項於本年六月送存奉天邊業銀行，此款是否實存該行，應請函向該行查問。又魏前局長携去公用物品多件，由路局查明開單附呈，應請追還，以重公款。職等復思費若大之鉅欸，而南滿所包之工，如此不良，其中隱有弊端，殊難默認。當即請示辦法，奉諭赴南滿鐵道會社，見松岡社長，藤根理事，據理交涉，該社允派福田監察，前往路線視察，業於八月二十一日會同四洮站工程師，交通委員會李委員，並職等，帶同鐵路員十餘人，親赴路線復行詳查。據福田監查查自認工程確屬不良，目觀實在情形，所當補修改築各事儘當承辦。惟查日人之口吻，各項辦法，均屬魏前局長主持，內幕實情，問之魏前局長自知等情。再查局內在案之預算書，與日方所持之預算表，兩相對照，殊不一致。按職局原於民國十四年與南滿鐵道會社訂立合同，商借日金一千八百萬元。嗣因鑿山修洞，並增土木購地總務等費，於十五年間向南滿兩次續借日金六百萬元，改訂預算共計二千四百萬元，分類改編，造具圖表，曾經呈請上將軍公署核准，並分報交通部。嗣於十六年九月奉交通部指令，略謂該路預算各項細數，查有支配不當及開列各多之處，如路軌橋梁上土房屋號誌電報等，縱使各照部定標準建築支出，亦不

應如是之鉅，自應責成該路核減等因。及局長接事後，詳查支出工事費超過原預算，即向日方總工程司咨詢情由。當據該工程司田邊利男所持預算表，與職局所存前後表數目不相符，該總工程司聲稱，新訂之預算表，係於十七年三月與魏局長協商改訂者。查此項預算表，未報部核准，即局亦無存稿案卷，乃係魏前局長與田邊總工程司個人私行改訂。詳查該表，如路費建築橋梁土工隧道房屋等項，不但未遵部令核減而反增加一百五十餘萬元。並將總務費項下減少，藉以移補，雖總數仍係二千四百萬元，而推移增減，大有出入。凡關於日方所包工程各費，無不增加，而由我方經辦諸項，多半減少。按總務費用，關於鐵路命脈，驟減若許之多，實屬不能支持，此等毫無根據之預算，職局碍難承認，而該總工程司堅稱改正預算，既經魏前局長認可，自應作為有效，按該前局長此種行為，不但曲意媚外，其中定有侵蝕舞弊情事，實屬有干法紀。奈前魏局長未經交代，即行遠颺，未能證明實在情形，非將魏局長緝獲對質，莫明真相，交涉前途，亦不易着手。

第 七 章

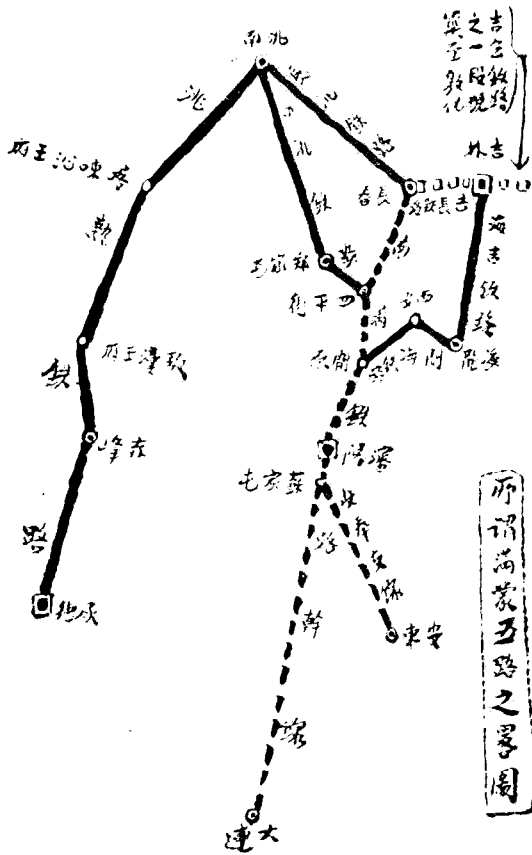
所謂滿鐵平行線問題之法律根據何在

C. Walter Young 著
金 士 宣 譯

譯者緒言

中日兩國在東三省之政治經濟衝突，其最重要關鍵，即日本在滿洲以南滿鐵路為根據地，實行獨佔的利益。不特反對其他各國在南滿投資鐵路事業，且反對中國政府及人民在本國土地建設鐵路，開發富源。且聲言一九〇五年中日滿洲善後條約有所謂秘密草約，中國允許不建設在滿鐵附近或有平行之幹線，或損害該路之枝線，以為法律根據。嗣後英人投資之新民法庫鐵路，英美合資之錦州琿琿鐵路，均因日人抗議而終止。即我國國家自築北寧鐵路之大通枝線，省商自辦之瀋海吉海鐵路，日人均目為鐵路平行線，既禁止吉海與吉長吉敦之接軌，又拆壞北寧鐵路之皇姑屯北陵枝線。嗣以我國東北東西四路聯運成功，營業發達，日人遂以平行線為藉口，誣我違背條約，以武力佔領我東北三省，接收我鐵路，破壞我聯運，實行所謂自衛權矣。

日人所稱之秘密草約，究竟是否存在，其性質如何，是否發生法律效力，其引起之國際交涉經過如何，是皆吾人亟應澈底研究者也。美國楊華德博士以第三者之公平眼光，以法律條約為根據，研究我國東北國際問題有年，今秋刊行「日



本在滿洲之特殊地位」(Japan's Special Position in Manchuria)「日本在滿鐵附屬地之統治權」(Japanese Jurisdiction in the South Manchuria Railway Area)及「關東州租借地之國際法律地位」(The International Legal Status of the Kwantung Lease Territory)三書。其第一書討論所謂滿鐵平行線問題，從法律條約方面，加以深刻之批評，洵為該問題有價值之著作也。爰將該書第三章至第五章，關於日本在南滿獨佔鐵路權利之要求，新民法庫門鐵路交涉及錦州瓊瑯鐵路交涉，滿洲鐵路中立交涉，彙譯華文，以供吾國人士之參考焉。

第一節 日本對於獨佔鐵路權之要求及其要求之原始

法律根據

日本特權何所根據

在日俄戰爭之前，日本在滿洲任何部分，不特未曾要求某種勢力範圍，且對於俄國之陰謀，使滿洲脫離中國，並創設鐵路及其他商業權利之獨佔，其批評嘗較他國為甚。考查英人彼落斯福(Lord Beresford)在一八九七——九八年之意見，日本官場以及商業人士，均一致主張中國應採行門戶開放主義，而在日本商業日漸擴大之滿洲，更以為然，其對於日人在關東州租借區域之受租借國(俄國)法庭審訊之原則，又加否認。但一俟日本自一九〇五年獲得該租借地後，即反而

維護此項原則矣。日本政府對於一八九九年，美國國務卿海約翰(Hay)之門戶開放節略，立即接受，其一八九九年十二月二十六日之答覆，聲明日本情願無條件接受此項政策。俄國既管理關東州租借地，及全部中東鐵路，而在拳匪創亂時代，又阻礙各國人士在滿洲之公平競爭，其時日本不得不堅強反對讓與俄國足以阻礙其合法競爭之任何勢力範圍也。

根據日俄朴資茅斯(Portsmonth)條約，凡中國與俄國訂立各約所付與俄國在南滿之權利，一律讓與日本。除關東州租借地及中東鐵路自長春(寬城子)以南之鐵路，以及附屬採鑛權外，其由中國許與俄國在南滿之建築鐵路借款優先權，亦由日本合法獲得。以上權利之讓與，曾由一九〇五年十二月二十二日北京滿洲善後條約正式核准。

然朴資茅斯條約所轉給日本之權利，不足為日本在南滿公認之獨佔的勢力範圍之根據，例如中國如欲在南滿借用外款建築鐵路，並無必由日本投資家或國家銀行投資建築之全部權利也。又如中英銀公司承築新民法庫門鐵路時，未始不可應用一八九九年英俄關於在華勢力範圍交換公文之保留條款也。但若日俄講約條約，並未規定兩國應遵守將來中國不論利用外資與否，有開發滿洲之權利，日本或可合法應用在一九〇四年以前給與俄國兩項半獨佔的權利，即(1)一八九八年五月七日與俄國定約，凡支線(中東鐵路南段)經過區域，鐵路權利，不准給與其

他強國人民；(二)一八九九年六月一日總理衙門給與北京俄國公使之公文，如中國需要外國資本，建築北京以北及東北之鐵路，應儘先向俄國政府或其投資家商借之是也。

朴資茅斯條約第四條規定：「日本與俄國互相約定，對於中國採用各國普通方法，以發展滿洲工商業不加阻礙」。既有以上規定，則在日本方面對於前述中俄兩條約所給與俄國之權利，不啻爲確定之放棄矣。

中國政府認定該條約第四條，乃俄國及一九〇五年以後之日本，放棄並取消上述兩中俄條約所得之南滿鐵路借款優先獨佔權，自爲合法之立論。且該約第四條，以及其他各條，實爲一九〇五年十二月二十二日中日滿洲善後條約中國核准中東鐵路南段之轉讓日本之先決條件。則此項立論，更見確當。此外日本政府既前已無條件接受一八九九年海約翰之門戶開放主義，則日本根據日俄朴資茅斯條約，以爲南滿勢力範圍之合法要求，此項假定，殊欠平允耳。

當朴資茅斯條約簽訂之時，日本在滿洲除尋常商業外，並無其他投資事業，日本投資家並未獲得鐵路礦產或其他之租借合同，則華人在滿洲經營此項事業，不能給予日人投資優先權，更爲明顯。又一九〇二年一月三十日暨一九〇五年八月十二日日英聯盟條約，亦未有關於滿洲之特別規定，是故英國並未與日本訂立讓與在滿洲之特殊勢力範圍也。

日本獲得特殊地位

日本欲獲得在南滿之勢力範圍，不得不向中國要求，給與阻止利用日本以外之外資在南滿修路開礦之權利。尚有一法，即與俄國成立關於滿洲勢力範圍之諒解，雖無法律根據，實可利用之政策。又若國際間承認日本在滿洲之勢力範圍，亦可給予日本與從前俄國所有之同等，或更堅固之國際地位。以上各辦法中，惟第二辦法，即日本政府與俄國訂立許多條約，見諸實行。雖其後中國給與日本政府銀行或南滿鐵路公司多數鐵路借款合同，及礦產租借，逐年積聚，卒使日本在南滿投資事業獲得特殊之地位矣。

日本在滿洲之特殊地位，或稱特殊，或生死利益，在國際間之認識，約有兩種限度：一為日本迭次聲明附和之門戶開放主義，二為其他各國外交文字常欲免除承認日本在滿洲任何部分之特殊勢力範圍。故自朴資茅斯條約以至華盛頓會議，在此全部時期，日本要求承認在南滿及東內蒙之經濟政治特殊權利，自一九二五年以後，日本對其在滿洲特殊勢力範圍之要求，似已擱置，然如自一九二八年夏季以後，日本則藉口維持治安及秩序，而實行干涉之權為新要求矣。

日本自與俄國簽訂朴資茅斯條約之後，即進行鞏固其在南滿新得權利。日本講和專使小村自朴資茅斯歸，即至北京，請求中國核准關東洲租借地及中東鐵路南段之讓與日本，遂與中國專使袁世凱商議良久，卒於一九〇五年十二月二十二

日簽定滿洲善後條約三條。其一即中國允准在朴資茅斯規定之讓與權，但日本必須遵守原來中俄條約關於俄國權利之規定，以爲條件也。又訂附約，增給日本在南滿之商業權利如下：中國允許開放國際商埠十六處，日俄戰時軍用鐵路安奉線准予維持行車，並改良之以便商運；及安奉線自改良工程完竣日起，以十五年爲管理期間；設立中日合股公司，專利開發鴨綠江流域指定區域森林，以上均係新給日人在南滿之商業權利，雖屬重要，但並未允許排除其他外國資本利益，例如阻止日本以外之外資建築新鐵路。小村在一九〇五年十二月北京會議時，曾向袁世凱要求此項獨攬權利，而未得也。

南滿獨占根據密約

自一九〇五年中日滿洲善後條約簽定之日起，以迄今日止，各國議論，除該正約附約兩項外，尙有秘密草約一項，內有：「中國政府爲保護南滿鐵路利益起見，允許於該路未收回以前，不建設於該路附近或與該路平行之幹線，或建有損害該路利益之支線」。

此項密約，在東亞歐洲美國，既常爲引論，關係外國在南滿鐵路投資問題，極爲重要。日本且以此爲根據，反對外國在華鐵路投資，屢見不鮮。其關係滿洲投資門戶開放主義，更爲重要。則此項密約之正式條文，實有宣佈之必要。奈遍尋中日條約彙編，政府公文，對外換文，始終未見有正式宣佈之密約公文。此項

公文既未向國際聯盟秘書廳登記，又未按照華盛頓會議關於遠東事件議決案第十一項，向美國國務院登記。

然在事實上。日本自朴資茅斯條約成立後，要求在南滿獨佔鐵路勢力範圍，乃以此項一九〇五年十二月二十二日所謂秘密草約爲惟一之法律根據，則吾人詳細研究此項密約之是否存在，如屬存在，其性質如何，以及對於滿洲鐵路投資之法律意義，實屬必要。

當一九〇五年十二月二十二日中日滿洲善後正附兩約，由中日政府換文批准時，（一九〇六年一月二十二日）其換文內並未包括此項密約，或他項特許權，甚爲明顯。且此後亦未發現此項密約正式批准之證據，即日本外務部條約彙集，僅列一九〇五年之正附約，未見此項密約之用法文日文華文或其他文字列述之，此後始終未見有由中國核准該密約之全文以日文正式公佈也。

由上觀之，吾人研究此項未經中日政府正式批准之所謂秘密條約，感覺困難，然此項密約，曾經學者常引爲研究之資考。此項密約條文之來源，似自美國政府已印刷但限制發行之刊物而來，美國馬瑪瑞(MacMurray)博士名著中國條約合同彙集所列之條文，亦抄自該刊物。其美國政府外交刊物，或英國外交部刊物，尙未見此項密約條文。然則未發現中國政府正式公佈條文，則日人之根據此項密約，在一九〇七年以迄一九三一年所要求之反對在南滿洲建築鐵路之權，中國最

初，必可加以否認也明矣。

自另一方面觀察，一九〇五年十二月小村與袁世凱在北京會議時，日本要求反對與南滿鐵路平行鐵路之建築問題，確加討論。一九〇六年日政府曾向英美駐日代表聲明，除十二月二十二日簽訂之正附約外，尙有其他條款，亦經簽字。一九〇六年一月十二日，美國駐日代辦威爾遜 (Huntington Wilson) 致美國政府報告書，稱日本外務省大臣加藤聲稱，十二月二十二日簽訂之條約，須俟由兩國政府正式批准後，方准公布，然此項條約內容，世人既已知之，日政府決定以非正式手續公布之。其時威爾遜雖未獲得此項條約全文，其報告華盛頓書內有云，日本外務大臣曾經告以如左之聲明：「關於簽訂中日滿洲善後正附約，曾經草定其他條款，其中包括關係不輕之附屬辦法，但據日外務省聲稱，此項條款，曾與中國政府成立諒解，現在保守秘密」。

加藤之此項聲明，係對東京每日新聞北京通信內包含此項秘約之電報簡報而言。大阪英文記錄報主筆英人楊羅伯 (Robert Young) 於一九〇六年一月十八日評論，則云：「世間相信中日政府簽訂條約，除已公布者外，尙有密約一項。又據報告小村在天津日人歡迎會席上，聲明有此密約。現在證明該密約，乃係中日代表在北京會議之記錄，約有六章，兩國條約，亦在其內，此項記錄，不予公佈，但每日新聞記者則已洩露其大旨矣」。

不特此也，美國代辦於一九〇六年二月十六日，將自日本外務省所得此項密約，或會議記錄，節略報告美國國務院。馬瑪瑞之中國條約合同彙集，所列者，亦即此項所謂密約節略。然此項記錄節略，固未足為法律解釋之根據，與由中日政府批准並正式公佈認為確實之公文，未可同日而語也。

所謂密約迷離渺茫

一九〇六年四月，日本政府曾將關於反對平行線之權利一節最重要條文，抄致英國外務部。一九〇八年三月三日，英外相格萊 (Edward Grey) 答復下院質詢時，宣言日本反對新民法庫門鐵路計畫，係根據於一九〇五年與中國簽訂之合同，並稱此項合同之存在，並未由中國政府加以否認。其時英國輿論，固頗抨擊英國政府之輕視英國人民在滿洲之商業權利。又於三月二十四日英下院質問該外相，英國政府有無該項日本有反對建築新民法庫門鐵路之權之密約，此項密約是否與一九〇五年條約同時接到，如非同時接到，該密約有無訂約專使之簽字，如無此項簽字，是否生效等等。該外相答稱，曾於一九〇六年四月接到該項密約一節條文，並有中國代表之簽字，所以發生效力，應無疑問。然格萊既未揭示，亦未聲明獲得該密約全部條文，至中國政府曾否批准一九〇五年該密約之文字，亦未證明。

倫敦泰晤士報北京通信員莫立遜 (Dr. Morrison) 於一九〇八年九月二十八日

之通信，既未承認，亦未否認該一九〇五年草約，是否發生效力。蓋因散佈草約文字，均生疑問。況據奉天美國總領事斯脫萊 (Willard Straight) 之報告，奉天巡撫唐紹儀於一九〇八年一月二十八日談話，實際否認北京條約內有禁止中國建造南滿平行線之草約，又稱其時並無此項中日密約，雖經日本代表要求，未得中國之贊同，其會議記錄，僅包括所討論之意見，至中國承認准予日本反對建築滿鐵平行線之權一節，未之見也。

學者志在尋求事實，對於任何公文，非有充分正式證據，以證其效力及性質，自不能殊予接受而無疑也。是故非俟此項密約之正式條文，由中日政府批准公佈，則公平而抱實際觀察之學者，對於所謂密約，自不能接受其表面價值也。

中未否認日作根據

且中國政府對於此項草約之正式態度，與其他國政府之態度，同屬重要。根據此項中國政府態度，似可斷定其散佈於世之草約文字，雖未完全正確，但一九〇五年十二月北京會議小村曾得袁世凱之某種同意，但係曾經簽字之會議記錄，並非附於滿洲善後條約正附約之正式條約也。中國既未否認此項草約之存在，亦未准散佈外國之各種草約措詞，確屬事實，中國政府之表示者，即否認日本對於此項討論之解釋。故吾人不得不先研究，日本政府之利用此項草約，以阻止他國在滿洲之鐵路投資，已告成功，然後進而解釋此項密約之法律根據也。日本方面

則以該項秘密草約第三條爲根據：

『中國政府爲保護滿鐵利益起見，允許於該路未收回以前，不建設於該路附近或與該路平行之幹線，或建設有損害滿鐵利益之支線』。

"The Chinese Government engage, for the purpose of protecting the interests of the South Manchurian Railway, not to construct, prior to the recovery of them of said railway, any main line in the neighborhood of and parallel to that railway, or any branch line which might be prejudicial to the interests of the above mentioned railway".

按照上述條款之表面價值，則日本不特可阻止日本以外之外國鐵路投資，且可阻止完全由中國投資之鐵路建築，是即直接違背日本政府朴資茅斯條約所訂不阻止中國採用任何各國普通方法開發滿洲工商業之原則矣。

第二節、新民法庫門鐵路交涉（一九〇七——一九〇八）

日據秘約反英投資

自一九〇七年至一九一〇年，利用國際投資在南滿西滿建築鐵路之提議，計有三起，——英國投資之新民法庫門鐵路，英美合資之錦瑗鐵路，及美國國務卿諾克斯之滿洲鐵路中立計劃——均可爲日本在南滿阻止外國投資鐵路之試驗案件也。一九〇五年十二月二十二日，中日北京正附條約所附屬密約，不論其性質如

何，第一試驗，即英商寶林公司投資之新民法庫門鐵路，以日本政府根據此項密約之反對，終告無成。新法鐵路引起之交涉——中國人民發生之反感，與日俄戰爭同，而英國會發生激烈之辯論，更足證明小村在北京所得之利益之真確性質。寶林公司之失敗，其原因雖為英國外務部不願以此類私人商業，阻礙一九〇五年訂立日英同盟之運用，其結果即造成日本之援用成例，以阻止英美合資之錦瓊鐵路。

一九〇七年十一月八日，英商寶林公司與中國政府訂立合同，投資建築自京奉鐵路北端終點新民至南滿鐵路瀋陽以北鐵嶺開源以西之市場法庫門，長約五十英里，建築款項，由中英銀公司供給。該公司曾于一八九九年與中國政府訂立合同，承築山海關至營口至新民，以及該路在南滿洲之延長線，或支線。寶林公司在 一九〇七年所計劃之鐵路，乃中國鐵路當局久擬建築之線。中東鐵路既在俄國之手，南滿鐵路又在日人之手，則中國政府提議建設京奉鐵路延長線，如新民法庫門鐵路者，亦至有理。蓋此新綫，實為在滿洲國防上必要之路線。東三省總督徐世昌贊成英人投資鐵路，以資集中政治管理，並以完成其殖民西滿北滿之計畫，卒由奉天巡撫唐紹儀與寶林公司代表漢蘭德 (J. O. P. Brand) 商洽訂約。

新民法庫門鐵路合同未訂之前，日本政府即提抗議，其抗議即根據於一九〇五年中日代表在北京簽訂之密約，日本有阻止平行線之權。一九〇七年十月提出第

二次抗議，十一月第三次抗議，一九〇八年二月日本政府提議，若中國贊成延長新法線至南滿鐵路之鐵嶺，日方當不反對。交涉良久，卒於一九〇九年九月四日成立滿洲五案協約，中國政府如建築新法鐵路，先與日本商議，此案乃告結束。

平行問題并無協定

吾人研究此案之目的，並非與法律問題無關之外交情事，乃究查日人行動之根據，中國答覆之價值，以及外國在滿洲鐵路投資地位，與日本之關係，為主要問題耳。

新法鐵路交涉開始，即發現日本曾於一九〇五年十二月在北京自中國獲得某種特權，此項秘密草約，即會議記錄，內有日本有阻止南滿鐵路附近或平行鐵路之權之條款，但亦有中國代表堅持此項附近或平行字樣，應加限制之證據。

中國代表在北京會議，曾堅請日本解釋平行線之定義，以免任意解釋之弊，致授日本阻止在南滿西滿建築鐵路之權，不論在滿鐵二十五英里，或一百英里以內。中國政府答覆日本抗議新法鐵路覺書，宣言中日代表討論該案時，（一九〇五年），中國代表聲明平行二字，意義太泛，亟應規定里程，即規定區域之界限，在此界限以內，建築鐵路，應先向日本政府商洽。但日本代表聲稱，如規定此項定義，必致發生日本欲限制中國在滿洲建造鐵路之感想。故會議結果，並未協定平行線之定義。又中國要求，按照英美慣例，將平行線訂明里程，日本則以此

項問題，尚無一定通則。中國覺書又稱日本代表在北京會議聲明——此項聲明載入會議記錄——日本對於中國將來進行開發滿洲步驟，不加阻止。由上而論，中國政府雖承認一九〇五年十二月北京會議記錄之存在，但對於日本官方之解釋此項記錄，以爲反對新法鐵路，則必加以辯論也。

日本反對意義深遠

日本政府之反對英人新法鐵路，雖不以一九〇五年之秘密草約，爲惟一之根據，然爲最重要之根據。先試問新法鐵路，設若建築完成，按照平行線之公正定義，是否即爲滿鐵之平行線。從地理言，新法鐵路可爲滿鐵之平行線，蓋新民位於瀋陽以西三十英里，法庫門在鐵嶺以西二十七英里，則新法鐵路是與滿鐵之瀋陽鐵嶺段平行。營口英人商會致書英國外務部，聲稱遼河不啻爲新法鐵路與滿鐵之天然運輸界線，新法鐵路沿線貨運，必以營口爲輸出點，故新法線區域，不能視爲滿鐵之附近區域，任何政府阻止平行線或競爭線之建築，其區域界限，最多不過三十五英里云。

日本政府則聲稱遼河並非滿鐵與西滿地方之自然運輸界線，又以滿洲情形，運糧大車，在冬季運輸里程，恒在三十五英里以上，欲限定自然運輸區域，難得一種絕對里程標準，但聲明凡附近他線足與發生競爭之路線，必視爲其附近區域也。

新法鐵路果若完成，是否即為滿鐵之平行線，學者意見殊不一致。倫敦泰晤時報中國通信員莫立遜，則以新法鐵路，乃開發滿鐵勢所未及之區域，不能謂為平行線。莫立遜以為若各鐵路運價設備，勢力均衡，大車運輸自然接送至最近之鐵路，而此項吸引大車之運輸，不能成立有效之競爭。又自日方立論，勢必使中國不能在西滿建築鐵路，蓋在滿洲本地情形之下，既無其他鐵路，大車運輸連接滿鐵之開源鐵嶺市場，常達一百英里之遙也。

日享俄有各種權利

然日本政府之反對新法鐵路，並非完全根據一九〇五年之密約，蓋日本以朴資茅斯條約既將俄國權利，讓於日本，且由一九〇五年十二月二十二日北京條約批准，則日本自可繼承俄國所有在南滿鐵路之權利利益及財產。而俄國在一八九六年至一九〇四年間，與中國締結之條約，所給與俄國反對滿洲其他鐵路之建築權，自一九〇五年後，即為日本之權利。日本又特別注意一九〇二年四月八日，俄國撤退在滿駐兵之中俄條約，規定如山海關新民間鐵路將來延長時，此項問題，應儘先由俄國中國交換意見云。是故對於日本政府行動，如有任何之抗議，必在俄國政府方面也。不特此也，一八九九年英俄條約規定，該兩國要求鐵路權利之勢力範圍，其在長城以北者，屬之於俄國，此項事實，日本政府更為注意。

以上兩項聲明，其第一項即朴資茅斯條約之轉讓俄國權利與日本一條，向未

由公平國際法庭，加以法律之解釋，據法國馬丁教授(Professor de Martens)之批評，條約實欠精密，此條其一也。美人勞頓(Lawson)則以此條包括一九〇二年中俄條約，理由殊欠充分，蓋該項權利並非原屬於中東鐵路，乃因一九〇二年俄國撤退在滿駐兵之環境，特許俄國之單獨條款，而自一九〇五年以後，則此項環境已呈變化。然則朴資茅斯條約既規定日俄對於中國採用各國任何普通方法，發展滿洲工商業，不加阻碍，則日本反對並非實際損害南滿鐵路之鐵路建築，此項權利，決非自朴資茅斯條約得來，更爲有效之批評矣。中國之承認俄國權利之讓與日本，尙有一條件，即日俄兩國於相當維護其鐵路經濟有利事業外，無權反對其他鐵路，此項條件，固明白規定於該條約也。

英因同盟對日默認

中國政府致日本之抗議書，陳明此項反對鐵路建築權，實違背朴資茅斯條約第四條。但日本則以朴資茅斯條約，僅關係日俄兩國，如日本違背該條約之意旨，與其他國家締結條約時，應由俄國向日本提起交涉，蓋該條約既關日俄兩國，日本政府固無不合。雖然，中國之批准朴資茅斯條約權利之讓與，固以該條約第四條及其他各條之實在奉行爲條件也。

朴資茅斯條約所包括之權利問題，決非參看單一條文所能明白了解，蓋有第三者之權利，亦有連帶關係也。欲公平判斷此項問題，則必須回顧日本在一八九

八年至一九〇七年間之迭次保證遵守各國對於中國之兩大原則，一爲不干涉中國之土地及行政完整，二爲各國商業機會均等是也。日本在一九〇五年日英同盟條約，聲明遵守此項政策，在其他會議，亦如此聲明。如因德國在山東實行獨佔主義，日本在滿洲，亦可採用同項政策，則不啻證明該兩國均已輕視其宣言遵守之前述兩項原則。況私人投資鐵路，又與一國政府自辦鐵路不同，私有鐵路要求在該路營業區域禁止競爭路線之建築，不啻實行政治權，有影響於中國之行政完整也。

日人又以英國對於新法鐵路之默然聲明，以及一八九九年英俄換文，與此項問題有關，自須加以討論。第一英俄換文有一附帶聲明，即不損壞一八九八年中英銀公司與中國訂立合同之優先權，若以法律嚴正解釋此項保留權，則此銀公司或其代表人，固可以舊合同爲新合同之根據。而英國政府固亦未始不可抗議中國於一八九九年及一九〇二年許俄國以禁止鐵路之特權也。但英國外務部藉口英俄換文，及一九〇五年中日條約，未予抗議，其實在原因，則以一九〇五年日英聯盟，英國不願因此案而損傷日英國交也。故英外相格萊於一九〇八年三月三日答復國會下院云，鑒於中日北京條約之存在，鐵路承築者，應自向日本滿意證明該承築路線不至損害南滿鐵路，不至違背該條約。換言之，鑒於日英聯盟之存在，一二在滿洲有投資計劃之英商，不能准予影響外交政策。此英國政府之所以不願

援助中英銀公司之正當利益，既派諳熟滿洲商情外交之賀時 (Sir Alexander Ho^g Sir) 調查該案，而又不公佈其報告也。

滿鐵獨占自斯成功

日人之反對新法鐵路情形，如上所述，實為日本要求在南滿禁止其他鐵路建築之權最重要之一案。更須注意者，日本要求禁止之鐵路，其性質係外國商業投資，並非政治工具之投資。新法鐵路英國投資者，並未得英國政府之援助，以維護一八九八年所得優先權，且一查一九〇七年十一月之新法合同條件，亦未發現任何以鐵路為外國政治工具之管理條件也。

新法鐵路既非絕對商業鐵路，亦非絕對政治軍事鐵路，滿洲所有重要鐵路，均具兩者性質，不能完全分晰，日人之反對新法鐵路，既以將來與滿鐵競爭為正式理由，則該線必係經濟路線。然自日人輿論觀察之，則其反對新法鐵路，固不僅此經濟之理由也。日本政府反對新法鐵路成功，不啻其禁止中國在本國建築鐵路之權，發生有效，亦即日本在南滿西滿有鐵路獨佔權之實行也。若以平行線三字，不易為正確定義，則將來疑惑，勢不可免，其解釋將一任兩方之以強力爭辯也。

日本反對新法鐵路，其惟一讓步，即若該線准予建築時，應延長至南滿鐵路之鐵嶺。如此則必失其建築目的之一，中國政府對此問題，曾建議將全案請由海

牙國際法庭解決，而日本則仍反對。

至中國政府，尤其是唐紹儀，對該案之政治複雜情形，豈有不知之理，但欲利用該鐵路以離間英日兩國耳。該鐵路合同商訂人濮蘭德，曾稱許中國方面之計畫，瀋陽美國總領事斯脫萊，其時亦贊成中國之吸引英國資本，利用外力，以阻擋日人在滿洲之野心，而冀援助中國以臻政治經濟之獨立也。日人在滿洲獨佔鐵路利益之要求，其性質在國際條約文上，雖有衝突，經此新法鐵路交涉，大表於世。最後結果，則於一九〇九年九月四日滿洲五案協定，中國允許「如須建築新民法庫門鐵路時應先與日本政府商議」云。

第三節、錦瓊鐵路及滿州鐵路中立計畫

——一九〇九——一〇

英美資本插足滿州

當新法鐵路交涉方在進行之時，日本政府與各國締結三項條約，重新聲明各訂約國應遵守中國土地及行政之完整，及維持各國商業機會之均等兩政策。一九〇七年日俄會議，前已討論及之。其他兩約，一爲一九〇七年六月十日日法條約，規定訂約國敬重中國之獨立與完整，以及各國人民在中國商業機會之均等；一爲一九〇八年十一月三十日美國國務卿路德 (Root) 與日本高原商訂條約，亦規定除維持太平洋區域之現狀外，應用盡和平方法，扶助中國之獨立與完整，及各

國商業機會均等。最後之條約，所謂維持全部太平洋區域，自然適用於滿洲。然若仍根據兩國之法律優先權利，未能免除在滿洲權利之衝突也。

日本要求在中國滿洲禁阻外國投資鐵路問題，自新法鐵路之後，即有英美投資家與中國訂立合同建築在西滿之錦州瓊瑣鐵路，其時俄國利益，亦被波及。英國政府之不願援助其國人之投資權利，與一九〇七——八年時同。但一新問題發生，即美國國務卿諾克斯 (Philander C. Knox) 提議滿洲鐵路之中立，改由國際投資，但承認中國統治權為政策，此項提議，與英美合資錦瓊鐵路同時而起，且此兩項問題，在國際交涉有連帶關係，故一併在此章討論之。

一九〇九年十月二日，東三省總督暨奉天巡撫，與英商寶林公司及美國銀團簽訂預備合同，建築自北寧鐵路之錦州至北滿黑龍江江邊之瓊瑣鐵路，其路線經過中東鐵路之齊齊哈爾站。美國銀團有毛根公司，花旗銀行，康樂公司，及第一國家銀行，山前瀋陽美國總領事斯脫萊代表簽字，英國仍由簽訂新法鐵路之寶林公司代表人法蘭提 (Lord French) 簽字，並由該公司負建築工程之責。此西滿鐵路，是由中國北京當局於一九〇九年八月，向新回華之美銀團代表人斯脫萊提議之結果。自美國方面觀察，此項計畫，不特為介紹美國資本於滿洲之初步，且藉表示美國之活動，以便進而索求在中國本部湖廣鐵路借款之公平支配也。

當美銀團代表斯脫萊在美國時，寶林公司代表法蘭提已與中國開始交涉瓊瑣

鐵路，斯脫萊以爲寶林公司在一九〇七年新法合同已有之優先權，故提議成立英美聯合企業，由寶林公司擔任建築工程，而由美國供給資本。然因北京當局延遲不決，斯脫萊遂赴瀋陽，於一九〇九年十月二日簽訂預備合同，於一九一〇年一月二十日，方由中國政府正式批准。

滿洲鐵路中立計劃

一九〇九年十一月六日，美國國務院既認定錦瓊鐵路之英美投資及建築合同，乃向英國外務部提出滿洲鐵路中立計畫，即所謂諾克斯計劃是也。此項提議，實由於美國銀團代表斯脫萊進行單獨交涉而後發生，美國銀團之純粹私人投資，與國務卿諾克斯之正式提議，兩者應一併討論，反對其一，即敵視其他也。諾克斯計畫，亦即美國鐵路大王海立門(Hillman)之久擬取買中東鐵路及南滿鐵路以完成其環球鐵路計畫之結晶品，其條件當能使中國按照一八九六年及一八九八年合同規定時期之前，將兩者贖回也。海立門於朴資茅斯條約簽訂後，即與伊藤博文等訂立收買日本新得之南滿鐵路預備合同。然因小村不予贊同，自朴資茅斯回國經至舊金山時，即以日本政府不願出賣該路告之海立門。然海立門對於滿洲鐵路之興趣，并未稍衰。一九〇七年美國總領事斯脫萊曾請彼加入新法鐵路，並延長至齊齊哈爾，此項延長線，卒由英國所得。一九〇八年秋，斯脫萊調回美國國務院時，亦曾將瀋陽當局之擬商借外款，設立滿洲銀行，以投資鐵路爲主要目的

之計畫，轉達海立門。然因一九〇八年冬，袁世凱免職，醇親王攝政，遣美專使唐紹儀證書發生問題，又暫告失敗。

諾克斯之滿洲鐵路中立計畫，其先驅爲美國康樂公司Kuhn, Loeb and Company)代表薛夫(Jacob H. Schiff)與俄國昔克美財政專員現在日本惠倫金Greedy Wilenkin之私人商議。薛夫相信俄國願將中東鐵路出售。薛夫又與澁澤交換意見，收買南滿鐵路，澁澤其時，雖非日本政府官吏，然可進行初步商議。薛夫又經澁澤向橫濱正金銀行經理高橋正式提議，由美國銀團收買南滿鐵路。然一九〇九年一月，薛夫得知日本政府不能接收此項提議。一九〇九年六月，湖廣鐵路借款成立，亦即國際聯合投資成功。由於以上三項原因——斯脫萊及海立門之提議，薛夫之提議，及湖廣借款——美國國務院對於滿洲鐵路發生極大興趣，此諾克斯計畫之所由起也。雖然，諾克斯並未接受海立門或薛夫之正式提議，且其時美國銀團宣告成立，在一九〇九年十月已簽訂錦瓊鐵路矣。

俄國反對及其理由

隨美國銀團及英國建築公司投資滿洲之運動，美國國務卿諾克斯乃於一九〇九年十一月十六日，飭美國駐英大使李特(Reid)向英國外務部，提議滿洲鐵路中立計畫，其計畫書先聲明錦瓊鐵路既於十一月簽字，英美外交應合力援助此項商人計畫。至諾克斯計畫，乃爲錦瓊鐵路之替代物，其大綱如左：

「爲保持中國在滿洲實行政治權，並適用門戶開放及商業機會均等政策，以開發滿洲各省起見，其最有效方法，必將滿洲鐵路置於經濟的科學的公平的管理之下，由各國供給資本，但鐵路所有權，仍歸中國。此項借款不妨給以較長之期限，使能定期歸還。但其條件，必須使受銀團之歡迎，在借款期內，應由各投資國人監督之，且於各國人民及材料，於相互間公平標準之下，得有優先權。此案之實行，必須賴現在滿洲鐵路關係中日俄各國之合作，又須賴承築錦瓊鐵路之英美兩國之合作」。

繼說明諾克斯計畫之有利於日俄兩國，顯而易見，蓋兩國既皆服從保護中國完整統治權，並維持滿洲商業門戶開放兩政策，則此項計畫，當可減除其各該國鐵路單獨管理之義務及責任。美國政府相信，此項計畫，當可得俄國之贊成，且擔保美國財政之援助，但若不能實行時，則美國擬請英國政府實力援助錦瓊鐵路，並由贊成滿洲鐵路中立計畫各國連合投資之。

英國外相格來於十一月二十六日答覆美國時，承認滿洲中立計畫以恢復中國在滿洲完全管理權之原則，但應俟湖廣鐵路債款交涉完結，再行談判。至英美政府援助錦瓊鐵路一節，英外相以日俄政府尙未表示明確之意見，則英國政府應合力勸導中國允准日本參加錦瓊鐵路。

是時英美錦瓊鐵路頗聳動各國之注視，尤以日本爲甚。一九〇九年十二月十

四日美國將致英國之滿洲中立計畫，送達中日俄法德各國。十二月五日美國駐日大使奧柏林(O'Brien)致書日本，對於請求中國允准日本參加錦瓊鐵路之舉，歡迎其援助。德國無條件贊成此項計劃，法國則於其同盟之俄國，未表示態度之前，願慮不決，但因德法與此案關係不大，似不必深究其態度也。

美國之向各國提議諾克斯計畫及錦瓊鐵路，其手續實屬特殊。中國以外，日俄兩國決然反對，如於未得該兩國相當保證以前，固不必望其他各國之合作，此該計畫之所以難成也。諾克斯由於過信薛夫之保證，俄國願意出售中東鐵路，又先得英國之援助，當可強使日俄之承認，乃向英國開始交涉，實屬大誤也。

薛夫與濫澤及高橋之個人交換意見，並未保證日本政府贊成滿鐵之國際共管，美國並非不知之。諾克斯計畫本身，雖不無可為各國討論之預備地步，然其請求各國贊成之方法，實屬不幸。一覽新法鐵路交涉之歷史，以及英國政府之不願援助其國人民，則英外相格萊，決不能忽變其在日英同盟下英國責任之觀念。格萊一九〇九年十一月六日致諾克斯之第一次答覆，並非接收該計畫，乃係一種警告。但美國務院繼續進行交涉，於一九一〇年一月六日，發表中立計畫更詳細聲明書，聲明若英美德四大資本國協作對華商業均等，不啻給中國及世界一鄭重教訓云云，更難邀日本之傾心合作。又聲明中立計畫，不過為滿洲門戶開放傳統政策之一新形式，為達此目的，乃提議將滿洲鐵路超然於東方政治之外，而置於

經濟且公平管理之下，仍歸中國所有。最後又引證日本郵報有云，若能將一部分自西方至遠東之鐵路，改歸中立管理，乃一世界和平之一大貢獻也。自該聲明書發表二日以後，一月八日美國駐日大使奧柏林自東京電告日本之反對，勢不可免。

日俄兩國之反對諾克斯中立計畫，同於一九一〇年一月二十一日發表，且俄國態度影響於日本者大，則俄國反對理由，自應詳述之。一九〇九年十月十一月之間，美國駐俄大使洛克雪爾(W. W. Rockhill)曾與俄外長依思佛爾斯基(Svosstov)非正式談判，當時錦瓊鐵路亦曾談及，俄國態度曖昧。嗣於十二月駐俄代辦許爾拉(Schuyler)致俄外長一書，說明中立計畫對於俄國之利益，並堅請俄國贊助。俄外長於十二月二十九日接見美代辦時，答覆該提案影響於俄國經濟軍事上之利益過鉅，錦瓊鐵路乃美國在過去十年間對俄在遠東表示惡感之又一例證。俄國駐北京公使，亦同樣明顯反對此案。故一月二十一日俄國正式抗議書，固在意料之中。

俄國覺書聲明，目下中國統治權，未被危害，而滿洲門戶開放政策，亦未破壞，俄國對於美國提出各問題，不解其理由何在。並決絕宣言，美國之提議國際共管滿洲鐵路，自將危害俄國之公私利益，故不能邀俄國之贊同。

俄國又稱中東鐵路關係重大，投資公司曾耗費大宗金錢能力，冀望按照一八

九六年原合同規定之期限，保留其管理權。若要求該公司——實即俄國政府——交出其管理權，必致莫大之損失。且中東鐵路之使命，決非僅開闢滿洲及發展富源而已，蓋以『中東鐵路乃俄國之超等公眾利益，為俄國遠東屬地與俄國本部間之主要交通命脈，亦即俄國物產分配屬地之運輸大道。且係連接西歐與遠東之大西伯利亞鐵路之一部，故俄國政府不惜犧牲擔保中東鐵路之建築資本，並彌補該路之營業虧損。該鐵路是否由國際共管，或由俄國合股公司管理，必得俄國政府之批准，方可訂定貨物運輸規定及運價，且按照該鐵路租借權之性質，與俄國國家利益有密切之關係，俄國政府對此項問題，決不能輕視置之也。』

俄國反對中東鐵路國際共管之堅決態度，既如前述，至錦瓊鐵路計畫，俄國反對較為緩和：

『錦瓊鐵路若能完成，不啻開闢自南滿至中東鐵路及俄國邊境瓊瑯之新路線，其關係軍事政治之重要，顯而易見，且影響於中東路運輸勢力下之東蒙古及北滿。是故帝國政府對於該問題之原則，雖願加以討論，然必須知該提案之方案，經詳細審查後，當可決定關於該提議本身及俄國之加入兩問題之態度』。

俄國又稱，自須保留『政治軍事上及中東鐵路利益兩方面』審查此項計畫之權。一月以後，於一九一〇年二月二十四日，俄國政府乃飭俄國駐美大使致電書於美國國務院，公開反對錦瓊鐵路計畫，聲稱該路十分危害俄國之軍事及經濟利

益，並首次發表一八九九年之中俄協定，自北京至滿洲中東鐵路所有鐵路延長計畫，應先與俄國商洽：

『中國在一八九九年，允准自北京以北建築鐵路，不用俄國以外之外國資本，但如國際投資鐵路，不至危及俄國邊境之安全及危害俄國在滿洲鐵路利益時，俄國亦願不堅持中國之履行此項義務』。

俄國不特反對錦瓊鐵路，且提出建築張家口至蒙古庫倫之鐵路，稱俄國早有此項計劃，且此線與俄利益較大，最後目的，則將該線自庫倫再延長至恰克圖，並請美國與俄合股，加入投資於此項鐵路計劃。

美國國務院於四月十八日答覆俄國覺書，頗以俄國政府對於國際投資共管滿洲鐵路有危及其利益爲憾事，美國提議不過在中國及滿洲門戶開放傳統政策之一種新表示而已：

『各國對於門戶開放政策，既已承認接受，美國政府自不能承認任何強國在中國任何部分之特殊權利，如俄國政府覺書所舉之一八九九年中俄協定之類，此項協定，已由俄國與各國其他條約之條款廢除之矣』。

至美國對於俄國之請加入投資張家口庫倫恰克圖鐵路，視爲兩國可合作之徵兆，但頗自認自錦瓊鐵路起始，且美國願在北京運用勢力，使俄國加入投資錦瓊鐵路之北段。

綜觀前述交涉情形，美國國務院自始即未能調和俄國之利益，諾克斯中立計劃原則，雖已於一九〇九年十月十一月之間，由美國駐俄大使洛克雪爾轉達俄國，至錦瓊鐵路之英美投資條件，未曾宣佈。錦瓊鐵路必經中東鐵路之齊齊哈爾，不特須由俄國允許，且須其加入投資。查錦瓊原合同之規定，未始不可由俄國及日本加入投資，惟以前美國駐滿總領事斯脫萊訂立錦瓊合同之原意，決難使日俄贊同也，自二月二十四日俄國覺書發表後，錦瓊鐵路遂宣告失敗。

日本反對較爲緩和

俄國之反對錦瓊鐵路，既如上述，則可證明即無日本之反對，錦瓊計劃亦必歸失敗。於一九〇九年秋季至一九一〇年夏季之間，日俄兩政府對此問題，彼此時交換意見，卒於一九一〇年一月二十一日，日俄同時在東京及聖彼得堡答覆美國。日本報界於一九〇九年十一月起，即已反對中立計畫及錦瓊鐵路。此兩項計畫，於十二月十八日，方正式送達日本。在一月八日美國駐日大使奧柏林，即將日本之反對，報告美國國務院，故日本一九一〇年一月二十一日之正式復文，自在意料之中，與俄國復文，如出一轍也。

美國國務卿諾克斯於一月二十日電訓駐日大使奧柏林，鄭重聲明其提議之幾項條件，並請日本注意一九〇八年十一月之路德與高原協定，遵守中國之獨立與完整，及在中國商業機會均等。但並未聲明該協定之其他一重要條款，即日美兩

國，應維持太平洋任何部分之現狀，滿洲在內，此項電報着重各國合力維持滿洲和平對於日本之利益，及防止日本反對之誠懇表示也。

日本一九一〇年一月二十一日正式復文之反對中立計畫，毫無疑義。但對於錦瓊鐵路，則保留確定之答覆，聲稱日本贊成其原則，並希望准日本加入投資，且承認美國提議並非自私，實謀中國之善，其言詞之溫和，實勝於俄國之復文。然對於中立計畫，不得不為明確之聲明如左：

『反對中立計畫之最重要理由，即該計畫不合朴資茅斯條約之條款，該條約乃謀所以設立在滿洲之永久狀態。帝國政府深信，如能嚴密並忠誠實行其條款，即為東方永久和平與安靜，及滿洲有秩序進步之最大保證。在朴資茅斯所解決之困難問題，以鐵路問題為最。該條約會由中國政府在北京條約考量接受，現在南滿洲鐵路之管理，與原來自中國所得權利仍相符合』。

再有一段，與俄國同日復文大致相同，即『在滿洲現在狀況之下，滿洲是否有設立一種特殊制度之必要，此項制度為中國其他部分所不需要者，帝國政府實不瞭解』。中國在滿洲之政治權，並未受損，而『機會均等主義，在滿洲較之在中國其他各部分，有更廣大意義』。蓋朴資茅斯條約第七條規定，有日俄兩國應各將其鐵路專為工商業之用。日本之反對諾克斯中立計畫，蓋因國際共管鐵路，未必獲得經濟與效能，而有引起政治衝突之可能，且責任既分，勢必損及滿洲鐵

路業務。日本覺書最後宣言：

『沿滿洲日本鐵路區域，已設立多數日本工商企業，其所以能創辦及繼續存在者，蓋因帝國政府既有鐵路，對於此項工商企業，及其人民，給予相當之保護，以防該多匪區域之攻擊與搶劫，此項企業大有助於滿洲之發達與進步，其經營端賴多數日本人民，與大宗日本本資，則帝國政府為責任所囿，自不能將保護及自衛必須之鐵路交出也』。

一九一〇年二月與四月之間，美國國務院似盡其全力以求俄國之重加考慮，而日俄兩國則集中其外交活動於北京。一月三十一日日本駐華公使伊集院致書外務部，不客氣聲稱『中國政府決定任何事項，必先得日本之允許』蓋對錦瓊鐵路而發也。又『中國考慮此案，必加十分小心』，『如中國政府不顧日本政府之地位，不得日本之允許，自行決定時，則兩國國交必發生極嚴重影響，故奉令警告中國政府必須小心』。

其時俄國公使高羅斯脫佛斯 (Korostovitz) 得法國之援助，向中國堅求張家口庫倫恰克圖鐵路，以為抵制。於二月十四日日本政府致覺書於外務部，其對錦瓊鐵路之真實態度，較致美國者，更為明顯，此覺書並未稱錦瓊鐵路為南滿鐵路之平行線或競爭線，日本情願加入錦瓊鐵路投資，但須以建設一支線以連接南滿鐵路為條件。更詳言之，即『錦瓊鐵路連接滿鐵之一點時，日本可加入錦瓊，以

分担其借款，供給其工程師，與材料，並參加建築工程。又稱『日本政府姑且忽視錦瓊鐵路之影響於南滿鐵路』且承認該線離滿鐵尙遠，日本參加該路投資，業已由日本政府批准矣。

英因外交表示中立

吾人於未評估諾克斯滿洲鐵路中立計畫及錦瓊鐵路最後失敗理由之前，對於英國政府態度，亦應討論。復按英外相格萊對於一九〇九年十一月六日諾克斯覺書之謹慎答覆者，可知英國政府最初即不願援助英國投資家或建築公司在滿洲之要求，以阻碍日本之利益。其時格萊之外交政策，殆全爲歐洲政治複雜情形所左右。一九〇五年日英同盟規定，簽訂國保守在華之公共利益，此節更足以影響英國東方政策。然其結論宣言，『保護中華帝國之獨立與完整，及各國在華工商業機會均等』，與英國在華商人及投資家有密切之關係也。故格萊於一九〇九年十一月二十五日答覆諾克斯時，最初即稱應勸告中國政府，允准日本參加錦瓊鐵路云云。可見自英國政府不願援助一九〇七——八年英人投資之新法鐵路以來，尙未改變其外交政策也。

其時英國會下院抨擊英國外交政策，一九一〇年四月二十七日有議員查詢日俄之反對諾克斯中立計畫，是否與朴資茅斯條約符合，英國政府應否援助其代表團體，如各國之援助其國團體者。有代政府答覆云，所謂代表團體，若指私人銀

團而言，則其行動實非英國政府所能過問。

抨擊英國政府最力者，為議員阿柏斯諾 (Arbuthnot) 於六月十五日在下院宣言，英國政府對於英國在華利益，未予確實之保護，而英國政府對於批評錦瓊鐵路之答覆，亦未滿意，其重視日俄之反對，實勝於英國在華商業利益。氏否認錦瓊鐵路與英國在華商業利益之無關係，並責問英國放棄權利，是否由於一八九九年英俄條約。

阿柏斯諾又問一八九九年英俄條約，是否已由一九〇五年之朴資茅斯條約，及北京中日條約起而代之。若果此兩項條約發生效力時，實開滿洲外交之一新方式。蓋朴資茅斯條約規定，日俄鐵路為商業不准為政治軍事之用，且不阻障中國開發滿洲商業所採用之方法。外相格萊則云，中國鐵路權利之勢力範圍，向未正式否認。阿柏斯諾則以此項勢力範圍，雖未正式放棄，然如一九〇五年之各條約，曾已大加改變其觀念矣。

格萊又答稱，彼雖贊成英美資本在華之合作，但不能強迫中國政府遵守其建築合同，蓋為一八九九年英俄條約所囿，此項條約既未由此後其他條約改變之，亦未使其失效。至於日本態度，格萊以日本並未反對錦瓊鐵路之原則，僅請加入投資，尚屬正當之要求，故英國應持中立態度。錦瓊鐵路應與日俄商洽，今既已與之商議，英國政府且於一九〇九年十二月協助美國政府之勸告中國政府准予日

俄兩國加入。

各國外交政策分析

一九〇九——一〇年諾克斯計畫之全部交涉情形，所以詳述如上者，乃為最後估量關於該問題之各國權利問題也。吾人既引證並解釋各關係國政府交換之意見，則估量此問題，並非困難，所最應注意者，乃按照條約及其時各國引證之國際公法，研究其國權利要求之效力問題也。

美國所得有效並法律所許之錦瓊鐵路建築合同權利，其所以發生問題者，一因不幸此案與全滿洲鐵路中立計畫同時進行，二因美國國務院之失策，不先與日本直接交涉，次與俄國交涉也。先論諾克斯中立計畫，其失敗原因，初非因提議之是否滿意，乃因日俄兩國均不願混合其在中東鐵路及南滿洲鐵路之利益，而以國際共管替代一國國家管理所得軍事商業優先權。諾克斯滿洲鐵路中立計畫，其立意不特實際防止關於滿洲問題之競爭，且為一種外交器具，以試驗日俄兩國是否遵守在滿洲商業及資本自由競爭之原則。此兩項目的中，第二者較有成效。於一九一〇年，即英國亦贊助日俄之着重維持現狀，並可任其解決改變問題。自法律權利言之，日俄以反對諾克斯計畫，為外交政策，尚無不合，但以違背朴資茅斯條約為反對理由，尤其是在日本方面，不得不加深究也。

俄國之反對諾克斯計畫，以中東鐵路係軍事兼商業鐵路為理由，不啻承認俄

國不願遵守一八九六年原合同，蓋該合同規定，係一商業鐵路。自諾克斯計畫交涉起後。方發現一八九九年中國給予俄國之特權，一九一〇年俄國之保留『自治及軍事利益兩方面』審查所有鐵路計畫，亦即根據一八九九年之協約而執行。

日本之反對諾克斯中立計畫，以違背朴資茅斯條約為第一理由，乃避免法律問題之外交方法。日本着重必須嚴厲遵守朴資茅斯條約，聲稱該條約以及北京條約為滿洲鐵路問題之永久解決方法。此項條約確為處置特種法律權利之工具，日本之不贊成改變條約，以為一種外交政策，自無不合。但若謂改變政策，即屬違背條約，未免過分。況中國誠懇希望諾克斯中立計劃及錦璣鐵路之成功也。且朴資茅斯條約第四條規定，日俄不阻碍『中國之採用各國普通方法，以開發滿洲工商業』，已為日俄反對英美在滿洲私人商業投資之政策所破壞。日本政府致美國覺書，鄭重聲明遵守在滿洲商業競爭機會均等政策，則此項政策，應同樣適用於關係較輕之運費回扣，海港費，及其他商業差別。不論一八九九年海約翰主張之所謂門戶開放主義，其法律意義如何，吾人若細查自彼時迄一九一〇年間，關於滿洲國際公文之引用機會均等字樣，不可數計，若是則凡中國政府請求外資建築鐵路時，除有特別規定優先權外，任何政府決不能採用獨佔並阻止外資之政策也。日人又以朴資茅斯條約第七條規定，日俄相約管理鐵路，須『全以工商業為目的，而不以軍事為目的』，維護以下之聲明：『機會均等主義，在滿洲較在中

國其他部分有更廣大之意義」。該第七條之規定，必為中立計畫所損壞，此乃以維持現狀欺瞞事實之外交方法也。又以日本在南滿鐵路之大宗利益，如仍由日本管理，得用更善良方法以維護之，此亦可視為一種政策。

日本政府之解釋朴資茅斯條約，雖屬牽強，其拒絕諾克斯滿洲鐵路中立計畫，自在其法律權衡之中。日本以滿洲鐵路中立計畫與錦璦鐵路，係屬兩種不同問題，尙屬確當。茲再進而研究錦璦鐵路問題。

日俄反對各有用心

中國政府之所以不即按照一九〇九年十月英美合資合同，進行建築錦璦者，以俄國反對最力之故，日本尙在其次。俄國之反對錦璦鐵路，亦較有理，蓋錦璦鐵路在齊齊哈爾橫穿中東鐵路，勢必將影響該路營業進款。此項立論，其時雖未證明，今中國自辦之洮昂齊克鐵路完成後，其影響中東鐵路之營業，確屬事實。但反對錦璦鐵路之事實上理由，與法律上所得權，係屬兩事。乃俄國根據一八九九年中國之允許，並聲明俄國須保留「自政治軍事上利益及中東鐵路利益兩方面」審查在北滿洲建築任何鐵路之權，不啻實行一種獨佔權，即使為一八九九年中俄協約所許，亦與俄國宣言在滿洲開放門戶國際投資之政策相違背，此美國政府於一九一〇年四月十八日覺書確實加以批評也。

若按錦璦鐵路之情形，俄國確有加入投資之理由。日俄兩國之欲加入投資，

美國並未反對，且特別提議俄國應加入投資齊齊哈爾琿瑯琿段鐵路，英美兩國曾在北京共同要求中國政府之贊同。但俄國不願加入投資，乃極力加以阻撓，甚且提議應改築張家口經庫倫至恰克圖鐵路，以爲抵制。其時適俄國煽動蒙古之獨立，則中國政府除被迫外，決不能允准此項鐵路計畫。故俄國之提議，以及俄國於一九一〇年二月間在北京之運用勢力，卒使利用美資建築錦瑯鐵路之不能實行也。

至日本之反對錦瑯鐵路，與其反對一九〇七——八年新法鐵路之理由不同，亦不如其直爽了當。日本政府始終未向美國提出特殊反對之點，然在北京，則大表其反對論調。如一九一〇年一月三十一日，駐華公使伊集院警告中國政府：『中國決定任何辦法，必先得日本政府之允許』。日本亦未聲明錦瑯鐵路係與南滿鐵路平行，或立於競爭之地位，且提議日本加入投資建築一條錦瑯與滿鐵聯絡枝線，但其雇用日本工程師及管理種種條件，中國政府視爲嚴苛。此時中國既無他法，不得不接受日俄兩國之警告，如中國政府不聽警告，執行英美合資錦瑯鐵路合同，必將引起嚴重糾紛也。

結 論

吾人轉而研究日本在南滿洲獨佔鐵路權問題，可得以下之結論。自一九〇五年至一九一〇年間，日本政府反對英美資本在滿洲建築鐵路政策，加以俄國之援助，已告成功。日本之所謂阻止滿鐵附近或平行線之權，既已終止英國投資之新

法鐵路，而日本之所謂中國在滿洲建築鐵路，必先商之日本之權，又致諾克斯滿洲鐵路中立計畫及錦陵鐵路宣告失敗。日本主張應以維持一九〇五年之現狀爲最要，而以朴資茅斯條約之聲明，不阻止滿洲鐵路之自由投資爲次要辦法。日本之反對滿洲鐵路中立計畫，自日本國家政策立場言之，或近情理，至其反對錦陵鐵路，不啻爲獨佔政策之又一表示也。

由於日俄之共同反對諾克斯滿洲鐵路中立計畫，其結果於一九一〇年七月四日日俄成立公開與秘密兩項條約，修正一九〇七年之條約，重新劃定其在滿洲之鐵路勢力範圍，並規定自由交換關於在滿洲特殊利益之意見，此項事實，爲世界所知。至俄亞銀行於一九一六年三月二十七日承辦哈爾濱至瓊瑣附近之黑河鐵路，即濱黑鐵路時，美國又宣言根據一九〇九年十月二日美人投資之錦陵鐵路合同，保留其既得權焉。

第四節、所謂滿鐵平行線問題

徐淑希

滿鐵平行線問題，發生於光緒三十三年秋，當日郵傳部擬將關外鐵路，由新民展至法庫，以備續展至洮南，而達江省，爲開發哲里木盟，及江省中東鐵路以北等處張本。日本代理使臣阿部聞之，以文致郵傳部相詰，引光緒三十一年，中日關於東省會議紀錄中一段，爲抗議之據。該段原文如左，

「中國政府，爲維持東省鐵路利益起見，（按即長春以南，俄國所讓之東路

，亦即今日南滿鐵道本線，於未收回該路之前，允於該路附近，不築並行幹路，及有損害該路利益之枝路。」

郵傳部因咨外務部，謂展修鐵路，乃為增益本路營業進款起見，凡係不合宜之附近並線，斷不敷設。如將來在關外鐵路敷設新線之時，其附近南滿鐵道本線之距離，總不減於歐美各國現有鐵路兩線間距離之數之通行慣例，以期無碍，外務部遂據此意以覆日使。

詎料日使不允，持論益堅。交涉再四，不肯退讓。外務部卒以文致日使，詳陳顛末，其對於會議錄所載一段云。

「貴大臣迄援中日會議錄為擬，謂中國置成約於不理，有侵害南滿鐵路利益之舉動，不知當日中日全權大臣商定此條之時，中國全權即以並行二字範圍甚廣，必須定以里數，明言在若干里以內，不能築造並線。日本全權以為若定里數，自他國視之，必有限制中國造路之意。繼又請按照歐美通例，定出並行線相距里數。又以通例亦不一律，不必載明，並由日本全權聲明，中國將來凡有發達滿洲之舉，日本決不阻撓，其言自是出於至誠，兼具篤念友邦之意，自應彼此共遵。」

外務部文中所引日本全權聲明，與日俄和約第七款所載者，意義相同。查該和約，為日俄在主張門戶開放之美國調停下，所訂立者，又為中日會議基礎，故

不無相當價值。茲將該第七款錄左：

『日俄兩國，互相約定，對於凡中國所採各國通用一般計畫，以開發東三省工商事業者，不加阻撓。』

日使見所引會議錄，在日俄和約第七條，與日本全在會議中之聲明之下，若終作廣泛之解釋，必不能達其目的，遂變更策略，另就先例立論。其致外務部之文有云：

『清政府特許舊例，以一八九八年關於正太鐵道，露清銀行，與清國官吏訂定之約，並是年北京福公司，與山西官吏訂立之約，清國不許於正太鐵道兩側百清里以內，敷設競爭線，詳譯其意，實以百清里為競爭區域，不許敷設他線。即此，則清國政府不得喋喋於歐美之標準，以為立論之根據也。』

原來中國政府，所以欲以新民為南北大幹線之起點者，蓋欲以營口為出海之路也，至是適葫蘆島開港議起，交涉乃畧停頓。未幾慈禧殂逝，袁氏去職，日人遂乘此時機，以關於安奉鐵路之自由行動，迫攝政王解決東省懸案，新法鐵路既為懸案之一，自然同時解決，其條款云。

『中國政府如築造新民屯至法庫門鐵路，允與日本國政府先行商議。』

自此以後，十八年間，平行線問題，不復見於交涉案牘之中。宣統二年，錦瓊鐵路議起，日人亦提抗議，惟始終未用平行線三字。民國十三年，瀋海鐵路興

工，日人匪獨未曾抗議，且將關於開海線所得權利，與當局交換他種利益，以避競爭，日人豈忘平行線三字哉。特以錦瓊與瀋海去滿鐵過遠，以平行線之名加之，恐不能令人心服耳。迨民國十六年，打通鐵路修築完竣，日人以中國進步太速，於彼不利，務欲出而干涉，但患無可藉口，不得已遂再借平行線三字，其無聊亦可謂極矣。

由以上事實觀之，則平行線問題之法律性可知矣。平行線問題，自以光緒三十一年中日會議錄所載爲本，而會議錄所載，在日俄和約第七款，與日本全權之聲明之下，自不能由廣義上解釋。以上兩層，乃中日兩國所共同承認者，至於中日兩國所不共同承認者，祇有狹義上之解釋而已。查中國所允不築之並行幹路，及有損害南滿鐵道利益之枝路，不獨限於在未收回南滿鐵道之前，且限於在南滿鐵道附近。究竟附近二字，確何所指。在中國方面，則以爲歐美各國現行慣例，在日本方面，則以爲中國所有先例，如正太鐵路者，中日不同之點，在此而已。日人欲以平行線三字干涉之鐵路，自始至終，祇有三線，新法打通而外，尙有瀋海鐵路北山城子至西安之支線。新法鐵路已矣，今可不論。至於其他二線，以上節所論觀之，日人所持，是否合理，亦可知矣。打虎山距瀋陽八十五英里又三分之一，通遼距四平街，一百二十六英里。前者較一百華里，兩倍又半，後者則四倍矣。故雖以日人之解釋而論，該線與南滿鐵道，平行與否，姑不具論，然

其不能謂爲其在附近，則甚明顯，北山城子至西安之支線，原在供運煤之用，其在南滿鐵道之附近與否，亦可不論，而非有損於該鐵道利益之支線，亦甚明顯，日人日人，亦可休矣。

第八章 所謂滿蒙五路權問題 東北年鑒交通編二十年

概 況

日本從樸資茅斯條約，取得俄人在東三省南部一切權利後，對於我東北之侵略積極進行，而尤視發展鐵路政策爲第一要着。南滿鐵路之佔領，吉長吉會兩路建築權之攫取，尙不足以糜其慾望，更欲在東北之南半部各處，大肆伸張，以造成制我死命之鐵路網，以遂其蠶食之野心，於是乃有所謂滿蒙五路權之問題出焉。所謂五路者，其路線如下：

- 1、四洮鐵路 起自南滿路之四平街站，經鄭家屯（即遼源）以達洮南，並由鄭家屯至通遼間，築有支線，於民十二年完成幹枝兩線，共長四百二十六公里。
- 2、開海鐵路 起自南滿路之開原站，經掏鹿大疙疸大肚川等處，達於海龍，延長一百二十英里，我國久擬修築之線。
- 3、長洮鐵路 起自南滿路之長春驛，經懷德縣橫斷郭爾羅斯旗達於洮南，延長一百八十英里。
- 4、洮熱鐵路 起洮南線經敖漢王府與喀喇沁王府入熱河省之赤峯，以達省城承德，延長四百七十英里。
- 5、海吉鐵路 起自海龍縣經朝陽鎮盤山縣雙陽縣馬家屯等處，達於吉林省

城，延長一百一十英里。此線於民十五年由吉省官民集資修築，改名吉海鐵路，現已完成。

沿 革

民國二年秋南京事件發生，中日兩國間橫生糾葛，同時中俄條約成立，影響所及，日本亦欲於東北方面，求得相當之權利。加以民國承認問題，尤足爲日人市惠要挾之一端。其時袁世凱亟欲於十月六日正式大總統當選之後，即求各國承認，日人利用機會，提出所謂滿蒙五大路權之要求，袁氏匆遽簡予以承認，其時爲民國二年十月五日也。惟當日交涉內容，極爲秘密，內容無從探悉，日本報章曾將內容披露，今錄誌如此，以供參考：

- 一．借款額三千萬元，如有必須之處，可增至五千萬元，
 - 二．週年利息五厘，
 - 三．以鐵路爲貨款之担保，
 - 四．三十年後，中國可以贖回，
 - 五．工程師用日本人，對於該路重要事務，由兩國派人合辦，
 - 六．該路所用材料，向日本採辦，
- 縱觀上列合同各條款，殆與吉長及四洮等路之現狀，頗相符合，其非憑空僞造，可斷言也。

日人既攫得此五路權後，日思實行。至民國四年間，我國財政支絀，予日本以借款機會，乃由外交總長孫寶琦與日本公使山座圓次郎互換文件，聲明中國願借日資建造滿蒙間四鐵路，并以開通海龍間，海龍吉林間，及長春洮南間之三路，定為即時修造之線，洮南熱河間一路，聲明將來如須外資修造時，日本有借款優先權。同年十二月十七日，遂由外交部與正金銀行締結四洮鐵路合同。迨民國七年，北京政府以軍政費支絀，命駐日公使章宗祥逕向日本政府提議，請求其承認滿蒙四路借款，章宗祥於同年九月二十四日，致日本外務省公文云，「本國政府決定向日本資本家借款建築下記各鐵路：

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）

如貴國政府無異議時，請速令貴國資本家承允該項借款之商議」云云。

日本接此提議，當即承諾，遂令興業銀行副總裁小野英二郎與中國駐日公使章宗祥締結滿蒙四鐵路預備借款合同，內重點先墊付二千萬元，與中國政府，并規定自訂結該合同之日起四個月內續訂正式合同，同時與該銀行團協定工程計畫，而依該協定從速興工，以期早日完成。不料當時訂立該預備合同之段內閣，旋

即解散，繼任者爲其政敵，加以國民反對該合同甚力，遂致擱淺。其後國內變亂紛乘，且挽回利權運動，亦繼起甚烈，故日人終未得機會興築各路，迨迄今日應給利息，亦且無着矣。

至上述之滿蒙四路，其與最先之滿蒙五路，頗有不同之點。所謂四路者，係將昔日五路中之四洮一線除外，一方新加入由洮熱線之某一點通某海港之一線，一方又將五路之開海與吉海兩線合而爲一是也。惟時至今日，除四洮業已完成外，其餘各線形勢，均有變遷，如長洮與四洮形屬平行，殆無多大利益，吉海則已由吉省官民合辦完成，無須越俎代謀。開海一線，曾於八年冬由奉天前省長王永江氏向南滿鐵路會社提出交涉，要求放棄，該路建築權，收歸省辦，往復磋商至兩年之久，始經日本政府正式承認取消。由是而有瀋海鐵路之設，並建梅西支線，以備延長時，代替開海。故日本對於該上述各線建築權，業已放棄。至洮熱線與洮熱間達海港一線，於經濟上，既無若何大價值，且吾國人反對亦烈，故日人對該兩線之建築，又無形擱置。於是乃又有十七年向東北當局提出滿蒙新五路權之要求焉。

日人所要求建築權之新五路，據當日報載有吉會（吉林至會寧），長大（長春至大賚），吉五（吉林至五常）延海（延吉至中東路東部之海林站），洮索（洮南至索倫），共五線。惟當此政治昌明時代，當局自不允日人無理要求，所以日人

心目中所欲攫取之新五路權，僅成畫餅。抑洮索鐵路，現已由興安區屯墾督辦公署及東北交通委員會督飭修建，一部分業已完成，日人更無所用其垂涎矣。

結 論

綜觀以上所述，日人爲完成其縱橫遼吉熱三省之鐵路網，以深入我東北及蒙古一帶，俾發展其殖民經濟政策起見，最初則有所謂滿蒙五大路權之要求，繼則改稱四路，除四洮業已築成外，又以開海吉海合而爲一，謂爲四路，實際乃得六線之權。最近鑒於形勢之變遷，乃又變更計畫，志在另得五新路之建築權，幸而未償所欲。觀其先後計畫中之路線，雖各自不同，然每一新計畫，其所欲得之利權範圍，愈見擴大，且在時勢上益能顯現其真正價值。是則日人之以鐵路政策侵略我東北，固已昭然若揭，事蹟具在，殊有不容隱諱者矣。

綜上以觀，日人迭次計畫，及要求之滿蒙鐵路建築權，多成泡影，在今日情勢下觀之，似已無所施其技。然而日人經營我東北，定有百年方策，現更激進未已，則其於鐵路政策，可斷言未嘗忘懷，終有乘機重提之一日。爲今之計允宜合我全國之力，將所有關係各路，亟應敷設，既可杜絕覬覦，亦可啓發地利，固我邊防，救亡之策，在於斯矣。

論彙題問路鐵北東

第九章

一、日本滿蒙鐵路政策

楊亦周

天津大公報二十年十月二十八·九 三十日十一月一二三四日

一、引言

日本自併吞朝鮮以後，即集中視線於滿蒙，所謂滿蒙大陸政策者，因以確立，彼所指滿蒙之範圍，在昔則僅爲東三省，而最近竟將熱河劃入，即所謂東北四省者，其面積約當日本三倍以上，自日俄戰爭以來，依日俄波斯茅斯條約，及中日滿洲善後條約及其附屬條約之結果，承襲俄國在南滿全部權利，日本在滿蒙軍事政治經濟發展之基礎，於以確立，自該時以迄今日，二十餘年來，移民百餘萬，投資十四億餘，東三省金融經濟之實權，已盡歸於日人掌握。滿鐵駐軍亦隱然左右東北軍事，致歷任之東北地方當局，不得不俯首貼耳，爲其所操縱指使，不然則政權不能維持，最近張學良氏之被驅逐，即其明證，抑考日本在滿洲所以有今日之地位者，其唯一原因，在以滿鐵爲中心之滿蒙鐵道政策，滿鐵者即南滿鐵道株式會社，乃與英國侵略印度之東印度公司同一性質，負有併吞滿蒙之國家的使命，與普通單純以經濟爲目的之鐵路公司，固有天壤之別也，茲將日本之滿蒙

鐵道政策，詳爲剖析，並陳述中國方面對鐵路交涉所應持之態度與方針，俾國人明瞭東北危機之所在，而急起直追，以期有所補救於未來也，又本篇多取材於東京朝日新聞社出版之『滿蒙諸問題』，間更參考其他雜誌報章，匆卒草成，簡陋之處，必所難免，尙希讀者加以教正爲感。

一、東北鐵路之現勢

日本之滿蒙大陸政策，首在完成其鐵道網之計劃，蓋鐵路所經之地，則繼居權駐軍權與鐵產探掘權等，即隨之要求，俟鐵道網計劃完成，日本帝國主義之勢力，亦即普遍全滿，屆時不傷一卒，不費一彈，而滿蒙即可吞併，此自日俄戰爭以來日本所採之一貫的方針也，近年以來，中國方面漸次發見其計劃，知彼以鐵道政策來，我非以鐵道政策往，則不能防止其暴力，而抑遏其陰謀，故籌資築路，已爲東北民衆之普遍的呼聲，數年來中國交通進展之迅速，當首推東北，此亦由於日人壓迫刺激之故也，茲將東北鐵路之現狀，分述如左，

- 一．由大連起南北縱斷南滿，北行至長春而與中東鐵路相會之滿鐵關係線，
- 二．由哈爾濱起南行至長春，依南部綫與滿鐵線相聯絡，東西橫斷北滿，與蘇俄之西伯利亞鐵路，相遇於滿洲里，連絡烏蘇里鐵路於綏芬河之中東路關係線，

三．與滿鐵線交叉於奉天，連絡關內於山海關之北寧路線，與滿鐵並行之打

東 北 鐵 路 開 闢 題 彙 論

通・滿海・吉海等之中國鐵道關係線，

以上為東北之三大鐵路系統，此三動脈交錯於東西南北，而形成目前東北鐵道網，茲更依國別及鐵路名稱，區間，延長，(公里)起工年月，開通年月，資金及其經營關係，表列如左，

△ 日 本 關 係 鐵 道

鐵道名 區	間	延長(公里)	起工年月	開通年月	資金及經營關係
南滿	大連—長春 蘇家屯—安東	1,133	1898.5	1903.7	日本經營
金福	金州—城子驢	101	1903.5	1907.0	中日合辦金福鐵道株式會社(日本籍)
吉長	長春—吉林間	116	1903.2	1911.10	中國國有鐵道(日本借款)
四洮	四平街—洮南 鄭家屯—通遼	613	1903.3	1913.10	中國國有鐵道(日本借款)
洮昂	洮南—昂昂溪間	312	1905.5	1906.7	中國國有鐵道(敷設資金日本立替)
吉敦	吉林—敦化間	116	1906.6	1916.10	同
溪城(輕)	本溪湖中心台 間及支線	118	1910.10	1915.1	中日合辦
天圖(輕)	圖們江岸—老頭溝 朝陽川—延吉間	113	1913.8	1915.10	同
合計		4,285			

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

△蘇俄關係鐵道

滿洲里—綏芬河間及支線 一八〇.五 一九〇.七 中俄合辦
 哈爾濱—寬城子 〇.七 〇.七 中俄合辦

穆稜 小城子—梨樹溝間 〇.三 一五〇.五 一九三.三 中俄合辦穆稜
 炭礦公司經營

合計 二 線 〇.七

△英國關係鐵道

北 寧 山海關—舊陽溝帶子—營口間及支線 五二.三 一八九.八 一九〇.三 中國固有鐵道
 (英國借款)

△中國自築鐵道

北 寧 錦州—北票間 三六.四 一九二.一 一九二.四 〇.二
 大虎山—通遼間 一九二.一 一九二.九 一九二.七 〇.〇

瀋 海 瀋陽—朝陽鎮 三九.一 一九二.五 一九二.七 一九二.八 〇.二
 梅河—西安間 一九二.五 一九二.七 一九二.八 〇.二

吉 海 朝陽鎮—吉林間 一八.三 一九二.七 一九二.五 一九二.八 〇.八
 呼 海 馬船口—海倫間 二二.二 一九二.六 一九二.五 一九二.八 〇.二

鶴崗立 蓮花口—與山鎮間 五.六 一九二.六 一九二.七 一九二.六 〇.一

吉敦奶子山支線 蛟河—奶子山間 一.一 一九二.八 一九二.九 〇.二

齊昂(輕) 昂昂溪—齊齊哈爾間 二.九 一九〇.八 一九〇.九 〇.〇

開拓(輕) 開原—掬鹿間 六.四 一九二.五 一九二.六 〇.五

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

齊 克	昂昂溪—克山間	一六〇(二二〇)	一九二八·六	工事中
洮 索	洮安—索倫間	八四(二二〇)	一九二九·八	同
通 裕	女兒河—大窩溝間	二九		現在營業停止中一九一六·五
合 計	十一線	一·六五一		
以上總計		六·三〇四		

以上與日本有關係之鐵路共八線，延長二千三百四十公里，與蘇俄有關之鐵路共二線延長為千七百九十里，中國自築路共十一線，延長為千六百五十一公里，與英國有關係之鐵路，延長為五百二十三公里，合計六千三百四十四公里，如以國別及其延長並對東北鐵路總延長之比例表示之則如次，

國別	線數	延長(公里)	比例
中	一一	一·四〇七	26%
日	八	二·三四〇	37%
俄	二	一·七九〇	28%
英	一	五二三	8%
合計		六·三〇四	

以上中國自築路在東北鐵路總延長中，僅占百分之二六，居第三位，在中國領土之內，最重要之交通權，幾盡為外人所掌握，其危險殆屬不堪設想，惟再詳

爲剖析，單純由外人經營者，只有南滿鐵路一線，其餘或爲中國國有鐵路，或爲中外合辦者，國有鐵路在目前即由中國自行管理，中外合辦者如中東路等，雖有外人勢力參加，然均可望收回，在國防上尙可有挽救之策，獨有日本經營之滿鐵，南北縱斷南滿，無論在經濟上政治上或國防上均與我以重大威脅，惟此於民國十七年，即屆贖回之期，而日本仍藉口於非法之二十一條，強行占據，蓋滿鐵一經贖回，則日本以鐵路爲中心之投資，將次第歸於零落枯衰，而滿蒙鐵道政策，亦將不能支持矣，日人之所以強據滿鐵，並交涉其他鐵路者，其原因即在於此，余自一九二六年七月洮昂線開通，一九二八年十月吉敦綫開通之後，迄今三年間，彼此計劃之長大（長春—大賚間）吉會（敦化—圖們江間）兩線之包工契約雖已成立，而占領濟南事件及皇姑屯事件之故，兩國國民感情趨於極端惡劣，外交停滯，終於未能興工，今年二月間日本外務省特指定滿鐵理事木村氏與張學良直接交涉，亦以該項契約非法之故，迄未解決，至今尙屬懸案，日政府今次占領滿洲，此案以實力強迫實行，亦爲其原定計劃之一，再自中國方面觀之，自辦鐵路之敷設，日益增加，自一九二六年至去年終，五年間自築鐵道九線，延長千三百五十公里，在中國自築路十一線千四百七公里中，實占百分之九六強，是中國自辦之路，幾全部爲過去五年間所修築者，日人以此爲中國方面之滿鐵包圍計畫鐵道網，足以破壞其滿蒙鐵道政策，而忘却滿洲爲中國之領土，中國有自行開發之

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

主權也，茲更將中國最近五年間所築之路，表列如左，

鐵道名	延長(公里)	開 通 年 月
鶴立崗	五六	一九二六年二月
開 拓 (輕便)	六四	同 年五月
打 通	二五二	一九二七年十月
藩 海	三一九	一九二八年八月
呼 海	二二一	同 年十二月
吉敦奶子山支線	一一	一九二九年二月
吉 海	一八三	同 年八月
齊 克	一六〇(二二〇)	一九二八年 六月起工 目下工事中
洮 索	八四(二二〇)	一九二九年 八月起工 目下工事中
合計九線	一・三五〇	

二、東北路權喪失史的記述

(一) 南滿鐵路

日人普通所謂「南滿洲鐵道」者，即指由大連至長春間之幹支各線，及奉天至安東間之安奉線總延長一千百一十公里(基羅)，其軌間為四呎八吋半之標準廣軌路，全線自一九〇七年四月一日以來，均由南滿鐵道株式會社一手經營，由長

春至大連間之幹支各線，依一九〇五年九月五日波斯茅斯條約，由俄國讓渡於日本，同年十二月二十二日依中日滿洲善後條約及其附屬協定，由中國承認之，至安奉線爲日俄戰爭中，日本軍隊之野戰鐵道提理部，爲輸送軍器糧秣及其他軍需品起見，臨時敷設之二呎六吋軍用輕便路，及軍事結束之後，日人強行占領，強迫規定於中日滿洲善後條約之附屬協定第六條中『……中國承認日本政府改作各國商工業貨物運搬之用，繼續經營』當時中國人民反對，曾掀起極大之排貨運動，至一九〇九年日本竟以武力保障動工，本路因山嶽重疊，延長二六〇呎二之中，有隧道二十四，鐵橋二百二十，歷時二年餘，至一九一一年十一月始行通車，軌間與南滿幹線等，據日本宣稱總工費爲二千二百五十餘萬圓，又爲使安奉綫與朝鮮鐵道京義綫聯絡計，築鐵橋於鴨綠江，該鐵橋於一九〇九年八月起工，一九一一年十月竣工，歷時二十六個月，自始即無條約根據。

(一) 新奉及吉長鐵路

吉長綫爲自長春至吉林(省城)者延長一二八呎(基羅)，廣軌標準軌間，爲滿鐵借款之鐵路，新奉綫係自奉天至新民屯者，最初在日俄戰時，爲連絡由北京至新民屯路綫之故，日本軍隊爲敷設軍用輕便鐵路，現在則歸北寧路之一部，由中國經營，關於新奉及吉長兩路之協定，均於一九〇七年成立，當日俄媾和舉行談判時，日本曾要求中東路之哈爾濱以南，有鐵路借款權，其後未果，僅將長春以

南之特權獲得，而以吉長鐵路借款權之要求爲其代價，『新奉及吉長鐵路協約』，係於一九〇七年締結，翌年一九〇八年十一月十二日，再有『新奉及吉長鐵路契約』之規定，一九〇九年復有『吉長鐵路借款細目契約』，一九一七年更有『吉長鐵道續借款契約』之成立，其最有關係之內容如下，

一·新奉鐵路 最初在日俄戰時，爲日本軍隊所敷設之軍用鐵路，因上記協約及契約，中國以日金六十六萬圓買收之，歸爲國有鐵路，遼河以東之新奉線改築工事，所需要資金之半額，即合日金三十二萬圓爲日本借款，其借款期限爲十八個年，至一九二四年本息還完時，所有該線之日本利權，即同時消滅，

二·吉長鐵道，依上記協約及契約，以其資金之半額即二百十五萬圓向日本借款，一九一二年十月竣工，同時由中國自行經營開始營業，一九一五年日本提出非法之二十一條要求，重新改訂關於吉長鐵路之各協約及契約，一九一七年十月十二日又乘中國行政未統一之際，與東三省地方當局，又訂吉長鐵路續借款契約，其內容如次，

(甲)爲吉長鐵路改良費及舊債償還故，由滿鐵公司借與六百五十萬圓，

(乙)借款爲年息五分，担保爲吉長鐵路全財產及其收入，借款交付額，額面百元爲九十一圓五十錢，

(丙)借款期限爲三十年，在借款期間中本路之運轉經營事項，委任於滿鐵，

(丁)對於滿鐵委任契約，其報酬爲每年純益百分之二十，又依一九〇八年關於新奉及吉長鐵路契約，新奉線之技師長，吉長線之技師長及會計主任，均須聘用日本人，

(三)滿洲五案件協約及間島協約

該兩約係於一九〇九年九月四日締結者，其關於鐵路部分者如次，

(甲)新民屯——法庫門間欲敷設鐵路時，須預與日本商議，

(乙)自滿鐵本線之大石橋以至營口之營口支線，中國承認其以之爲滿鐵支線而敷設，俟滿鐵期間滿了時，一律交還中國，

(丙)延長吉長鐵路於延吉南境，聯絡朝鮮鐵道於會寧，其一切辦法，應與吉長鐵路一律，又中國政府應敷設吉會鐵道，其開辦時期，與日本政府商議後再定，此外附帶條件則爲日本承認中國延長京奉線於奉天城根，

(四)吉會鐵路

吉會鐵路之預定線，爲由吉長路終點之吉林，東西橫斷吉林全省，而至朝鮮之會寧，依一九零七年四月十五日之「新奉及吉長鐵路協約」第三條，有「將來吉長鐵路敷設支線或延長該路時，其建設之事，應歸中國自辦，倘遇資金不足時，應向公司(滿鐵)請借」之規定，一九零九年九月四日，「間島協約」第六條，有「中國政府將來應延長吉長鐵路於延吉南境，與朝鮮鐵路連絡於會寧，其一切

辦法與吉長鐵路一律，至開辦時期則由中國政府酌量情形，與日本政府商議之後決定』之規定，因此日本認爲吉會鐵路之借款權，根據此約獲得，惟本約關於開辦時期，並未明白規定，故至今仍未敷設，日人之談及此事者，莫不引爲恨事，又關於吉會鐵路敷設問題，一九一八年六月十八日，北京政府交通總長兼財政總長之曹汝霖與日本特殊銀行團（爲興業・朝鮮・台灣三銀行所組織者），締結吉會鐵路預備契約，其內容如下，

（甲）吉會路敷設上所需要之資金，應全向日本借款，

（乙）本預備契約締結後，六個月以內締結本契約同時即着手起工，

（丙）以一千萬元爲前渡金，交付中國政府，

當時據日人稱，此項前渡金已交付曹汝霖，但至一九一九年（民國八年）五月，學生運動起，曹汝霖章宗祥等被毆，全國排日氣燄大張，此事遂歸停頓，一九二零年直皖戰起，安福系倒，締結預備契約之當事者既已失力，此事亦無形取消，在日本方面功敗垂成，至今猶懷痛憤，其後田中義一組閣，山本條太郎爲滿鐵社長時，欲積極發展滿蒙鐵路政策，謀根本解決辦法，於民國十六年十月十日親至北京，與安國軍總司令張作霖秘密交涉，有所謂『新滿蒙五鐵路』之假調印者，其中有二線，即長大線與吉會線，山本氏與北京交通部舉行假調印，聲明至遲於十八年五月十五日着手興工，但十七年六月張作霖炸死，田中內閣因以瓦解

陰謀再歸失敗，

(五)天圖鐵路(附間島問題)

自朝鮮圖們輕便鐵路上三峯驛之對岸圖們江岸地坊起，經龍井村，朝陽川，老頭溝，以至天寶山，爲天圖鐵路之本線，自朝陽川起至延吉(局子街)，爲天圖鐵路之支線，軌幅二呎六吋，係輕便鐵路，除老頭溝與天寶山間之未成部分外。延長百十二公里，現正在營業中，

本路爲中國商人代表文祿與日人飯田延太郎，於一九一八年三月十六日締結『中日合辦天圖輕便鐵道公司契約』而敷設者，貫通朝鮮之咸鏡北道與延吉一帶，在國防上地位極爲重要，先是圖們江輕便鐵路於一九一九年六月起工，一九二〇年一月，會寧至上三峰間完成之後，遂決定敷設天圖鐵路，地坊至龍井村間，於一九二三年九月，龍井村至老頭溝間及朝陽川至延吉支線，於一九二四年十一月，均先後開通，計本路投資，截至一九三〇年末止，已有日金七百萬元以上，其輸送貨物數量，一年不過十萬噸左右，營業不振，每半期約有二三萬圓之虧損，

(間島問題)日本之滿蒙大陸政策，以鐵路政策爲中心而解決其人口與食糧問題，此固盡人所知者也，惟東北方面氣候乾燥寒冷，且經濟發達尙極幼稚，故日本內地人移殖甚難，例如東京大阪之勞動者，每日平均可得二圓或至五圓之數，即在鄉村地方，勞動一日，最少亦得一圓以上，東北因產業幼稚，不需要技術熟

練之工場勞動者，所有工作，大抵爲開墾或礦廠等事，中國勞動者生活程度較日人爲低，更以供過於求之故，勞動報酬，極爲低廉，因此日本內地人向滿洲移民，不甚適宜，故最初之滿鐵總裁後藤新平氏雖有十年內移民（指日本內地人）五十萬之計劃，而日俄戰後迄今已廿餘年，日本內地人移殖者不過二十萬，此乃經濟的地理的條件，未能盡合之原因也，日本政府深知此種情形，以變更方略，一方面對內地人之移住滿洲者，固屬仍在獎勵，另一方面則督促朝鮮人向滿洲發展，鮮人在國內因受日人政治的經濟的壓迫，不堪其苦，故亦極願在日本保護之下，向滿洲謀生存之路，十數年來移民八十餘萬，今後尙激增不已，吾人在原則上對窮迫無歸之鮮民，當然同情，果能遵守中國法律，安居樂業，在相當範圍內，吾人決不反對，奈無知鮮民動輒賴日本官廳，欺壓中國民衆，若不及早設法從根本上解決，則兩國勞動者因生存競爭，衝突必所難免，積日一久，民族意識愈強固，糾紛亦愈難解決，甚至兩國民族在日人挑撥離間之下，終於探敵對行爲，結果地方秩序，不能維持，與日人以可乘之機，其危險殆屬甚大，

日人所謂間島者，即指吉林省之延吉，和龍·汪清·琿春等四縣而言，與朝鮮相隣接，如依中日條約關係而言，則間島僅含有延吉，和龍·汪清等三縣，目下已有鮮人四十餘萬，占滿洲全部鮮人之半，中國居民僅九萬餘，日本內地人約有二千左右，此地如以人數而言，幾成爲鮮人王國，其面積之大，約當日本之一

四國「可耕地四十萬町步中，既耕地已有二十萬町步，歸鮮人所有者爲十萬町步，占既耕地之半數，將來如再開發，尚可容人口八十萬，中國如不迅速移民，則此地必盡爲鮮人所據，日本亦藉口統治鮮人，而爲警察權與司法權等之要求，前途危險，誠有不堪設想者，國人對我邊疆領土，雖甚少注意，而日人則以此地與朝鮮接連，在地理上思想上經濟上與朝鮮統治有密切關係之故，視爲滿蒙政策中之一大問題，思以非常手段解決之，現在朝鮮朝野議論中，間島亦爲其重要問題之一，回顧國內，尙汲汲於爭奪，一般民衆亦在酣睡未醒，誠不禁感慨係之矣。

(六) 吉敦鐵路

吉敦鐵路係自吉林省城起至敦化止，東西橫斷吉林省之中腹，延長二百十里，其軌幅爲四呎八吋半之標準廣軌，一九二五年北京政府交通總長葉恭綽與滿鐵理事松岡洋右結包工契約，金額爲八百萬元，一九二六年六月一日起工，一九二八年十月全線開通，依包工金額於工事完成檢收之時支付，倘於檢收後一個年內其全額或一部不能償還時，則重行修訂借款契約，期限另行延長，惟此款尙未清償，至今仍屬懸案，

吾人於此更願附帶說明關於吉會鐵路之經過地及其終端港問題，以實證日人之野心，原來吉會鐵路之最初豫定，由吉林出敦化經龍井村以至朝鮮之會寧，而與朝鮮鐵路相聯絡，其終端港規定爲朝鮮東岸之清津港，惟龍井村與會寧之間，

在鐵路技術上敷設爲不可能，而另一方面天圖鐵路與圖們鐵路所經由之路線，因天圖鐵路不能改築廣軌，又不能如豫期利用，且朝鮮內部會寧清津間之鐵路，有最急勾配五十分之一的難路，終端港之清津，亦缺乏良港之條件，其最大吞吐力亦不過二百萬噸內外，而吉會鐵路之終端港，以一千萬噸爲目標，故清津亦不適宜，最近日人又有一新設計，即由吉林經敦化出延吉，再由延吉渡圖們江，至朝鮮之穩城，更由穩城利用正在動工之圖們江岸線，終端港或定爲雄基，或再前進而定爲羅津，吉會鐵路如果如此規定，線路既不甚長，而最急勾配亦不過八十分之一，且羅津爲天賦之良港，所受於天惠者，在大連港以上，日人豫備以此港之建設，對抗中國正在建築中之葫蘆島，據日人調查，由吉林至葫蘆島爲四百七十九哩八，由吉林至羅津爲三百三十七哩，羅津方面距吉林較葫蘆島距吉林尙近一百四十二哩四，故爲對抗葫蘆島起見，日本急於羅津港之速成，並迅爲築設吉會線也。

(七) 滿蒙五鐵路

所謂滿蒙五鐵路者，爲一·四洮鐵路(四平街·鄭家屯·洮南間)，二·開海鐵路(開原·海龍間)，三·長洮鐵路(長春·洮南間)，四·海吉鐵路(吉林·海龍間)，五·洮熱鐵路(洮南·熱河間)等五鐵路，一九一三年十月五日依中日兩國『關於滿蒙鐵路借款修築之交換公文』，中國所喪失之利權如次，

四洮·開海·長洮等三路，以日本借款敷設，準據津浦鐵路借款條件規定之，關於海吉·洮熱等二路，則規定中國政府如依外國借款而敷設此等鐵路時，應先與日本資本家商議，即所謂借款優先權是也，四洮鐵路已由正金銀行與中國政府於一九一五年十二月十七日成立四鄭借款契約，其後又經數次借款，四平街至鄭家屯間於一九一七年十一月，鄭家屯至洮南間及鄭家屯至通遼間於一九二三年，均先後竣工，全線開通，

(八) 滿蒙四鐵路

所謂滿蒙四鐵路者，即指一，開吉鐵路(開原·海龍·吉林間)，二，長洮鐵路(長春·洮南間)，三，洮熱鐵路(洮南熱河間)，四，洮熱鐵路之某點起至海港之鐵路等四路，此四路者依一九一八年九月二十四日所訂之『滿蒙四鐵路覺書』，應由日本借款敷設，其與五鐵路所不同之點，即將已經半成之四洮線除外，而加以由洮熱線之某點至海港之鐵路，更合海吉開海兩鐵路而為開吉線，又五道協定日本單有一部之借款優先權，此次則全部自由日本借款敷設，一九一八年九月，以此覺書為基，中國政府與日本特殊銀行團之間，結『滿蒙四鐵路豫備借款契約』並規定在四個月內締結本契約，實行起工，而以二千萬元之前渡金為條件，其時正在段祺瑞執政，前渡金雖已交納而段內閣已倒，國人羣起反對此賣國契約，遂無形取消，吉海線修築時，日本曾數次抗議，中國方面置之未理，卒於一九

二七年五月着手動工，一九二九年八月全線開通，本線與瀋海鐵路相連絡，與打通線形成與滿鐵並行之線，日本方面議論紛紜，極爲憤恨，然亦無可如何也，又洮熱線與自洮熱線之一點至海港之鐵路，其借款權已由日本讓渡於一九二〇年十月十五日成立之英美法日等四國之對華新借款團，惟日人所藉爲口實者，以爲中國政府對該新借款團並未承認，故對中國仍主張日本利權尙在存續，亦云狡矣

(九)新滿蒙五鐵路

所謂新滿蒙五鐵路者，其交涉爲日本最得意之事，同時亦爲最失意之事，至今日人之談滿蒙鐵路政策者，莫不先道此事，其事爲何，即一九二七年十月十日滿鐵社長山本條太郎氏，曾親到北京與張作霖相會，以「力」「利」兼施之方法，使張作霖承認新滿蒙五鐵路之要求，日人所謂「單身入京，膝詰談判」，以形容山本氏之勇而多謀，折衝樽俎之大功，張作霖其時方爲大元帥，圖於關內，故對山本所提出新滿蒙五路契約，似曾承認，並舉行假調印，其路線如次，

一 吉會鐵路

二 長大鐵路(長春·扶餘·大賚同)

三 吉五鐵路(吉林·五常間)

四 洮索鐵路(洮南·索倫間)

五 延海鐵路(延吉·海林間)

本約假調印之後，日本朝野咸驚喜失色，以爲滿蒙鐵路政策，開一新紀元，其中多年懸案，且爲滿蒙鐵路政策之重心的吉會長大兩路，已於民國十七年五月十五日由山本與北京政府交通部關於承攬工事之本契約，舉行調印，並規定至遲在一年以內，着手興工，不意同年六月四日拂曉，皇姑屯事件突發，張作霖炸斃，而該兩路之敷設權亦隨爆炸之狂烟而同歸消滅矣，至今滿蒙社會雖仍擁該約空文，但不能有所主張，故吾謂此次交涉爲日本最得意之事，同時亦即其最失意之事也，

(十)關於其他之鐵路

除以上既築未築鐵路外，尙有洮昂，溪城·金福等鐵路，利權亦多喪失，茲更簡述如左，

一·洮昂鐵路 自洮南至昂昂溪共二百二十四公里，軌幅爲四呎八吋半，一九二四年九月三日張作霖及王永江與滿鐵理事松岡洋右成立該路之工事承攬契約，滿鐵會社遂取得該路之工事承攬權，一九二五年六月着手興工，一九二六年七月十五日全線開始臨時營業，該約對包工金額，並未規定確數，祇言於工事完成全線交付中國之後，須於六個月內償還，倘此項金額或其一部不能償付時，即做爲奉天省長之貸金，其借款條件以四十年爲期，利息九厘，其第一擔保爲本鐵路之一切動產不動產及鐵路收入等，均詳定於契約中，惟本路於一九二七年交付完

了，但關於借款總額，日本方面妄為不合理的提高，以至迄今仍為懸案。

二·溪城鐵路 本路為由本溪湖至城廠間軌幅二呎六吋之輕便鐵路，現在已開通者為本溪湖——牛心台間之本支線延長不過二十六公里，本路為一九一三年由中日兩國人民間共同計劃者，是年十月着手，翌年二月開通，在通車前，滿鐵會社欲行染指，乃與東三省當局交涉，最後結果，定為滿鐵會社本溪湖滿鐵公司合辦事業，在資金五十七萬之中，公司占三成，滿鐵則占七成，其重要職員均係由滿鐵派遣者，

三·金福鐵路 本路為自金州至城子疇間之標準廣軌鐵路，延長一百零二公里，日人以為在旅大租借地內，不能與其他鐵路同樣看待者，一九二五年十一月一日由中日合辦之金福鐵路公司敷設經營，一九二六年春着手起工，同年九月竣工，十一月一日全線開始營業，該公司擁資四百萬元，現在計劃向安東延長，如中國方面不予過問，延長路線，定必成為事實也，

四·日本經營滿蒙之主體（滿鐵王國）

日本侵略滿洲之野心，雖為時已久，而着手經營滿蒙，則自日俄戰後始，日俄戰爭，日本以大勝之結果，接收俄國在南滿洲一切權利，尤以南滿鐵路之占有，造成侵略滿蒙之基礎，自該時迄於今日，已有二十六年，在此期間，彼其政府之努 兵間之活動，莫不以滿鐵為中心，歷任滿鐵總裁，皆為政黨的有力人物

，內閣對滿蒙政策，以該公司爲施行機關，其權限幾等於台灣總督與朝鮮總督而所負日本國家的使命，猶且過之，故日人稱滿鐵爲『國策會社』有由來也，

南滿鐵道株式會社，創立於明治三十九年十一月，最初資本金爲二億圓，自成立以來，培養線之敷設，借款權之獲得，新線敷設權之增大等，滿蒙鐵路網之計畫，着着進行，次第實現，截至現在資本金已增至四億四千萬圓，每年純益至四千五百萬圓，民國七十八兩年度，（日本昭和三四兩年度）紅利分配至百分之二一，但在民國十九年度，（昭和五年）純益不及二千六百萬圓，因之紅利分配，亦減半數，今年三月經拓務省認可之昭和六年後滿鐵預算，當年度純益豫期，祇二千一百萬圓，較之十八年度純益，低減二千四百萬圓，其原因由於世界經濟不振從而影響及於中日貿易者半，由於東北滿鐵包圍計劃鐵路網之成功者半，數月以來，日本自賴滿鐵謀衣食之前後職員起，以至各新聞雜誌，盛唱滿蒙鐵路政策危機論，以喚醒其輿論，警告其當局，至最後竟出於軍事行動，以武力占領滿洲，強迫解決各種懸案，排除滿鐵發展之阻碍，凡此陰謀，『滿鐵會社』實爲其策源地，茲更從各方面剖析其實體，用以警醒我國民，使知日本侵略滿蒙以鐵路政策爲中心，而鐵路政策又以『滿鐵會社』爲骨幹也，

（一）滿鐵實體的剖析

滿鐵總稱爲『南滿洲鐵道株式會社』，日本明治三十九年十一月創立，十二

月七日設立登記，四十年四月一日起，開始營業，其創立目的在經營繼承俄國之長春旅順間之鐵道，及其附屬事業，號稱資本爲四億四千萬元，實入資本至現在爲三億八千七百十五萬六千元，其股票之半數爲政府所持，半數爲民間所持，即所謂半官半民之特殊公司也，其資金原爲二億，至日本大正九年（即民國九年）增資爲四億四千萬元，日本號稱財閥之三井三菱等，其全財產固當別論，而其單獨之股分公司，從未擁有如是龐大之資產者，即財力最充實之正金銀行，其實入資本一億元加公積金一億元，合計不過二億元，僅抵滿鐵之半數，日人之傾全力以經營滿鐵，於此可見，

滿鐵之資金如是雄厚，而其所經營之事業，亦復廣泛無比，彼於二大基幹的六百九十哩之鐵路運輸事業與撫順炭礦業以外，更直營港灣修築與製鐵事業，其傍系及有關係之公司竟有五十七個之多，舉凡海運業運送業瓦斯電氣等等，無不歸其經營，握滿蒙產業之實權，爲金融經濟之中心，日本稱之爲『滿鐵王國』，信非虛語，抑滿鐵不僅操縱滿蒙之產業經濟，即政治亦歸其掌握，依日本明治三十九年八月一日遞信大臣山縣伊三郎，大藏大臣（即財政大臣）阪谷芳郎，外務大臣林董等三相之命令書，其第五條云『……………經政府認可，滿蒙在鐵道及附帶事業之用地內，得爲關於土木衛生教育等必要之設備，』如此滿鐵公司實亦擁有附屬地內之行政權，是其在名義上爲股分公司，而在實質上實與一般商業公司

，完全異其旨趣，儼然一日本之附屬國家也，

當日俄戰事方酣之際，日本大將參謀總長兒玉源太郎關於戰後鐵路如何經營一事，曾熟爲研究，當即理想以英之東印度公司爲模範，組織一鐵路公司，陣中即命人調查關於東印度公司之組織，制度，及運用經營，其時日政府爲桂內閣，不知兒玉有此雄圖，經開議結果，擬以一億圓將滿鐵出賣於美國財界大王哈利門氏，其契約書業經交換，而締結波斯茅斯條約全權之候爵小村壽太郎，匆匆返東京，力爲陳說利害，遂廢棄該項契約，收回滿鐵，使其時滿鐵出賣於美國，則滿蒙局勢當然另一局面。

以上所述，僅爲滿鐵之概況，至其事業經營及投資利益，如不詳爲剖析，則於滿鐵實體猶未能盡行明瞭也，滿鐵事業概別爲鐵道・工場・港灣・鑛山・製鐵所・製油工場・肥料工場等，其範圍之廣泛，絕非普通商業鐵路公司所可比其肩背者，對於此等事業費，滿鐵之投資額，至民國十八年度末（昭和四年）爲七億二千六百萬元，與明治四十年創立時之投資額一千四百萬圓相比，實已增加五十一倍可驚之金額，以下爲明治四十年度與昭和四年度之各種事業投資額，明示其增加總數，及昭和四年度各種事業投資額對於投資總額之百分比，（單位日金圓）

事業別

日本明治四十年度

昭和四年度

昭和四年度百分比

明治四十年度標準指數

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

鐵道	九〇九九・三〇一	二六一・八八二・三七八	三六・六	七五八
工場	六三〇・九三四	六・五〇三・九八九	〇・九	一〇三一
港灣	五三三・三〇〇	七八・〇九三・九七四	一〇・九	一四・九三三
礦山	六六五・二〇八	一一二・二七六・八六〇	一五・七	一六・八八一
製鐵所		二七・二七七・三三九	三・八	六八〇
製油工場		八・九六一・一七四	一・三	一八二
肥料工場		四七・三三五		五九
地方施設	九〇一・六九一	一七二・五三三・八二三	二四・一	一九・三三一
雜施設	一・九〇〇・五〇九	四八・七九四・八二三	六・八	二・五六七
合計	一四・〇四・七五八	七二六・二〇一・五二七	一〇〇・〇	五・〇九八

自右表觀之，以鐵道投資額為最多，其次為礦山，即撫順煤礦等，再次則為地方施設投資額，此三項投資，顯較其他為多，即鐵路為二億六千萬，占總額百分之三七，地方施設為一億七千二百萬元，占總額百分之二四，礦山一億一千二百萬元，占總額百分之十六，港灣七千八百萬元，占總額百分之十一，鐵路礦山二者合計占投資總額百分之五十二餘，滿鐵營業方針，於此亦略可窺見一斑。

又鐵路與礦山之重要性，自滿鐵之營業收支上考察益覺明顯，以下就昭和四年度（民國十八年度）各種事業之營業收支及損益額，與各種事業之收入及支出之

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

百分比觀之，總收入二億四千萬元之中，鐵路收入占一億二千二百萬元，礦業收入八千四百萬元，合計為二億六百萬萬元，實占總收入額百分之八十五·八，日人稱鐵路與礦山為滿鐵之金箱有由來矣（單位日金元）。

事業別	收 入	支 出	損 益	百分比	
				收 入	支 出
鐵 路	二三·一〇三·七四三	四七·二二三·五〇八	七四·八九〇·三三五	五〇·七	二四·二
港 灣	二·二七六·一〇四	八·七一九·四七七	三·五五六·六二七	五·一	四·五
礦 業	八四·三六四·六六五	七二·〇八九·五四八	一三·二七五·一一六	三五·〇	三六·九
製 鐵 所	八·九三九·七〇六	八·三九七·一〇三	五四二·六〇三	三·七	四·三
地 方	四·六八九·八三三	一八·二八八·三三六	△三·五九八·五〇三	一·九	九·四
總 體 費		一五·一〇五·八八〇	△二五·一〇五·八八〇		七·七
收 入 利 息	七·二三·七四五		七·二三·七四五	三·〇	
社 債 利 息		一五·八五二·〇九七	△一五·八五二·〇九八		八·二
支 拂 雜 刊 息		六·三五九·二五一	△六·三五九·二五一		三·三
雜 損 金	一·五〇〇·二六六	二·一六一·五五五	△六六一·二五九	〇·六	一·一
社 債 發 行		一·三〇五·四八〇	△一·三〇五·四八〇		〇·七
差 額 填 補 金		一九五·四九二·二〇五	四五·五〇五·八八五		
合 計	二四〇·九九八·〇六一	一九五·四九二·二〇五	四五·五〇五·八八五	一〇〇·〇	一〇〇·〇

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

以上為滿鐵經營事業之損益概況，至其經濟的潛勢力如何，亦當為讀者所極願知之一事，欲通曉其經濟的潛勢力，須知其年年所得利益為若干，及其增減率如何而後可，以下自明治四十年起昭和四年止，二十年間每年之收入支出，及其利益，表列如左，同時以明治四十年度之利益假定為百，而列示其指數，庶讀者可一目瞭然。(單位日金圓)

年 度	收 入	支 出	利 益 金	指 數
明治四〇	二,五四三,一六	一〇,五六,五三一	二〇二六,五八五	一〇〇
大 正 元	三三,五四六,四七七	二八,六二〇,四三三	四,九二六,〇四五	二四四
大 正 六	六九,四二九,二五二	五四,五〇三,六一〇	一四,九二五,六四三	七四〇
大 正 一 二	一八五,六九八,三三四	一五〇,九〇三,七三三	三四,七九五,五九二	一,七三五
昭 和 元	二二五,六四四,九四四	一八一,四五七,〇六〇	三四,一五七,八八四	一,六九四
昭 和 三	二四〇,四七,七五二	一九七,八七四,八九一	四二,五五二,八六一	二,一一〇
昭 和 四	二四,九九八,〇六二	一九五,四九二,三〇五	四五,五〇五,八五七	二,二五七

依右表所列指數，可知滿鐵利益，與年俱增，民國十八年度(昭和四年度)，入為二億四千萬圓，支出為一億九千五百萬元，純利益金為四千五百五十萬元，前後二十三年間，激增二十二倍半，前滿鐵社長山本氏曾宣稱利益金增為七千萬圓，並非難事，滿鐵王國之豪勢，殊堪驚歎！

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

滿鐵公司既張其經濟網於滿蒙，則其所關係之其他公司，亦不能不簡單說明，蓋滿鐵之所以能握經濟的霸權者，實由於有此關係公司網，因有此而後財權之支配力始得充分發揮，而構成典型的資本主義之陣營也，其關係公司，至現在已有五十七公司之多，公司種類，為工業・信託・金融・保險・運輸・交通・倉庫・礦業・商業・農業・土木・建築・電氣・瓦斯・新聞等一切種類之事業，均已網羅在內，投下資本，已繳納資本金額為一億五百萬元，未繳納者為一億二千萬元，如果全額繳納時，則滿鐵公司之投資額當為二億二千五百萬元。

以下依各種事業之別，而表記滿鐵關係公司之公稱資本金，已繳資本，滿鐵投資額（已繳未繳資本金合計）及其公司數目，以供讀者參考。（單位日金千圓國幣千元，英磅千磅）

滿鐵投資額

業 種	公稱資本金	實繳資本	實繳額	未繳額	合 計	公司計數
工 業	152,000	59,857	33,001	77,433	109,455	16
信託金融保險	33,500	21,647	1,343	1,179	2,523	9
運輸交通倉庫	108,870	46,730	26,556	19,170	45,727	8
礦 業(圓)	5,875	3,038	2,381	1,139	2,666	5
礦 業(磅)	11,000	1,500	—	—	—	—

論 彙 題 問 路 鐵 北 東

	(元)	四	一七	五〇	
商 業	六・一〇〇	二・五五五	一・五〇三	一・八九七	三・四〇〇
農 業	二〇・〇〇〇	七・五〇〇	七・三七八	二・一三六	一九・五五五
土 木 建 築	一五・〇〇〇	三・七五〇	一・六二七	四・八八二	六・五一一〇
電 氣 瓦 斯	三七・〇〇〇	三三・三〇〇	三二・六二〇	三・七〇〇	三六・三三〇
新 聞	一・三〇〇	一・三〇〇	一・一〇〇	—	一・一〇〇
雜 項	(圓) 一五〇	一五〇	一〇〇	—	一〇〇
(元)	六・〇〇〇	六・〇〇〇	二・三一一	—	二・三一一
總 計 (圓)	三七八・九九五	一七九・八二七	一〇五・四一四	二二・六一九	二二〇・〇三三
(元)	六・一〇〇	六・〇六四	三・〇八八	一七	三・一〇六
(磅)	二・〇〇〇	一・四〇〇	—	—	—

此五十七公司中，滿鐵會社有其全部股票者，十二公司，幾持有其全數股票者二公司，有其超過半數乃至稍半數之股票者十九公司，共計三十三公司，即對於公司總數百分之六十有完全支配權，其勢力之雄厚，有若此者。

(一) 滿鐵與疑獄

滿鐵會社，為日本侵略滿蒙之惟一工具，固不待言，然因其資財雄厚，勢力浩大之故，有時供政黨利用，而變為籌措黨費之機關，或為一部資本家之利益，

或爲總裁重役等的個人的慾望，濫支浪用，在所不免，尤以歷任總裁假藉政黨名義，實行舞弊，黨人爲黨籌款，政客爲己獵官，賄賂公行，疑獄迭出，此雖爲日人內政問題，似屬無足輕重，然即此亦可藉知滿鐵與日本政黨關係之密切也，茲將與滿鐵有關聯之賄案，擇其一二重要者，簡述如左。

一、搭連炭坑事件 日本大正九年（民國九年）滿鐵副社長中西清一氏以不當價格目東洋炭坑株式會買收撫順之搭連炭坑，以其差額貢獻於政友會，此事件與關東廳之鴉片事件，稱爲滿洲疑獄事件之雙璧，當時被告者證人參考人等被召喚者與滿鐵有關係之要人，竟至數十名，現正在滿鐵充理事之小日山直登氏，當時曾充撫順炭坑庶務課長，被置於東京監獄，副社長中西氏，亦被判決有罪，此事件之內容，爲滿鐵技師評價僅五十萬圓之搭連炭坑，中西竟強以二百二十萬元之高價由滿鐵買收之，其後憲政會代議士之早速整爾，於大正十年一月三十一日，在衆議院豫算總會席上，嚴厲質問原首相，一時曾引起日本全國之注意。

二、滿洲丸事件 本事件與搭連炭坑事件同時發生，原來滿鐵傍系公司之大連汽船公司，由內田汽船購買八千五百噸之滿洲丸汽船，每噸價格爲三百二十五元，實超過當時價格三四倍，其差額亦爲政黨所用。

三、昭和製鋼所事件 昭和製鋼所擬設立於朝鮮之新義州，與鴨綠江水力電氣及鴨綠江電鐵等相關聯，而組織山條王國，聞昭和製鋼所得利權三千萬元，與

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

政友會秘密有關係，不過此案迄未證實，僅有此傳聞而已。滿鐵之日本政黨化，爲極顯明之事，觀其每值政變發生，滿鐵總裁，輒爲更迭一事，即可證明，依滿鐵公司章程，（一）總裁副總裁各一名，均經勅裁後由政府任命之，任期五年，（二）理事定爲四人以上，政府自持有五十股以上之股東中任命之，任期四年，但事實上內閣一有變動，滿鐵總裁亦必隨之更迭，事實上每一總裁之任期，不過平均二年三個月，此實足證滿鐵與政黨關係之深，尤足是滿鐵公司爲實行其各該政黨滿蒙政策之唯一機關也，茲先將滿鐵歷任重要職員及其所屬政黨，任期等，表列於次，而後關於各時期的重要政策之變化，略述梗概。

號次	姓 名	內 閣	政 黨	任 期
一	後藤新平(總裁)	西園寺、桂(一次)	——	一年九個月
二	中村是公(總裁)	桂(一次)西園寺(二次)桂(三次)	——	五年
三	野村龍太郎(總裁)	山本(一次)	——	八個月
四	中村雄次郎(總裁)	大隈	同志會	三年一個月
五	國澤新兵衛(理事長)	寺 內	超 然	一年九個月
六	野村龍太郎(社長)	原(一次)	政友會	二年一個月
七	早川千吉郎(社長)	原(二次)高橋	政友會	一年五個月
八	川村竹治(社長)	加藤(友)山本(二次)清浦	超 然	一年九個月
九	安廣伴一郎(社長)	加藤(高)若槻(一次)	憲政會	二年二個月

十 山本條太郎(總裁)

田 中

政友會 二年二個月

十一 仙石 貢(總裁)

濱 口

民政黨 一年十個月

十二 內田康哉(總裁)

若槻(二次)

本年九月赴任

日俄戰後，桂內閣擬讓渡滿鐵於美商哈利門，經小村氏破壞該項契約，仍歸日本經營，自此而後，日本遂以滿鐵為根幹，以實行其滿蒙大陸侵略政策，既如上述。如第一任總裁為奔走於當時日本軍閥兒玉源太郎門下之後藤新平氏，其時後藤氏任臺灣民政長官，由臺灣歸東京後，即訪伊藤博文諸要人，以滿洲殖民政策相詢，伊藤未能即答，頗有難色，後藤氏即立說日本將來須向滿蒙大陸發展之必要，其言曰『不出十年如能移國民(指日本內地人)五千萬於滿洲，則俄國雖強，亦不得與我妄啓戰端，和戰緩急之制命，居然操於我手，』云云，是其滿蒙侵略政策第一步為『移民』，實已昭然若揭，後藤氏在任雖僅一年有餘，而關於滿蒙經營之方針，實已大體確定，其方針為何，即藉中日共存共榮之美名，而行所謂懷柔的融和政策是也，彼於南滿設立學校，建築病院，以麻醉中國人之心，組織滿鐵公所，以籠絡中國之無知官吏，對地方要人，餽贈往還，甚至與以利誘，如鐵路之敷設，土地之商租等，不待外交的交涉，即可於中國官廳麻醉昏睡之時，由感情之諒解而得無形解決，尤以與中國人相接觸，注意培養其將來有為之人物，使其掌握政權，聽其驅使，為最陰謀有效之手段，依後藤之計劃，旅

順大連，均造成商業港，專作爲欲海灣沿岸之出入港，但日本海軍方面則必欲旅大造成海軍港，陸軍方面更強硬主張造成陸軍之要塞地，其結果三方並進，以成今日之局勢，後藤氏更聲明其經營滿洲之方針，爲『以王道之族類實行霸術，其變化爲文裝的武備』云云，其意即在他國領土之中，實行扶養培植自國之權益，必表面上施行仁惠而後方可遂其野心，故對在滿文化的施設，努力擴張，同時對東三省之留學日本者，與以特殊方便，以消滅東北人民民族意識與國家觀念，其用意之周到深遠，誠有令人慄然而懼者。

繼後藤者爲中村是公，此人面貌古怪，富於陰謀，對後藤計畫，篤力奉行，第一次山本權兵衛內閣成立後，任野村龍太郎爲滿鐵總裁，伊藤大八爲副總裁，政黨之注意向滿鐵發展自此始，野村不善理事務，致副總裁伊藤與理阪野耕三等任所欲爲，其他理事聯袂辭職，適山本內閣倒，而野村亦不得不隨之辭職，大隈內閣時代，任中村雄次郎爲總裁，中村爲山縣之副官，在陸軍界中爲稀有之算數家，原爲鞍山製鐵所長官，所謂千萬噸製鐵事業之計畫，皆由中村一手製成，當時鞍山鐵礦之發見者爲滿鐵地質研究所技師木戶忠太郎氏，一日由大連乘車過鞍山，恰值天雨，木戶倚窗眺望，見淋淋細雨中，山石閃閃放光，當以爲奇，即下車調查，始知此爲礦石，含量雖不甚多，但地域廣大，亦屬有望，乃創立中日合辦之振興公司從事探掘，中村任滿鐵總裁之後，不久內閣再更，寺內組閣，爲統

一在滿各機關之政令計，以中村兼關東都督，其時關於行政軍事營業及領事等，均以滿鐵社員充之，惟此種統一制度，實效未舉，及原內閣成立後，以營利的公司不宜冠以官僚式之稱號，乃易總裁為社長，再以野村龍太郎充社長，所謂滿鐵疑獄事件以起。

(一) 其次為早川千吉郎氏，在任未久即死，早川之後為川村竹治，改增機密費三十萬圓為八十萬圓，曾以供清浦內閣時代選舉之用，其後加藤高明組閣，安廣伴一郎任社長，為山縣系之官僚，嗜字善書，不甚理業務，安廣之後山本條太郎繼任，為田中義一所任命，即負責現政友會滿蒙積極政策之使命者，彼於到任之後即與張作霖直接交涉，所謂我滿蒙五路之敷設，雖因張作霖炸斃而歸於無效，然在日本方面談之，莫不盛讚山本之手腕圓滑而敏捷也，濱口組閣後，由西園寺之推荐，任仙石貢為總裁，(社長後改為總裁)依民政黨之財政經濟政策，對於滿鐵事業務期事務的全理化，惟以銀價暴跌，及東北鐵路部分的成功之關係，滿鐵收入大減，頗受政友會及舊軍閥之指摘，更以年老多病之故，若槻內閣成立後，即辭職，新總裁為內田康哉，亦係西園寺所推荐者，於前月赴任，其改革滿鐵計劃，已聲明者為裁汰冗員，消弭黨派界限，並融合中日關係，惟到任不及兩月，日軍即占領滿洲，擬以實力壓迫中國，承認不法之廿一條及山本時代與張作霖私相訂定之密約，現以鐵路問題，已來日與政府接洽，與日本新滿蒙政策之確立，實

有重大關係，總之自後藤新平以來，日本對滿蒙政策，向取虛偽的懷柔的政策文裝的武備者，至是則完全易以暴力強奪政策矣，日本之殖民政策，與其他一切文化等，均係出於模倣，於臺灣統治之始，則以法國經營阿爾裁利亞之方法為模範，於朝鮮滿洲之侵略，則倣英國之東印度貿易公司，而設立東洋殖殖株式會社於朝鮮，設立南滿鐵道株式會社於奉天，東拓之組織，與朝鮮之併吞，有直接關係，該公司最初資金，僅一千萬元，名義上難屬日韓合辦，實際上七百五十萬元為日所出，朝鮮所出資本僅係以土地折合者，而經營管理之權當然屬於日本，朝鮮人實未能參與，及朝鮮併吞已成事實之後，朝鮮統治，完全採用軍國主義，武斷政治，小學校教師帶劍授課，警察均以軍隊憲兵充任，東拓亦隨朝鮮統治之漸次鞏固而完成其使命，滿鐵規模之大，實超越東拓數十倍，日人之傾全力以經營，亦非東拓所可同日而語，二十餘年來，舉國人盡在昏聩狀態中，致令東北地方當局，零售片賣，以成今日無法收拾之局勢，此次如再為日本帝國主義所威脅屈服，確定其非法權益，則東北割滅，全國亦隨之而危，故吾人敢斷言日本滿蒙鐵路政策成功之後，則中國民族即無獨立自由之可能矣

(三) 滿鐵國際化的失敗

滿蒙關係於中國國防，關係於世界和平，在昔國人雖不自知，而世界各國莫不知之，滿鐵為侵略滿蒙之先鋒機關，國人雖不自覺，而世界各國莫不早已瞭然

，用是俄國雖因戰敗結果，革命關係，未能再行插足於南滿，而英美資本家虎視眈眈，早已集注目光於此地，惟數十年間滿鐵收買運動與鐵路包圍計劃，均已因日本之陰謀破壞，與我國內亂頻仍不能堅持之故，而底於失敗，吾人披覽往史，惟有痛心而已，茲簡述其經過如左，

(一) 哈利門事件

此為日本明治三十八年之事件，當時日本首相為桂太郎，經閣議結果，同年十月十二日交覺書於哈利門，其內容為『滿洲鐵道與橋梁，碼頭，倉庫等一併讓渡於美國之新迪開特，在日本法律之下，採用日美合辦公司形式，經營運輸業務，並對任美人某為滿洲鐵道之經營首領者一事，予以同意』云云，俟經小村阻止，其約中廢，此為美國財界對滿鐵注意之始，

(二) 新齊鐵道問題

英商波林公司獲得新民屯齊齊哈爾鐵路敷設權，時在一九〇七年，其時北京政府對於英商波林商會，允許其自新民屯北行法庫門再西北轉經洮南至齊齊哈爾鐵路之建設，波林商會係由哈利門所主動者，日本外務省極力反對，中國外交不敏活，政府無辦法，致與波林之契約終未能成，

(三) 錦瓊鐵路問題

一九〇九年唐紹儀爲奉天巡撫時，銳意於新政之改革，以整理東三省財政爲目的，經美國奉天總領事斯特賴特氏之介紹，由美國財團借款二十萬金元，設立東三省中央銀行，同時以中東路之齊齊哈爾爲基點，至黑龍江畔中俄國境之黑河止所謂黑齊鐵道之敷設權，許與美國，以爲交換條件。當時斯特賴特氏，即與波林公司折衝，其結果斯氏所得之賓黑鐵路與波林公司所得之新民屯齊齊哈爾鐵道兩線合併，以京奉鐵路線之錦州爲基點，黑河之南方，瑗瑗爲終點，即所謂錦瑗鐵路之協定於以成立，日俄探知此種消息，在日本方面以爲錦瑗鐵路如成，則與滿鐵線併行，實足以制滿鐵之死命，在俄國方面則以爲不但中東鐵路將立受影響，即國防上亦成重大問題，結果俄日締結協約，共同威脅中國，唐紹儀氏終被罷免，此計劃又歸失敗，

(四) 滿洲鐵路中立之提議

一九一〇年美國國務卿饒克斯爲滿洲鐵路中立之提議，即以中英美法德俄日等七國名義共同貸資於中國，使中國買收滿路，由出資國之代表組織協同委員會管理經營，俟本利償還完結後解散，此案日俄兩國均反對，於一九一〇年再結日俄協約，此案又被中止，

以上爲英美諸國注意滿洲開發，而以滿洲鐵路實行國際化之經過，乃以日本決心獨占滿蒙之故，出死力以抵制，卒至未能實現，最近我國方面，漸知滿鐵之

發展足致中國於危亡，然欲引用外資以敷設鐵路振興產業，又輒受日本之干涉不得自由，乃奮然而起，由中國自身開始築路，同時實行葫蘆島築港計劃，葫蘆島在遼寧省錦縣之東南，此港如能成，足以對抗大連，一九一〇年經英人技師休予氏計劃，即着手興工，翌年以武昌起義革命爆發之故，遂被中止，至民國三年工事再舉，以資金難集，中途又輟，其後張作霖與北京政府交通部合資千萬元，擬再繼續工事，又以直奉戰爭而被頓挫，去年東北交通委員會決定建設，於七月二日舉行盛大之起工式，由和蘭築港公司承攬事工，計劃至民國二十四年十月十五日完成，至少含有吞吐力二百萬噸之葫蘆島港，此實日人所不忘反對也，

依東北鐵路網計劃緣起，述「欲抵制南滿中東兩路，除鐵路網之實行，別無他道，鐵路網中最重要者，即挾滿鐵而斷中東之東西兩大幹線……更將此等線路集中於北寧線，建築良港以充銷路，則不僅可制滿鐵之死命，即中東斷路亦將與以重大威脅」云云，此實與日本以甚深之刺激，以爲中國東北鐵路網計劃之進展，葫蘆島築港之完成，日本如不以武力解決則滿鐵無論有如何之經濟鬥爭力，結果必歸於失敗，故在神經過敏之日人，認爲今日局面已至日本是否能放棄滿蒙大陸政策之嚴重的關頭，舉國騷然，咸主以實力占領滿洲，誓死爭奪，明乎此，則所謂因滿鐵爆炸，而出於自衛權之發動者，皆屬偽造之事實，又不待煩言面自解矣，

五，日本在滿合法權益之清算

日本之占領滿洲，一則曰日本在滿擁有特殊權益，再則曰日本在滿保有特殊地位，數十年來日本以此宣傳，蒙蔽世界，而歐美諸國不明真相者，輒信爲真。以日本爲擁護其依條約所得之合法權益，實力發動，係出於自衛，因此誤認中國破壞條約，不但不予同情，反謂中國應受制裁，自日本非法占領滿州以來，歐美報紙發此議論者，頗不在少，彼等對遠東真況不明瞭，此種謬論，固無一顧之價值，然日本侵略我滿蒙之真實狀況，未能公布於全世界，聽日本妄爲宣傳，實亦我自身疏忽之咎也，茲將中日間關於滿蒙鐵路締結之條約，一一考究，則知日本所謂合法權益與特殊地位者之內容爲如何矣，

一，關於南滿鐵路者

(A) 大連長春間之幹支線的經營期間，依中俄原約，自完成之日起，滿八十年，關於鐵路及其他及一切附屬物，無條件交還中國政府，又自開通後經過三十年，中國政府對於一切投下資本及關於鐵路之一切債務，全部償還其利息時，有贖回鐵路之權利，

(B) 安奉線之經營期間，自改良工事完成之日起，定爲十五年，此期間滿了後，以第三國評價人之評價額，中國政府有贖回本路之權利，

依原訂契約，南滿本線至一九三九年，安奉線至一九二三年，中國均有贖回

之權，滿鐵一經中國贖回，則日本之滿蒙鐵路政策，即根本破壞，故乘歐戰未終之際，提出二十一條，強迫中國簽訂，其關於前兩線者，與關東州租借期限，同時延長九十九年，關東州租借期限延至一九九七年，滿鐵本線延至二〇〇二年，安奉線延至二〇〇七年，且原約所訂滿鐵本線及安奉線中途贖回之權利，亦歸無效，按南滿路與安奉路日本之合法權益，一方面由於日俄波斯茅斯條約，繼承俄國之權利，一方面由中日滿洲善後條約中國予以承認，關於該路線，中國所應履行之義務如此，日本所應享之權利亦如此，至於二十一條之締結，完全由於片面的暴壓，並未經合法手續，不但在簽訂該條款時，缺乏自由意思之合致，即其內容亦顯然侵害中國領土與主權之獨立而違反國際公法，該條款始終未經承認，且於民國十二年曾經北京衆議院正式否決，宣布取消，是該條款之條文，早已不能存在，中國應再將一切關係條約，鄭重聲明，同時可提出法律根據請求國際司法裁判所，正式裁判，

二、關於吉長鐵路者

新奉路已於一九二四年隨借款之清償而日本權利同時消滅，已如前述，現所成爲問題者，惟吉長鐵路，關於該路合法的契約，祇有一九〇八年十一月所締結之新奉與吉長鐵路契約，及一九〇九年之吉長鐵路借款細目契約，依各該契約，應由中國自行經營，至一九一七年之吉長鐵路續借款契約，係根據於非法之二十

一條所規定者，二十一條既根本否認，此約當然無效，

二、關於滿洲五案件協約及間島協約者

①新民屯——法庫門間之鐵路，我國曾於一九〇七年開始敷設，被日本非法阻止，其藉口為根據中日秘密議定書第三條，『清國政府以保護南滿洲鐵道之利益為目的，清國政府在該鐵路收回以前，承諾在該鐵路附近或與其併行之任何幹線，不予敷設，又可能害及該鐵路利益之任何支線，亦不敷設，』當時中國政府以怯於威力之故，終為所屈服，惟該項秘密協定，既非合法的條約成文，當然無絕對拘束之效力，換言之，亦即中國無絕對遵守之義務，至一九〇九年關於該路兩國復重行協定，即中國欲敷設該路時，須豫與日本商議，然此所謂商議者，乃豫事通知日本，如中國欲借日本款修築時，得事前磋商之意，不然，中國在自身領土內築路，無論從任何方面言之，日本均無干涉之權利，果依前清政府與日本之秘密協定而解釋，則在南滿任何地方築路，日本均可藉口干涉，其侵害中國主權，阻礙東北開發，莫此為甚，此亦應提出國際司法裁判所徹底清算之一也，

②大石橋——營口間之滿鐵支線，俟滿鐵期間終了後，一律交還中國，本路亦與二十一條有直接關係，

四、關於吉會鐵路者

本路為日本所多年希圖而未得者，一九一八年曹汝霖與日本特殊銀行團之間

，會結吉會鐵道借款豫備契約，因直皖戰而失效，至張作霖爲安國軍總司令駐節北京時，與山本條太郎所爲假調印之新滿蒙五路中，吉會線亦在內，張作霖死後，此案亦隨之消滅，此次日軍占領滿洲，將來鐵路交涉時，日本方面或再提出此案，亦屬意中事，惟此路關係於東北邊防及葫蘆築港事，極爲重大，故特於此再事提及，用以喚起國人注意，

其他所謂滿蒙五鐵路，滿蒙四鐵道及新滿蒙五鐵路者，雖經滿鐵一再陰謀，或與北京政府賣國政團之安福系秘密協定，或與東北地方政權暗中交涉，然皆因時勢變遷，未能成爲正式條約，現在日本方面所認爲懸案而欲乘機解決者，約有左列八款：

(一) 打通線

本線爲四洮線與北寧線之連絡線，日本認爲與洮昂·四洮·鄭通各線，爲南滿鐵路西方之並行線，我國於一九二二年發表敷設計劃時，日本曾非法抗議，惟當時置之未理，即着手工事，一九二七年十二月，全線開通，日本至今指認爲違犯中日滿州善後條約，威脅滿鐵發展，惟此既屬日本片面的非法主張，日事已過去，當然可以置之不理，

(二) 吉海線之敷設

日人認本路與瀋海線同爲滿鐵東方之併行幹線，一九二七年六月，由吉林省

官民合辦，着手動工，而日本竟籍口滿蒙四路之交換公文，以本路須向日本借款，始能修築，按該換文之意，係中國關於本路如借外資修築時，應與日本商借，但中國自身備款興修，主權所在，當然不容任何國家干涉，日本竟如此主張，干我內政，此實違犯九國條約，應予嚴厲拒絕，

(三) 洮昂工事費決算問題

本路工事係由滿鐵承包，惟其預算與決算不符，不當開支與非法報銷，中國如予承認，則損失甚大，惟此事如日本承認其非法開銷而肯為公平的處理時，中國方面當然樂與解決，

(四) 洮昂線顧問問題

本路依契約應置日本顧問，代管一切收支，關於支出之一切書類，須經其連署，方有效力，惟工事費既未結算，當然以前契約成為懸案，顧問等枝節問題，亦自不能解決，

(五) 北寧瀋海連絡顧問

一九二七年三月我國將瀋海北寧兩線互使聯絡，日本竟籍口於中日關於京奉線延長之協定，亦表示反對，曲解條約，全無根據，

(六) 吉海吉長兩線接續問題

我國於吉海線完成之後，一九二九年，擬行吉海吉長兩線之連絡輸送，以日

本之阻止而未能實現，我國自身之鐵路，竟不能自由管理，其為蠻橫，莫此為甚

(七) 吉敦線建設工事費問題

本路工事亦為滿鐵所承攬者，其工事費與洮昂線相同，果日本不為非法之要求，我國當然亦不拒絕商議，

(八) 四洮借款之換算問題

四洮借款總額為三千二百萬元，期限至一九二六年五月末，日本曾要求重行換算，至今以與其他國關聯之鐵路問題尚未解決，故此仍為懸案，

六，鐵路交涉之根本原則

總上而觀，日人所謂合法權益者，僅不外少數鐵路之借款問題，其他則盡屬曲解條約暴力占據者，為排除中日間之東省糾紛，先決問題，為日人須洗滌其不正觀念，放棄其鐵路侵略政策，然後方有直接談判之可能，不然在我國方面，寧可永遠作為懸案，另作有計劃之開發，倘一時為暴力所屈服，則一念之差，即貽千秋之恨，關於東北鐵路問題之解決，就管見所及，陳述如左，以供國民參考，

一，最迫切的國際聲明書

按二十一條為日本違犯國際公法之非法要求，中國迄未承認，此為世人所共知者，惟是關於山東及其他部分者，雖經日本宣布無效，而關於滿蒙者，日本則

仍在強硬的非法主張，致成爲中日紛爭之根源，此種非法條款，一日存在，則中日在滿衝突之危機，一日不能消滅，即世界和平，亦一日不能保障，現日本在國際聯盟幾度聲明，日本對滿蒙有特殊權益，有特殊地位，以欺蒙不了解中日關係之歐美政治家，以緩國聯空氣，以爲其占領滿洲作辯解，十月十三號日代表芳澤氏之聲明書，述滿蒙利權，至有十五六頁之多，而我國代表則僅有日軍占領滿洲後之報告，迄未聞有日本侵略我滿蒙的歷史述叙，彼今日之占領滿洲，係藉口於擁護特殊權益，我代表何以不反證其在滿蒙地位之不法，彼言問題之解決，不能根據於理論與原利。須注重日本既得之利之事實，我代表又何以不聲明彼除根據非法之二十一條外，日本在滿並無幾多之正當權利，且凡彼所有條約上一切合法權利，我國亦並無侵害之事實與意圖，此種事實，國民政府應詳爲搜集，給聯盟代表，尤以關於中日衝突總原因之二十一條正式宣布其無條約效力爲最重要，日本此次出兵，已有最大決心，並已秘密動員，以抗第三者之干涉，即激動世界大戰，亦屬可能，惟世界各國，均窘於財政，且最近國際關係，日趨複雜，在極端疲敝之下，創痛鉅深之餘，第二次世界大戰，似非其時，而美國一國是否有與日本作戰之實力與犧牲之決心，均屬疑問，總之無論將來戰與不戰，現在國民政府應立將二十一條廢止之經過，日本在滿之沿革的不法事實，日軍占領滿洲之現狀，滿蒙開發與世界關係，日本占據滿洲對於國際之威脅，以及滿蒙與中國民族生

存上之關係等，注重統計，臆列事實，使國際上對滿蒙有正確的認識，以反駁日本片面的反宣傳，此實目前之急務也。

一、鐵路交涉之根本原則

(一) 明白廢止二十一條，另為其他合理的協定。

(二) 關於南滿鐵路之權利義務，仍依照中日滿洲善後條約而行，屆期由中政府備價收回，作為國營鐵路。

(三) 中國築路，絕對有左列各項自由，A 路基上之自由，(B) 資本上之自由，(C) 技術上之自由，(D) 營業上之自由，(E) 鐵路材料採辦之自由，(F) 港灣修築之自由。

(四) 一切秘密協訂及未經批准之地方契約，非經中央政府重新審訂者，不能發生效力。

(五) 舊約上與新協訂原則上衝突之點，應一律修正。

(六) 在以上原則為前提之下，關於洮昂工事費之決算及四洮借款之換算等問題，由雙方同意為合理的協商。

以上所列原則，如能實現，則東北交通之發展，必能一日千里，同時日本之滿蒙鐵路政策，亦可不擊自破，惟是日本之認滿蒙，既為其『死活利害』關頭，不但對於右列原則不肯承認，即今日滿鐵活動亦尚認為受中國牽制，而思有以推

翻東北交通委員會，打破滿鐵包圍鐵路網，在中國方面非取消二十一條，不能保持滿蒙領土，在日本方面二十一條如果取消，則滿蒙侵略，事實上已不可能，中國不能無端放棄滿蒙，日本亦不肯輕自滿蒙退出，故此次事變，即能幸免世界大戰，然亦決非旦夕所可交涉成功者，中國此時須有最後之決心，寧可令國交斷絕，日本軍隊有更甚於今日之蹂躪壓迫，亦不能圖一時苟安，作屈服的解決，先決條件，爲日本撤兵，兵如不撤，則一切無直接談商之餘地，上述原則，不過供將來萬一入於交涉時，我國所應持之方針而已。（十月十五日發於東京）

一、對華鐵路交涉——南滿木村理事

滿蒙權益擁護會議紀錄

（天津益世報二十年十月十一日）

（此秘密會議錄，乃日本政府反對派黨人竊出私售於天津益世報館者，經此報譯出，此會議之重要，不亞於一九二七年六月二十九日田中內閣時代之東方會議，其議決案之重要，亦不在田中奏章之下。嗚呼，日人朝野方積極合力以謀我，吾不知吾麻木醉夢之國民，讀此催命符，亦有所興感，而思所以對待之策否耶！今當此幣原外交脫軌大陸政策高唱正濃之時，我東北邊境十分危險，將來憂患，更不堪設想，謹以血淚至誠，望我國當局急圖自強與民更始，下十年生聚教訓之決心，更願人民亦臥薪嘗胆以助政府，其庶幾有豸。倘仍不覺悟，力圖自強，

則白山黑水之大好河山，恐非我有矣，閱者如細讀此秘密會議錄，則知此言，非固爲無病呻吟之語以刺激國人也矣。）

一，時期（一九三〇年）昭和五年十二月七日午前九時至午後二時

二，會場 拓務省大臣辦公室

三，出席者 松田拓相 仙石總裁 木村理事 外務省吉田永井二次官 拓務省

小村小坂二次官武家參與官松永條約局長亞細細局長阿部陸軍次官參謀次官及第一課長

四，決議（甲）奉派欲將滿蒙外交權名實共歸併南京，吾人對此，取外寬內嚴方法，以反對之。更藉題發揮，強其仍以張學良爲負責長官，帝國以便保持其特殊地位及特權，（乙）對奉派鐵道網之建設，取干涉的態度，以阻其實現，特以迫戰求和策略，誘其與我協調滿蒙鐵道運價與貨物吸收區域之限制。似此方足永保南滿路與大連港之繁榮。

木村理事對提案之說明：！

歐戰後華盛頓會議所締結之九國協約，無不束縛帝國在滿蒙之自由行動。如帝國果以急進的帝國主義精神以臨之，必一舉而惹起各國之誤解。因此種種關係，故滿蒙政策，必須有其機會，方可斷行。非如張作霖政府時代，凡事皆可依我之意見也。夫滿鐵所以犧牲二十餘萬圓，使用總員八百餘名，作成滿蒙馬賊底冊

，並懷柔其頭目者，無不因欲製造此種機會。竊參謀部利用黑龍會愛國會大化會等。與帝制派聯絡者，亦不過欲製造其機會耳。他如特別組織營口葫蘆島及北寧路等之秘密調查機關，……………如運動烏蘇里及東鐵之赤俄當局與我提携者，是皆因欲導我權益之進展而努力爲之也。按滿鐵作如此潛航式之努力，並犧牲如許巨大金錢，無非欲造成天賜之機會，以便補鑄我滿蒙政策，成爲金城鐵壁。於此足證仙石總裁對滿蒙之難題，無不極欲謀根本的有利之解決，以國家百年之大計，斷非如外間所宣傳之無能無策也明矣。

我國在滿蒙之特殊地位，雖得自日俄戰事，而許多既得權，乃得自張作霖時代。彼張學良敢然脫離軍閥根性，而犧牲其特殊政權，奉還南京……………以避其對我重大責任。此不僅高築砲壘以自衛，且放射外交的毒瓦斯於東亞全土，意於毒塞我日本之性命，……………實爲空前之傑作，如謂蔣介石奸雄可怕，則張學良對我政策之陰險，益爲可怕。

帝國者日會……………因歐美各強國對中國尙未感覺重要，又加海禁尙未全開，其民衆對華知識非常淺薄，故一方攻擊中國以夷制夷及遠交近攻之外交，一方却自學其法而反用之。於是世界各國中我宣傳，而唱出對華國際協調之原則，在此國際協調期中，……………歐美各國，不啻爲帝國對華之便衣隊。……………然今日海禁大開，歐美各國之生產，須求售於中國，因而發生親華之念，且近來中國

人民，不論南北，非常覺醒，尤其是外交方策，非常發達，其孜孜向歐美宣傳，每大胆不敵，而能訂正我國之中傷，因此歐美民衆對於中國之理解，乃加前數倍。……重以我國曩昔利用國際協調所剝取中國者，事後大惹各國之猜忌。……故狡猾之美國，乘華盛頓會議之機，一舉而衝破我國在滿蒙之特權，且以九國協約縛我之行動，繼復以英美合作力量，打倒在華國際協調外交之慣例，欲帝國陷於孤立。……又奉派之外交，雖仍以遠交近攻及以夷制夷爲對我之基礎，無如滿蒙利源豐富，歐美虎視眈眈，任我日本叫穿奉派之術策，然利之所在，彼等必樂而趨就，況英美今日合作，其精神乃欲掃滅帝國在華之勢力，彼奉派之外交術，正投合其野望。……吾人須信英美資本帝國主義，確有與奉派提携到底之可能。夫如是……英美二國，竟成奉派之便衣隊，共運用以夷制夷之外交術以制我，而彼乃可坐享中國遠交近攻政策之優待焉。

余在任地與林總領事及關東長官司令官等研究至再，發現下列諸外交策略，畢竟須連續的運用，方足以保留我滿蒙政策之根幹而不被推倒。(一)以華制華，利用其內部感情，或反對派，及馬賊團等，以攪亂其政權，藉以牽制其對我之外交，且能使歐美各國對滿蒙投資，發生危懼之念。(二)恩中威，凡各事業之進行，一面予以利益，一面即藉此行使威權。(三)親中惡，精神的方面，則以親善及平等爲表面上之原則，裏面則行使中傷及破壞策略。(四)對現有懸案及未實現之

既得權，以日華共存共榮成合辦性質，爲表面上之解決方針，其實仍以取得特權並保留之至要素。(五)滿蒙外交權，仍以張學良爲擔當長官。

奉派鐵道網之東西二大幹線中，東線之奉海路，既已通至吉林，帝國對此，恐難阻其實現，故無妨做一順水人情，但勸其許我建設吉會路，我不惜另以天圖路全部無償讓與之，蓋滿蒙特產及富源之集散地，東部雖有相當之多額，然以視西部之黑龍江及蒙古方面，其地方之肥沃，面積之廣大，均膛乎後之，且西部交通之發達，可使葫蘆島因而繁盛，故西線之完成，實爲我滿蒙政策之致命傷。……今幸通遼洮南間尙未築，帝國必須乘此時機以阻之，並及洮南開魯間之線，倘張學良許我，則帝國可中止興築大賚路，以爲交換條件。……更乘此機會，高調共存共榮之假精神，誘其與我協定鐵道運費，及貨客吸收區域，……尙不然者，帝國之南滿路，以准許中國投資合併爲題而誘之，張學良必入彀中：彼如仍以外交權既歸併南京爲口實，而拒絕交涉，帝國則以既得權皆得自張作霖時代，且所在地乃彼之管轄等理由，勸其發揮人格，代帝國居中與南京交涉，……吾人深信張學良必無所逃其責……免帝國直接與南京交涉，而造成滿蒙外交歸併南京之慣。

帝國在滿蒙之特殊地位，乃因東北長官有特殊的政權而確保之，請稽張作霖未入關時代，自可瞭然。及張作霖入關而後，帝國地位因之動搖。……幸當時張

作霖之野心，專欲統一中原，對我滿蒙之特殊權益，……不敢有何等露骨行動。……然帝國至此，益感滿蒙之地位，必須早日確定，蓋中國之統一如果實現，我之地位，必然被其蹶倒，加以革命勢力日盛，英美監視益嚴，帝之危機，間不容髮，當時田中外相，乃商諸關係官廳，乘革命北伐機會，利用以華制華策略，炸害張作霖，欲助復辟派奪取滿蒙，繼見形勢不利，轉而勸告張學良獨立者，無非欲確保帝國在滿蒙之地位。

南滿路業務之不振如今日者，雖可謂已達極點，然如按其收入額哩數而比例之，恐我國內地任何良好成績之鐵道，不能駕而上之。蓋論其長不過七八百哩，其過去數年之平均收入，爲我交通史上聞所未聞見所未見之暴利。……本年（指民國十九年）以來，因世界經濟之變動，加以中國銀值之低落，……南滿鐵路營業，因受非常之惡影響。當局者費盡苦心，排除萬難，以吸收各地特產。或以車馬爲集貨之中繼，或減收港灣費飲水費等，或以銀行機關供給低金融與各特產貿易商，或暗中減少運費，或以直接活動之國際運輸公司，不管利益若何，到處增設倉庫，減收其租金，並與貨主以種種便利等等，於此足證滿鐵當局對於增加收入，實可謂慘淡經營，惡戰苦鬥。無如世界的不景氣之大自然，不無許人力挽回之，……一般人遂誤解滿鐵當局無能，致令其黃金的繁榮，被奉派鐵道網包圍政策所打破云云者，乃其毫無國際的理解，及不曉世界的不景氣之慘狀

而發之謬論。……蓋世人每以黃金滿鐵時代之收入爲標準，殊不知……世界的不景氣，正亦黃金時代之反映耳。如果滿鐵因受包圍而減收者，則包圍滿鐵之諸路，如瀋海吉海吉長吉敦四洮洮昂齊克呼海打通等，何以比滿鐵之減收，猶慘過數倍。今彼方從業員薪金，且已滯發數月，故滿鐵之經濟，視此尙有非常餘裕毫不因減收而基礎動搖也。

撫順煤者其事實爲諸君所共曉，該礦係中國所有，帝國唯取其收益及開採之權，惟我國一時既不能用許多，而中國方面亦不能多售，苦無機會可一時掘完以增帝國之富耳，該礦之埋藏煤量共有十七億噸，公然發表者爲十三億噸，滿鐵努力探掘二十餘年，共掘出一億七千萬噸，公表者爲三億三千萬噸，按其所存之額非常豐富，滿鐵雖欲極力開掘，無如世界經濟不況而後販路大受影響，（按僅鐵道減收自四月至十一月爲二千八十五萬五千元）

滿鐵特派調查員四十名，前赴奉派各鐵道沿線，調查其收入狀況，驚知奉派鐵道經濟，無不極度窮迫。此皆因奉派交通當局，無國際的經濟眼光，徒濫用官權，播弄其金融政策，與我滿鐵挑戰，是亦應得之天罰也。至於以不換紙幣，強向人民收買各特產以博巨利……徒使人民極度疲敝，而毫不顧惜……其無持久力明矣。我如能稍忍而姑待之，其鐵道網之勢力，可以不攻自破。夫如是，奉派之鐵道猛進，其打擊我南滿路之重點，不在今日，而在將來，即東西幹線

完成之日是也。

東三省鹽務總局之食鹽，依明治四十一年七月二十八日條約，此官鹽之運輸，我南滿路有其特權，又附則第四條，如欲廢棄本條約者，須於三個月前通知南滿路，然中國方面，事前竟不通知，……而悉數交其鐵道網運輸，……滿鐵因此損失莫大之收入。且我國每向各國宣傳，滿蒙華民，如非賴我滿鐵交通之便，其生活與文化，無不受脅迫云云，亦因此官鹽運輸之被奪，言之不復成理。遂能使我滿鐵消息其為兩國共存共榮之交通，而傾為帝國主義之交通。……是故當局對此權利，頗欲奪回。……雖恐其惹起中國國民之反感，住苒而未敢實行，然無日不伺候機會，必使此名譽的假面具，珠還合浦而後止。縱運費減至低於奉派鐵道，滿鐵亦樂為之，必不得已，犧牲其一部份，亦所不惜。……此題或因鐵道交涉而能解決，則幸甚矣。

帝國國防重地，如興安嶺一帶，及開魯五常等，為戰時軍團重要陣營，如長春哈爾濱安達等，為戰時軍團給養及軍馬高糧等補充及徵發之重要區域，無不被奉派以東西二大幹線所衝破或被其掣肘。……軍縮條約成立之今日，帝國期待滿蒙為唯一之國防重心，所幸如前記各地點，……除我軍部要人，與重要外交當局而外，別無他人知覺。……如此秘密，奉派必莫由察知，而特計畫該鐵道，以妨害我。蓋欲發展其經濟，而為此偶然之湊合。夫彼既以經濟為主要

點，則我國以何等利益與之交換，或能達到阻止之目的。萬一彼受赤俄軍事家之指導，成竟自己所感，不幸悉與我同，……則必須先以何等策略誘止其就範，然後別出奇計以阻止之。……依參謀部之意見，欲以東西二大幹線之建設確有妨害帝國國防云云為題，而要求廢止之。……無如奉派之外交詞令，非常狡展，彼必謂東西二大幹線之建設。純以堅固自國國防及開發滿蒙為目的云云以拒我，則我豈非自塞其進路，而不能繼續發言乎。

歐美資本家每視張學良治下為其銀箱安全放置地帶，自東北易幟以來，其漫然欲投資於滿蒙者，共有八大團體之多。其中如紐約財體者，本有意交托滿鐵會社放資於滿蒙，亦因東北易幟，而中國方面及駐華美使之宣傳，一轉遂拒絕與滿鐵提携，密派調查來滿，一意欲以奉派為對手，為直接放資之計畫。幸當時帝國利用新聞及駐歐美財務官作種種中傷之宣傳，而有馮閣內亂之爆發，故得阻止之。豈料自馮馮失敗而後，張學良復以其老獺之外交手腕，粉飾統一政府之形骸，於是歐美資本團對滿投資之野望，更倍於前，……而尤重視關於鐵道之放資。依外務省最近所接派駐英美官吏之報告，僅彼二國之資本金，目下極力計畫放資於滿蒙鐵道事業者，共有十五團體之多。……夫如是，奉派自無財力可完成其所計畫之各鐵路，然彼藉其假統一政府為招牌，僅以一筆之簽押，自可向歐美資本國借得盈千累萬之資金。況歐美資本金。處極度放款難之今日，吾人深信

其必將趨之若鶩，而崇拜張學良如耶穌。從此歐美等國，原欲確保其放資地盤之安全計，對於張學良之政權，必以何因緣擁護之，而帝國在滿蒙之行動，屆時必受種種掣肘。……首為國家百年計，事前必……杜絕歐美資金流入滿蒙，使其富故為帝國所獨有，即主權者之奉派，亦無法與我分甘。……如彼真為開拓滿蒙須建設鐵道者，至少其所應用之建設費，必須向帝國借款，帝國不論如何困難，亦能向英美轉借以貸之。

最慘者莫如帝國在五常及長春等之國防重心地點，無不被其東部幹綫所衝破。萬一有事之秋，憑帝國如何發揮日本海中心主義，帝國武裝鐵道若吉會路者，縱如何精銳，奈陣地與南滿路及內地之聯絡，悉被包圍橫斷，屆時帝國雖有千軍萬馬，恐亦不能保全興安嶺及開魯一帶要地。他如滿蒙駐軍戰時之給養，及軍需之運輸，因四通八達皆受遮斷，萬一奉軍以鐵道網之機能，由東北西三方面夾攻之，斯時也，南滿路一轉而失却國防軍事上之能力，而帝國駐屯沿線及興安開魯一帶之國軍，不為降虜，即須全覆。

帝國宜以奉派之無視條約及我國之抗議為原因及機會，先責其失信，次則高調日華之共存共榮，求其許我實現吉會路既得權，以作東部並行線建設之交換條件。倘能許我，則另餌以何等之物質的或精神的利益，亦於事無妨。況彼部軋轢猛烈之今日，且與南京非誠意假統一妥協之今日，吾人深信其必能自覺己身終局

之利害，而誠意接帝國之交涉。……至少彼亦須中止延吉敦化線延吉吉海線吉林五常線等培養線之建設。……倘以如此之犧牲條件，而猶不能使彼滿足者，……至少彼亦須許我實現海林延吉綫之既得權，而天圖鐵道應由帝國收買辦理。……夫如是，帝國雖不得實現武裝的吉會路，……於我國防上及經濟上所受之損失，固亦無幾。因彼東部大幹綫上之工事，已達成十之七八，尤其是松花江流域之富源地，既被其貫通，又既與葫蘆島港相連接，任何干涉亦難阻止，……故對其東部大幹綫之外交，不得不如此屈弱以處理之。

按葫蘆島港，不幸於不知不覺之中竟被實現者，皆因帝國自信過強，事前不阻止外國資本家與之接近，致有今日之慘。然前車既覆，後車可鑒，此後對外國資本家之欲投資滿蒙者，必須極力行使破壞中傷之策畧，較諸直接干涉，更爲有效，且可粉飾日華親善之假面具，而高尚帝國之外交術」

更就其西部大幹綫而檢討之……幸其洮南與通遼之間尙未建設，此短距離之路綫，如何阻止，……不僅帝國國防上之要防重地，如興安嶺及開魯或白音太來一帶，可免受其衝破及威迫……且令彼之西部大幹綫一變而成中斷之形，雖有既成線如鄭家屯至通遼間及鄭家屯至洮南間可以利用，無如迂迴曲折，計算其出海距離之哩數，較諸南滿路短縮無幾，我方如使運貨與之同額，再在大連港減收，飲水倉庫諸費，或更與貨主以金融之便利，並減輕其利息，吾人深

信，此可以打消葫蘆島之真價，綽綽有餘，乃挽救滿鐵與大連之最捷徑也。況通遼至洮南路線之建設，明明與南滿路並行，帝國出而阻止，實屬名正言順。倘奉派誠意聽從，則放棄開原海龍吉林五常間既得之鐵道權利，以爲交換，亦無不可。尙有其西部大幹線之培養線，如長春扶餘洮南線，與洮安索倫滿洲里線，及安達洮南線等，而不申通北滿大富源地帶。雖直接受害者爲中東路，無如……我滿鐵之黃金滿軌時代及大連港之繁榮，其元素多自該方面得之。……況安達扶餘，爲帝國國防上軍馬及高糧並與安嶺軍團重要給養補充與徵發之要地，而洮安洮南索倫一帶，係帝國現時最重要軍團駐屯之陣地。……倘此等培養線一旦實現，則帝國國防及經濟，無不被其衝破無餘。……幸其中如長春扶餘洮南線與洮南索倫線等，無不與我長春大賚洮南索倫間既得之鐵道權牴觸，我如此以爲藉口而阻止之，亦堂堂正正依據條約之行動。……如其不聽，則要求實現該既得權以挾之。知彼竟許實現此既得權，則以此長大洮索線培養滿鐵，奪取其安達洮南間及索倫滿洲里間各路之來貨，抽取葫蘆島港之繁榮要素，而滋補我大連港。若再不可得，……則長春扶餘洮南索倫間，至少須與我合辦，帝國亦不惜犧牲長大路及索洮路之既得權。蓋奉派方汲汲於國權之收回，帝國不稍讓步，必能誘起極大反抗，且令虎視眈眈之歐美資本案，更集中目光，猛進於滿洲，而增長帝國之危機。

然西部大幹線之培養線中，與我滿蒙無大關係者，如通遼經開魯至林西線開魯熱河線等，爲葫蘆島港繁榮之一大要素。葫蘆島港有此，將來對於世界貿易，其地位必牢不可拔，而世界各大商賈及船舶，必輕我大連港而趨之若鶩，是大連港繁榮乃被抽奪，且帝國在蒙古開魯林西一帶之國防亦受其脅迫。不幸在該方面，帝國毫無因緣可以藉口，只好袖手旁觀，以待他日之機會。

吾人外交生涯十有九年，遍歷歐美十有二國，尙未見計畫之深長，手段之勇敢，如奉派者，……是必有何等大決心。於是焉帝國僅以恐嚇出之，必徒增其反抗力量，於實際上有損而無益。……夫堆積如山之滿蒙外交，欲張學良與我一旦全部解決之，談何容易。彼或藉口東北外交業已歸併南京而逃避其責任，故帝國宜一面假陸軍當局之強硬爲後援，一面由滿鐵當局用懷柔的術策以誘之。……關於外交進行方法，吾輩與林總領事及關東司令長官等交換意見，且又考慮對俄國交涉關係，大約最先着手要求實現其父張作霖時代許我之既得權以爲第一案，……次則要求整理關係滿鐵之諸懸案以爲第二案。……待第一案及第二案略有頭緒時。再於二者中擇其損失輕微者表示放棄犧牲，以誘其與我協定滿蒙各鐵道之運貨或客貨吸收區域。我可藉此協定，以代替滿蒙現有勢力各不相侵之條約，而實現幣原外交之理想，亦可混淆四億華民及世界各國之聰明，揉消帝國在滿蒙實行帝國主義之現象。

第一案 我國依日華條約及協定所獲得各鐵路權如左

(一)長春大賚線，(二)洮南索倫線，(三)吉林五常綫，(四)吉會綫，(五)延吉海林綫。……吾人試將此等既得權利洗練之，首推吉會爲最重要。吉會路不但是帝國武裝的鐵道，爲將來實現帝國對滿之最後目的計，爲對北滿實行經濟侵入計，皆係我國策上不可欠缺者。加之吉敦一段，既已完成，我要求實現吉會路，頗有基礎。縱使臨之以壓迫外交，亦不至受世界之誤解。況帝國既欲放棄洮索路與之交換者，諒張學良不至發生何等反感。如竟不許，則帝國再放棄海林延吉路及海龍吉林路，亦所不惜。……倘彼如以天圖路許我收買，並延長至吉敦驛，而將海林延吉路與延吉海龍路作爲日華合辦事業，我則可將吉敦權利之要求暫時中止，想陸軍當局，亦不反對，他如吉林五常綫，如得把持之，自可以制彼東部幹綫之死命，然彼如肯許我實現長春洮南路之既得權，抑或許該路爲日華合辦事業者，我則放棄吉林五常綫，亦無妨。總言之，帝國所重視者惟吉會長洮吉五三線。將來視交涉情形如何，我或以放棄洮綫爲餌，誘其許我實現吉會路，然後更以放棄吉五線爲餌，誘其復活長洮線。……余料最壞之成績，亦能令彼中止東西二大幹線之建設，以保日華國家小康。

第二案 滿鐵直接關係所未解決之懸案如左

(一)打通路之建設，(二)吉海路之建設，(三)吉海吉長路接軌問題，(四)洮昂路

工費決算問題，(五)吉敦路建設工事問題，(六)洮昂路日本顧問權問題，(七)四洮路借款問題。……按滿洲善後條約會議之時，清國委員聲明，謂「清國爲欲保護南滿洲鐵道利益，在該鐵道未收回以前，承諾不在該鐵道附近建設並行綫或害該鐵道利益之支綫」。讀此可知南滿路之於滿洲，確似有其神聖不可侵犯之獨立鐵道權。彼奉派之欲接軌前記各鐵道，及建設東西二大幹線者無不與此聲明相抵觸。我國如以此爲原因而干涉之，彼所計畫之鐵道網，無不應受我之制裁，此乃帝國對滿蒙交涉最有效力之原動力也。無如國際法之精神，獨立國之國防建設，皆可基其自主的行動。故我雖有上述清國委員之聲明亦不能藉以阻其全鐵道之建設。然擇其重要路線，藉此權利以破壞之，尙無不可。然又不幸各法律家對於該項聲明，謂及僅能作爲一種希望，不得恃爲正式權利之主張，大有其人。其要點如左，(一)既非明載條約上者，不能作爲條約的正當利權之主張。(二)清國委員，事前事後，皆未得清皇之勅許，其聲明顯係越權行動，依國際法不生效力，(三)明治三十八年十二月二十日日清滿洲善後條約及附屬條約締結之時，在本條約第二條，謂「日本政府承諾遵行清露兩國間所締結之租借地並鐵道敷設所關之現行條約」云云。然清露間之鐵道條約中，無有所謂不建並行線之條件。果日本強欲以清國聲明爲有效者，顯係與本條約第二條所載的矛盾，(四)該項聲明「清國爲……」云者，於「清國」二字之下，既未有「政府」字樣之標明，自然

此聲明責任不得爲清國政府應須負荷之解釋，……加之「所謂保護其南滿之利權」云者，事屬政府對民間事業獎勵保護之意，其保護期間如何，政府皆有自變更之權利。(五)該項聲明如果有效，則南滿路一舉而可爲滿洲獨占的交通鐵道，偏查世界各國無此先例，如有之則與人類進化及幸福之原則相違反。(六)明明違反華盛頓會議之對華領土保全及機會均等原則。(七)聲明中附近二字之解釋，頗難一致。果以幾里或幾十里之距離爲附近乎。以上之法律論者，多爲英德之法學家，而我國亦頗不乏人。然……中國非法律國家，且其人民亦缺乏法律知識，帝國若以此爲原因，而臨之以威嚴，吾人深信奉派必能以何等利益與我爲交換，而解決滿鐵之懸案無疑也。……至於洮昂吉敦四洮各懸案，多爲金錢上之關係。惟洮昂之顧問權與吉敦之會計權，因欲牽制其鐵道網之繁榮並抽收其勢力與機能計，是亦甚必要者。故對此權利，必努力實現之，方可堅固帝國之特權。除如吉敦洮昂等路之滿鐵包工，本皆使用我國出產之賤價材料，但仍以高貴之外國製品爲基礎而估價焉，且興築應用之延人員，亦由帝國便宜的而增加其計算，因此工費頗爲多額，彼奉派雖知之亦無與我清算之知識及證據……我則促其與我計算此費，待明白後，乘其財政困難之今日，以如數償還迫之，彼必與我接近而商量延期，或締結正式借款條約。然我爲藉此以導滿鐵於有利計，可犧牲前記建設費用一部份，而誘其與我協定滿蒙鐵道運動。再不然者，則犧牲四洮路延滯利

息以與之交換貨物，吸收區域之協定，彼如誠意與我作如此之協定者，任彼如何發展其鐵道網，我滿鐵決不懼其包圍。

關於運費協定，須使奉派鐵路運費與南滿路運費為同一。至其同一之基礎，以每噸每哩運費若干為單位，不論其距離長短，為互依此協定之額計算之，蓋將來奉派之東西二大幹線成功之時，北滿特產經葫蘆島出口者，其產地與該港之距離，較諸由大連出口之哩數為多，……自必增長其運費之負擔，至若協定外之競爭，奉派無非以其政治的勢力為後援。我則以港費倉庫料飲水料等之降下，又以我調整的金融機關之機能與貨主以方便及利益。其最後戰勝之榮冠，必屬諸我，又奉派鐵道每亂降其運費，使後沿線華煤，如萬馬奔騰之勢以進出。我撫順煤本年之減收，因實在此，倘協定運費成立，華煤必有一部份流入滿鐵，遂可使其成本增重，而無力與撫順煤爭。

關於貨物吸收區域之協定，茲擬定步驟如左。(甲)滿鐵之東方，以五常吉林海龍等為中心線，出產物在其西者歸滿鐵吸收，在其東者歸奉派鐵道吸收。鐵道之西方，以齊齊哈爾洮安通遼等為中心線，出產物在東者歸滿鐵吸收，在其西者歸奉派鐵道吸收。(乙)在滿鐵西部方面，自四平街至洮南以北之產物歸滿鐵，餘者歸奉派鐵道，在滿鐵東部方面，由長春至吉敦以北之貨物歸滿鐵，以南歸奉派鐵道。(丙)如(甲)(乙)二案奉派皆不滿足，則略仿南滿路與中東路協定之例，南下

貨物，滿鐵得其四四，奉派鐵道得其五五，此不問其出口由大連或由葫蘆島或由營口，到時總計其數，按分算之，是為帝國最後的讓步。

(丁)依上例(甲)(乙)(丙)三案，均不能達到目的者，則求張學良之同意，招集中東南滿路各當局，與奉派共同開會商議其協調方法。

然吾人之理想，以為欲確保帝國滿蒙權益於永久者，應藉南滿線改作日華合辦以實現共存共榮為招牌，運動奉派以其鐵道網與南滿路合併，皆為合辦事業，如此方法，①可揉消帝國主義之惡名，②可混淆華民之聰明，③可遮斷歐美資本勢力之侵入。萬一有事之秋，帝國藉合辦權利，不論何路，皇軍皆可自由徵發及占用。為帝國遂行滿蒙最後目的計，不得不深長謀慮如此。

近接倫敦情報，驚知奉派又欲伸其魔手於秦皇島，以強固其抗我之原動力，不幸彼所運動之『自由運貨採算港』如得實現，我滿鐵及大連港，更受意外之打擊，現雖以日本郵船會社之勢力，在倫敦向歐洲復興『運貨同盟本部』以破壞之，然尙未可樂觀，尤可痛者，赤俄本有誠意與我締結密約，以防奉派勢之進出，不料一見奉派魔手再伸至秦皇島，遂恐海參崴及中東路之繁榮受其大影響，乃乘奉派送彼以秋波之時，毅然激變其主張，與奉派作具體的接近，益使帝國單獨受敵。

依滿鐵駐天津通信員之情報，謂奉派運動秦皇島香港為自由運貨採用港，如

成功時，北寧路擬更設第三埠頭，俾可收容五千噸汽船九隻。合舊所有，其收容力可達十萬噸船之巨。如此則秦皇島港貨物集散能力，一舉而達五百萬噸。將來再以東西二大幹線爲武器以培養之，誠堪制我大連港之死命。……北滿特產由產地至出口，如論距離，彼只近我滿鐵區區三哩。然以運費比較之，……我到底不能與彼競爭。我滿鐵及大連汽船會社等，受秦皇島之脅威，將視葫蘆島爲尤甚。

吾人早知張學良外交手段之巧妙，故未赴任之先，拜訪林權助老前輩，求其指導對學良外交之策略。幸林先生不我遐棄，授我以秘策。謂張學良雖爲軍閥之子，爲一白面書生，其實策略非常豐富，雖世界之外交國如英吉利之老外交官，視之亦猶不及。與渠辦外交時，必須先以恭敬親順爲前驅，時而發揮假誠意，代渠作有利於彼之談話，方可誘其信用，次則僞製監督當局種種強硬主張以嚇之，終則求其爲我輩保全飯碗，懇渠同情的解決交涉各案。然尚須防備者，切不可被渠反用此策以對我云云。吾人在任地參考林總領事之意見，並洗滿鐵對張作霖時代種種外交之歷史，以爲林權助先生之教訓，洵爲對張學良之良策，吾人或者依此而運用，亦未可知。

此回帝國對張學良發揮外交權者，認時機爲最適合，因此而能博得全部成功固好，以最惡之結果而言，帝國如不能實現既得各鐵道權利者，奉派亦須中止其

東西二大幹線之建設。蓋帝國在滿蒙之特殊地位與權益，如可保持現狀者，自可使救滿鐵於垂危。縱將我既得各鐵道權利葬諸有耶無耶之鄉，帝國外交，亦可謂一部奏凱。蓋將來自有天賜機會以解決滿蒙一切問題。

上述爲交涉失敗時最少限收穫之豫想，吾人甚望其不至如此地步。至於左列各項，係欲作本回交涉之前驅，已得仙石總裁之裁許，而林總領事及關東司令官關東所長官等，亦已充分諒解，倘能實現，自可爲交涉成功之滿點，(一)滿蒙鐵道問題，係屬民間營利的會社，如滿鐵者之利益關係，故應視作地方問題，以張學良爲擔當長官。倘張學良以滿蒙外交權既已歸併南京爲口實，而欲逃避其責任者，最少限度，必須張學良代替南滿會社向南京政府交涉。(二)滿蒙鐵道之欲開發，必須以日華共存共榮爲主眼，其東西二大幹線，如有妨害南滿路之利益，或與南滿平行者，皆休止其建設，方不危害我之既得權。(三)帝國屢屢抗議既建設成功之路，如吉海打通等，爲共存共榮計，可默許之，但須以何等條件爲交換，並保障滿鐵營業上之利益。(四)洮昂與打通之聯絡，此與滿鐵並行，爲危害既得權之尤者，故通遼洮南路，絕對不許建設。(五)洮昂打通，如必欲聯絡建設者，滿鐵亦欲建設培養線以保其權益。(六)長大路及吉會路，欲求即時實現，(七)滿鐵關係所未解決之鐵道借款及顧問權與會計權實現之件。

第十章 中東鐵路問題

王景春

英文見 *The Annals of the American Academy of Political and*

Social Science November 1925

郭則誠譯文見北平交通經濟彙刊十七年六月一日

中東鐵路爲日俄戰爭之主因，而大有助於俄國革命者也。自一八九六年該路胚胎以來，列強恒起猜疑，各關係國莫不處焦急之狀，路長一千零六十七英里，每年平均總收入不過三千萬元，同長他路，未有如此聲名藉甚者。

領土隱成割讓 或有問曰，以中東路之小何以種成禍根而惹人注意如此。其最大理由，蓋爲中國境內之有治外法權，致中國對於境內之外僑或外國公司不能行使任何法權。中東鐵路公司，註冊於俄國法之一股份公司也。是以該公司與其俄國雇員及與路俱來之多數俄民，所在行使俄國法權與警察權。凡此制度經行之域，隱然割爲俄國之領土。不僅外人之冒法紀私販烟土或其他敗行之人，逍遙於中國法律與治權之外，即中國之土匪無政府黨人罪犯等，一經逃入此區域或其任何城內，立即爲中國法律所不能及。此種事實，與利用中東路爲殖民開墾之具，於中國領土之完整至生危險。

今試作一比較，或能使此情形益爲明顯。設波斯頓味因鐵路 (*The Boston*

and Maine Railroad)及紐約紐海紋哈佛鐵路 (The New York New Haven, and Hartford Railroad) 爲一俄國公司。又設此諸路與其僱員以及沿路各外人等居於俄國法律之下，有俄國法庭警察。警察之數，由俄國視察情形隨時增加。又設鐵路域內各種土匪要劫者，可以免於美國法權之外，則吾人見此諸路所經之各省將如何被其害，而此情事對於華府將生何種反響。東三省(滿州)之情事正復如此，至直一九二四年俄國治外法權解除而後已。

中國之甲冑刺穿 第二理由蓋爲地理的。試觀地圖中國四方均有大屏障爲之「牆界」，如中家之有四壁，城之有牆垣然。東與南爲中國海；西與西南爲雲南西藏之山；北有蒙古荒原；而東三省之荒原與山麓，適如中國都城之甲冑焉。據此牆界，以防鄰邦，中國前世之政府與經濟制度，遂以發達。自中東路一築，中國與西方之屏疆立破，其甲冑爲所刺穿。歐洲七日即達北京。是其影響中國之速且遠，實不下於輪艦之經海。蓋中東路築後，中國東北外交更爲緊要，而較他方均屬困難。此一回顧一八九六年中國之外交，未有不知之者也。

滿州極關緊要 夫東三省面積等於德法二國之和，富森林礦產農地。人口二千餘萬。若任其安靖無擾，則北京永覺平定。但東三省之位置如有潛力及用詭計者然，外人一佔優勢，於北京立生反響。蓋彼幅廣產富而又如此近邇也。外強佔奪要省如廣東如福建，其影響北京恐亦不如佔奪東三省之大，故無論東三省發

生何事，不僅全國振驚，即彼相信與利於保全中國領土之列強，亦未免感覺不安。即以一鐵路自身而論，如前所謂在美國者，其種成禍根而惹人注意，決不如中東鐵路之甚，此除前二理由之外，其最大之故，即在利用該路爲開墾征服之具。故其先與路俱生之不幸事件，或由於該路合同之劣點，或由於合同之妄解妄用。而將來結果。則該路已訂合同之語法或其妄行妄用，將更能引出其他困難。是以吾人應努力對於此路與其合同之直接影響於國際關係者，考察其起原遞嬗焉。

俄國欲縮短路線 前俄皇尼古刺之即位也，急欲伸張俄國勢力於遠東，遂以驚人之力與速度實行橫經西伯利亞鐵路之大計畫。該路籌備數年後，全路已長五千餘英里，經西伯利亞之大荒原而達海參威，因黑龍江右岸爲中國領土，勢須沿左岸築路，自赤塔至其東方終點，形成一大半圓。俄皇君臣旋覺此路若能自赤塔經中國境內向東南直達於海，則海參威至聖彼得堡之距離，可以減去五百英里之遙。且因其國氣候等情形，致該路發生營業上維持上之困難，亦可以大減。此意一生，立即實行。

一八九六年中國遣派李鴻章爲專使，赴聖彼得堡參與俄皇加冕禮。到俄後未久，即提及此捷徑問題。李固遲疑不決。而俄當局則大聲疾呼，謂此計畫不過欲減少西伯利亞鐵路之距離，與營業上之困難，且此路線應用於商業與文化目的。於是力迫李允讓，甚至公然語李，謂乃俄皇之意旨，李不得已允之。初俄國尙

欲由政府建築此路，經李立爭，始組織一私立公司，曰中東鐵路公司，專辦此事。

其初步先組織華俄道勝銀行，中國投資五百萬兩，當時約合四百萬金元，作為中國之資本。採立合同五條，沿用普通商業制度，合同特定中國應按其資本股份比例，分享該銀行管理及贏虧之權。

有關命運之允讓 未幾，中國與華俄道勝銀行另簽一合同，謂中國允讓該銀行建築並經營中東鐵路，西接西伯利亞鐵路於滿州里東聯烏蘇里鐵路，以該行為企業人，或如以先英國之辦法，謂之企業公司。

此合同復規定應另外組織一股份公司，以便建築及經營該路，定名中東鐵路公司。此股份公司應。

(1) 發行股份以五百萬盧布為度；(2) 公司總理應為華人；(3) 公司關防為行使職權之標記，應由中國政府發給；(4) 中國應負責保護該路人員；(5) 該路所需官地，應無酬償給與公司；(6) 所有建築材料應一概免稅，所有該路之地，應一概免租；(7) 俄軍得由該路運經中國領土，但此軍隊勿得半路停止。

該合同又規定：

(1) 該公司股東只限於中俄人士；(2) 自運輸開始八十年後，全路應無償付交還中政府；(3) 自營業之日起三十六年後，中國應有權償該路之實費與所有債

務以贖回之；(4)所有該路贏餘，除去付與股東之分數外，應自中國以後贖回該路所付之費用中減出；(5)該路完成後，公司應付中政府銀五百萬兩。(註一)

總集以上各款，可見有以下諸步驟：

(1)組織華俄道勝銀行，中國爲一主要股東；(2)中國與該行合同規定該路建築經營權之允讓，(3)成立中東鐵路公司，自該行承受中國所給之允讓。于是全局輪內生輪矣。

註一 此款雖經中政府屢次摧索，但該路迄未付給。

利於俄國

中國所給之允讓條件，據聖彼得堡方面觀之，認爲大利于俄。時中國經俄當局屢次申說，深望該合同能依其和平之精神執行。但試分析其內容，將見如此重要之事業，其原文乃極不明瞭，今姑勿論其詞義含混。中俄兩國苟能依商業制度雙方均利之態度施行之，亦大有合作之餘地。不幸因合同不明之故，致一切事物，頗不利於中國。如合同規定，中東鐵路公司股份應僅由中俄人士購買。而發行股份時，華人並無享此權利者。據事實所傳，股份公賣於聖彼得堡某星期六下午一時，而宣布售賣後一時五分即行停止。合同又曰，公司贏餘分給股東紅利後，應作爲中國贖路之用。但未言至何程度，則贏餘分納紅利。夫股份總額不過五百萬盧布，以中東路之長及衝要，若切實管理之，則所得紅利可二三倍於股份總額。是贏餘愈增，分紅問題愈覺重要。果爾，於一九二〇年爭執遂

生，股東代表與中政府互換信書一次，訂明分利限度，於是應分紅利之贏餘，與用爲中國贖路基金之贏餘，其比例始商定。

俄國之失信 中東路建築始於一八九七年，進行異常迅速。同時俄國之計畫，又生出新形勢。一八九八年三月，約爲原合同簽字後一年半，俄人以威迫方式，取得遼東半島三十六年租借權，及中東路一支線之建築權，起中東路中點哈爾濱南向直達大連灣，並規定中國與華俄道勝銀行一八九六年之合同，在此線有同一效力。

此舉正與一八九六年之協定背馳。原當時俄國會確告李鴻章曰，中東路勿得由赤塔海參威間之直線南向而行。今竟悍然不顧，違背前約，其失信於中國，即原交涉中東路合同之維特伯爵 Count Witte，亦承認之。而俄國內部亦反對甚力。但侵略之分子卒償其願。維特之言曰：『俄人破壞合同，致其地位飽受屈辱（註二）』云云。夫一八九六年原合同，雖偏利一面，若俄人稍視尊重，則其在遠東之野心尙不至顯露，惟此合同破壞，致俄人得以南向發展，五年之中遂遇大辱焉。

註二：——維特伯爵筆錄，一九二〇年版。

伸張俄國之權勢 尙有一危險之事，即俄國之民政軍政施行於中東路是也。藉口鐵路需用，收得多數地面，置爲城鎮村市，以爲俄國移民之用。此等市區，均用俄國行政法管轄，居俄國法律與警察之下。是以鐵路所穿之域，成爲

俄國之殖民地。而中國領土之完整遂被破壞矣。

一九〇〇年之戰利品

一九〇〇年拳匪之起，更使俄人之帝國主義

計畫有所託詞。彼藉口壓制拳匪，出兵佔據東三省。初黑龍江左岸有中國殖民地曰海蘭泡，其地有華人男女童稚約五千人，至是全數爲武力驅入黑龍江中。其後東三省被據，俄軍長官公然宣布爲征服地。中東路某俄工程師書曰：『出征之目的無他，惟欲更得一新進展新劫奪之恕詞而已。』時北京爲外國聯軍所據，中政府乃束手無策。

華人未忘其恥

夫此種慘無人道之行爲，華人固未嘗忘之。一九一八年

俄政府瓦解。是時沿中東路之俄人，方孤立無援，華人亦有議驅同數俄人於黑龍江中，以報復海蘭泡之慘殺。然此舉之未行，非健忘乃寬大也。用是我當局尤主張，盡力保護各黨各色俄人。蓋以中俄兩大鄰邦，邊界毗連不下四千哩，若『得齒還齒，得目還目，』則非所以快然相安之道，此我當局所深信者也。夫一九一八年以來中國當局之處置俄人，雖未免疏忽，然有一事余可保證之，即俄人憂患之日，我當局則努力以公平與同情待之。雖有財政及其他種種困難，尙採取救濟俄人之方。此近年來中俄間之所以無大衝突也。

俄國佔據東三省，表面上爲助北京以平拳匪，然匪患未久即除，而俄軍則因循不退。於是喚起中國之懷疑，歐洲之嫉妒惡意，與日本之驚恐。當是時中東鐵

路與其南之支線適當其衝，而日俄戰爭遂於一九〇三年開始。

日人在華之活動 後此之事，皆新穎出人意料。內地華人，多方助戰，俄遂敗而有朴次茅斯之約，規定日人經中國同意後，應得中東路南段與其附帶之各權，直至奉哈間中點之長春。同年十二月日本取得中國同意，且許自奉天修支路以至高麗西界之安東爲安奉鐵路。自一九〇五年十二月二十二日起，由日本經理。十八年後，中國有權贖回，用仲裁法定價。然一九一五年日本向中國提出二十一條，致中國雖屢屢照會，至今尙不得行其權云。

建築之浪費

今請略述該路之建築及費用，以喚起吾人之注意。中東

路所經之地，除興安嶺之洞與哈爾濱松花江之橋外，均爲極平坦之平原。自工程方面觀之，橋洞之建築固甚完善。但試查其帳目，則經濟問題，該路當局似並未顧及。且大抵反有獎勵浪費之嫌疑。何以言之，宏大之屋舍，多數之營房，壯麗之俱樂部，莊嚴之教堂學校等，均費鉅款建築之。意在引俄人殖民於中東路之沿線。凡此費用，均登記於該路帳中。於是建築費遂漲至每哩四萬萬盧布合二十萬金元云。今以此數與中華國有鐵路之平均每哩六萬三千元較，其浪費將益顯著，蓋中東路之建築及一切工程，並不較中華國有各路爲難。且國有各路爲洋工程師所造，材料運自外國，款項借自外國，其費用已較普通情形爲高。今中東路之費用如此其鉅，是俄人之有意浪費而爲軌外之行動，固不得辭其咎也。

力行殖民

俄人自一九〇五至一九一七年，其利用中東路之事尚多。以限於篇幅，無暇詳及。一言以蔽之，自朴次茅斯之約以來，俄人以殖民及其他方法，極力鞏固其北滿之地位。意在使滿洲為布哈爾 Bokhara 第二。而中東鐵路管理處乃成爲一切殖民計畫之總司令部。凡地方・軍事・政治，宗教各種活動，均由其主持。蓋此管理處之組織及預算，吾人試略一分析，即可知該路當時之特情也。其最要之組織有所謂地方行政管理處者，主理地方地產稅，烟酒稅等，並監理城市警察，法廳・市政局，教堂，及各級學校（年費百萬盧布於教堂學校。）有時尚發給護照・俸養『外交』委員。總之，該路真正路政上之管理，遠不及管理以外之各種活動，而其總管則頗似一省之督辦。英國某著作家嘗研究該路早年之情形，而言曰：『該路職員，專注於鐵路政治及軍略方面，而不顧商業上之發展，遂有課抵制稅則 (Prohibitive tariffs) 之舉。而該路東西各段所經之地，頗稱繁盛，如鐵路管理完善，運輸增加，定可得相當之收入。然該路對於興盛商業之舉，至今實毫無貢獻云。』（註二）

註二：P.H. Kent —— 著：『中國鐵路事業』一九〇七年版・第七十八頁。

所有管理上及管理以外之費用，皆記於該路帳中。加之營業欠佳，收入減少。於是自一九〇五至一九一七年十二年經營之結果，積成淨虧四萬五千萬盧布。而至俄皇統治之政局終了時，該路帳目上負債總額為八萬五千萬盧布。當時謠傳俄皇

政府以增漲該路費用及債務爲得計。謂如此則使中國三十六年後贖回之舉，不見其有利，而中國或可不贖。如此事屬實，則俄皇當局之成功，固赫赫可觀也。

盧布跌價之危機

一九一八年俄皇政府傾覆之後，中東路每年無復有鉅額之補助金。而此後困難方殷，總管乃以該路名義發行鈔票以應付之。同時盧布暴跌。原自一九〇〇年以來，俄人在遠東所用現金極微，其所恃以交易者，不外車載斗量之盧布紙幣而已。故中東路建築時所用中國之地畝人工材料，無不付以紙幣。即運往俄國之華貨，亦莫不以此購買，以致俄軍佔據滿洲後，盧布紙幣乃成爲東三省北部之通貨，一切交易均以之支付。而此地遂吸收巨額之盧布紙幣。其後俄國國勢日蹙。盧布紙幣之價值亦日落，直至於零而後已。

損失之大 盧布跌價之影響，不卜可知。東三省北部人人皆受其害。一人損失之多寡，視其不能用出之數與其用出後所喪失之數爲比例。於是多數商店倒閉，小康之人多貧乏，不能自存。而農工終年辛苦所積，均化爲烏有。吾人僅自華人所存盧布紙幣之數以觀，即謂俄人以紙幣建造中東路，非過論也。

俄國及西伯利亞之情勢更爲危殆，中東路之影響乃愈大，秩序混亂，罷工屢興，黨人乘虛襲擊，暗殺行刺，不可勝數。而中東路之總管，亦順應時代之潮流，於某日出遊華境外之某地，公然在其車中宣告獨立，自稱俄國遠東境域之元首，亦可見一九一七至一九二〇年中東路之概況矣。

聯邦共管之下

同時聯邦特派重兵屯駐西伯利亞及東俄一帶以禦俄人，而救捷克之俘擄，組織一聯合國特別委員會，總部設於哈爾濱，以監督西伯利亞及中東路技術上財政上之進行。該會由中法英意日俄及捷克各派代表一名，作為會員。美國著名工師及鐵路管理家約幹史梯芬 John F. Stevens 被任為會長。分遣美國鐵路人員二百名散佈於威海衛烏拉嶺間沿線，又派中國鐵路工程師及營業員司五十名，與美人共同監理中東路段。

該會既無權訓練鐵路員司，而其命令又勢須令由舊員執行，於是困難叢生。經史梯芬君及其他會員協力經營之結果，其命令始得遵行。成績卓然，為聯邦所公認。關於中東路部分，共費約五百萬金元。而中東路為聯邦政府輸送聯軍及捷克軍隊，運費亦約為五百萬金元。其後聯邦政府屢請中東路對於特別委員會為該會所費款項，加以注意。中東路亦時向聯邦政府還付前欠運費。而其事遂攔。

續訂合同

夫中東鐵路為中國境內之純粹中俄事業。當其混亂時代，又

使中國大感困苦。則中政府自應有相當監理之責任。此事若在他國處此情況之下，其政府當早已收回鐵路自辦，以待最後之解決。然中國政府則採較為圓通之辦法，於一九二〇年十月，與原合同簽名人華俄道勝銀行簽訂暫管東省鐵路續訂合同。此種辦法乃假定該行為中東鐵路之主要股東。實則並無人見其有任何股份。不過中東鐵路公司章程謂無論華俄人士，其股票若在俄國國家銀行或華俄道勝銀

行寄存者，即將各該行證明收存股票之證書呈驗，股東公會即承認其為股東。此項規定，或亦為在聖彼得堡所伏全局各輪中之一輪也。

此項合同，首先宣佈中東鐵路之行動，應限於商業範圍之內。其地方管理行政權及警察權即取消，移轉於中國地方當局。董事會之十董事，應有五人為華籍人民，督辦在內。其餘五人為俄籍人民，會辦在內。且須任命中國副局長一人，加派中國鐵路人員若干名為各處副處長。此後華俄人員，均應秉公支配，受同等之待遇。一切要務須由董事會至少七董事之贊同票決。而原合同所定路線完成後應付中政府之五百萬兩，迄未付給，應以債票補償。

在此合同之下，新董事會成立。一九二〇年十月，董事會在哈爾濱該路總局舉行常會，十董事全到，為該路歷史上破天荒之一次。然中東路之衰敗未已，當時情形又極為複雜，十人之力已屬渺小。而此十人又多素不相謀，所理之事，又非所素習，故著手極為困難。其第一急務即為財政情形。蓋當時路入仍為暴跌之盧希紙幣也。

改組之利益

新董事會最有益之第一著，即正式以面價固定之中國銀元代盧布。於是中東路之基礎，立見穩固。鐵路員司受盧布之害亦漸減。蓋當時路入既屬盧布，員司薪水亦發盧布。遂致領薪之時，至用出之時，其價值常暴跌百分之五十左右。同時中東路帳簿，亦改以中國銀元或金盧布為單位。因該路客

商，華人幾佔百分之七十五。而鐵路消費之用於當地者其比例亦同。故以當地通行之中國銀元爲單位固毫無問題也。

結果有進步

其他管理方面，如運價票價諸問題，後亦逐漸提起，自一九一八至一九二〇年之間，運價票價均增加一倍之鉅。至是始由董事會大加核減，較之戰前價目僅高百分之十至四十。因是業務大增，商業稱便。機車車輛，破壞堪憐，逐漸修復，車務始有進益。而路中流通債款，亦漸入軌道。

在此續訂合同之下，力行四年，其結果自該路財政及營業方面觀之，可謂大有進步。此固由於國內政治軍事之粗定，有以致之。然路上中俄人員，雖有時發生誤會，或見解不同，大體上尙均能致力路務，故克臻此也。

余在中東路經歷五年之久，覺所交接之俄人，皆爲鎮定而有善意之人。凡認爲合於彼等之宗旨者，則堅持不撓。即以余之俄籍同僚及鐵路職員論，彼輩多爲能幹有智識之人。雖固有例外不良分子，然就大體上而論，余以爲俄人乃心地寬大前途無量之一大民族，如彼等能效力於彼國內政，以發達其疆土，增加其人口，則其進步，正未可限量也。

華盛頓會議席上

華盛頓裁軍會議甚注意於中東鐵路，討論各種應付

方法。最後各關係國公決曰，爲各關係方面利益起見，中東路及其職員須以與較善之保護。並慎選幹員，整飭路務，節用路款，以免財產之浪費。此規定頗爲明

確，與此類議決案所常用消極之字句，迥然不同。

除中國外，列強通過關於中東路之議決案又曰，中東路對於其外國股票持票人債票持票人及債權人，是否執行，此諸列強認為由原築路合同所生之義務，列強保留其使中國負責之權。此議決案不如前之明顯。所謂外國股票持票人及債票持票人及債權人究指何人？俄國既無代表到會，則此外國股票持票人及債票持票人似指俄國以外之俄國人。而該議決案所援引之合同，則明謂中東鐵路公司股東，僅限於中俄人民。據吾人所知，中東鐵路公司又從未以其名義發行股票債票於中俄兩國以外之任何方面。若謂其所指示該路之外國債權人，則此項人數及欠數之渺小，頗不值如此重大之裁軍會議之一顧。然則吾人可推定所華府上中東鐵路問題者，其背面之真正動機，並未於議決案內言明。而事實上則該路久已為遠東和平之關鍵，而當時尤為關係遠東和平之重要原子也。

甲 制

一九二四年五月，中國與蘇維埃政府簽訂「合同大綱」，以英文為正式文字，首先規定此合同簽字後一個月內開一會議，以便解決關於中東路及其他問題之詳細辦法。自開會之日起，不得過六個月，即須將此辦法完成。該合同第九條所言，全屬中東路問題，關係前途匪淺，特將全文引述於後。

第九條 本合同對手方兩政府，同意於前述會議中，依照下列原則，解解中東鐵路之問題。

(1) 兩對手方之政府，宣言中東鐵路為純粹商業性質之事業。

對手方兩政府共同宣言，除中東鐵路直轄業務事項外，其餘所有關係中華民國中央政府地方政府之權利事項，如司法，地方行政，軍事，警察，市政，賦稅，地產(除該鐵路所需地產)等，均應由中國當局管理。

(2) 蘇維埃聯邦共和國政府，同意中華民國以中國之資本贖回中東鐵路及所有附屬財產，並該路所有股票債票之轉移於中國。

(3) 兩對手方政府，得於本合同第十一條所規定之會議席上，解決贖回中東鐵路之款額及條件，并其移轉之手續。

(4) 蘇維埃聯邦共和國政府，對於一九一七年三月一日革命以前所有中東鐵路之股票持票人，債票持票人及債權人，同意負其全責。

(5) 對手方政府彼此同意，對於中東鐵路之將來，得由蘇維埃聯邦共和國及中華民國解決之。任何第三者不得干與。

(6) 兩對手方政府同意擬就中東鐵路暫管辦法，直至本條第三節所規定之問題解決而後已。

(7) 中東鐵路之各問題，未在本合同第十一條所規定之會議解決以前，所有由一八九六年八月二十七日與辦中東路合同而生之兩政府之權利，得繼續維持。因該合同並不與本合同抵觸，亦不損害中國之主權故也。

贖路問題在將來應開之會議中，自爲一重要議案。俄人既承認中國可以贖路，但贖回之款額與條件，則留在會議中決定，「合同大綱」中並未提出。其後蘇維埃政府與東三省簽訂之合同（後即包含於兩政府合同內），謂蘇維埃政府同意中國以中國之資本，依照雙方公定真實公道之價值，贖回該路，與前「合同大綱」中之規定，略有變更。

所謂「真實」「公道」字義雖善，但可以數種不同之意義解之。而按重建該路之費用作價，似爲解決此問題之惟一可行之法者然。

文字外之困難

吾人細玩此條文，覺其所用詞句雖甚可喜，而其意義，則縱不含混，亦覺其可伸縮之處太多。當時所以用如此富有彈性之詞句，其情形必非尋常。吾人姑視此規定之會議如何耳。然有一事吾人可以預言者，即無論該合同有何困難，其發生不在已曾言及者，而在未曾言及者是也。

合同大綱第九條第六節所言中東路暫管辦法十一款，依蘇奉合同之解釋，甚與一九二〇年續訂合同各款相近，不過以蘇維埃政府代華俄道勝銀行而已。其不同之點，僅該路無條件交還中國之期限，自八十年減至六十年，路中位置，分用中俄人數應相等；該路淨利，應由董事會收存，以待最後之解決；而所有董事會不能解決之問題，須由兩政府解決之。

努力營業最爲要着

董事會之中俄人員，當慎重依法選出，與以全

權及確定之方針，使之管理該路，如純粹商業然。且其目的必在便利大眾，以求平允之收入，如此方能相安於無事。否則困難叢生，必至路務停頓。何以言之，試細觀合同，謂凡有問題，須由會中六董事之贊同票解決，此不啻所有中俄董事全體同意。而欲全體同意，非彼此意見相同，利害關係相等不可。非彼輩視該路如己之產業，盡力經營，以底於成功不可。不然，各懷己見，以互相傾炸，終將紛起爭端也。

○ 合同又定董事會中俄人員，如有意見不合。應由兩政府解決，此亦覺不甚完善。以如此組織之董事會，其意見不合之機會甚多，若均由兩政府以外交方法解決之，則路務勢必捲入外交角逐之漩渦中。故兩政府如欲免路務被擾，仲裁之法，較善多多矣。

原章程須修改

又一八九六年年舊合同各款及中東鐵路章程不與現合同抵觸，得繼續有效之規定，亦甚為不妥。此舊章程文既冗長，意義又錯雜不明，且陳腐不適用於用，某條某款與現合同是否抵觸，雙方意見，極易不合。現合同有一，要求在六個月內修改舊章程。此固為新董事會之首務。而自一九二四年十會接管中東路以來，據吾人所知，尚未有執行此重要規定之企圖。是該會之工作並無任何確定之規則，以為指導。欲免意見之衝突，其可得耶？

鐵路事業，有俾政府共同經營，而均分其利，此乃新奇之試驗也。

今中國既已受中東路之痛苦矣。而俄人在過去時間，強解中東路合同之意義，其所得亦甚微。此後雙方如能推誠相與，使世界見此新試驗之成功，而以前中東路所罹一切疑慮禍害，從此不復發現，此乃吾人之切望也。無論如何，中東路及東三省其他鐵路一切軌外行動，必須免除。依商業的管理法，使成公共之大路。所有外國商人，均可同等使用之。則中俄兩國，豈不均受其益乎？不然，中國領土之完整永被破壞，而所謂門戶開放，亦毫無意識而已。

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

附 錄

東 北 鐵 路 問 題 研 究 資 料

一、華文

金士言

書 名	著 者	發 行 處	發 行 年 月
東北年鑑交通	東北文化社		二十年
東北鐵路大觀	李德周	天津北寧鐵路局	二十年
最近滿蒙鐵路大勢紀要	鄒恩元		十七年
中國鐵路借款合同		北京交通部	十年
東北鐵路網計畫		北京交通部	十七年
葫蘆島問題	祁仍奚	商務印書館	二十年
奉海鐵路工程紀要		瀋陽瀋海鐵路	十七年

論 彙 題 問 路 鐵 北 東

吉海鐵路籌辦要略			吉林吉海鐵路	十八年
吉敦鐵路沿線調查錄	交通公報			十七年一月二月
呼海鐵路現狀紀要	百長鐵路公報			十六年一月號
吉海路沿線概況	天津大公報			十九年十一月
興安懇務進行概況——十年成績與今後計畫	鄒作華談話	天津大公報		二十年一月
北滿一帶之調查	賈成章	天津大公報		十八年十二月三十三日 十九年一月四五日
北寧鐵路月刊		天津北寧鐵路		
北寧鐵路駐瀋辦事處月刊 (油印)	全			
瀋海鐵路月報		瀋陽瀋海鐵路		
滿鐵一元論	湯爾和	商務印書館		二十年
滿蒙鐵道網	大島歟吉著 王若侃譯	北寧鐵路公報		十八年
南滿鐵路記略	滿鐵調查課			十六年

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

日本田中內閣侵略滿蒙之積極政策			昭和二年七月二十五日
日本外務省會議滿蒙政策			昭和五年七月三十日
滿蒙交涉中之鐵路	張 斌 煒	國聞週報第四卷第四十六七期	民國十六年十二月四日
東路中日決裂之真相附錄 中東路有關各合同協定	董 顯 光	上海眞美善書店	十八年
中國之中東鐵路問題	黃 昌 信		

二、日文(滿蒙要覽第五編交通運輸)

書 名	著 者	發 刊 年 月
滿蒙鐵道實況	藤根壽吉 (滿鐵社員會叢書第一卷)	昭和二年
關於滿蒙之鐵路問題	竹內虎治 (社員會叢書第四卷)	昭年三年
支那鐵道概論	滿鐵北京公所研究室	昭和二年
滿蒙鐵道網	大島歟吉	昭和三年
滿蒙全書 第五卷交通之部	大連東亞同文會	

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

中國年鑑鐵路之部	大連東亞同文會			
近世東洋史外交史序說	齋藤良街		昭和二年	
以滿鐵爲中心之外交	永尾策郎		大正十五年	
難關已渡之滿鐵	上田恭輔		大正十五年	
列強在中國之鐵路利權及其政策	山本修平		大正六年	
中國與列強鐵道關係條約彙纂	鐵道省運輸局		大正十五年	
南滿洲鐵道株式會社條約集	滿鐵調查課		大正十四年	
題 目	著 者	雜 誌 名	發 行 年 月	
最近之滿蒙鐵道問題	長野 朗	外國之新聞及雜誌	昭和二年十一月號	
滿洲之鐵道問題	清水泰次	國際外交雜誌	大正十五年十一月號	
以滿洲鐵路問題爲中心之研究	小村俊三	工 政	第九十五號	

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

全	滿蒙鐵道問題	長野 朗	外交時報	昭和二年十二月號
全	滿蒙之鐵路計畫	滿鐵調查時報	昭和二年十二月號	
全	中國方面於滿蒙積極建設鐵路	全 上	大正十五年十二月號	
全	中國方面在滿洲鐵路工程之現狀	全 上	昭和二年十二月號	
全	北滿蒙古地方之主要未成鐵路	露亞時報	昭和二年一月號	
全	中國鐵路條約之修改論	外國鐵道調查資料	昭和三年三月號	
全	譯文滿洲新鐵路之經濟的根據	全 上	昭和二年六月號	
全	滿蒙鐵路之概要	滿鐵調查時報	二年七月號	
全	南洋貿易研究	東洋貿易研究	二年五月號	
全	南滿洲鐵道株式會社十年史	調查課單行刊物第六十一號	四年六月號	
全	第二次十年史	滿鐵調查課	昭和三年七月	

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

全	二十年略史			全	昭和二年四月
滿鐵要覽				全	每年十月
南滿洲鐵道株式會社營業 一班				全	每年十月
大連港貨物年報				滿鐵	每年
北滿洲及中東鐵路(上下)			滿鐵調查課		大正十二年
西北利亞及中東鐵路一班	一戶垣吉				大正十三年
中東鐵路問題	竹內虎治		滿蒙之文化		大正十年五月號
中東鐵路將來之結果	細谷清		外交時報		大正十二年
中東鐵路最近二年間之成績			外交鐵道彙報		大正十五年八月號
中東鐵路培養線新設計書 及其價值			滿鐵調查時報		昭和二年十月號
中東鐵路之近況			同時報		昭和二年六七月號
中東鐵路培養計畫之傳聞			同時報		昭和三年二月號

東 北 鐵 路 問 題 彙 論

中東鐵路毀棄金元換算率
協約之問題

關於呼海鐵路問題

全

上

加藤鎌三
朗

同時報
支那

昭和三年八月號

昭和二年二月號

鈴木三朗
輕部郁三

滿鐵哈爾濱
調查時報

呼海鐵路建設之經過

外國鐵道調
查資料

昭和三年三月號

呼海鐵路延長計劃

滿鐵調查時
報

昭和二年八月號

吉長鐵道

曲尾辰二
朗

帝國鐵道協
會會長

大正十年

滿洲吉敦鐵道之沿線

外國之新聞
及雜誌

昭和三年二月號

吉敦鐵路及東滿問題

山口昇

支那

大正十五年十二月號

吉敦鐵路之開通

昭和三年九月號

內蒙古之產業及洮昂鐵道
之使命

浦山保壽

大正十五年

洮昂及四洮鐵路案內

三魁福

哈爾濱育品存
列所單行刊物

第七十二號

洮昂鐵道橫斷中東鐵道問
題

滿鐵調查時
報

昭和一年九月號
三年一月號

論 彙 題 問 路 鐵 北 東

Chinese Eastern Railway: General Report, Yearly, in Russian and English.

Clyde, P. H.: International Rivalries in Manchuria 1689 - 1922 Columbus, Ohio. 1926.

Croly, H.: Willard Straight. New York 1924.

Kent, P. H.: Railway Enterprise in China, London. 1907.

Mac Murray, J. V. A.: Treaties and Agreements with and concerning China, 1894 - 1919. 1921.

South Man chu uria Railway: (a) Report on progress in Manchuria 1907 - 1928. 1929 (b) Second Report on Progress in Manchuria to 1930. 1931. (c) South Manchuria Railway - Its Origin, Development and Phenomenal Rise to Importance. June 1920.

Willoughby, W.W.: Foreign Rights and Interests in China, 2 vols. Baltimore. 1926.

Woodhead, H.G.W.: China Year Book Yearly.

Young C.W.: Japan's Special Position in Manchuria. 1931.

Pan-Pacific Progress-Manchurian Number. Sep 1929.

"Foreign Supervision over China's Railways". Far Eastern Review September 1923.

"Chinese Owned Railroads in Manchuria". Far Eastern Review November 1926.

"Railway Politics in Manchuria". China Weekly Review. April, 1927.

"Economic Bases for New Railways in Manchuria" Far Eastern Review May, 1927.

Matsuoka, Y.: Economic Cooperation of Japan and China in Manchuria and Mongolia. Far Eastern Review August, 1929.

