

王慕寧編譯

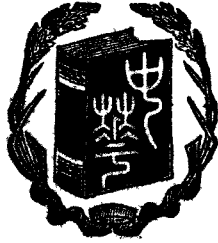
東三省之實況



上海中華書局印行

教員專用

標商冊註



王慕寧編譯

東三省之實業

中華書局出版

1929

弁言

余習教育，歷有年所；從事教育行政，及教授，亦五年有餘，其間所有感想固多，而其重要者，有二：一、假令者，本其學識經驗，以謀學校課程之完全，及教授之切實，而教師難得其人，不能實現其理想，此其一；假令教師學識，較爲優良，且熱心教授，則以設備不完，教材貧乏，亦不能期其理想之實現，此其二。參考書中之最感缺乏者，當推本國之史地，與政治、經濟等書，嘗欲於任事之餘，有所編譯，以餉士林，願以遷延而未果。今茲閒居滬上，於友人處，覺得相當書籍，如本書者，遂着手譯述，間加刪節，或參入新聞上之記錄，以期詳盡。以此爲中等學校，或外交專科之參考資料，或以事實條貫，理論明晰，不無可採，此譯者之動機也。

本書所載事實，如我國移民，與內地各省之政治關係；日本人，朝鮮人，在東三省之行動，於我國防主權，發生何等影響；日俄英美等國，在東三省，有何等政治，外交上之競爭，三省當局，對日俄政治，經濟上之侵略，曾爲何種設施，與努力；此後欲解決中日歷史上之糾紛，應從何處着手，幸有線索可尋，苟能仔細推察，當知日本之移民，爲數雖多，究以中間島者爲主，以關內移民之艱苦耐勞，再予以常識之訓練，自能利用獨有之便宜，抗此外敵。

至日本得以鐵道，商租權等，爲其政治、經濟上侵略之工具，悉以不平等條約，及特殊壓力爲其後盾，如我政府以大無畏之精神，一舉而廢除之，自屬易於解決；在此束縛未解除以前，唯有自行建設重要鐵道，

東三省之實況

二

使南滿東清，同歸於效。用最。小。之。列，並勵行商租規則，以杜侵蝕，庶膏脂不爲人所吸收，常保其充分活動之能力，進而獎勵移民，開發富源，則本實先固，外患又焉能爲害乎！其他含義，不勝枚舉，願讀者進而審諸是爲序。

民十七、一〇、二四、序於日輝里

東三省之實況目次

一、漢民族之發展	一一四
(1) 漢人移住之經過	一一四
(2) 最近移住之情形	四一六
(3) 移住民之分布	六一一
(4) 移民與開墾	一一一八
(5) 移民大增之影響	一八二〇
二、關內移民與滿蒙民族	二〇二七
三、朝鮮人問題	二七四五
(1) 朝鮮人之分布	二八一三
(2) 朝鮮人在東三省之狀況	三一三三
(3) 日本人所謂「朝鮮人之受壓迫」	三三四一
(4) 朝鮮人問題之將來	四一四四
(5) 在滿朝鮮人與日本	四四四五

四、日本民族與 <u>滿洲</u>	四五—五二
五、環繞鐵道之中日俄美.....	五三—一〇三
(1) <u>滿洲</u> 之鐵道與日美之糾紛.....	五三—五八
(2) 收回中東鐵道之運動與俄國勢力之凋落.....	五八—六七
a. 附屬權利之收回.....	五八—六七
b. 中東鐵道之收回.....	六七—七四
c. 俄人勢力之凋落.....	七四—七五
(3) 日本之 <u>滿洲</u> 鐵道權利.....	七五—八七
a. 已成鐵道.....	七五—八二
b. 未成鐵道.....	八三—八七
(4) 我國之建設鐵道熱.....	八七—一〇三
a. 已成鐵道.....	八七—九四
b. 未成鐵道.....	九四—一〇三

東三省之實況

長沙王慕賢

一、漢民族之發展

民國成立，十有七年，最近因北伐之成功，東三省之內向，統一始告成立。前此內亂頻仍，民生塗炭，其所生之損失，極爲重大，自不待言；同時，可喜之事實，即關內亂離之民，自行移住於關外，或南洋方面，以遂其求生之慾。大抵南方如福建、廣東之民，則移住於南洋；北方如山東、直隸之民，則移住於東三省。

南洋以吾國人移住者多，而握有經濟上之勢力，遂有稱南洋爲中國人之南洋者。最近益加發展，即以新加坡而論，本爲國人在南洋之根據地。歷來每年移往該處及由該處經過之人，不過十數萬；及民十五年，有三十萬；民十六年，上半期，即已有二十餘萬。然以前移民中，多單身而往，其間往來者甚多；近兩三年間，均携家室而往，回國者極少，即單身居住者，亦令其家室前往矣。

移住東三省者，其情形亦與南洋移民相同。歷來向東三省移住者，以每年二月往，以冬初歸，習以爲常。近來携帶家室，而往開墾者，日多。民十五年，其數爲六十萬人；民十六年，爲百萬人；今年恐將達於二百萬。西北利亞與東三省毗連，移民之向該地發展，亦爲自然之趨勢。歐戰以前，俄人即苦於無法防止澳洲

當局，夙倡「白人澳洲主義」，如一旦撤廢此人爲之障礙，則吾國人當亦不難使澳洲中國化。

由是言之，北自北冰洋，南至南洋，均可變爲漢人之住所。今日已擁有四億之民衆，數十年後，不難倍增，其引起世界民族史上之大問題，可知也。蓋國人之移住，爲平和的，與經濟的，不以上層之管理與統治爲意；唯求獲得實際之利益，而深入於該地社會之組織中，使其事業，與社會生活，有不能容易脫離之關係，故其表面，似無甚緊要，而實際上所握之生活統治力，極爲堅強，此殆吾民族所有之特長也。

原來民族之移住，有種種原因：或爲他民族所征服；或不堪過甚之虐政；或苦於戰亂，此爲政治的原因。或以大饑饉；或以土地之變化；或以人口增加，而生活困難，此爲經濟的原因。以我國而論，移民之多，純爲內爭之結果。此後政治統一，國民得安居樂業，則此種移民之數，當漸減少。惟化兵爲工之政策，切實施行，則移民實邊之舉必日多，其有益於國防與民生，仍可斷言也。

(1) 漢人移住之經過

東三省原有各民族，迭有興亡，互相割據。及清室興，而滿人始有確定之根據，以吉林、奉天爲其巢穴；而伸其勢力於黑龍江方是時，漢人已由遼河流域，移住天東部。明清互爭，垂二十餘年，遼河流域之漢人，逃歸關內；東部之漢人，逃入朝鮮境內，漢人至於絕跡。東三省諸部族，因服役清軍，遂使其地人口稀少。自清定天下以後，順治十年，爲救濟東三省之荒廢起見，下遼東招民開墾令，並獎勵移民，漢人遂又移住遼

東一帶流民更深入其內地，溝室慮漢人之侵其故土，康熙時，乃施封禁，於山海關嚴行管理，劃境界於柳條邊牆，設邊門於要地，以防越界者；然漢人之移住，不因此而中止，由山東渡海而來者，仍日益加多。當時東三省原有民族，多以牧畜爲業，並無何等文化，因漢人長於耕作，且有四千餘年之文化的背景，遂逐漸壓倒其他民族，而建設其殖民地。漢人者，雖有時爲他民族之武力所征服，然終能於不知不覺間，以其文化與經濟同化其他民族；故對於東三省之土着，亦有同樣之作用存焉。

及俄羅斯之東漸也，東三省北境，受其侵害，清廷爲防衛計，由東三省南部，至北部，設立驛站；因而漢人之出入東三省者，漸多，禁止移住令，亦歸於無效。嘉慶時，又有移民特別許可令之發布，禁止令遂實行廢止。

是時漢人之耕種者，祇有佃農資格，而無土地所有權。以其發展力特強，勢力至漸增大，及於商業方面得勢後，遂握有經濟上之實權。東三省旂人地方官吏，及東部內蒙古之王公，皆欲取得佃耕利益，乃招漢人以開墾，其地域，爲由昌圖至長春農安一帶，此漢人在東三省發展迅速之原因也。

至清朝末年，滿人之勢力日衰，漢人之勢力增大。咸豐時，吉林省之雙城堡拉林舒蘭河流域，及吉林西部，繼呼蘭平野之開墾而開放。同治初年，伊兒們河全流域，及長春東部之樺皮甸子，歸民承墾；其次禁地圍場，亦經開放，東三省遂完全成爲漢人之殖民地。咸豐時漢人之土地所有權，以旂民交產章程，而被承

露，墾務局亦於是時設立。加以關內各省，內亂頻仍，中國北部，土匪叢起，人民之避難者，亦彙以東三省爲尾閭，北至黑龍江岸；東至鴨綠江之中間地帶，乃遍布吾漢人之足跡。

東清鐵道之建築，亦爲漢人移住之一大原因。該鐵道之東西線，長九百五十五哩；南北線，長六百二十哩。國人從事於此路之建築者，其數實爲可驚。散居東三省之苦力，如蟻而集；山東苦力，陸續而至。且東三省南北之交通既便，漢人之由南而北者，漸次加多。至東清沿綫之都市計劃，與大規模之商工設施，以及各地方之開發，均足使漢人得發展之機會。俄國克魯泡得金將軍，曾語人曰：最近十六年間，投於東三省北部之資產，不下數億，因而得利益者，爲中國人；而非俄國人云。

日俄戰爭後，東清鐵道南部綫，長春以南，爲日本所有；日本復將安奉鐵道，改成普通鐵道；其次開採礦山，設立工場，並爲各種設施；漢人之發展，益蒙其助。同時，使吾國人富足而得長居其地，殆亦必然之勢也。清帝遜位，民國告成，滿人之勢力，一掃而空，漢人移住之束縛，悉被除去，移住者，益見增進；加以日俄兩國，努力開發事業，使用吾國之勞動者；同時，交通便利，開墾較易，其生產品，亦以運輸得力，銷行海外，農業得以發達，商業隨之而興矣。

(2) 最近移住之情形

原來由山東而來之移民，每年爲數三四十萬，其大部，爲山東人；一小部分，爲直隸人。山東避難民中之

最多者，爲沂水黃縣人；日照、莒縣、濟寧、臨沂、荷澤、定陶次之。沂水之人，逃出者，居十分之七，因其地之附近，土匪既多，又爲紅槍會，大刀會勢力最強之所，居民既苦於苛稅，又爲土匪所侵擾，年歲不佳，衣食無所出，除挺而走險，隻身外出外，別無他法，故移住者獨多。

方彼等之出發也，皆棄其家室與田地而行，旅費之多者，四五十元；少者不過一二元；甚至一無所有，乞食而行，因而沿途餓死者不少。由濟寧至青島之道中，餓死之兒童與老人，到處皆是。地方官熱視無視，唯知照常收取租稅，以是賣子女，以充旅費者，往往有之。在青島發賣之女兒，每名二三十元；在奉天不過十餘元，男孩幾無問津者。由濟寧至哈爾濱，人需二十元內外，無旅費者，卽由大連步行至長春。

最近之移住者，皆携家族同行，作久居計；因而老人及女孩特多。據哈爾濱移民收容所所調查，另一萬八千人；女八千人；小孩四五百人。茲就大連登岸之人數觀之，女子之數，亦見增加。

大連登岸數		百分比	
民國十四年			
男	一九,三八〇二	九二	
女	一,五四七四	八	
民國十五年			
男	二五,四八六三	八九	
女	三,〇四六一	一一	

民國十六年
 女 六,六二七六、
 男 三三,二四三六、
 (八個月間) 一七、
 八三、

至民國十七年，女子更增加，無家族同行者特少。彼等因缺乏旅費，在船則坐於甲板上；在車則乘特備之貨車，所食爲高粱，玉蜀黍等，耐寒忍飢，向東三省北部而行。由是觀之，我民族雖迭經天災人禍，艱苦備嘗，猶能忍無限之痛苦，遠徙邊地，敢於自求生路，其堅忍耐勞，樂天進取之氣概，可以想見。外人歎爲生存力之強，其信然也。

(3) 移住民之分布

多數之移住者，在大連上岸，此外在營口安東上岸者，有之；乘京奉車而往，或徒步而往者，亦有之。民國十五年之移住者，約六十萬人；十六年，合計在百萬以上；本年恐將達於二百萬。十六年在大連上岸者，約四十八萬一千人；此外尚有婦女及小兒。婦女之數，格外增加，男子四十八萬，女子亦有十萬八千餘人，約當前年之四倍以上，皆係坐甲板之船客，若加入其他乘客，則其在大連上岸者，爲數更大。此中之大部分，乘汽車而北上。從十六年一月至六月，移住東三省者，六十三萬人，其中之六成九分，即四十三萬五千人，止於長春；其大部分，更以汽車向哈爾濱而去。茲統計從民十六年一月至六月間，在長春下車人數如左：

三

貨車(特別三等)

合計

此外加入徒步者，則爲四十三萬五千人。其中往吉林方面者，四萬；往西方農安扶餘大賚等處者，三萬；往哈爾濱方面者，三十六萬五千人。此數約佔入東三省全人數之五成七分。歷來無此盛況。蓋以此次移住者，往東三省北部開墾之人，居主要地位；且有長居是間之意思故也。再自十六年七月以來，移住民之乘貨車而來者，其數如次：

一月	三九、〇六三	一、七七五	四〇、八三八
二月	四六、七三八	四、八〇八	五一、五四六
三月	一〇二、三六七	四七、二四七	一四九、六一四
四月	四九、〇四七	三八、六八〇	八七、七二七
五月	二五、三七四	一七、五九〇	四二、九六四
六月	五、九四三	六、七五六	一二、六九九
計	二六八、五三二	一一六、八五六	三八五、三八八

七月

六、六五六

十月

二〇、三二五

八月

九、三九五

十一月

一六、四一〇

九月

一六、二五七

十二月

七、七八七

以此與一月以來到省人數合計，則爲二十一萬四千一百二十八人，平均每月一萬七千八百四十四人，併入於三等客時，其數將更加大。民十六年，長春下車旅客總數，爲九十四萬人，其中三等客及特別三等客，約佔九成八分以上，卽是年來長春之移住者，其數應爲九十萬人。反之，由長春南行者，四十五萬，乃至五十萬人，移住者，恰爲歸去者之二倍。然則此等移住者，果如何而分配乎？入東三省者，大部分往北部，利用松花江與鐵道，而向東方進行，可以想見。民十六年前半之入東三省者，六十三萬人，其中留於南部者，二十七萬人；往北部者，三十六萬人。其實出入於北部者之率，或將更多，此因南部之地，已經開墾，未墾地甚少；北部則未墾之地正多也。留於南部者之分布，大體如左：

奉海綫，及開拓鐵道之背後地、 五五、〇〇〇人

四洮洮昂沿綫，及其背後地、 二〇、〇〇〇

京奉沿綫，及其背後地、 極少數

長春，西方，及西北方、 三〇、〇〇〇

吉長綫，吉敦綫沿綫，及其背後地、 四〇、〇〇〇

以上合計爲十五萬人。由總數二十七萬，減去十五萬，尙餘十二萬人，皆分布於以上各地方之外，其中大部分，爲鐵道沿綫都會地之苦力；其他則爲農業勞動者與寄食親友之難民，純粹之農業移住者，殆無之。

利用奉海鐵道，及開拓鐵道，而移住者，大都置身松花江之上游，其中在海輝輝南穆河濛江臨江方面者，最多。由奉海綫而行者，三萬五千；由開拓綫者，約三萬人。其多數人，更進而至於內地，從事農業及採伐森林，一部分，則爲鐵道工人。此等地方，朝鮮人時有往來，並散居於此，吾國移住者，與彼等之衝突，自所難免。

由四平街入於東蒙古之四洮洮昂沿綫，未墾地尙多，足容多數之移住者，而終無人往。至民十六年上期，始有二萬人，全年約有四五萬人。然既來之後，更轉而往北部者不少。其重要原因，在此方面多曹達地；且水利不佳，較之北部，收穫量相差甚大；再四洮洮昂諸綫，建設後，卽有南部各地及京奉沿綫之人，移住於此。山東難民，無親戚朋友，可相依託，此地之開墾者，一年中，向祇有一萬二三千人，最近恐不能大有增加？

由此綫而來者，居於洮南以南，四洮沿綫者，約一成六分；所餘八成四分，向洮南以北前進，以洮南以南之土地貧瘠，而曹達地又多；洮南以北，土地肥沃，而曹達地又少故也。未開墾之地，多在洮昂沿綫，而其中以泰來縣爲最多，此四洮洮昂沿綫爲蒙古王地，漢人正可由此以經營東蒙古。

移住民之抵長春者，大部分向哈爾濱前進；其一部，赴長春西方，及吉林方面。民十六年上期，赴長春西部西北方，農安，扶餘，大寶方面者，約三萬人，多從事農業；開墾者，亦有之。此地原爲山東移住民所開發，移

東三省之實況

住者之來，較爲便利。由長春入於吉林方面者，約四萬人；其中爲吉敦鐵道工人者，一萬三四千人；其餘二萬五六千人，始爲真移住者。

由吉長綫而抵吉林者，一部沿吉敦綫而進；一部溯松花江而上。其主要之分布地，爲敦化延吉糧糧樺甸縣。故敦化之戶口，增加甚速，殆以此也。移住者之一部，又越敦化而入於間島，因其地未墾者少，遂多轉而之他。

距今二十年前，吉林黑龍江兩省之人口，不過佔現在人數十分之一；其後東三省當局，迭次計劃移民，悉歸無效。然人民自動移住者，決不爲少；但多爲一時計，長住者少，彼等各有相當之資本，春則携資北上，買荒開墾，秋收後，復歸故里，開墾成功之後，即以所居爲別莊，或携家族而來居，絕無長住者。此等開墾者，山東直隸人，不過二三成；其他七八成，爲奉天人，此因奉吉二省之交通便利，少戰爭之影響，皆樂於從事業。然最近移住者來，情形大變，山東直隸之人，竟如潮而至矣。

據東三省當局所調查，自民十六年一月，至十月之情形，如次：

東清鐵道東部綫之烏吉密河同賓海林及其他之沿綫各地，約有二十六萬人。

西部綫之安達齊齊哈爾等，約五萬人。

從哈爾濱經呼海綫移住綏化海倫者，約二萬人。

從哈爾濱乘船而至松花江之三姓（依蘭）木蘭岔林河樺川虎林富錦者，約二十萬人。

民十六年上期，抵哈爾濱者，約三十六萬人。據東清鐵道運輸課所調查，八分之五，赴鐵道東部；八分之二，赴其西部；其餘八分之一，下車於哈埠。又據商會所調查，往西部者，七萬三千人；往東部者，十四萬一千人，其中移住松花江下游者，四萬人，在鐵道沿綫者，十萬一千人。大抵在東部綫者，二十萬；在西部綫者，十萬；在哈埠下車者，約六萬人。東部綫較西部為多，可以無疑。蓋以東部沿綫，與交通便利之地，有森林，可供採伐；便於耕作之墾地，亦多加以黑省（西部綫）當局，不講究招募移民，即黑河道之招墾辦法，僅於有相當實力者為宜；與無實力之避難民，無大關係。反之，在東部綫之吉林，官民協力，對於難民，努力以事招來。

(4) 移民與開墾

據南滿鐵道，東清鐵道之當局，及各公共團體所調查，移住者，百分之八十五，有志於農業；為苦力者，百分之十而已。奉天省署，就難民調查時，知其十分之六，被雇而開墾；十分之三，自墾其領照之地；十分之一，則無實力而從事於勞動。即自備實力，而生活者，占三成；其他七成，均為人所雇用。

在吉林省者，十分之五，經公共團體之照顧，而領荒開墾；十分之四，為佃農；十分之一，為苦力。由是觀之，移住者之大部分，均從事開墾，因而移住民與東三省北部之開墾，有完全不減分毫之關係矣。

招致開墾之方法，約分次之三種：

一 漢民族之發展

一、自備資本，購買已墾之地，而事耕作；或購買荒地，雇避難民以開墾；

二、由公家領得土地，每人由十晌至三十晌，由公家借給每晌四元至二十元之補助費，以建築房屋，購入農具，及其他必要品，三年後，納租稅，且償還其用款；（每晌約合三分之二畝強）

三、由個人或公司，借得荒地；且由地主，供給必需品，與糧食，開墾完成後，再行分配墾地，以四六成爲標準；或則開墾者，自備一切用費，開墾完成後，以三七成之標準，分配其土地，於地主與墾民。

以上三者之中，由個人，或公司開墾者，約占半數；自備資本者少。

吾國人之移住，其情形各有不同，其多數，爲同鄉親戚之相引致，故在一地方，而由同一鄉里移住者爲多。就現在之移住者觀之，避難民之同鄉者，有一人居東三省北部時，則其親戚朋友等，絡繹而至；因此相知之人多，則移住者，更樂於依附耳。

東三省當局，就北上移住民，謀使其安定之方法；即令由公共團體之指導，赴各縣開墾；或使赴各礦區，各森林公司，從事工作。在招募開墾者之各縣，依照省之訓令，設立招墾處，聘專任委員，領導移住民，赴墾地各縣，視經費之多寡，與資金於難民，且準備農具，以便難民之開墾。招墾章程，隨各縣之情形，得斟酌規定，得道尹之許可，而施行之。

有山地荒地之地主各縣，均有：如不覓人開墾，則有爲官收買之虞；故地主與開墾者，得以三七成，或四

六成之標準，分配其熟地，此爲官廳所規定，不得隨意變更。奉天招墾之縣，有洮南、洮安、鎮東、安廣、通遼、瞻榆、東泉、雙山及接近內蒙之開墾地；在吉林，則有依蘭、富錦、同江、綏遠、樺川、勃利、方正、同賓、葦河、珠河、長山嶺、車寧、祕山、舒蘭、寧安、穆稜、敦化、汪清、和龍等縣；在黑龍江，則有羅北、綏東、湯源、巴蘭、綏德、綏化、呼蘭、海倫、通河、木蘭、巴彥、蘭西、青岡、克山、明水、通北、龍鎮、望奎、林甸、諸縣。

奉天設有墾務局，決定開墾費，爲三百五十萬元，擬分給荒地於難民，借給生活費及農具，三年後，始納租稅；且納租穀，尙未見諸實行。奉天開墾成績之最良者，爲洮昌道與東邊道。在通遼、洮南、開通等縣，其承墾土地之手續，極其簡單，每畝田，僅納數分之手續費，即可完事。無承墾之資力者，爲各開墾者所雇用，與以三餐，每日給工銀三四角。茲舉該縣開墾規程於次，以示一例：

- 一、經費由財政廳借領開墾費十萬元；
- 二、給領荒地、房屋、種子、農具，悉由官廳供給；
- 三、每畝每年，徵稅一斗，作爲承墾費之利息；
- 四、六年後，如開墾成熟時，每十畝，以四畝歸官廳，聽其賣去；其餘六畝，則爲開墾者所有。

吉林各縣之官有荒地，全部開放，悉爲移住者所經營。地價貴賤不同，由每畝一角六分，至五角。依蘭道之未墾地最多，道署已設招墾所，設分所於移住者羣集之哈爾濱。移住者，一經向分所請求，其管理員，即

爲引導，至該道內之各縣指定地點，使住於官有房屋；貸與農具；至種子及土地之承領，不需一文；且於往開墾地之要道，派兵保護。該道尹又以牡丹江流域，可開成水田之處，尙多，擬支出經費，招募百萬人，以從事云。

在松花江下游之富錦同江兩縣，託商會爲其招募開墾者，非常便利。其招募方法，亦極簡便。移住者，一到其地，即以四、六成之標準，分配其開墾地，以確定地主與佃戶之所有權。地主所有者，五年不問收穫；其後佃戶有承佃優先權。然地主爲佃戶起造小屋，給以農具種子外，更借給大洋十元，作爲資本。因便利如此，移住者，遂多集於此，蓋此方法，乃該縣之官民會商，而後定者也。

同鄉會，一面救濟避難之移住者；一面照顧開墾之人。其方法，在派人於停車場，或移民收容所，探悉由哈爾濱溯江；或赴東部開墾者之有無。若有之，則使之相待於旅舍，隨時確定船或汽車之開行時刻，派人於旅舍，爲之指導乘車船各事宜；同鄉會又給移住者以證書，此中記有姓名，人數，每家一枚，備記家長之姓名，此證書原由黑龍江省署發下，交同鄉會代爲轉發者也。其內容如次：

「今有某某，携家族若干名，往黑龍江某縣，開墾，特爲證明。」

船着某埠之時，各縣之開墾者招募員，卽進而招待，以此證爲憑，伴之而行。

最熱心招致移住者之省分，爲吉林，黑龍江則舉辦較遲，遠不及吉林。民國十六年四月，吉林公布難民

救濟簡章。因此吉長濱江依蘭三道，各規定其實施之方法。其中依蘭道爲移住者招致之中心，設難民救濟會於各地，以誘導移住者，其辦法略如左：

爲指導移住者計，設難民指導所於要地，沿途加以保護，對於無一定之目的地，而希望耕作者，移住於荒地較多之依蘭道。此地近於日本海，又位於東三省極東部，於國防上有重大之意義，吾人不可忽視。

其後改難民指導所爲難民救濟所，另定辦法，以商會長爲所長。此以救濟爲主，因須商會負經濟責任，遂如斯組織耳。既而吉林又布安撫外來難民辦法，不外使難民之保護與居住，益加容易，因對於無資力者，由地方公款中，給以資本，貸以種子農具，令以三年歸還。

在荒地較多之穆稜、方正、依蘭、樺川、饒河、寶清、富錦各縣，集地方之富農，使組織墾地公司，收容移住者，以墾荒地。對於此種公司，以地方公款，予以補助，其額相當於公司收入股款十分之五；利息每年三分，三年支給之。到着哈爾濱，而目的不定之移住者，則使赴同江縣方面，從事工作。

至移住者之組織，亦頗簡單。即每五人，居小屋一所；五百人則掘一井，材料由官擔任，勞力由移住者負責，另備引水槽，與轆轤，以供公用；千人以上，則另建新村；每壯丁一名，貸以農具一套，家庭用具一副，糧食一石五斗。此等用費，由縣署呈請省署支出公款，移民互相保證，經過二年後，分五年償還之。墾地成熟後，

地主取其四分，開墾者，取其十分之六云。

此外有所謂搶墾辦法。此由於在吉林邊境地方，資本家，承領大面積之未墾地，自身無意爲此，徒棄置之，以待地價之增高，久而久之，仍然如故；於是在一定條件之下，不問土地之所有者如何，得自由開墾之發生。其辦法之第一條云：吉林省沿邊各縣，有承領大面積之荒地，而不從事開墾者。今爲敦促其人起見，決將邊地之荒地，一律開墾。此等未墾區域，爲依蘭、寧安、富錦、樺川、樺甸、額穆、密山、穆稜、濛江、虎林、同江、饒河、綏遠、寶清、勃利等十五縣。凡三方（每方約一畝以上）以上之荒地，不問承墾與否，悉許人搶墾；其人限於有中華民國國籍者。日本利用朝鮮移民，及雜居等機會，以肆其領土之侵略久矣，此種限制，尤爲重要。唯積久玩生，專恃條文，不足以言抵制，要在實行實邊政策。此後即不用搶墾方法，當以政治的目的，移內地之民，以居之；仍須揀選精壯，調以軍事常備，使以開荒之民，而兼任衛國之責焉。

搶墾之地，如係未經承墾者，則照章納費，給以地券，如已經承墾，即給以准墾執照。設三年間，不能開墾其全部，而施耕種，則喪失其權利。開墾既終，以其地之四分，予原有承墾者；十分之六，則爲搶墾者所有。原有之地券，作爲無效。重新就各人應得之地積，給以地券，但搶墾者所得耕之地積，則定爲每牛犁一套，得耕地一方云。

依蘭道之爲開墾地，因其土質最優，人口又稀薄，墾地公司，已有所謂裕民墾務公司，今後繼起者，當不

在少數。如同江縣，清末以來，即有開墾公司，由山東招致移住者，使從事開墾。吉林尚有蒙荒局，以經營蒙古舊里木盟，敦爾羅斯旗之墾務。該地東南與蒙古王地相接，西鄰長嶺及開通縣，西北接廣通縣，北鄰大賚縣，面積爲四十萬畝，大部分已經人承墾矣。

依吉林省當局之規劃，設招墾所於依蘭道；設招墾事務所於濱江縣；設墾戶招待所於各縣城，及其他四鄉，謀移住者之便利。據依蘭道所規定，則官有及地方公有之荒地，每戶所承墾者，十畝至三十畝。官有者之地價，以三年支付；地方公有者，則貸與墾戶，而收其佃租。民有荒地，及墾民之招致，悉從其習慣。官有地一畝之承墾地價，爲四圓，三年後，分三年償清。因以上各種方法，隨地制宜；故移住者，並無不能就業之困難。

黑龍江省之墾務，辦理不力，而法制方面，亦有所謂招墾章程與搶墾方法。民有荒地之開墾，必須如期着手，三年以上，任其荒廢，即遭沒收；承墾者不論其地爲官有民有，每犁一把可墾地二方（一方等於四十五畝）必須於三年內，開墾成熟，若承墾官有荒地，則於承墾之第三年，納其半價，第四年，即須償清，然後取得土地執照。民有荒地，已經墾熟時，佃戶與地主之分配率，因交通與土質之不同，而有差異：甲地則折半；乙地則東四個六；丙地則東三個七。

黑河道尹，爲籌備邊境，與開發荒地計，曾立移民計畫。先就道內之綏東、羅北、烏雲、遜河各縣，及瑯瑯縣

東三省之實況

一八

奇克特地方，每年移住一萬人，鑑於以前之失敗，新設督墾局，派員赴山東直隸，招致有相當資力之人，不問開放地，與未開放地，如爲荒地，即使開墾。官有地，則按年償價；私有地，則按土地之狀態，每年納一定之佃租，使地主漸次分讓其土地。

(5) 移民大增之影響

移民大增，其影響於東三省之前途，自不待言，姑自經濟上言之，應爲次之二種：

一、土地之開墾者加多；

二、穀類生產增加；同時購買力，亦隨而增進；

就第一項言之，則以移住者之大部分，皆從事農業，其耕作面積，年年增加，勞動者一人之開墾力，如使用牛馬，平均爲二十五畝半；單恃人力，則爲九畝。又一家有三人勞動，並役畜三頭，則三年間，每戶得開墾七十五畝，故一人一年，平均得開墾二十五畝半。

東三省與東部內蒙古之面積，爲七萬四千方里，其耕地與未耕地之多少，可列表如次：（以町爲單位，每町等於我國十五畝強）

	總面積	可耕地面積	既耕地面積	未耕地面積
奉天	二三,五七七,九八六町	七七,七七七,六一六町	五,一六七,九九七町	二,六二九,六一九町

吉林	二二,一七二,一〇一	六,二六三,五五〇	三,四九三,八四三	二,七六九,七〇七
黑龍江	五五,二四〇,四三一	八,三五〇,二二二	二,九五五,二三四	五,三九四,九八八
合計	九九,九九〇,五一八	二二,四一一,三八八	一〇,六一七,〇七四	一〇,七九四,三一四
東部內蒙古	一五,八二三,四一〇	三,三三二,七三七	一,五九三,二二四	一,七二四,一五八
滿蒙合計	一一五,八二三,九二八	二五,七二八,七六〇	二,三二一,〇二八	二,五一一,四七二
關東州	三四〇,八〇八	一六三,八〇四	一四八,〇五六	一五,七四八

東三省蒙古已耕地之面積，爲一千三百萬町而未墾地，仍有千二百萬町。此種耕地，多在吉林兩省，奉天中，未墾地最多之縣分，爲突泉瞻榆洮南鎮東雙山洮安開進等；次之，爲東邊道，即長白撫松縣內爲最多，寬甸次之。吉林之未墾地，以依蘭道爲最多，達三千一百三十餘萬畝。而依蘭東境之虎林密山穆稜爲特多。次於依蘭者，爲延吉道。黑龍江之未墾地亦多，其中以龍江拜原景星布西青岡呼倫貝爾嫩江蘿北瑗瑄克山等縣爲最。

據上所述，可知滿蒙之未墾地，僅存其半數，而最豐饒之遼河嫩江松江流域之大平原，殆已開墾，現已唯擇沃土而施工，再過十年，則所餘唯有廢地矣。

就第二項之影響而論，則爲農業生產物之增加。此增加率，爲每一畝半，增加一石，年可得數百萬石，其

中一半，爲地方所消費，而農產物之輸出能力，確已增大，因而人民之購買力亦增，各種日常用品之需要轉盛。因此東三省之出進貿易，漸次增進，其爲販路之價值，亦加多矣。同時，以農產物爲原料之工業，如豆油與粉之製造，將益趨於茂盛。

以上乃漢人移住東三省所生之經濟的影響，而其民族與政治的影響，決不爲少。漢人之充滿於東三省北部，勢必與其周圍之民族發生衝突。例如在西伯利亞方面，因其地與東三省接近之區域多，俄國雖以任何方法加以防禦，而漢人向該方面之發展，終不能免。一面在東方，可以防止朝鮮人之移住，日本人在滿蒙之發展，亦受阻礙。於是漢人與日俄兩民族之競爭，可謂爲不可避之事實。其勝負之決定，要視其國力之能否爲其後盾耳。在我國政治統一成立之後，移住者既有他人所不能有之各種便宜，更能具堅苦耐勞之特長，其可戰勝強鄰，以自固吾圍，當非難事。

現在東三省之住民，有二千八百萬人。在過去二十年間，日本人在其境內者，尙不足二十萬人；漢人已增一千萬，現則年增百萬，因而今後之增加率，將以生產與移住而增高。東三省以人口之增加，與經濟力之蓄積，使其地位，益加鞏固，其於國防與民族之利益，可不言而喻也。

二、關內移民與滿蒙民族

東三省雖爲滿族之故土，但其人數至少，且其經濟勢力，亦不足道；加以清室入關，悉率其壯丁，以充軍

役，俾供統治關內諸民之用，東三省遂益空虛。清室會慮其根本動搖，令禁漢人之移住，旋以政權不振，禁令廢弛，漢人之移住者，蜂湧而來。清室既失其統治關內之能力時，其故鄉已不爲其族人所有矣。吾國以五族聯合，建立共和，此等民族之盛衰，在外人視之，足以爲挑撥感情之具；實則歷史上之事實，非偶然而起，必有其相當之原因，如其行動之結果，乃自然之趨勢，則非以移民爲先鋒，以武力爲後盾，必強占他人土地，亡人種族者，可比。茲就漢人所以得占勢力於東三省之原因，分述於次：

一、漢人悉爲商人或農人，而東三省之原有民族，多爲遊牧之民，在經濟競爭上，不能立於有利之地位。滿人雖亦經營農商業，而其能力，又非漢人之比，故競爭中，不能取勝；

二、東三省原有住民，並無何等文化的背景，漢人有四千餘年之文化，故雖爲武力所征服，嘗能以文化及經濟力征服其對手；

三、在民族爭鬥中，人數之多少，爲決定勝負之要素；而滿人原來數少，更以盡力於關內之軍役，分散於各省，其力愈亦微弱。反之，漢人有多量之同族，得隨時增加其在外之人數。今日在東三省之滿人，僅二百萬，而漢人有二千五六百萬，滿人幾有全被壓倒之勢。

四、漢人之容易在東三省發展，亦由於其地人口之稀少。若當時滿人能以多數人，從事耕作，即令無禁漢人移住之命令，而漢人之發展，將仍覺其困難。尤其是在遼河流域之漢人，已知其土地之肥沃，

欲其不向東三省北部進行，恐亦有不可能者。

其次使漢人移住之事件，迭次發生，今舉其主要者，於次：

一、清末時，俄人東漸，清室爲實邊起見，必須許漢人移住東三省之北部；故漢人之發展於東三省，雖非所歡迎，而俄人之東犯，又非所能制止。尤其是當日之清室，爲漢人所支持，更不得不以漢人防禦俄人之侵略；

二、自俄人數設東清鐵道以後，東三省南北部之交通，頓形便利；次之日俄均謀開發東三省，漢人之移住，又多一番刺激，且乘南北交通之便，而北部之移住者，又加多矣；

三、清末時，關內多事，匪害不絕，致關內北部之民，出而避難，於是漢人之往來於東三省者，益多。

漢人在東三省發展之要素，較滿人爲優；加以促進其發展之原因，有如上述。東三省之爲漢人所主持，乃事之所必至。唯滿人之所以爲有利者，在握政權於其手，得利用其政權，以施人爲之禁令而已。漢人對此，竟以文化與經濟力，進而征服之，漸次鞏固其地位。其中，滿人之政治的支配力，漸次弛緩，人爲的禁令，亦被解除。及民國成立，滿漢之政治地位，彼此相異，滿人又爲漢人所支配；因鐵道之敷設，地利之開發，益令漢人增其移住之速率。今也，三千萬之東三省居民，滿人僅存二百萬，而其數尚不確。彼等混居漢人之中，襲用漢姓，風俗習慣，完全與漢人同化，不能分別；唯在吉林省城附近，多少有滿人之遺風耳。

東蒙古王公之土地，互於由四平街至長春附近之一帶，現爲漢人所侵略，其人漸次退入西部，今也盤居西方內地，幾無活動之可言。漢蒙之爭，其歷史始於黃帝時代，今則兩族相爭不決之地，爲察哈爾。漢人得勢力，則察哈爾爲漢人所有；蒙人得勢，則以之爲根據地，以侵北京。現則察哈爾爲漢人所有，不僅施行其政治力，且文化經濟上，均使蒙古人受其支配，其間民族之爭，未嘗少息。因移住東三省之漢人增多，故對於蒙人之壓迫亦愈力。及俄人東漸，更使其傾向加大。光緒三十四年，東三省蒙務局成立，蒙務係專指東蒙古之土地行政而言，蒙務局之設，在防俄人之內侵。東三省總督曾有言曰：俄人欲以其所失於日本者，取償於蒙古，當其衝者，爲東蒙古。若以防堵之責，任之愚昧之民，其危險將不可言喻。觀於近時日人之肆詭謀，以謀取得東蒙，則當時防俄之理由，極爲正確。蒙古王公之勢力，雖因此一時就衰，而漢人之移住者增多，足以屏蔽一方，乃全中國之共同利益，實爲吾人所樂觀者也。蒙人竟有依賴俄人以圖存者，其愚固不可及；而籌邊之宜注意各民族之利益，於茲足徵。

呼倫貝爾，位於大興安嶺之一方。今也，漢人與蒙人相對而居，其人口稀薄，文化程度低，勢力微弱，握其行政權之海拉爾蒙古政廳，十五年，曾謀獨立；最近又有蒙古青年團之活動，且求援於外蒙，以與黑龍江之省軍相抗。據報章所載，有日人從中慫恿，由歷史的關係觀之，恐非虛語。此國人所急宜注意者。呼倫貝爾向爲中俄勢力交錯之所，俄人甚恐漢人之侵入西伯利亞，欲以此爲緩衝地帶，希望蒙古人勢力之存

在俄克魯泡特金將軍，曾有次之談話，可以證明。

俄國所最懼者，爲中國之移民於蒙古北境。蓋沿西伯利亞之國境，去平和而稀薄之遊牧民，而代以反俄之中國人，實爲危險。今也，中國人於二三百俄里之邊境附近，求可安置多數農人之良地，使其人民移住，以放逐蒙古人於南方。然自興安嶺至伊爾赤西之地，足容數百萬之居民。若俄國不講究適當之方法，則此移民，將侵入西伯利亞以奪去俄人之事業云。

呼倫貝爾，現仍在中俄勢力之下，而中國之移住者，至於嫩江流域而止，不越興安嶺而進，此由於嫩江流域之肥沃。將來東三省北部之人口增加，自當越嶺而向西前進矣。

四平街附近，原爲蒙古王公之地，今則蒙人不留隻影，其地全爲漢人所有，受奉天官廳之管轄。由此從四洮鐵道，向內地進行，而通遼洮南，亦全爲漢人之都市，其前鋒又已遠達於西方矣。蒙人之不振，概以其經濟方式之不同。蒙古人，以牧畜爲業，不能與以耕種爲業之漢人競爭。在漢人已墾之地，因無牧草，不能安居，漸次向未墾地而行；因而漢人開墾之業，愈進步，蒙人愈非退却不可。漢人之移住者，民十六年，不過五六萬人，繼此以往，蒙人之穹蒼，概可想見。

國人之經營蒙古，本分兩種方法：一以商人爲先驅；一則誘致蒙古王公，以收其土地爲公有。蓋該王公，習於驕奢淫佚，不知政治爲何物，卽犧牲土地，以博個人之安富尊榮，亦所不惜。在蒙古王之舊領地，設有

公益局，蒙古王則收其地租，因漢人任意開墾之土地多，其所課稅之土地，亦不過居其一部。然官廳限制土地之登記，如不在本國官廳登記，即作為無效，土地憑單，亦以記入漢文者為限。

東三省與東部蒙古為日俄覬覦之地，如任其荒蕪，或令愚昧之民，操其政權，則其地早已為人所分割。現時雖住民衆多，而交通機關，為日俄所操縱，不平等條約之束縛，又較關內各地為甚，非訓練該地民衆，一致為剷除帝國主義而奮鬥，恐數百年慘淡經營之成績，將失之於一旦。此研究三省事情者，所應當注意，勿以移住者之多，為足恃也可。

呼倫貝爾之民族與歷史

位置 呼倫貝爾為黑龍江省之一部，東界大興安嶺之山脈頂，西襟額爾古納河，與後貝加爾州接壤，北臨黑龍江本流，南連索岳爾吉山，西南與外蒙車臣汗部為境，廣袤約一萬方里。

民族 布利亞、鄂洛特、索倫、鄂洛欽、巴爾柯等蒙古族佔大部份，鐵路沿線，專為中俄人居住，士民多數皆由外蒙遷來，業游牧，逐水草而居，生性醇樸，亦有一部分犷悍性成，從事狩獵，視他民族如蛇蟻，甚至有食人肉之索倫鄂洛欽諸族。各族之人口分配，大概如下。

蒙衛利族

三〇〇人

鄂洛欽族

三〇〇人

二 關內移民與滿蒙民族

東三省之實況

二六

鄂洛特族

三〇〇人

索倫族

三、〇〇〇人

巴爾柯族

三〇、〇〇〇人

布利亞族

二〇〇人

泰荷利族專居海拉爾附近，至滿洲里之鐵路沿線，占該處官員之大部份。

歷史概要

十六世紀前，呼倫貝爾爲車臣汗之領土，十七世紀初，俄國會據其地，同世紀末葉，關

於其歸屬事，中俄間發生紛爭，至以干戈相見，一七九八年訂立奈金斯克條約，規定爲中國領土，中國獎勵移民其地，設立旂制，頒布自治制，於海拉爾設副都統轄之。一八九六年，中俄締結中東路條約，後因俄國勢力侵入漸盛，中國於一九〇七年頒布黑龍江省制，簡派巡撫，翌年派呼倫貝爾副都統，置道台，改該地爲呼倫道，派兵駐海拉爾，滿洲里，取消其自治行政權。入民國後，受外蒙獨立影響，宣言獨立，恢復副都統自治制，俄國暗中援助，中俄間因此發生糾紛，一九一五年，中俄條約締結後，俄於該地享有甚大利益，一九一七年俄國革命，中國派兵佔領外蒙，續於一九二〇年派兵於呼倫貝爾，再取消其自治制，同年四月，收回中東路等利權，名實俱歸中國管轄，以迄今日。

行政組織

行政組織依統治方式之變遷，而有變動，現在如下：

督辦呼倫貝爾善後事宜公署

(在海拉爾)

呼倫縣知事

(在梅拉爾)

蘆漢縣知事

(在滿洲里)

室韋縣知事

(在吉林林)

舒都縣知事

(在免渡河)

督辦總攬呼倫貝爾之內政、外交、財政、警察、民事、戶口等事務，兼任交涉員，別於海拉爾及滿洲里設交涉分署，任對外事務，而從前之呼倫貝爾政廳則留作專管關於蒙族事務之行政機關云。

三、朝鮮人問題

朝鮮人與東三省之關係，不自今日始，其歷史頗長，嘗於東三省東部有相當之發展，其古蹟尚存於各地。清室之起於東三省也，與漢人繼續爭鬪，東三省歸於荒蕪，至有謂中間地帶如間島者，及清室頒布封禁政策，以防止朝鮮人之侵入國境空間地帶；於是朝鮮人之移住東三省者少。其後禁令漸弛，居北朝鮮曠之地者，乃窺渡江而開拓其不毛之地。及道光初年止，尚存在之滿鮮間中間地帶，亦有漢人移住，與朝鮮人之競爭，遂亦開始。漢人乘朝鮮勢力之微弱，並利用鴨綠江之便，漸次侵入，在江之上流，經營木材業，清廷遂任漢人居於空間地帶。光緒初年，又設縣署，其次欲開墾此間島，因多數朝鮮人已經住此，中韓兩

國間，乃以之爲一問題。清廷認朝鮮人爲越境者，以爲應使服從中國之政教，而不相讓。韓國之主張，竟終於無力。在中日戰爭以前，此問題，縮小爲圖們江發源地之勘定。意義廣大之間島問題，既經放棄，多數朝鮮人所居之間島，已列入中國版圖。鴨綠江右岸，因漢人之出入，亦變爲中國之領土，朝鮮人之出入者特少。及明治初年，朝鮮北部大飢，飢民爭先越境，而入於東三省，及俄國領土，移住東三省之朝鮮人數，驟然增加。因朝鮮北部，山地多而地質磽确，間島一帶，却反豐饒，故移住者多。且其地，無中國人居住，不滿意於日本政治者，又相率逃入，其人數更爲之大增。

(1) 朝鮮人之分布

朝鮮人之居於東三省者，其數不得其詳；唯近年特爲增加。據稱：戶數有十萬三千二百餘；人口共六十五萬。然居於調查不週之內地者，尙不少，其總數當達於百萬。朝鮮住民最多之地，爲間島及琿春，人口約有三十五萬。其在各地分布之狀況，有如左：

民國五年

民國十三年

奉天

九八、二三五

一六九、五一四

吉林

二一五、七七二

四〇九、九二七

黑龍江

七〇〇

五、五〇〇

關東州

八一五

內蒙古

九八八

西伯利亞

七二、七七二

一七九、四二二

總計

三八七、四八〇

七六六、九六九

又據南滿鐵道局民國十一年之調查，則朝鮮人在東三省各縣之分布狀況，有如下：

關東州

一〇四戶

五七二人

奉天省

瀋陽

三、九一七人

興京

二五、八〇五人

撫順

一、六〇〇人

新民

一、三四三

本溪

一、〇〇〇

安東

六、一一一

鳳凰城

二、八八八

臨江

一〇、九三〇

海龍

二、一九三

寬甸

二一、四八八

長白

一七、五六四

東豐

八一三

輯安

二九、三〇三

開原

一、八六四

西安

五二二

通化

一五、五五〇

柳河

一〇、四三九

西豐

一七〇七

遼源

九六〇

通遼

八〇八

其他諸縣

三、一一二

三 朝鮮人問題

二九

東三省之實況

合計 一五九、九〇七人

吉林省

吉林 九二二人 樺甸 三、五九二人 額穆 三、〇一七人

濱江 七二四 盤石 三、〇三二 敦化 一、六八六

伊通 四五七 寧安 二、八五六 東寧 一、九二二

穆稜 一、四五九 間島(延吉、和龍、汪清) 二七三、六五九 琿春 三四、一四六

其他諸縣 一六三、四八〇 合計 四九〇、〇二〇人

黑龍江省 六六一人

總計 六五一、〇九六人

由是觀之，朝鮮人之約半數居於間島，其他多散居於奉天省之近於滿鮮國境各縣。以是須就間島有所陳述。

間島包含和龍、延吉、汪清、三縣。以前爲清韓國境之中間地帶。面積爲一千六百五十六平方里；人口有四十四萬四千四百二十人。其中朝鮮人約佔三十五萬。朝鮮移住之歷史，似不甚長，約爲五六十年。明治二三年時，朝鮮人以飢荒而移往者，最多。飢民偷渡圖們，而從事開墾；未幾，而中國人亦往，清廷爲之特駐

官吏。明治十六年，韓國撤去封鎖令，於是兩民族之移住開墾，於以開始，是又爲兩民族爭鬥之初幕。然中國官吏，待上國之威，屢迫朝鮮人，禁其居住，奪其土地，而驅之圖們江以外。欲勉強留住者，卽禁止其白衣結髮，令習中國風俗，認爲歸化人，給以土地；或以爲中國人之佃農，而許其耕作。朝鮮人以其較鮮北爲肥沃，亦居而安之。然移住民日見增加，明治四十年時，已達於五萬人。四十二年，間島協約成立，日本置領事館於龍井，朝鮮人乃得安居，移住者與年俱增，至民國十五年末，已達三十五萬六千。今也，朝鮮人在間島之勢力，牢不可破。不僅於人口上，佔多數；且耕地之半，已歸朝鮮之手。

(2) 朝鮮人在東三省之狀況

朝鮮人之大部分，居於田舍以營農業，居於街市者，不過三千六百戶，一萬三千七百人。此地方住民之九成七分從事農業，故東三省朝鮮人之主體在農業。朝鮮人之移住者，爲難生活於朝鮮之人與不滿於日本之統治而逃出者，其大半赤手空拳，恃親戚知己而出走，佃耕吾國人所有之未墾地，食糧不足及無耕牛者，則借自吾國人，以秋收爲抵當。借款之利率，聞有六月爲期數倍其本之說。土地所有權不能以是取得，加以中國官吏之誅求，馬賊之侵害，不逞鮮人之勒索，彼等相當處於窮狀。唯在間島，若歸化於中國，則容易取得土地所有權，故以假歸化及數人聯合而爲假歸化者之名義，以取得土地，以此漸得鞏固其永住間島之基礎。其他地方，亦得保安定。有耕地於間島者，普通有廿三畝，或七十五畝，或九十畝強。佃

農居過半數。朝鮮人在間島所有土地之面積，今也達於百三十八萬畝強。至與吾國人所有之百五十六萬七千五百畝強相去不遠。其未墾之可耕地，尙餘二百九十四萬畝強。間島以外之朝鮮人皆爲佃農，最近以地主與官吏之壓迫，多不能放棄其數年苦心經營之良田，而從事新荒地之墾種。

朝鮮農民之中七成從事旱田，三成從事水田，在間島以外之地，則朝鮮人保有土地，不僅不可能，且吾國人先住於該地，開墾無餘，唯吉林東北密山縣方面，適於朝鮮人移墾之地多，故漸多移住於其地者。以前朝鮮人唯以一年乃至五年之期限，由吾國地主佃得國人所棄之低濕地，或耕水田於鴨綠江流域之豁谷；又種玉蜀黍、高粱、麥等於山腹，其狀況可憐有如此。唯吾國人不喜耕水田，又於水田無經驗，似朝鮮人有獨擅其長之概。在東三省之水田，奉天有九十四萬八千畝強；吉林有五十三萬一千畝強；合黑龍江及東蒙估計之，共十五萬餘畝，收穫有二百萬石，其未墾地，計尙存七十萬畝，或九十萬畝有餘。此水田之八成五分，爲朝鮮人所耕種，其收穫量，比之旱田，約有三倍之價格。最近國人見其有利，漸多自行耕作者。朝鮮人之佃耕，普通皆爲分益者，卽以其收穫與地主平分，或以四六之標準分配之；或亦有租借土地者。耕作面積，每戶平均約二十七畝，較吾國人爲少。佃耕期限，普通爲三年，乃至五年，因地方不同，有不許過三年以上者，最近更縮短爲一年，期滿禁止繼續，如有私訂契約者，有罰。

朝鮮人之在東三省者，不僅受政治經濟上之壓迫，文化上，亦有所不免。例如服裝，居鴨綠江流域者，多

服中國服；在間島及鐵道沿線，爲日本勢力所及之處，則着朝鮮服。食物則在鴨綠江流域者，以米粟爲主；在其他地方，則以粟及高粱爲主。居間島者，其房屋尙屬相當，在其他地方，則矮小簡陋，且不清潔。

(3) 日本所謂「朝鮮人之受壓迫」

朝鮮民族，互相接觸，中國人即開始壓迫朝鮮人，最近至成問題。此中原因頗多，大體可分述之如次：

一、政治的原因：

1. 以壓迫朝鮮人爲對日策略；

2. 榨取軍費之手段。

二、經濟的及民族的原因：

1. 民族發展之衝突；

2. 經濟的利害之衝突；

3. 熱心收回利權。

欲尋求政治之原因，必先將東三省中國官吏對朝鮮人所採政策，加以檢討。中國歷來視朝鮮爲其外藩，對於朝鮮人，採極寬大之處置。及日韓合併，韓國乃變爲日本之一部，因懼日本遂對於朝鮮人之侵入，開始警戒。間島人口之大部，爲朝鮮人，寧以優柔朝鮮人爲得策。且吉林未墾之地，朝鮮人亦受相

嘗之歡迎。奉天則人口較密，荒地又少；且爲政治之中心地，不喜朝鮮人之存在，務必肅清朝鮮人。卽如佃耕契約，以一年爲限，並採用各種壓迫方法。最近更有甚焉者，多因次之理由：

一、張作霖利用此以牽制日本之積極經營滿蒙之政策；

二、中國全國收回利權之熱度增高，觀朝鮮人年年移住數萬於滿洲，認爲日本侵略主義之先鋒，歷來視爲蠢才之朝鮮人，以日本臣民之名，溢出於全滿洲，對此反感甚深；

三、中國官吏，以朝鮮人居於轄境內，惹起各種外交問題，甚爲煩惱，遂欲驅而出之，因此朝鮮人縱有受壓迫之事實，務必不訴之日本領事館。由中國官吏觀之，則朝鮮人爲日本人，應有治外法權，管理困難，動輒身於引起繁雜之外交問題，於是已歸化中國之朝鮮人，利用中國戶籍法之不備，賣出歸化證，未歸化之朝鮮人，因獲得土地所有權，而發生紛爭之事，亦不少；

四、因吉會線已經建設完畢，恐朝鮮人之移住，更大增加，欲使朝鮮人之移住，在鐵道完成以前，卽不可能。

其次奉天派兵於軍費，至不擇籌款之手段，壓迫朝鮮人，強令歸化，因以榨取巨額之手續費以充戰費。歸化費，爲大洋二十三元，內十四元，爲北京政府所有；所餘九元，卽爲省之收入。又頒發一年爲限之租借土地執照，使借主繳納吉林大洋六元，六成歸財政廳；四成歸縣署。

第二爲民族的經濟的原因，其主要者，爲次之諸項：

一、漢民族與朝鮮民族，雙方發展，於是發生兩者之衝突。尤其最近中國之內爭，益加激烈，山東直隸之民，皆避難而競移住於滿洲，已如所述；然彼等由安奉奉海吉長中東沿線，及松花江向東移住，於是與渡欄門鴨綠而移住於吉林及奉天東部之朝鮮民族，發生衝突。中國官吏，因欲與職業於中國人，遂謀壓迫朝鮮人。又分布漢人於未墾地，務使朝鮮移民，無侵入之餘地。除此種官吏之處置外，兩民族之風俗，習慣，及語言，互有差異，感情終不免於隔閡。

二、朝鮮人有經營水田之特殊技能，拓水田於各地，水田之收穫，比旱地多至二三倍，中國人不久卽知其有利，及習得其技術及經營之方法，遂謀收回其土地。此現象，數年前卽有之。最初契約，定爲五年，乃至十年，許其佃種，及朝鮮人以一二年化荒地爲良田也，敏於趨利之中國人，變期間爲二年至三年，最近更改爲每年借換。一面中國之富豪，及官吏，自行開發水田，欲使用移民，遣尹公署，於牡丹江流域，計劃大規模之開墾；又哈爾濱之富豪，鑑於北滿各地鮮農之水田農業發展，以愛國與收回利權爲標語，設置各種稻公司之農業公司，以驅逐鮮農，且於松花江兩岸，烏蘇里江左岸，黑龍江右岸一帶之北滿，收買二十七萬餘畝，大興事業，因中國官吏之援助，着着進行其準備。

三、中國之地主等，以官吏壓迫朝鮮人之命令，爲好機會，加壓迫於朝鮮人之佃農，欲多得地主之利

登。

四、至使用由山東而來之移民，以代朝鮮農民。

因以上之理由，而壓迫朝鮮人之問題起。其次就其實況，略加陳述，壓迫由官吏與地主而施行，有時兩者互相結託以行之。官吏壓迫之甚，始於民國十六年頃，奉天省長十一月初旬，對各縣知事訓令以次之事件：如「鮮人入於省內者，年年增加，奪我省民之生計，紛糾迭起，其嚴重防止鮮人之移住，毋貽後累！並將現時朝鮮居民之營業，及生活狀態，詳細報告。」十一月廿三日，又頒布次之命令：即以朝鮮人學校為不良分子集會結社之根據，且為陰謀策源地，電令各縣知事，封閉奉天省內鮮人小學校。十一月廿七日，奉天政務廳長對於各村長命其對於日本人買賣土地嚴行管理，吉林省及東省特別區長官之命，令極為明顯，有如下：

- 一、中國人雇用朝鮮人時，須訂立契約，明記期限，呈報所轄警察署；
- 二、若朝鮮人欲久居於特別區內，則須領留居執照；
- 三、特別區內，禁止朝鮮人着白色衣服，所着以中國服面裝為限；
- 四、居於特別區之鮮人，須負擔納稅之義務；
- 五、違反以上之規定者，即行放逐。

以上爲東省特別區長官所規定，而吉林省長之命令，亦與此大同小異。十二月四日又由大元帥電告朝鮮人耕作土地規則十二條於東三省。其全文如左：

一、租借土地於鮮人時，地主應呈報所轄知事，領得執照後，始許其耕作；

二、租借土地，以一年爲限，次年續租時，地主及借主，皆須請領新執照，不經上項手續者，作爲無效；

三、租借執照，須向財政廳請領，每執照一枚，由借主納吉林大洋六元，以六成繳交財政廳，以四成爲該管縣署所有；

四、佃租納穀，或納金，由地主及借主，報告，明記於執照內；

五、借主締結租借契約時，須以中國人商店，或地方住民，又歸化後經三年以上之朝鮮人，爲保證人；

六、借主須遵照中國租稅條例，負擔納稅義務；

七、耕作稻田，不許任意引水，須由地主報告該管警察署，經檢查認爲不妨害交通及早田時，得許可；

引水，若在與警察相距遠之地方，須報告保衛團，或百家長，得其許可；

八、朝鮮人借主，不得借口自衛，購備武器彈藥；又不得充當保衛團丁；

九、朝鮮人收穫之農產品，有自由賣却之虞，不許搬出境外，若發現私運出國境者，即沒收其物品；

十、中國人地主，若擅自租借土地於朝鮮人，又私爲鮮人擔保，或賣却於鮮人時，一經查出，或由人告

發，以盜賣國土論；

十一、地主租借土地於朝鮮人時，其間須負責審查之責，借主有不當行為時，須隨時審查或報告於警察保衛團等，若不負責報告，每土地一晌，處以十元以上至百元之罰金；

十二、此規則，經大元帥之許可，執行之。

此命令傳達於各縣，於是捲起一大風潮，由朝鮮人大會及日本出而抗議是也。最近又由吉林省署頒布管理鮮僑辦法如次：

- 一、鮮民之遷入華境者，須有正式公文及護照；
- 二、經各地方長官允許居住之鮮民，須受中國法律之制裁；
- 三、鮮民欲租借水田及其他土地時，須經各該縣公署之批准；
- 四、租借水田，以種稻時，不得因引水排水，而妨礙公安；
- 五、住居各縣鮮民之無業者，速行驅逐，以免擾亂地方治安。

奉天吉林兩省，因奉到此項排斥命令，致謀激烈排斥鮮人。其主要縣分，在奉天爲新民通化法庫海龍輝南開原營口西安等縣；在吉林爲吉林長春農安頓德盤石樺甸等縣。因朝鮮人在滿之主要事業，在耕水田，故其受壓迫，亦以水田之經營爲中心而發生。初鮮人之佃耕契約期限，爲三年乃至五年，以中國官

吏之指示及其他，至縮短爲一年，最近幾欲併此而亦取消之。中國地主，亦覺水田之有利，欲納之自己之手，而問題以起。昨年中國官吏在奉天壓迫鮮人之事件，達於數十起，其內容約爲次之二點：

一、中國人地主及家主，無論何地，均稱奉官廳命令，勒令鮮人立時退出；

二、中國地主，無論何地，均絕對拒絕翌年份借地費之收受。

最近中國人地主等之態度，因官吏壓迫鮮人，忽然強硬，要求增加租價，或破壞以前之契約。強其訂立新約，自不待言；對於地租等之未付者，又不履行其他債務者，不僅拒絕新約，且迫其退却，並押收其動產及不動產。其他中國官吏，對租借房屋於朝鮮人者，課以罰金，以妨礙鮮人之居住；或迫其即退，予以虐待，絕水田引水之途；強其歸化入籍，服中國服，使用中國語；命其破壞土地租借契約，沒收耕作契約書；或倍加佃租房租；拒絕中鮮人間之融通；封鎖朝鮮人設立之學校。又民國十七年春，吉林省長，訓令各縣知事云：賣土地於歸化朝鮮人者，以盜賣國土論。如是已經賣出之土地，亦與地方官吏協力，竭力使其再賣於中國移住民之手。吉林省之強令鮮人歸化，至今猶繼續施行，下級官吏，濫用管理令，對於鮮人，強其納賄，不應者，陸續迫其退出，吉林之雙陽、五常兩縣，壓迫最甚，遷去之朝鮮家族，已達四五百名矣。

此外中國人地主之壓迫朝鮮人，相當慘酷。中國人由軍閥官吏，以至商人地主，悉爲榨取之人民。尤其榨取弱者，無所不至。歷來卽有榨取壓迫；及官吏態度，趨於壓迫朝鮮人，彼等之榨取本能，乃極端發露。卽

以間島而論，初爲朝鮮人所移住開墾，其後中國人繼之而起，然當時來此之中國人，多爲山東之浮浪人，朝鮮人特別苦心經營，得享受開墾結果之地，此等奸惡者流，乘機而入，與貪鄙之官吏結託，稱朝鮮人費數年心血之開墾地，爲自己所有地，而奪取之，以朝鮮人爲自己之雇農，不從命者，卽予以極端之迫害，而驅逐之；或要朝鮮人之新移住者於途，借與自己之未墾地，以使開墾，逐次擴大其耕地，而爲大地主者不少。此種習慣，至今猶存，視朝鮮人如奴隸。一面朝鮮移住民，自備資本，以購入土地者少，多爲赤手空拳之輩，故必借開墾期間之食糧及耕牛於中國人。然而中國人地主，手段甚狡猾，借時大豆一石，約值十五元時，卽使書十五元之借用證，收穫後，低落至三元時，卽令以豆五石償還，忽獲五倍之利益。若天年不佳，不能償還時，則收其妻子，使爲奴隸。又借用耕牛時，每頭約需大豆四斗，如收成歉薄，不能照償，則受同一之待遇。商人則以高價買給物品，以廉價購其穀類，得收二重利益，不能償還之部分，則課以高利，或並田地妻子而沒收之。於營口附近從事水田之朝鮮人，其收成之七成，作爲佃租，自身所得，僅有三成。卽賣少量之米，而中國人地主，亦不之許。朝鮮人佃農，直接賣出，必經地主之手，於是取得三成之手續費，故朝鮮人佃農之手，不得有若干金錢，僅以少量之款，買粟而生活耳。租借期限，漸短，租借條件又徒苛酷，卽令巧於耕作水田，亦以中國人之妨害，不能得水，至不能耕作，開墾已經完成，則爲人取去，又須另覓未墾之地。然中國人一面由官吏受土地之分配；一面與之結託，以奪取朝鮮人之既墾地而已，不事他求。朝鮮人不僅

受中國官吏及地主之壓迫；且吉林及沿海洲之大韓獨立軍團，即高麗革命軍，與南滿之大韓統義府等團體，以軍費之名，施以需索。此中少數人，亦屬真摯，然大部皆借口獨立，以掠奪朝鮮良民之金錢者也。此等團體，近時亦略變其趨向，似努力團結在朝鮮人之運動矣。

(4) 朝鮮人問題之將來

民國十六年，朝鮮人問題之起也，日本照例提出抗議，其無效自不待說，在滿洲之朝鮮人，到處開大會，有種種決議，亦無大效果。大多數人傾向歸化，於是吉林之歸化運動盛起，現今認爲其解決方法之歸化與商租權問題，尙未解決，以次就此略爲述及。

朝鮮人因商租權問題未解決，不能使用土地。我國法律，禁止外人取得土地所有權，故彼等朝鮮人，不得不爲佃農。其佃耕契約，五年改爲三年，今則開墾經一年，即經取消，日本之謀解決此問題，不外欲使其商租權變爲確實耳。商租權之內容，有如下：

- 一、日本國臣民，在南滿洲得自由居住往來，從事各種商工業；
- 二、日本國臣民，在南滿洲因建設各種商工業之建築物，及營農業，得商租必需之土地；
- 三、日本國臣民，欲於東部內蒙古與民國國民，共同經營農業，及附屬工業時，民國政府，須承認之；
- 四、記載於附屬公文書，及關於南滿東部內蒙古中日條約第二條之商租字樣，認爲包含以三十年

爲期，且得無條件重新訂約之租借者。

然此條約，以施行細則尙未發布，未見何種效果；且於條約內容之解釋甚有疑義：第一爲地域，南滿之範圍，究包含至何處爲止，甚不明瞭；尤其是今後發展之地，與其謂爲南滿，寧在北滿，故此地域，甚成問題。次則爲商租文字之意義，其性質，爲永佃權乎？租借權乎？物權乎？債權乎？均不明瞭。因細目協定，未經成立，吾國得制定商租地畝須知，與解釋商租納稅條例（十年十二月）訓令地方官吏，以阻止其商租及合辦，蓋此權利，與廿一條所要求之土地所有權，雜居權，有歷史之關係，東省官吏，能不任日人所爲，而設法阻止，不能不謂於國權，大有裨益也。

土地商租權，既經停頓，則歸化爲獲得土地所有權之唯一手段，彼等皆趨於此，自然之勢也。然朝鮮總督府不許朝鮮人脫離國籍，與中國國籍法第四條第五項之歸化條件（即歸化因爲無國籍，或因取得中華民國籍，而喪失其國籍。）不相合，朝鮮人完全不得歸化。但在滿朝鮮人歸化者，已屬相當多數，如在額穆方面，朝鮮人之過半數，已經歸化。朝鮮總督府，不許朝鮮人脫離國籍之理由，因歸化朝鮮人之不良分子，難於管理；且於警備國境上，難於區別歸化朝鮮人與未歸化者，以施管理故也。就歸化之可否，朝鮮人自身，亦無把握。彼等恐歸化後，不堪中國官吏之苛斂誅求，及差別待遇，並失去日本之保護，至躊躇於歸化者，亦不少。如間島之朝鮮人，大部分喜二重國籍，即喜因中國之歸化籍，以發展；因日本之本籍，以受保護。關

於朝鮮總督府之許可歸化，有贊成反對之兩種意見。贊成歸化者之理由：在使生活困難者，脫離中日兩國之控制，得確實發展；並得和緩不滿意朝鮮政治，及爲失敗之痛苦所煩惱者之心理；明瞭中日管理朝鮮人之界限，確定其方針；卽一般朝鮮移住者之趨向，亦可明瞭；中日國交上之懸案，可得一齊解決。反對者之理由：卽恐利用歸化，以煽動凌虐良民者之增加；又歸化者及其子孫之不良行動，爲釀成中日國交上紛議之虞；其他如國境管理，及歸化者與其子孫居於朝鮮時之保護管理，均感不便；歸化者，未歸化者間，糾葛之發生，及其區分方法，並戶籍整理等，均有妨礙；許可歸化時，中國官吏，果予以本國國民之同等待遇否乎？亦不無疑問。

日本政府，爲解決前述困難，遂提出土地商租權與歸化。以此二者，不能謂朝鮮人問題，已根本爲其所解決。商租權，卽商租，而不承認土地所有者，且地域限於南滿洲，卽令獲得歸化權，而中國官吏之差別待遇，與其與中國人之經濟競爭，依然如故。假令於商租權與歸化，得更進一步，而獲得中國人同等之權利，而朝鮮人在滿洲之發展，又將何若耶？今試就兩民族之經濟能力，予以比較之研究。

一、就朝鮮之勞動者比較觀之，中國人之體力，較鮮人爲強健；且較勤勉。其勞動力，亦較優。朝鮮人不僅勞動能率低下；工資稍有所積，則不事勞動，故不能與中國苦力競爭；

二、中國人最善於經商，現更毋庸辭費，觀於朝鮮人之經商，全無發展，可以知矣。雖有經售穀物雜貨，

開設旅館飲食店，及製作農具鐵器與靴者，殆亦不成比較，其人之大多數，皆營農業；

三、在勞動商業，均不能與吾國人競爭之朝鮮人，固多從事農業，亦非吾國人之敵。彼等用牛一頭，以集約耕作法，耕作狹小之土地，故其收穫少。吾國人使用數頭牛，雖云粗疎，得耕數倍於鮮人之土地，故為農業者之能力，又不能及吾國人。唯鮮人之生活程度低，可以生活過去。且長於耕作水田，而滿洲又多此種田地，若彼等而得自由取得土地，以事耕作，當有相當之發展。

由是觀之，朝鮮人之不得發展，不獨因其能力薄弱，且無居住及土地所有權，商界權亦為其政治方面之阻礙。最近日本政府提出滿蒙交涉，欲於關外統一以前，得一解決，用意可謂周至；但政治問題，縱能解決，而兩民族之經濟競爭，仍無已時，欲謀久遠，其速注重農業之發展，以防其無形之侵入。況歸化者，當不少利用兩重國籍，以為種種活動者，一旦中日有事，將受無形之牽制，尤為國人所應注意者也。

(5) 在滿朝鮮人與日本

在滿朝鮮人與日本人之關係，可由兩方面觀察之。由經濟方面言，則鮮人在滿洲之發展，予影響於日本之糧食與貿易。例如間島地方，因朝鮮人移住，而產業開發，農產物之剩餘，多經日本海沿岸之朝鮮港灣，以輸出於日本內地，其數量漸次增加。即民國六年，向朝鮮之輸出，約百三十萬圓；由朝鮮輸入，為百九十萬圓。民國十三年，輸出四百七十八萬圓；輸入六百二十五萬圓。十五年，輸出八百七十七萬七千圓；輸

入達八百八十八萬八千圓，其在間島發展之餘力，而及於接壤地之牡丹江松花江上流域時，則於日本之食糧及貿易，將發生不少之影響。又從政治方面觀之，朝鮮人之移住滿洲，予日本之人口問題，以重大影響。民國八年以來，朝鮮人之入居日本內地者，約二十萬人。最近滿洲排斥朝鮮人之移住，更使朝鮮人入居日本內地者加多，至於壓迫日本之勞動市場。朝鮮開滿洲，則經濟上不能自活，故無向滿洲發展之途，則朝鮮人勢不得不流入於日本。因而使朝鮮人得自由發展於滿洲，乃解決日本人口問題，及朝鮮人口食糧問題之重要方策。人口密而山地多，土地復磽瘠之朝鮮人，向人口稀薄而土地豐沃之接壤地，以謀發展，乃自然之勢。吾國為人民生計及國防起見，亦有移民實邊之必要，當不待智者而知也。

四、日本民族與滿洲

日本民族經中日俄兩次戰役，國勢大盛，同時發展於亞洲大陸，今也漸有退却之趨勢。在滿洲之日本人，亦不出此例。其主要原因，略如次：

日本之發展，在停頓狀態，其國內之政治、經濟、文化上，暴露其種種缺陷，至無進展之力；反之，吾國人已漸自覺，經濟力逐次發展，且民族解放運動，日就旺盛。加以英美勢力，尤其是美國，亦活動於東洋，足以牽制日本，因此日本人之退却，為一般傾向。且滿洲有特殊之情形，其發展方法，亦含根本之謬誤，此外尚有其他許多原因，自不待言；其主要者，為政治之阻礙，與由日本國民性而來者，以次試逐漸說明之。

日本人之在滿洲者，約二十萬人，其多數，在關東州鐵道附屬地，及開放地域，大都從事商工業。然二十萬人中，除服務滿鐵及其家族，與依鐵道爲生者十數萬人外，獨立營業者，不過數萬人。此等日本人，不堪與吾國人競爭，遂次由滿洲退却，其在滿鐵沿線者，固不待言；即大連中之重要市場，亦爲吾國所代，有此日人於經濟戰爭，爲吾國人所敗之證。日本人以勞動者資格，不能與生活程度低而體力健之中國人相伍。然則經商又如何乎？則小貿易爲吾國人特具之天才；且生活程度低下，所賣物品，可較日人廉價幾成。日本人則生活費昂，且雇工必需高價。吾國人雖相當有所儲蓄，不若日人之高其生活，而仍保其常態。此國人之經濟心，素極發達，能不浪費所致。善於利用廢物，即一絲一粟，不令損失，而勤於蓄積，故克底於大成。如是日本物品，非經國人之手，而賣於國人，甚至爲日本人所買去。不僅小貿易爲然，即由日本輸入者，亦由國人直接經營者多。此現象不限於滿洲，即關內各省亦然。歷來由日本人在滿商店購貨者，今則由吾國商人，設莊於大阪，而購入者多。其原因，在恐奉天票之暴落；或其他危險，日本商人，不允賒賣，而要求現金。同時日本商人，亦不堪其危險，而自動退却。試就由日本輸入之大宗綿紗布疋觀之，日人營此項商業之在大連者，七家中，祇有三家確實從事者。輸入滿洲之綿紗，由日本人經手者，似較吾國人爲多。至未成綿布，與加工綿布，則吾國商人，占七成；日本商人，僅占三成而已。雜貨，殆可謂爲吾國商人所獨占。我國商人，若直接設莊，則可廉價收貨。彼等在大阪、巡行各店，由廉價之店買入，有時即物稍有瑕疵，亦不與計較。如

斯極少量買入而運送者，觀通過安東之貨物表，可以明白。數量少，故不需保險，無往不能獲利。輸入，亦如斯，而移於吾國人之手矣。民國十四年，匯款於大阪之額，僅吾國營口商人，由朝鮮銀行而往者，爲千百八十三萬圓，其數量，相當於是年由日本輸出於營口的金額之九成一分四釐。此金額之大部分，據想皆使用於貨帳。以奉天論，四十三家之我國商人，由日本輸入之貨物金額，達三千二百九十八萬圓。民國十四年，哈爾濱之我國商人，匯寄貨款於大阪者，爲千五百萬圓。其數量與由日本輸入北滿的貨價三千萬圓之五成相當。以此，可以推知大勢之所在。因此日本人之經商者，僅以其本國人爲對手，故其活動範圍，以互相侵蝕，而極其狹隘。然而在滿洲日本人中占大部分之滿鐵社員，設立消費合作社，設備完全，物品齊全，故無我國人爲顧客之日本人，大受打擊，迭次請願，得縮小此合作社活動之範圍，稍安其生；然撤消合作社，則代之而起者，將非日本人，而爲我國商人。因此日本人，必須開拓適於其活動之新天地。現時日本人可發展之地域，限於滿鐵沿線，其事業陷於以上之悲狀，以此，現時居住者，尙有過多之感。

由大連北行，沿線可觀日本人經營之果園。日本人之以農業成功者，唯此而已。最近國人知其有利，已羣起做行矣。總之，日本人之事業，初則經營便利，未幾，則國人進而做效，日本人遂不堪其競爭而去。即以商租權而論，即令得一解決，恐所得無幾，滿洲之日本實業家，曾有此觀測。蓋租期爲三十年，其間需資本之利息，及投入資本，又須納租金，及與國人同等之稅，則不能謂爲合算。三十年後，如續借，則地價騰貴，租

價更增，終不合算。

吾國商人之大商號，在營口增加甚多，日本商店，反異常減少。其他奉天長春，爲日本人而設的鐵道附屬地之新市街，近時發展迅速，人口亦急增，此亦非日本人之發展，乃因國人之移入。奉天之附屬地，歷來多爲空地，今則家屋櫛比，國人之商店多，日本商店，反覺生意冷落。

長春之景況，與奉天同。主要之輸入品，爲綿質之布，其原料，由青島東三省之工場供給，由日本輸入者少。日本人在金州周水子遼陽經營之紡織工場，共有七八萬錠。奉天有張作霖主辦之紡織工場，規模不大，綿質布，悉爲日商所獨占，由日本輸入者，以綿紗及加工品爲主；輸出則爲華商所獨占，日商全無所着手。

哈爾濱爲北滿之經濟中心，而其經濟勢力，現在我國商人之手。列國之勢力，甚爲不振。歐戰前，俄國投有相當資本，以此地爲北滿發展之中心，現祇經理特產物之輸出，殆無所謂工場存在。此地輸入品之主要者，爲綿質布，亦多來自日本。北滿輸入貿易額，民國十四年，爲一億三千六百萬圓，其中日本占三千六百萬圓；輸出貿易額，二億萬圓，日本占七千五百萬圓，兩者均首屈一指。在輸入上，哈爾濱之我國商人，直接設莊於大阪等處，以事收買，特產品之輸出，亦爲我國官商所經手，外人無插足之餘地。哈爾濱亦爲北滿之工業中心地，製粉製油之業，爲盛。製粉工場，二十有餘；油房亦有四十餘家。日本人所經營，各僅一所，

營業亦不甚旺。此外與安山中滿鐵所有之特許採木公司；中東線西部沿線之海林木材公司；哈爾濱北滿電氣會社等，皆爲日本人經營之企業，均不見發達。

日本人在北滿一帶事業之不振，歸咎於吾國官吏之壓迫，實則日人嗜利忘義，乘機奪取，勢所必至，任其邁往直前，縱舉全國土以奉之，恐猶嫌不足，故吾國當局，收回鐵道附屬地之大部，亦國權上所必需之行動，對此收回之土地，分租借期限爲三十年，十年，五年三種，已予日人以相當便利矣。

東三省輸出之大宗，爲大豆，豆粕。東三省官銀號，與邊業銀行，兼營此輸出業，故外人不得經手。今年由南滿鐵道輸送者，官商占四萬二千六百車；其他爲二萬八千車。唯豆粕一項，因不知日本農家之需要情形，遂不着手。三井爲最初介紹滿洲大豆於歐洲之人，今也全爲官商所壓倒，至不能不由官商買收其貨物云。

按日本經營滿洲，可謂不遺餘力，至今猶能保全其名義上之主權者，未始非我國人有特殊優點，及便宜之處使然。蓋吾國民，居於本國領土以內，受官吏之保護，而言語，風俗，無一發生妨礙，於商業上之經營，較日人爲便利，此其一；又國人生而富於經濟能力，巧於計算，雖銖積寸累，亦所優爲，並不肯輕易浪費，故聚少可以成多，由貧可以致富也，此其二；國人生活程度低，衣食住均極簡單，且循序漸進，不自驕奢，故成功可望，此其三；國人比之日本人，體力強健，能耐勞動，無論何種地方，可以安然生

活，不受氣候之影響，卽有天災人禍，亦能維持其生存，此點尤爲特著，此其四。然外力之來，未能對抗，終不免爲其所操縱、壓抑，雖由於政治上無最後之援助，而日本人較吾人亦有相當之優點與便宜在，卽：

一、日人長於統制管理，例如經營鐵道，國人所經理之奉海線、洮昂線，內部雜亂，弊端百出，日本人所管理之吉長線及四洮線，竟有優良之成績。且大規模事業，似亦非國人所優爲，如漢冶萍公司，及其他工場會社等，莫不失敗，可以想見；

二、日本人智識技術，較國人爲優，因而其人卽爲勞動者，在需用技術之工程，則日本人有活動之餘地。滿洲現存之工業，需此類職工少，故日本人亦少發展之餘地。在其他一切產業，吾國人缺於技術，而日本人則有之，苟從此教育發達，自有可補救，唯機會不可失耳；

三、日本有資本及其他完全之設備。事業所必需者，爲資本，日本則優於供給此資本。東三省人民，次第蓄積，擁有數千，或數百萬財產之人，亦復不少。在滿洲資本之中心，爲營口、奉天、吉林三處，此三處之資本，足全配滿洲。實際使用此資本者，爲新興二大經濟中心之大連與哈爾濱耳。

自中日兩國國民之特性觀之，其在產業上之分野，得大體決定於次：

一、日本人：

(1) 大規模之企業，例如工業鑛業等；

(2) 須人管理統制者，例如鐵道；

(3) 使用機械之大規模農業；

(4) 勞動而需學問技術者；

(5) 在商業方面，如消費合作社之非營利機關，有十分發達之希望。

二、中國人

(1) 商業方面，小賈自不待言，即在販賣及輸入方面，亦有充分活動之餘地；

(2) 體力勞動，為吾國人所獨擅；

(3) 吾國人以農業者資格，得為滿洲之主人翁；

(4) 在其他工業鑛業等，亦有活動之餘地。

就實際情形而言，滿洲之政治，原為軍閥所支配，中日兩國國民，均不得發揮其本能，除稍有變態之發達外，可謂無所施為。然中國商人，敏於謀利，長於個人經營，小賈又為其特長，日本人既於輸入，無所用力，復不敢於輸出方面之競爭，除以大規模之組織，以與此小商對抗，殊無他法。

由各工場以至鑛山交通事業，日本人僅擔任需技術與經驗之一部，所有體力勞動者，悉為吾國人，外

人在滿洲經營事業者，亦有不得不使用吾國人之勢，其產業之性質使然也。

商租權尙未解決之日，則日人於農業方面，亦不能有所活動。日人雖得自由營農業於滿洲，而與國人爲伍，以從事，殊非容易。日人在關東州所經營，而奏成功者，亦止於果樹園。其不成功於農業之原因，在其不自耕作，而使用吾國人爲之耕種；且日本之農作法，與滿洲法，又完全不同，不能以日本作法，完全適用於其地也。因而日人欲營農業於滿洲，須就滿洲之農作法，受相當之訓練；且以採用大規模之機械耕作法爲宜。據南滿鐵道會社研究之結果，謂日本之農作法，完全無用，以用美國農作法爲有利，然欲實行以前，須日本人自有土地權，且能自身實行耕作而後了。

要之滿洲之產業，以現狀而論，徒有日本人，不能發達，徒有國人，亦屬無益，須合兩者之長而爲之。因日本人開發滿洲，以輸出其生產物，農業旺盛，墾務隨之進步，且多數勞動者，得遂其生；日本亦因此而得販賣其生產品之市場，且受必需工業原料，及食料之供給。兩國人於經濟方面，苟無損於吾國主權領土，能彼此協同，以事生產，未始非兩國前途之福也。最近有人主張解決東三省中日問題，着重收回政治上之權利；而許日人經營合法之經濟事業，信爲合理。然日本政府，不棄其傳統政策，且固執其爲滿洲性權之口實，似不欲輕易放棄其所謂既得權利；尤其是含有政治性質之權利，則此種經濟提携之希望，仍不免以政治勢力爲其背景，是非吾人所敢逕承者也。

五、環繞鐵道之中日俄美

滿洲近年之發達，因國人之勢力，與外人經營之鐵道而來，因而各國之糾紛，多以鐵道爲中心而起。加以國人熱心收回利權，其關係更加複雜。滿洲之鐵道問題，因俄國之南下，始用爲政治侵略之具，其結果爲日俄戰爭。日俄利用中東與南滿，分據南北滿洲；美國欲中途插足，遂使關係，至於複雜。其次國人乘俄國之凋落，而收回利權之熱度增高，對於日本，亦有同樣之運動，於是中俄日三國間，以鐵路爲中心之微妙關係，繼續未斷，以次試分別敘述之：

(1) 滿洲之鐵道與日美之糾紛

美西戰爭後，取得菲律賓，而置海軍根據地於格安之美國，漸次活躍於東洋之舞台，以滿洲鐵路爲中心之日美糾紛，亦長時繼續。左右美國政府者，資本家也。彼等因列國勢力範圍，已確立於吾國，自身無插足之餘地，乃提倡打破勢力範圍，開放門戶；其次欲實行資本侵略主義於吾國，至於與日本衝突。當日俄戰爭時，美國大示好意於日本，是因別有目的。美國對於日本，曾有遵守滿洲門戶開放主義，及以滿洲爲列國保護中立地之提議。日本雖贊成門戶開放，而反對滿洲之中立。戰後美國鐵道大王哈利曼，立掌握世界一週交通路之計劃，欲從日本承讓南滿鐵道之管理權，從俄國收買中東鐵道；更欲獲得經西伯利亞鐵道至北海沿岸利波之全俄鐵道使用權，一方由利波，一方從大連，橫斷大西洋與太平洋，使之與在

彼支配下之亞美利加鐵道網相連絡。明治三十八年八月三十一日，哈利曼赴日本，以說日本政府，就南滿鐵道之取得，已成立預備契約，其大要，如次：為收買日本政府所獲得之南滿鐵道，及附屬物，組織日美財團。該財團依日本之法律而組織，為日本人所管理，其後變更其組織，終平均其代表權。哈氏携此覺書，歸於美國。其後三日，小村全權，歸自美國，大倡反對，遂取銷預約。哈氏之計劃，因而頓挫；然氏決不放棄其計劃。斯脫雷脫復含哈氏之意，謀得南滿鐵道平行線之敷設權，使日俄拋棄其在滿洲之鐵道。會英國波林會社，及中英公司，獲得京奉線之延長線，即由新民屯達法庫門，更延長至齊齊哈爾之鐵道敷設權，欲與英協力以利用之。唯此線乃滿鐵之平行線，違反中日條約，因日本之抗議而歸於消滅。袁世凱欲借美國勢力，以抑制日俄之勢力，謀設立中美合資二千萬弗之滿洲銀行；更欲敷設鐵道，因袁之失敗而歸於泡影。然哈氏與斯氏，不為少屈，仍努力於獲得滿鐵平行線；及收買中東線。即聯合美國有力之資本家，組織美國銀行團，與英國波林會社提携，與東三省總督結錦愛鐵道之借款契約。一方與俄國，成立收買中東鐵道之議。哈氏不幸而病死。美國之努力，依然不斷。一九〇九年十二月十八日，美國未嘗與列國有所商洽，突然向日俄美法德諸國，提出滿洲鐵道中立之議，其要旨如次：「由各國借資本於中國，使買回南滿與中東，交由國際聯合委員管理之，使中國完全享有滿洲政治上一切權利；且使門戶開放機會均等主義實現。錦愛鐵道，與其後因商業發達而應敷設的鐵道之工程及資金之籌劃，可於同意於滿洲商業

中立之諸國行之。日俄兩國，對此共同反對。兩國熟商之後，於一九一〇年一月二十一日，各自遞反對之回答於美國，意謂：日本政府，不僅尊重滿洲之門戶開放，機會均等主義；即在將來，亦可努力實行其主義，一如往日，若欲舉滿洲鐵道，委於列國之共同經營，始禍根於將來，却有釀成關係國不利之虞；尤其日本之既得權，爲人所奪，故礙難同意。美國資本家之野心，如此爲吾國人所利用。中美合力以對付日俄；日俄之結合，自加堅固，至有日俄協約之成立，其內容如下：

- 一、兩締約國，各自改善滿洲之鐵道，並整理該鐵道之聯絡業務，彼此須相友助，且不爲一切競爭；
- 二、兩締約國，皆須尊重維持滿洲之現狀；（以前此日俄間，及兩國與中國間所訂一切條約，及其約定爲根據而承認者）
- 三、如有侵犯前述現狀之事件發生時，兩締約國，得就維持該現狀所必需之措置，彼此隨時商議協定之。

以此，美國提議之滿洲鐵道中立問題，業經妥帖，而錦愛線，亦於明治四十二年十月，由東三省總督，與英美財團，訂立協約，翌年一月，受清廷之許可，因爲日俄所反對，英國自行退出。美國定獨力敷設之計劃，明治四十四年，其細目之規定，已經完畢，俄國向中國提出抗議，謂該鐵道之敷設，使其在東部西伯利亞之領土，及其在滿洲蒙古之利權，有不安之虞，且謂日本雖不直接反對，亦應參加之云。美國計劃，遂立即

消滅。此後美國復努力謀錦齊鐵道之成立，此即由錦愛線放棄齊哈爾至愛理之一段，而欲得俄國之贊成者也，亦以日俄反對，而失敗焉。

美國計劃之終於失敗也，又欲以列國協同之力，以達其目的，乃組織英美德法四國財團。該團幣制借款契約第十六條，關於滿洲實業之開發，有以次之規定：即「中國政府，欲招聘外國資本家，使于與日本借款所計劃之滿洲事業時，四國財團，須先受其通知請求，以干與之。」日俄兩國，提出嚴重之抗議於四國，以此因該契約而發行之公債，停止未發。其後財團加入日俄，而成爲六國財團。美國突然退出。歐戰起而俄德落伍；英法急於戰爭，不暇他顧，美國不以日本獨占爲快，突然提倡組織新財團。此財團，除政治借款外，又含經濟借款；且列國已有之借款優先權，讓歸新財團。財團投資之目的，爲鐵道，美國所最覬覦者，又爲日本之滿洲鐵道優先權，因而關於日本之滿洲特殊地位，發生相當之糾紛，日美終歸妥協，並由英法聲明次述之意思：即「日本提議保障其因接壤而生之國防；及國民經濟的生存之安全，其理由，三國已經十分了解，三國政府，不僅無意妨害日本之緊切利益，且立即與以足擁護日本利益之一般保障。」日本於滿蒙四鐵道中，僅保留二線，提供洮熱線及由洮熱線之一點至海口之線於新財團矣。如此，美國爲其第一步於滿洲之鐵道，得達其所期目的之一部分。

因提倡組織新財團，而得開始壓迫日本在滿洲勢力之美國，在華府會議，完全破壞日本之滿洲優先

權；九國條約中，亦到處發見美國資本侵略之標語，如打破勢力範圍，機會均等是。其第一條第三項云：「互於中國全領土，各國民之商工業，須有同等之機會。」其第三條云：「在中國任何特定地域，關於商業或經濟之發展，不要求協定爲自己利益，設定何等一般的優越權；人民之要求此協定者，亦不予支持。」其第四條云：「締約國對於各自國民，相互約定於中國領土之一定地方，創設勢力範圍，或欲規定享有實際排除他人之機會者，相約不予支持。」關於鐵道問題，亦有次之紀錄：即「參加華府會議各國，希望中國將來各鐵道之擴張，務期於與合法的既得權兩立之最大限度，使中國政府得統一諸鐵道於其所管之鐵道網，認爲於鐵道網有利益時，可受外國財政上及技術上之援助。」美國活動於極東之基礎，因此華府會議而見完成，日本則因此放棄左列之滿蒙優先權矣。

一、日本以南滿及東部內蒙古之鐵道借款權，與以兩地賦稅爲擔保特予於日本資本家之借款優先權，提供於最近組織之國際借款團。但此聲明中，無論任何事項，非使參加各國政府間，及各資本團體間，關於財團事業範圍所記明之諒解，有所變更，或歸無效者。

二、日本在南滿洲，關於政治，財政，軍事，警察，有受聘爲顧問之優先權，無要求實行之意思。

三、撤回二十一條中之第五項。

然美國不滿足於日本以上之讓步，又聲明於二十一條中第二第三第四各條所規定之日本特權，美

國得以最惠國資格，享受同等利益，是即指商租權而言也。

日本在滿蒙之鐵道權利，如斯漸次爲人剝削；最近中國敷設滿鐵並行線之議，漸加明顯，今日已經實現者，爲滿鐵之東西各一線；一爲連絡奉海吉海線，由吉林而至中東鐵道東部線之一面坡者；一爲因打通線出通遼，由通遼北上，經太平川扶餘而至安達者。尙於其西，設一平行線，合計成爲三綫之計劃，此計劃爲美國留學生主持之交通調查會所建議，日美在滿洲之競爭，將來尙須連續，亦未可知。

(2) 收回中東鐵道之運動與俄國勢力之凋落（此指東清）

h. 附屬權利之收回

中東鐵道，乃俄國爲經略東方而敷設者，表面雖爲華俄道勝銀行所承受，而該銀行之出資額，不過五百萬盧布，其後俄國政府所支出，前後達三億四千五百萬盧布；中國方面所投資本，亦不過五百萬兩，因而事實上屬於俄政府之經營。其動機，在俄國實行其對於極東之政治與土地之侵略；故與中東鐵道之敷設，同時，獲得與其相伴之多數權利，至建設一經濟的勢力範圍，於鐵道沿線，中國因此大感受脅迫。及俄因革命而極東勢力減退，而中國收回此鐵道之運動起。一八九六年九月八日，中國與俄亞銀行間締結之條約中，有云：『全線工程完竣，由開始運轉之日起，三十六後年，中國政府有收回之之權利。』即自一九〇一年秋完成之日起，一九三七年，中國有收回之權。又依該條約第二十九條所載，則中東鐵路公

可。管理此鐵道八十年之後，中國有自由收回之權。然欲收買之於三十六年之後，則全線建築價格約四億二千二百二十九萬盧布，須由中國支出，此非容易之事。於是中國不取此正當方法，乃乘機而為部分之收回，茲先將中東鐵道附屬之俄國特權，略為說明，再論及收回之運動。中東鐵道之附屬權利，可列舉如左：

一、鐵道附屬地。東鐵契約第六條云：「採取砂土、石塊、石炭所必需之土地，如為官地，則由中國政府供給；為民有地，則由會社購買之。」因此俄國於一九〇四年，特設地畝處於鐵道局內，專致力於沿線土地之收買。以契約之旨趣言，則倉庫地基、市街、市場等土地，不包含在內；然不僅已獲得此等土地，且以附屬地為耕地，而貸給於中俄人民。其原因，在鐵道完成以後，俄國與中國交涉局，屢結擴張附屬地之契約，至成為中國政府之問題。及一九〇七年，始訂黑龍江省鐵道附屬地擴張契約十四條，吉林省所屬十三條，於是東鐵獲得廣大之土地矣。

二、探掘沿線之鑛山。契約第三條，有云：「就鑛山之探掘，另行協議。」俄國曾提出探掘鐵道附近炭坑之要求，為外交部所拒絕，然俄國自由行動，以探掘撫順炭坑等，日俄戰爭後，為日本所取得。俄國復於北滿探掘黑龍江之達寶諾耳；及吉林之杉松官街頭道江等礦，其後中俄開始交涉，至有鐵道兩側三十華里以內之炭礦，得探掘之規定。

三、採伐森林。爲建設中東鐵道所需之枕木；及用於機關車之燃料建築材料等，悉由吉林兩省之森林採取之。其後，俄人任意採伐，雖曾與黑龍江交涉局締結此項條約，爲我國朝野所反對，至光緒二十四年，始與吉林兩省，訂立正式之契約。因此其有採伐權者，在吉林，有石頭河子，高嶺子，（長八十五華里）一面坡，（縱橫各二十五華里）在黑龍江，有大燎溝，皮洛川，（長三十華里廣十華里）沿父林河，至於松花江河口，（長五十華里左岸廣二十華里右岸廣十五華里）亦得採伐。俄人之從事於此者，其數不少。

四、航行權。據中俄璦琿條約所規定，唯中俄有航行於黑龍江及蘇里江之權。俄國以無航行章程爲口實，禁止中國船航行於松花江之富錦下流，黑龍江及烏蘇里江爲俄人所獨占，旋再擴張其航行權於松花江。俄國汽船會社之主要者，有次之三種：

1. 黑龍江汽船公司。此公司，設於一八七一年，資本金，七十萬盧布，公司債額，一百二十五萬盧布，政府津貼，每年三十萬盧布，初造客貨船，共六十六隻，其後增至百二十餘隻，其航路，爲黑龍江及蘇里江，薩合河，愛渾河四者。

b. 中東輪船公司。此公司附屬於中東鐵道。其航路，由伯都訥，經哈爾濱，至富司卡亞，又由松花江，駛至吉林。

○黑龍江商船公司，設立於一八九五年，資本金二百萬盧布，政府每年津貼二十五萬盧布，以十五年爲期。其所有汽船，共一百四十隻，航路有黑龍江烏蘇里江松花江三者。三公司之汽船，與其他公司之船，合計達五百餘隻。

五、警察之私設，鐵道契約第五條，原定鐵道關係人之保護，由中國政府擔任，及義和團事變後，俄國私設警察於沿線。

六、軍隊之駐紮，鐵道契約第八條云：俄國軍隊，可由鐵道通過；但不得停留。然義和團事變後，俄兵以保護鐵道爲口實，駐紮於沿線，步騎砲各兵均備，以歐戰及其後之政變而撤退。

其他於沿線任意設立自治市政機關，施行裁判權，皆屬事實，至蘇俄時，尙依然保存其大部分，吾國因此逐漸着手收回。

一、收回鐵道警備行政權 一九二〇年三月，中東鐵道職工，因排斥霍爾華特長官而同盟罷工也，總督以迅雷不及掩耳之勢，用武力占領罷工委員會本部；同時襲擊俄國兵營，解除其武裝，一舉而使霍氏失其地位，收回沿綫一帶之警備行政權於其手。

二、領事裁判權之收回 一九二〇年九月，俄國代表優林之來北京也，中國以此爲好機會，停止俄國公使，及領事之待遇；且收回俄國在天津漢口之租界，撤廢領事裁判權矣。同時中東鐵道之俄國司

法權，亦被收回。在北滿方面，中東鐵道交涉局，於領事裁判權之外，爲俄人設會審之機關，專處理中東鐵道管轄內中國人之訴訟事件。該制度，係根據一九〇一年中俄間所訂吉林哈爾濱鐵路總局章程而來，會審之範圍，限於中國人爲被告之民刑案件，而與鐵道有關係者，被告之中國人，爲中東鐵道之職工；又居於鐵道區域者。其權限，比上海會審公堂爲廣，遠在領事裁判權以上。一九二〇年九月，領事裁判權之被收回，其年十月，又完全收回俄國之裁判所，監獄署，改稱東省特別區審檢廳。以所中東鐵道交涉局之中俄會審公堂，亦當然消滅也。

三、鐵道附屬地之收回 中東鐵道附屬地之中，實爲鐵道用地，及附屬建築物所占之面積，約不過二成；其他八成，留爲工場地，與農業之用。在鐵道沿線，尙附屬廣大之森林地帶，已如所述。民國十三年，我國官吏，全廢中東鐵道沿下之租借地，自行新設土地局，收回沿綫全部土地。（除鐵道用地）而管理之，任命張煥相爲土地局長，自八月一日，開始實行。張煥相於一日午前十一時，帶數名隨員，至中東鐵道廳，與土地課長根達齊會見，告以從本日起，土地課歸中國行政之下，自就課長之位；次則巡視該課之內部。俄人見此，大驚，長官阿斯脫，落莫夫，提出嚴重抗議，謂爲不法；同時，與關係各國領事，協議之後，慮及萬一，買地券及其他重要文書，於領事團保護之下，即時封存。一面日英法四國領事，開緊急會議，向特別行政長官朱慶瀾，提出嚴重抗議，至發生相當糾紛。我國官廳所據之理

由，謂鐵道契約第六條所許與者，為鐵道必需之土地，今所收回者，為與鐵道無關之土地，故非收回該鐵道之土地，與鐵道契約，並無抵觸。至民國十五年，土地之收回，實為上告其成功，然鐵道所必需之土地，與不必需之土地，難於識別，今猶為懸案者不少。茲列表如次：

總面積

確認為屬於
中東鐵道者

確認為屬於地畝管
理局及縣而未決者

哈爾濱沿綫	一一、〇〇〇	(單位俄名 迭沙丁)	一、〇〇〇	一〇、〇〇〇
市街地	三〇、〇〇〇		一四、〇〇〇	一六、〇〇〇
其他	六四、〇〇〇		一二、〇〇〇	五二、〇〇〇
合計	一〇五、〇〇〇		二七、〇〇〇	七八、〇〇〇

如哈爾濱工場地帶之八區，仍在相爭未決中，故居此之外人，由中東鐵道及中國課稅，正感不便。因中國方面，將其已收回之土地，租借期限，縮為三十年、十年、五年三種，外人之有土地者，非常困難，一般皆覺不安，因而不能着手於投下固定資本，而經營其事業。

四、航行權問題、民國十二年一月廿二日，張作霖電飭中東鐵道督辦王景春，禁止俄國汽船航行於松花江，其命令之內容，如次：

松花江僅許中國汽船航行，不論何國，不問揭何國旗，不許自由航行。中東鐵道公司，創立之初，因

五 環繞鐵道之中日俄美

用於敷設之材料，於該鐵道契約第四條，載明關於水運，中國應其需要，可爲之設法，該公司取得航行權一節，並無何等記載；然其後該公司借口運輸之便利，終設船舶部，航行松花江。就條約之本旨而論，船舶部應與工事完畢，同時廢止，該公司因其利益而繼續營其航業，絕無根據，乃侵略我航行權者。目下松花江之外國汽船，悉禁止航行，中東鐵道公司所屬之船舶，亦一律停止其航行，以期名實相符。

如是俄國船舶之航行，自不待言；即中東鐵道之船舶，亦受航行之禁止，俄國尙未承認，至今猶爲懸案。至一九二六年九月，中東鐵道所有船舶，與八區之倉庫各事務所及各碼頭，同時爲中國所收回矣。然中國官廳謂不遠一時收回管理而已。現在松花江之航行權，爲東三省官廳所壟斷。松花江歷來爲中國私立公司，及中東鐵道之船舶所航行，運費低廉。民國十四年九月，奉天官吏收買戊通公司，以經營運輸而後，除黑龍江廣信公司以外，對於私立公司之船舶，軍警檢查極嚴，不買票乘船者，加多，暗加妨礙，一般營汽船業者，不堪其壓迫，遂相聯合，於十五年九月，設立聯合航務局。然東北海軍，以十五年八月，由中東鐵路沒收之船舶，加入此聯合，且占領該局之重要職位，遂握其局之牛耳。

五、哈爾濱市自治權之收回。哈爾濱有東洋莫斯科之稱，以其爲俄國極東政策之根據地，至大規模之都市計劃，因而成立。一九〇七年，自治制，布施於俄國統治之下，因外人課稅問題，而英俄協定，成

立於一九一四年，俄國承認英人之參與市政權，其他外人，亦做之。日本於一九一七年，加入之。及民國十五年三月三十日，哈爾濱市會中國議員，突然主張根據中俄協約，收回市之自治權，組織臨時自治委員會，開收回市政之籌備委員會，以行政長官張煥相之命，而市會之政變起。中國官吏，改組哈爾濱市會，其結果，英俄協定至於廢止，忽變為領事團之問題，今猶未決。特別區自治制之發生，以俄國敷設中東鐵道，獲得沿線之行政權，中國人起而反對。為和緩此風潮計，制定自治大綱十八條，原應於一個月以內，制定自治會章程，而終不之理，其間根據俄國方面所定之民政大綱，於民國元年發布所謂自治會章程焉。該會屬於鐵道管理局所轄民政廳之下，受其監督，鐵道局至為最高之殖民政府。自治會章程中，中國人所最以為不平者，有次之三點：

- (1) 於會議事項，及談判，用俄文及俄語；
- (2) 委員長，及議長，限於有俄國國籍者。
- (3) 議員定額六十人中，中國人最多為十八人。

如此，自治會完全為俄國所支配。其收回運動，民國十二年，朱慶瀾任特別區行政長官時，始進行其計劃。附屬地之收回，市議會之改革，鐵道警備權之收回等，悉為所企望。唯鐵道警備權之收回，克告成功，其次附屬地之收回，亦有着落。及張煥相任長官也，早定收回市自治權之謀，民國十五年三月二十三日，議

事會以用語問題，中國議員全體退席，張煥相遂與市政管理局，進行計劃，一面與議員團協議，於是三月三十日，由市政局發出布告，取消哈爾濱市議會，設哈爾濱市臨時委員會，以爲過渡時代之執行機關；同時由市會通告日英法意白丹各領事，其臨時委員會，純粹爲地方自治機關，職員由市民選出之。於此成爲問題者，爲英俄協約。此約締結於一九一四年，日法意比瑞，亦聲明參加此協約，故哈爾濱之自治，爲公共自治。領事團之抗議，亦由於此。此英俄協約，當民國九年收回政權之際，濱江道尹，曾認其繼續有效，至是中國官吏謂中俄奉俄諸協定中，曾再三聲明：妨害中俄主權，而與第三國所定協約，一律無效，以是俄國全然不能聲張，領事團雖經抗議，而中國方面不以爲意。其後發布哈爾濱特別市自治試辦章程，正式市會，於十月又告成立。列國對於中國之獨斷行爲，除抗議外，一致主張不負納稅之義務。然外國商民，不堪中國官吏之商業的妨礙，亦有請自納稅者，領事方面，則以私人納稅，認爲可不加干與而放任之，以至今日。對於領事團反對納稅，中國所採之方法，即不予辦理移轉不動產之手續，禁止利用市之設備，聲音既沐市之恩惠，即應負納稅之義務云。至十六年，發布告示，謂四月一日前，所有不動產，不向中國法庭登記者，中國不負認定其所有權之責任。有治外法權之各領事，因而提出抗議，謂已經合法取得所有權之本國民，即不經中國方面登記，其所有權亦不得受侵害。中國方面，則謂登記非司法問題，而爲一種行政行爲，故在運用治外法權之範圍以外，致懸而未決。

六、教育權之收回，移轉中東鐵道之學校經費於中國教育管理局一節，蘇俄態度，相當強硬，終至不得已而讓步。

b 中東鐵道之收回

一九一八年，俄帝國沒落，因列國共同出兵於西伯利亞，中東鐵道至受共同之管理，及軍事告終，中國漸有收回中東鐵道之運動。一九二〇年十月，中國政府，迫投資於中東鐵道之俄亞銀行，使簽訂關於該鐵道暫行管理法之追加協約。當時之俄亞銀行，唯汲汲於免除中東鐵道之沒收，揭法國三色旗，以保護之，與其聽其最大投資物中東鐵道，為蘇俄政府所奪，寧忍受一時之不利，而與中國共同經營為得計。其協約之大要，如次：

- 一、中東鐵道，不適用於商業之目的以外；
- 二、原有之民治行政、警察行政等，由中國地方官，繼承其職權；
- 三、設委員會，委員十人中，會長以下五人，為中國人；副會長以下五人，為俄人；
- 四、所有在委員會決定之重要問題，至少非有七人之投票，不得決定。

以上述之協定，而理事會遂組織成立。至一九二四年六月，蘇俄政府與中國政府間，十五條之協定，又告成立。其第九條，關於中東鐵道，規定如左：

五 環繞鐵道之中日俄美

一、兩國政府聲明中東鐵道，純然爲商業性質之鐵道，除該鐵道之營業事務以外，所有民政、司法、軍務、警察、市政、稅務、地上財產等，悉歸中國官吏管理；

二、蘇俄政府承認中國以其財產，收回中東鐵道及其附屬之一切財產，並允讓給該鐵道之全部股票、債票於中國；

三、鐵道之收回價格，條件，及交割之手續，會議中，以特別條約解決之；

四、蘇俄政府對於一九一七年二月革命前之中東鐵道股東，及債權者，負完全責任，其詳細之辦法，於細目會議解決之。

五、對於中東鐵道將來之問題，僅由中俄兩國，予以裁判，斷不許第三者之干涉；

六、本協定第三項之規定事項，未解決以前，由雙方特爲規定暫行辦法，以管理關於中東鐵道之一切事務；

七、中俄會議中中東鐵道各事件未解決以前，一八九六年九月二日之規定，而不與本協定第六條之暫行管理辦法相抵觸者，暫行有效。

於是細目會議中最重要問題之一，即中東鐵道之收回。蘇俄漠然約束收回於中國；同時其條件分量等，則讓之細目會議之協定。就此條件之性質言，在蘇俄與東三省當局間，僅規定以中國之資本，收回該鐵

道，其價格，以兩者之協定而定，故事情相當煩瑣。其次爲第六項之暫行管理。此辦法，略與一九二〇年之追加協約相同，其不同之點，在中國不付代價而得收回之期間八十年，減爲六十年，鐵道職工中俄人同其數量，又理事會所不得決定之問題，悉由兩國政府解決之耳。

其後中國知蘇俄以國內事情，不得有積極行動，更進一步，於民國十六年，解決奉俄協定中之均分利益金，及均分並保管淨利之問題。卽哈爾濱特別區行政長官，受奉天當局之意旨，八月五日，命監察員二人，率警官至遼東銀行，示行長以長官之命令，行長謂：銀行爲蘇俄政府所有，故無哈爾濱蘇俄領事之命令，不能承認其要求。蘇俄領事卽行提出抗議，意謂：遼東銀行，如有不合之處，則一經照會，該館自有相當處置，中國官吏實無干涉之權利云。張煥相乃反駁此抗議，一面通告將實行監察之意於銀行，若不服從命令，則強制執行，銀行終見屈服，就中東鐵道之保管金，提出簿據。據此，則鐵道之保管金，有二千五百萬金盧布；百六十萬美金；墨銀二十二萬弗，與傳於外間之三千四百萬，不相符合。銀行方面，謂此數爲正確，鐵道局亦予以承認。然而存入鐵道之收入者，悉爲俄人，中國方面之理事，及所長，皆原爲裝飾品，不得已，中國方面，亦予以承認，提議均分保管金於中俄銀行，至少須存入八百萬金盧布於中國銀行，交涉之後，由理事長交出五百萬金盧布於中國方面，存入於東三省銀行之哈爾濱支店，此問題，於是始告一段落。中國方面，復聲言：在得折半保管中東鐵道剩餘金以前，不取消遼東銀行之監察員，及呂某爲中東鐵道

督辦後，約於兩月間，不經俄理事之同意，亦不待鐵道局之可決，即以督辦公所之命令，而實行者，達十餘件。例如中東鐵道保管金，由中俄銀行均分，適用中國法律於鐵道各地；中俄處長之任命，及轉任；扶輪青材華校之設立；中國電信練習生之增加等，皆是也。

至民國十七年二月，張作霖以大元帥命令，飭張煥相云：以後中東鐵道之收入，以大洋票為標準。中東鐵道之收入，原以金盧布為準，為便宜計，以鐵道局決定之兌換率，收受大洋票幣。中國方面所主張之理由，在大洋價格下落之最大，由於北滿金融市場，有他種貨幣混入其間，中東鐵道每日變更大洋票與金盧布之換算率，使大洋之信用，至於薄弱。然其實際之理由，在維持近日迭經暴落的哈爾濱大洋票之價格，更因此增大發大洋票之可能性，以資軍費之籌措。此事而至於實現，則中東鐵道須收受騰落無常之大洋票，雖其獲利甚大，大洋票一經跌落，即反有受損之虞；且因票價變更，而大洋之市價，至於騰貴，則忽然增發，票價又生暴落，其影響不僅及於鐵道之會計，且及於服務員之收入。於是金盧布之排斥，乃驅逐俄國在北滿勢力之意味，故俄國方面，極力反對之矣。

其次為中東鐵道之組織，及服務員之問題。因議論此問題，先須說明其現狀。即中東鐵道，改為中俄共同經營以後，中俄中各用其半，實則俄人居多，且重要職員，為俄人所占，實權乃在其手。據一九二七年新調查，全職員及服務員，共計二萬九千六百十四人；蘇俄人，占其中百分之五十；中國人，占百分之三十

五、其他白黨俄人，占百分之七，希望入蘇俄籍者，占百分之八。

中東鐵道第一機關，為理事會。理事會之組織，由中國出理事長以下五名；俄出副理事長以外五名；外加其他委員若干名，中俄理事分擔之職務，如次：

第一股：財政、學務、土地、醫務、護路；

第二股：法制、路警、材料、電務、電話；

第三股：預算、收入、保管、工場、總務；

第四股：衛生、購入、工程、司法、儲郵、獎金。

各股配置中俄理事各一名，俄人為正，中國人副之。

理事會有次之各直轄機關：

一、總務處：有處長二人，俄人為正，中國人副之，分爲二部，中俄各行其方面之事務。其職務，在掌管屬於理事會之庶務；人員之進退；案卷之保存等。有俄事務員二十餘人；中事務員十餘人，機要事務，由俄人處理，中國人多任書記翻譯。

二、財務處：中俄處長各一，俄人為正，中國人副之。掌經理，及理事會審查之預算案等。俄事務員，二十餘人；中事務員，十餘人。

三、秘書處：中俄處長各一，掌秘書事項。俄處員十餘人，中國人三人，翻譯數人。

四、法律處：中俄處長各一人，掌鐵道之規章法制。處長之外，有俄顧問五，中顧問三，事務員若干名。鐵道之規章，採用俄制，故中國方面，欲適用中國之制度於此。

中東鐵道之監察機關，為監事會，其中有中國監事長一，監事二；俄國首席監事一，監事一，其直轄之機關，有二：

一、稽核局：正局長，中國人一，副局長，俄人一，承監事之命，審查理事會決議之預算決算，臨時支出等。局員，俄人十餘名，中國人四五名，分為中俄兩組。

二、秘書處：中俄處長各一，俄人為正，中國人副之，置秘書若干名。

鐵道管理局之組織如左：

局長，俄人一，副局長，中俄人各一，其職務如次：

俄局長總理全局行政，頒布命令，進退人員；其他機務，車務，會計，法律，工務等又書，可直接處理。

俄副局長，輔助局長，辦理全局之公務，得單獨指揮全路之服務員；局長有事時，得代理其職務。又關於商務，電務，醫務，材料，收入，郵金，儲金，出納，經濟調查局，學務，總工場等，得直接處理，重要者，須與局長協辦。

中副局長，受局長之指揮，以輔助行政，有進退中國方面下級職員之權，遇重要事項，須與俄正副局長副署，關於總務、中俄秘書、路警、衛生等，接收文書，傳達之於俄局長，無自行處理之權。

管理局設立左之各處，各置處長二人，其中除路警處，悉由俄人任正處長，而中國人副之。其名義，爲總務、商務、車務、機務、電務、醫務、法律、材料、會計、收入、郵金、出納、中俄秘書、儲金、衛生、學務、路警；此外有經濟調查局，與總工場。各處中之重要者，握於俄正副局長之手，觀其職權，即可明瞭。又重要位置，概爲俄人所占，觀右之職制，亦可概見。全體職員中，中國雖占百分之三十五，其中翻譯書記，占百分之二十五，高級職員，不過百分之十而已。

中國方面，設督辦公所，以爲中東鐵道之最高監督機關。督辦之下，設參贊、秘書長、諮議、顧問、總務科、行政科、會計科。俄國方面，不予承認，自伊瓦落夫長官去後，表面上，亦不加反對矣。

就均分使用服務員問題；及管理局長權限縮小問題，中國方面，逐漸進行，俄國方面，唯盡其所能，以事遷延，結局終成爲受壓迫者。唯職員以重要者在俄人之手，而中國方面，缺乏技術人才，急於實行均分，尙有困難。又縮小俄管理局長之權限，移其實權於理事會一事，亦逐漸進步，且中國理事，在理事會之勢力，漸漸增大，俄理事，有全受壓迫之感。若以今日之狀態而向前進，則中東鐵道，遲早不爲中國所收回耶？此各方面一致之觀察也。

於是俄國因欲脫此苦境，想出兩種方法。中東鐵道自帝制時代以來，頗費金錢，雖爲俄國在中國之唯一企業，而以此培養之俄人，亦覺不多；且爲保持沿海州起見，必須保持海參威，爲保持海參威計，又須有向歐俄最短線之中東鐵道東西線，因而南部線，雖有拋棄之事，而東西線，無論如何，欲保持之。故中國之壓迫，如果增加，則利用日本之垂涎中東鐵道南部線，與之於日本，因日本之諒解，以保有東西線，其方法之一也。俄國今日對於中國之壓迫而隱忍受之，非僅中國，乃僭居於中國背後之日本。措置不慎，則日本現於表面，有喪失中東鐵道全部之虞故也。其他之一方法，卽利用中日關係之欠圓滿，使其互闕，使其用於俄國之力，自相抵消是也。如是，以中東鐵道爲中心之中日俄三國關係，表示其微妙之活動焉。

c. 俄人勢力之凋落

以中東鐵道爲中心，確立經濟勢力於北滿之俄國，其經濟勢力，與其北滿威力之衰頹，而大凋落；加以受中國官吏之壓迫，而居於甚可憐之狀態。在北滿俄人之總數，缺少精確之統計，約計爲十二三萬人，其中除有蘇俄國籍者，三萬內外，其他爲無國籍，及有中國國籍者。蘇俄在北滿之最大企業，爲中東鐵道，其他爲國家貿易部，及其系統中之各商業機關，極東銀行等。最近因受中國官廳之壓迫，完全不振。俄國隨其國力之不振，而無治外法權，故中國方面，利用官權，以加巨大之妨害，其例甚多，不遑枚舉。如廉價收買俄人之土地居宅；或干涉俄人不動產之買賣等是。加以附屬於中東鐵道之松花江航行權，已經取消；廣

大之附屬地，已經沒收；在哈爾濱之企業，亦全爲中國方面所壓倒，其窮境，較日本爲甚。北滿貿易，亦遠在日本之下，自不待言。俄國以外各國之經濟勢力，微弱不足道，除英美輸入煙草、石油、機械類，與德商以北滿俄人爲顧主外，各國商人，與滿洲特產品之輸出，稍有關係而已。要之日本於滿洲貿易，克占優勢者，以其人民程度低，不需要高級物品故也。

(3) 日本之滿洲鐵道權利

已成鐵道

日本在滿洲之已成鐵道，分爲日本管理之滿鐵；與借款之鐵道二種。南滿洲鐵道，由兩部分而成：一爲中東鐵道之南滿支線，日本以樸資、茅斯條約而獲得於俄者，卽長春以南之鐵道；其他爲日俄戰爭中所築輕便鐵道，戰後復依標準軌道改築之安奉線。路線全長爲六百九十哩，資本金值四億四千圓，其中日本政府所有股額，爲二億二千萬圓，尙餘二億二千萬圓，其股票之所有者，限於中日兩國國民。鐵道公司所營事業，除鐵道以外，尙經營大連、海灣、撫順、煤礦、鞍山、鐵礦、教育、醫務、衛生、農事、試驗場，及關東州以外之地方設施。南滿鐵道，由俄國交出以後，日本欲永久占有其權利，復於民國四年五月七日，提出所謂廿一條，延長其期限，卽其第一條有云：南滿鐵道，及安奉鐵道之期限，延長之爲九十九年。據一九〇五年中日秘密協約第三條所云：則當日清政府以保護滿鐵之利益爲目的，承認於滿鐵附近，或與之併行，不建

築何等幹線；且不建築有妨滿鐵利益之任何支線。因此法庫門鐵道及錦愛鐵道均被取消。

又於二十一條條約附屬文書，曾由當時之外交總長陸徵祥與日置公使交換關於滿蒙優先權之規定。即中國政府將來在南滿洲及東部內蒙古內敷設鐵道時，可使用本國資本；如需外資時，須先與日本資本家商議借款。又中國政府欲以前記地方各種賦稅（已經作為中央政府借款擔保之鹽稅關稅等，不在此限）為擔保，由外國借款時，須先與日本資本家商議之。滿蒙之基礎，如是全然鞏固，日本在華府會議終不得已而放棄此滿蒙鐵道投資之優先權；今也關於滿鐵平行線之條約，事實上亦為人蹂躪盡矣。

其次日本之借款鐵道，為吉長，四洮，洮昂，吉敦，四線。最早建築者，為吉長鐵道。此鐵道，因日俄戰後，以百六十六萬圓，賣與新線於中國；同時，約定協同以經營之者。其協約，訂於明治四十年四月，借款契約，於四十二年八月，成立於南滿鐵道公司，與中國政府之間，其關於借款之要項，如左：

- 一、南滿鐵道公司，借與吉長線建設費之半，即二百十五萬圓，其實收為九三年，年利五分；
- 二、借款期限，為二十五年，由借款交付之日起算，自第六年，分年償還本金；
- 三、吉長線之營業收入，存於長春或吉林之橫濱正金銀行，由其中支出營業費，有餘，即以之償還借款之本利；

四、借款之擔保，以本鐵道財產，及營業收入充之；

五、在借款期限中，以日本人爲技師長，其任用方法，即由中國政府選定適當之人物，與南滿鐵道公司協議後，由中國政府任命之。又於該期限內，用日本人爲會計主任，由南滿鐵道公司推薦，與中國政府協議後，由中國政府任命之。當其更換時，須與南滿鐵道公司協議。

據此契約，一九一〇年，着手敷設工程，至一九一二年十月，全線即已通車。敷設資本，借自滿鐵公司，總額日金六百五十萬圓，全線長七十九哩四。本鐵道，因經營不善，遂自民國七年一月起，滿鐵受託，爲之經營。以此，由滿鐵公司，派日人以司實際之業務，名目上，爲中國之國有鐵道，局長爲中國人。此徒擁虛名之鐵道局，其總務、車務、機務、會計四處中，除總務外，其他重要之三處，悉爲日人所主管，各處內之主要課長，亦爲日本人，在實際事務方面之重要者，日本人司之，即在工場，亦有日本之技師。全線分爲長春與吉林二段，日本人任長春方面之段長，與長春之連絡驛，及終點吉林，並其中間貨物轉運驛之下九台，及樺皮廠，悉由日人任站長，其他機務，及工務之要職，亦爲日人所占住，謂以完成經營之實云。於此發生之問題，乃吉敦吉長兩鐵道之統一問題。在吉敦線，日本無何種特權，唯承包工程而已。日人認爲兩線當然必須合併，其時就兩鐵道與日本之關係，有所協議，吾國方面，反對日人管理吉敦線，寧欲并吉長線之管理協約，而亦廢之。最近日人於此事復提出要求，吉林當局，以吉敦與吉長合併，受損失甚大，猶相持未決也。

次於吉長線而成就者，爲洮鐵道。該線全長二百六十四哩六，此即民國二年，中日協約中所謂滿蒙五鐵道之一。據「滿蒙鐵道借款修築大綱」所規定，則洮線，係由日本借款修築之鐵道。大綱議定後，中國政府應速與日本資本家商議借款，着手建設，其借款條件，以英國之浦信鐵道借款契約爲標準。民國四年十二月十七日，中國政府，與橫濱正金銀行，就洮鐵道之一部，即四鄭線，訂定借款契約。民國六年開工，其年十一月三十日，即已開通，翌年一月十日，暫行營業。由鄭家屯至通遼（白音太拉）之鄭通線，於民國十年四月起工，翌年一月，即開始營業。鄭洮線，於民國十二年四月，着手工程，十月竣工，自十一月，開始營業。至洮之借款契約，約如左云：

第一條：中國政府，許橫濱正金銀行，發行金額五百萬元，年利五分，之金證券；（以下簡稱政府銀行）

第二條：本借款，用以建築四平街與鄭家屯間之鐵道；

第五條：借款期限，爲四十年，本金之償還，自第十一年始；

第六條：政府得從其所欲，在本證券發行後第十一年之初，於六個月前，預以書面通知銀行，保有於到期前償還未償還本金之全部，或一部之權利。

第九條：本借款之擔保，以附屬鐵道之動產不動產；及將來歸其所有之財產；並鐵道收入充之。締結補充借款契約時，以上財產，及收入，亦得以充其擔保，凡本借款所有之擔保，不得以充上述以外

借款之擔保

第十六條：鐵道之建築，與其管理，悉由政府經手。政府任命本鐵道之總辦。總辦須據與銀行訂立之契約，雇用日本人爲技師長，運輸主任，須爲日本人，俾於總辦，及營業主任指揮之下，執行其職務。技師長之職務，與鐵道建築之完成，同時終了。其時須任命日本人爲技師，於總辦及營業主任指揮之下，執行監督機關之職務。日本之技師，及運輸主任，根據與銀行訂立之契約，由總辦雇請任命之。

第二十條：將來政府認延長本鐵道路線，或設支線爲有利時，須以由中國財源所得之金錢經營之；如需外資時，有先與銀行商借之義務。

第一回借款五百萬圓，已發行五分之公債，其後數次之借款，因不能發行公債，遂改爲短期年利九分之借款；然其未納利息，約積成五百萬圓，故現今借款總額，達三千七百萬圓。四洩鐵道之營業，因經營得力，與沿線開發，逐次發展，在吾國固有鐵道中，占優秀之成績，每年收入，約達七百萬圓，其中三百萬圓，以充借款利息，所餘四百萬圓，須供一切開支，其擴張與改良，尙無所望。滿鐵因與此鐵道聯絡而吸收貨物之利益，年約二百萬圓，比於借款額，約有四分之利息，與借款利息合計，可有一成三分。四洩線因由滿鐵吸收貨物而生之利息，約爲五釐，故日本較吾國獲利多多矣。即雜穀等之輸出多，而生活程度低下，

移入之生活必需品，其量少也。日本人在四洮任職者，有會計處長，事務處長，（運輸營業）工務處長，（技術）此外尚有鐵道局之日本雇員，爲中國局長所任免。局內分新舊兩派：新派以舊派之舞弊，爲可痛恨，遂不見重用，常厄居下位，多數人非自行軟化，而投入濁流，卽辭職他往耳。

洮昂鐵道，長百四十一哩七，（由洮南至昂昂溪者）民國十四年六月末，着手建築，翌年七月，始告竣。原欲橫斷中東鐵道，以至齊齊哈爾者，現因與中東鐵道交叉問題，尙未解決，遂置終點於莫古氣。（距昂昂溪約五啟羅米突）建築費，借自日本，工程爲滿鐵所承包，借款額，雖未確定，最初訂立之契約，預定爲千二百九十二萬圓。本鐵道，不受日本人之監督，唯有顧問，其人數，爲顧問一名，又助手二名。四洮線，與洮昂線之連絡，不佳，停車場，各設於其村之兩端，其間有相當之距離，唯旅客得享聯絡之便宜於四洮線。四洮鐵道之局長，爲楊宇霆派，洮昂方面，爲王永江派，王永江死，而王派不振；且中國國有鐵道，照例於千華里以下之鐵道，不設局，故洮昂線，不得有局長，故嘗被壓迫；加以洮昂線爲東三省所有，四洮線爲國有，系統亦異也。本鐵道延長至齊齊哈爾，則將來可再達墨爾根，故蘇俄認爲日本之侵入北滿，由經濟及戰略方面，極力反對，現時祇得不問。洮昂，四洮，滿鐵三線之連絡協定，早經日人企劃，因吾國之反對，而未能成功。

吉敦鐵道，乃日本最新發生關係之鐵道，現在已經竣工。本線有老爺嶺之千八百米之隧道，其長爲由

吉林至敦化之三十五哩，可視為吉會鐵道之一部；然與吉會鐵道契約，全無關係。吉敦借款契約，結於滿鐵與吾國交通部之間，時在民國十四年十月廿四日，至十五年，以未經閣議而反對起，由執政府宣布無效，調查真相以後，此命令歸於無效。一面張作霖不以政府之意籌爲意，仍進行其事業，自十五年四月，開始測量，六月一日，行起工式，其工程，亦由滿鐵承包，其契約之要點，如次：

第一條：總長承認滿鐵公司承包建築吉敦路之工程；

第二條：承包工程及設備之金額，爲日金一千八百萬圓，若有不得已之事情，得由雙方協議增減之，年利爲九分；

第三條：局長管理本鐵道之一切事務。本鐵道各建築工程，無論何人，須經局長承認而後施行。局長於工程期間，聘用精通公司內工程之日人一名，爲技師長。全線工程完竣後，使之退職。技師長，承局長之命，處理本鐵道設計、預算、及建築事務；且連署於本鐵道收入一切之文書；

第六條：局長於驗收各分段終了後，速開始運輸。遵照國有鐵道通則，負全責以經營之。運輸收入，爲鐵道局所有。本鐵道全線開始運輸之時，局長聘用精通公司內會計之日人一名，爲會計主任，其任期，以借款償清時爲止。會計主任，承局長之命，專掌管會計事務，一切收入文書，與局長連署。會計主任之聘用契約，局長訂定後，須經交通部之許可；但不適當時，局長得隨時解聘。

本鐵道之營業收入，用中華民國銀幣，存入中日兩國之確實銀行，會計主任，執行職務上，有必
要時，得請求局長，採用日本人數名；

第七條：本鐵道全部工程完竣，局長驗收後，報告於交通部時，總長須償還爲本鐵道支出之費用於公
司。若全線驗收終了後，雖經過一年，而不得償還其全部，或一部時，總長得與公司協議延長其
期限，但無論何時，得準備資金以收回之。

對於前項借款、本利，以本鐵道現在將來之一切動產、不動產，及其收入，爲第一級之擔保；

第八條：公司依本契約享有權利之全部，或一部，須讓渡於他人時，應受總長之承認；

第九條：本鐵道工程完竣，開始運輸時，若必須與吉長鐵道共同經營時，總長須於本鐵道工程未完以
前，與公司商議之。

吉敬鐵道，現已開通，有可與吉長合併之性質，故在吉林之停車場，使用同一之設備。

金福鐵道，資本金爲四百萬圓，乃以中日兩國人爲股東之金福鐵道公司所經營，以南滿鐵道金州驛
爲起點，繞金州城內，至關東州城子驛，延長六十三哩四軌道，亦合於普通標準。民國十五年五月開工，翌
年十月一日，即全部通車矣。城安線，一經敷設，（城子驛至安東間長百九十哩）則連結安東與金州，朝
鮮與關東州之聯絡，將非常便利。

b. 未成鐵道

未成鐵道，首推吉會。吉會乃連結吉林與朝鮮之會事，更展至朝鮮北邊海港者，爲由日本海向北滿之主要通路，其爲中日間之懸案，已在二十年以上。據明治四十年四月十五日，關於新奉及吉長鐵道協約第三條云：「將來敷設吉長之支線，及延長線時，由中國自辦，若資金不足，則須由南滿鐵道公司借入。」又明治四十二年九月四日，關於閩粵協約第六條云：「延長吉長鐵道於會事，其辦法與吉長鐵道同，開辦之時期，由中日兩國政府商議後決定之。」至民國七年六月十八日，吉會鐵道借款預備契約，由中國政府與日本興業、朝鮮、臺灣三銀行訂立，由三銀行交付一千萬圓之先付金於中國政府。此預備契約成立後半年內，締結正式契約，應即刻以日本之借款，着手建築工程，因種種事情，遷延以至今日。然會事老頭溝間之天圖及圖們輕便鐵道，完成於民國十三年。吉敦鐵道，於民國十七年秋，已經開通，吉會線已構成其一部分，所餘者，僅敦化老頭溝間六十六哩餘。天圖輕便鐵道，改寬軌道，又敷設新線，久成爲問題之吉會鐵道，恐不久亦將實現。天圖鐵道，乃中日合辦之吉林天圖輕便鐵道公司，爲運搬老頭溝之煤炭，及天寶山銀銅鑛而經營者。然因天寶山之鑛鑛，停止採掘，至老頭溝與天寶山間，不曾敷設。由圖們江岸之地坊，至天寶山，延長七十哩二，加入由朝陽川至局子街之支線六哩二，稱之爲天圖鐵道，乃軌幅寬二呎六吋之輕便鐵道。本鐵道，於中國官廳許可之下，有延長鐵路線之權利，曾有敦化延長之計劃，以營業

不良，而不實現；且所經路線，殆與吉會線相同，故吉會線而實現，則除爲新鐵道所收買，或消滅以外，無他途矣。

敷設吉會線之成爲問題，乃吉會線與吉敦線之關係。吉會線爲日本之借款鐵道，借款總額，尙未定，年利五分，實收九十四圓半，擔保爲本鐵道之收入，及財產，其他之規定，與津浦線相類；一面與吉會線，全無關係，可得視爲吉會線一部之吉敦線，已經建設。中國政府，與三銀行訂吉會線之契約，更進而與滿鐵訂吉敦線之契約，於是兩者間之關係，應如何處置，至生問題，在三銀行方面，對於北京政府，與滿鐵爲吉敦線所訂承包契約，不欲提出何等抗議；唯吉會線之權利，則始終保留之，故吉敦與吉會之關係，須決之於將來。即天圖輕便鐵道，亦不可不加以考慮耳。吉敦與吉長，屬於同一系統之鐵道，故完成後，應共同經營。吉敦鐵道契約，第九條，預料及此，曾載明：於有其必要時，在本鐵道完成以前，中國政府，與滿鐵可以商議辦法。然吉長之經營，委之於滿鐵，吉敦線，則僅由其承包工程，工程完竣後，如不能償還建設費，則成爲日本之借款鐵道，故問題不限於吉會契約，與吉敦天圖鐵道契約，即吉會與吉長及吉長與吉敦之關係，亦相錯雜於此，不可無何等統一之方案。

吉會線之作用，在連絡滿洲與日本海，於是鐵道完成後，日本海出口之問題起。有清津羅津雄基，或羅津雄基併用之說，乙論甲駁，不知所決。試比較以長春爲中心至大連之距離，則如次：

長春——大連間 四三五哩八。

長春——清津間 四二三哩五。

長春——羅津間 四二九哩五。

長春——雄基間 三九八哩七。

滿蒙五鐵道，及四鐵道：

所謂滿蒙五鐵道，乃左之五線。日本以民國二年十月五日所訂關於滿蒙鐵道借款修築大綱之規定，至認之爲其鐵道權利。

一、海開線（開原——海龍）

二、四洮線（四平街——洮南）

三、長洮線（長春——洮南）

四、吉海線（吉林——海龍）

五、洮熱線（洮南——熱河）

其中開海、四洮、長洮三鐵道，以日本借款而建設者。原議於本大綱議定後，中國政府速與日本資本家商議後，着手建設，其借款條件，準於英國之浦信鐵道借款契約。其中首先實現者，爲四洮鐵道、吉海、洮海。

二、鐵道之利權內容，與前三鐵道不同。將來中國政府，欲敷設時，如需外國資本，須由日本借用，對於敷設及其時期等，日本無強要之權利，完全屬於中國政府之權限，日本不過有借款優先權而已。然民國七年九月二十四日，中日間，交換建設滿蒙四鐵道之聲明書，是月二十八日，即訂立滿蒙四鐵道預備借款契約。此聲明書，聲明中國政府，決以日本借款，速建設左記各地點間之鐵道，日本政府領會右之聲明，同時聲明，因使日本資本家應本借款之商議，可執必需之處置。

一、吉甯鐵道（吉林海龍間原間）

二、長洮鐵道（長春洮南間）

三、洮熱鐵道（洮南熱河間）

四、由洮熱線之一點至海港間（經過之路線，調查後，再行決定）

滿蒙四鐵道借款預備契約之要點，如左：

一、建設滿蒙四鐵道所需一切資金，於日本興業朝鮮臺灣三銀行，以中華民國政府某某鐵道金幣公債，籌措之。因此，中國政府，規定四鐵道之建設費，及其他一切必需費用，以求銀行之同意；

二、金幣公債之期限，為四十年。本金之償還，自第十一年始。發行價格，公債利息，及中國政府實收數，隨發行當時之狀況，定之；

三、正式借款契約成立，同時着手建設鐵道；

四、以滿蒙四鐵道，現在將來之一切財產，及收入為擔保；

五、預備契約成立，同時先付日金二千萬圓，年利八分。

預備契約成立後，四個月以內，正式契約，應即訂立。因段政府之崩壞，與輿論之反對，依然未實現。先付之二千萬圓亦用之於政費，今已經過十年，不僅不能建設，即先付金之利息，亦未支付。

四、鐵道聲明書之交換時，五鐵道中四洮線一部之已實現者，曾予以除外，代以洮熱線之一點，至海港之鐵道；更合五鐵道中之吉海開為一鐵道。五鐵道中之洮熱，及吉海兩線，僅有借款優先權，今於四鐵道中，以為日本之借款鐵道，預備契約，即合此等路線而訂結者也。茲圖示日本有關係之已成未成各鐵道如左：

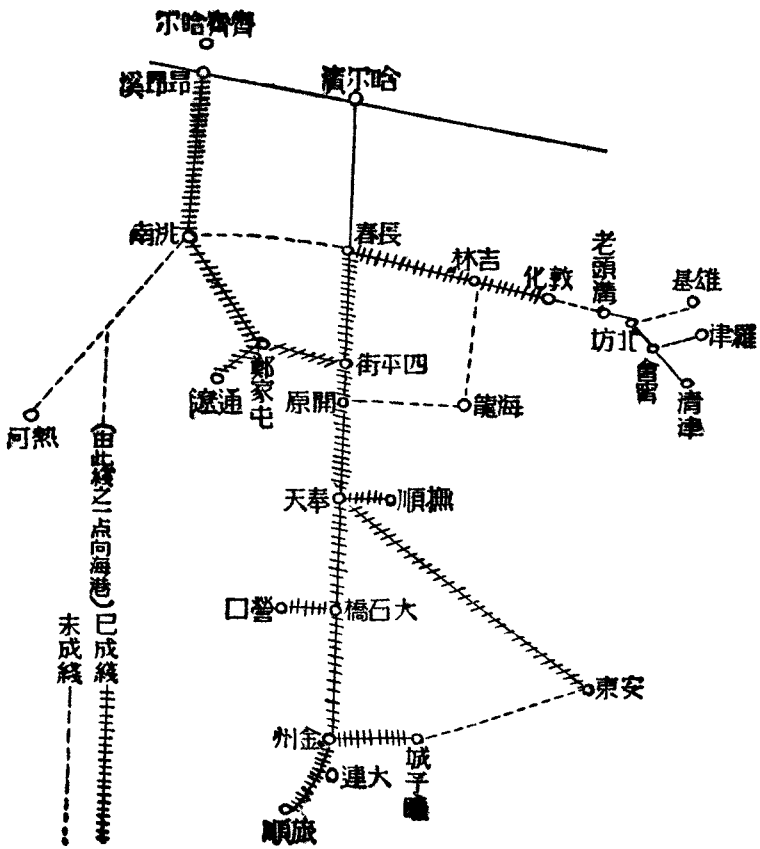
(4) 我國之建設鐵道熱

我國鑑於各國熱心投資於鐵道，同時引起收回利權之熱心，至起而自謀建設鐵道，其勢甚盛，最近尤為踴躍。試就已成及未成者，述之於次：

已成鐵道

(一) 京奉鐵道：北京奉天間，長五二三哩。一四、溝幫子營口間，長五六哩。六、借款於英國，以建設者也。其建

五 環繞鐵道之中日俄美



設始於一八七七年，開平煤礦公司之手。一八七九年開通之唐胥輕便鐵道，亦爲其一部。一八八五年，開平鐵路公司成立，收買唐胥鐵道，延長至於蘆臺，稱爲唐蘆鐵道。一八八七年，開平鐵路公司，改爲中國鐵路公司，延長其路線至天津，一面延長之至古冶。以上，爲商辦時期。一八九二年，改爲官辦，敷設古冶、灤州間之線，逐次延長至山海關。綏中，合商辦者爲國有。由天津更延長至北京。一八九八年十月，由中英公司借款二百三十萬磅，變爲官辦借款鐵道。一八九九年，由綏中經溝幫子至營口、河北驛之工程。一八九〇年，溝幫子與打虎山間之工程。一九〇三年，打虎山與新民屯間之工程，各告完竣。一九〇五年，以百六十萬元，收買奉新輕便鐵道，改爲寬軌，其費用，爲日金三十二萬圓，借自日本，改爲京奉鐵道。一九一一年，與滿鐵接軌，京奉線遂告完成。京奉支線之錦朝鐵道，於一九二一年四月，着手工程，是年十二月，錦州、義州間三十一哩；一九二四年末，義州、口北營子間二十九哩；及口北營子、北票、煤礦間九哩七，各各開通。口北營子、朝陽間二十三哩之工程，則中止之矣。

京奉鐵道，乃中國與滿鐵競爭之幹線。滿鐵之平行線，悉與京奉連絡，將來築港於葫蘆島，則京奉線之價值，將更增大。此鐵道，爲英之借款鐵道，最近英人勢力，非常衰微，今僅備員而已。純執傍觀放任之態度。英人之在京奉線者，一部係舊人，服務三十年，則可得退職年金，樂其餘生，故唯願安然服務，達於相當年限，勢趨消極；少年輩，則以現狀爲可悲，無繼續服務三十年之勇氣，而欲脫出，傍徨不知所出者，即服務既

十四五年之人耳。京奉線內部，極其腐敗、紊亂，如詐取運費，捲逃貨物，損害保證金等，醜態百出，爲可憂耳。

(二)奉海鐵道：本鐵道，乃張作霖欲於政治上，結合奉天吉林之計劃。民間之敷設鐵道熱，收回利權等，亦相集而爲建設此路線之原因。其長爲一四五哩七，資本金，爲奉天小洋二千萬元，由官民平均負擔，以資合辦。辦公處，成立於民國十四年五月。民間之出資額，分配於各縣，以募集之。本鐵道，係純粹以吾國資本，與技術建設者。民國十六年九月，完成奉天海龍間之工程，開始營業矣。又海龍至北方朝陽十一哩七，海河至西安（大挖塔）四二哩五之支線，工程，在民國十六年，僅完成梅西一段。此鐵道，吾國欲再經吉林，延長於北方，一面與京奉線連接，使爲滿鐵之平行線，滿鐵欲以此爲其培養線，遂至發生奉海問題矣。滿鐵於該鐵道興工後，未幾，即就聯絡問題與奉海當局，開始交涉，幾經波折，至民國十七年三月廿四日，始得訂正兩路聯絡協定。自三月十日起，應即執行；至於三月五日，突然由奉海當局，通告廢除該協定，其理由謂不得省長之承認。然此爲內部之事情，不得以爲廢棄協定之理由。日本方面，起而責其不合理；於是中日間，又發生糾紛，吾國終於屈服，以承認其協定。我國當局之反對聯絡，最初即欲以奉海線爲滿鐵之平行線，吸收奉海線之貨物，於京奉線，以增其收入；且以破壞日人鐵道網之計畫。民間股東，反欲與滿鐵連絡，受其車輛之供給，因吸收由奉海沿線豐饒地域而來之貨物，以增加其收入。吾國官吏，及交通系立於自己之地位，欲與京奉線結合，且收買官商合辦之奉海鐵道公司之民

時，以爲國有，方今奉票低落，更欲以設立當時奉天票股本之額面價格收買之，故良開股東，大起恐慌，果實情如此，則其欺凌人民，可謂極矣。

(三)打通鐵道：此乃由京奉線之打虎山驛，以至通遼（白音太拉）者。打虎山與八道溝間，民國十年九月，即着手敷設，開通於十一年十二月廿六日。八道溝與新立屯間，於十三年五月，着手建築，開通於十四年八月。新立屯與彰武間，於十五年，着手建築，十六年一月二十七日，始得完工。彰武與通遼間，十六年春，着手建築，是年末，即已通車，於是全線，告其成功。本鐵道之目的，一面欲延長之於北方，以與滿鐵平行，且由本國鐵道，連絡奉天與齊齊哈爾，一面即以表示收回利權之熱忱者也。據日人所言，謂打通線，不僅與中日秘密協定第三條（中日善後協定，均有關）相抵觸，且可視爲由洮熱之一點，以至海口者。日本雖屢提嚴重抗議，吾國官吏，置之不理，逐次完其工程，尙屬得體，究其理由，有次之三點：

- 一、東三省人民，因土地開發，富力增加，至不假手外人，以謀建設鐵道者激增。奉天派，獎勵此種計畫，認爲無須違反人民心理，以歡迎外資；

- 二、中日合辦事業，如本溪湖煤礦公司，鴨綠江木材公司，四洮吉長洮昂諸鐵道，大都不利於吾國，今更訂立合辦打通鐵道之契約，則必招全國人之反感；

- 三、日本視打通奉海，爲滿鐵之平行線，然日本無任意指定並行線範圍之權利。

打通線，將來成爲並行線之一部分，有重大之價值，以京奉線之支線，而得吸收之貨物，將不得達於遼以北，其經濟價值，可知也。然能發揮其若干輸送能力，則視京奉線對此用力之程度如何而定。

(四)呼海鐵道：此爲由哈爾濱對岸之松浦鎮，以至綏化六十九哩六之鐵道。現在已延長至海倫，本年底可以通車。由松浦至海倫，長百二十四哩六，標準軌道，寬四呎八吋半。本鐵道之敷設，自一九〇九年，至十三年，四次成爲黑龍江省議會之問題，而不實現。至一九二四年夏，由黑龍江督辦吳俊陞與俄商斯基迭里斯基合辦，訂立敷設經營本鐵道之契約，因張作霖之反對，而消滅。一九二五年，由官商合辦，創立資本金一千萬元之呼海鐵道公司，其資金，由黑省政府及廣信公司，出五百萬元，由民間集五百萬元，着手建築。自一九二六年始，松浦與呼蘭間，於七月初旬竣工；呼蘭與綏化間，於一九二七年春竣工。然因工費異常過多，綏化至海倫間之工程，在停止之狀態。本線經過地方，土地豐沃，營業狀態，據稱良好，且爲哈爾濱與黑河間鐵道之一部，因黑濱線係俄亞銀行，與中國政府訂立借款契約而建業者，俄亞銀行，卽以此爲根據，而提抗議於我政府，我國以契約之對方，雖爲該銀行，實則爲居於該行背後之俄帝國政府之利權，俄帝國政府，業已消滅，故認爲無抗議之理由，仍進行其工程。最近以工程次第告竣，本年底卽可通車，如不能越江至哈爾濱，與中東路聯絡，則出口運輸權，仍操於外人掌中，殊無價值之可言。東省當局，有鑒於此，特向中東方面，磋商接軌問題，苟得中東允許，不但特產商人便利，兩路

均能得相當利益，故呼海方面，願抱讓步態度，求對方之諒解；中東，反以奇貨可居，運用其平素之壟斷手段，提出極嚴酷條件二條：（一）呼海與中東接軌之起點站，全部事務，歸中東管理。（二）所有呼海路線之貨物，概為中東商業部經理。若果將該條件承認，不啻將全線運輸權，奉於中東，呼海當局，當然絕對不能認可，雖經再三斟酌，中東堅不讓步，交涉漸轉惡化，結果恐不免破裂也。

（五）穆稜鐵道：此線以運輸穆稜炭礦之煤為目的。關於資金及技術，受中東鐵道之援助，為中俄合辦之穆稜炭礦會社所經營，延長三十七哩。自中東鐵道之小城子驛起，至於梨樹溝，軌幅與中東同為五呎，軌條及運轉材料等，借自中東鐵道，開通於一九二五年三月，運輸一般客貨。然民間人士，欲延長之至於密山，以開發穆稜河之沃野，故梨密線，近有實現之可能性。梨密線，約長百二十哩，以密山與中俄國境相近，其軍事之價值，當不在少。

（六）通裕鐵道：本線原為通裕煤公司所建設。（公司係中日合辦，資本金三百萬元，日本由明治礦業股東公司負責），現由煤礦公司分離，成為一獨立之通裕鐵路公司，由京奉線女兒河至大窪溝煤礦，長十八哩，採用標準軌幅，民國五年五月，開始營業，以運煤為主。

（七）開拓輕便鐵道：由滿鐵開原至西豐（陶鹿）長三十九哩七軌幅一米，資本金為奉天小洋一百萬元，係開拓汽車公司所經營，屬於商辦。民國十四年春，着手工程，十五年五月廿八日，即完全竣工。本線為

滿鐵四鐵道中吉開線之一部，日本固有借款權，而本線終至建設，更將延長至西安、東豐、海龍、奉海線。敷設由梅河至西安線，以爲其支路，更欲延長至於西豐。

(八)齊昂鐵道此爲由中東鐵道之昂昂溪至齊齊哈爾十八哩之鐵道，爲吾國官商合辦股東公司所經營。(有資本三十五萬兩)現今股票之大部分，在廣信公司之手，(與黑省官廳有關係)軌幅爲一米突，乃輕便鐵道。一九〇八年，德商泰來洋行，着手於承包之工程，翌年十月一日，即已通車。洗昂線如延長至齊齊哈爾，必收買此線於其手。

(九)溪城輕便鐵道由本溪湖(太子河)以至城廠。現已建設者，爲本溪湖至牛心臺之間。及其支線，共計十四哩三。民國二年，開工，翌年二月，即竣工，軌幅僅有二呎六吋。其敷設權，初爲吾國人所有，用中日合辦方法，由滿鐵供給工程材料，及技術員，其後發生糾紛，民國二年九月，歸滿鐵與中日合辦之本溪湖煤礦公司合辦，設立資本金五十七萬圓(滿鐵十分之七、公司十分之三)之溪城鐵路公司。

以上我國之鐵道，以京奉線爲中心，有打通奉海等線；在北滿，有呼海線。吉海線，尙在建設之中，將來延長，或新設，當日有增加也。

b. 未成鐵道

(二)吉海線，乃由吉林以至海龍，因奉海線之敷設而發生者。一面與奉海線連絡，更延長至北方，以期與

滿鐵平行。日人謂違反中日秘密協約，且爲吉開線之一部，明明侵犯日本之權利，日本雖嚴重抗議，我國終不之理，反進行其工程，現已完成其三分之一。本線爲吉林省所建築，務必不爲他人所庖代，因滿鐵拒絕其一切材料之運輸，不得已由京奉線、經奉海線以運輸之，似已由奉天出而建設。吉海之停車場，距吉長、吉敦之停車場遠，日本人方面，亦完全拒絕爲其聯絡。

民國十五年秋，吉林省議會，議決本線之敷設，不顧日本有所抗議，於十六年，開始測量，四月，卽任命總會辦，購買土地，分全工程爲十段，招人承包土工，六月廿五日，舉行盛大之開工式，以從事工作。吉海沿線，多未墾之地，將隨鐵道之敷設，而至開拓，現在無多大之經濟價值。由吉林、經、吉長、南滿，至奉天，相距二六八哩七；由吉林、經、吉海、奉天，至奉天之距離，爲二八三哩，以此距離而言，滿鐵較爲有利。此鐵道乃不顧日本之抗議而建築者，一旦延長至於北方，則問題又起，卽與吉長、吉敦之關係，亦必發生問題。現已有延長至一面坡之計劃云。

(二) 開通扶餘線：此由四洮鐵道之開通，以至扶餘者；且有作爲滿鐵平行線之一部，南則延長至通遼，北至哈爾濱、安達之計劃，因此極爲人所重視。本線原有兩條：一通通扶餘、西方之大嶺；一則由扶餘、直隸、通遼，工費需八百萬元，乃至一千五百萬元。最近改開扶餘爲扶大線，代開通以太平川，欲連結太平川與通遼，以完成平行線，已開始測量矣。本線沿途土地肥沃，經濟上爲人所重視云。

(三)長安線：由長春至中東西線之安達，長二二三哩。（經扶餘大賚）本線以農業物集中地之安達為終點，中間復有幾大市場，經濟上極為有望。尙有由安達延長至拜泉之議。拜泉為北滿第一穀倉，若延長至此，當愈有希望。本線與日本所謂滿蒙四鐵道中，長洮線之預定經過地點，如長春、農安、扶餘、大賚、洮南線，半相重複，故於實現時，將又發生問題。目下就長春扶餘間九十哩，謀以資本二百五十萬元建設之。

(四)洮索線：由洮南沿洮兒河，至索倫，長一二二哩。民國十五年，吾國已完成其測量調查。本線對於蘇俄及外蒙關係重要；經濟上，亦認為有望。

(五)五扶線：由五常經榆樹，三岔河至扶餘，約長百三十哩。中東鐵道當局，因欲防該地農產物，用馬車輸送，為洮昂，吉長滿鐵所奪取，深望其敷設。我國地方官吏及紳商，於中東當局援助之下，屢屢計劃五常扶餘線；三岔河扶餘線；又三岔河、榆樹線。三岔河、榆樹、五常線，以種種關係，迄無成功。本線之延長線，有五常至一面坡（又烏吉岔河）線，此亦中東方面所希望，曾由一面坡五常等商會，有所計劃。

(六)延依線：由朝鮮國境延吉經寧古塔、海林（又牡丹江）至依蘭（二姓）凡三百四十二哩。據云民國十六年，中東鐵道理事會，曾決定敷設，真偽現尙不明。此線之於經濟之價值，而於政治上，有重大之意義。全線之建設，原來亦無問題。唯海林寧安線，及海林寧安、東京城線，民間屢有敷設之議。海寧鐵道，已

有以資金四十萬元建築之計劃，不久即可實現。

(七) 吉依線及吉哈線：本線乃連結吉林與松花江下流的依蘭之線，全長二六七哩，經過五常，一面坡，同賓，方正等。其中吉林五常線，曾由中日人士計劃數次。一面坡至五常，以爲一五線；由一面坡至三姓之線，中東理事會認爲必要，沿線之商會，亦出而要求，目下正由中俄合辦。本線有松花江沿岸豐富之穀類及林產地，在經濟上有重大之價值。如此線而與吉海線連絡時，則與滿鐵平行之線成矣。吉林，哈爾濱線，歷爲中日人所唱道，乃將來必發生之問題，延長約百五十哩。

(八) 濱黑線：由哈爾濱經海倫，嫩江（墨爾根）以至黑河者，卽爲此線。洮昂線，經拜泉而延長至墨爾根，則可形成北滿之一環狀，乃爲中東以北北滿鐵道網之骨幹者，擁有嫩江一帶之豐饒地，不僅經濟上有大價值，政治上之意義亦屬重大。濱黑鐵道借款契約，曾於一九一六年三月二十七日，成立於中國政府與俄亞銀行之間。該銀行已交付五十萬兩於中國政府，一九一九年六月十四日，俄亞銀行與橫濱正金銀行之間，訂立濱黑財團之契約，由正金銀行借俄亞銀行先付五十萬兩之半額於俄亞銀行，以該銀行所有借款契約之權利，改爲共有。然清算俄亞銀行之際，本利金之大半，已由正金銀行收回；且俄亞銀行對於濱黑線之權利，殆已無效，於是濱黑線，離列國之關係，而由我國自行建築。呼海線，爲其一部，由哈爾濱對岸至綏化之線，已經開通，更欲延長至於海倫。呼海線而更延長，則濱黑線已完

矣。

(九)錦璦線：此由錦州至璦琿之線。一九〇九年十月二日，美資本團與清廷間，曾訂敷設經營錦璦鐵道之預備契約，其經過地，為錦州，齊齊哈爾璦琿。此契約，因為日俄所反對而消滅。至一九一三年，俄國味使比利時財團，謀得齊齊哈爾與洮南之敷設權而未成功。其間，日本敷設其可視為一部之四洮線，更得由洮熱及其一點，以至於海之路權，故錦璦線，事實上，已歸消滅。然美國以為既得權，提供錦璦線於新財團。其後洮昂線，以日本之借款而完成。吾國復建築打通線，則錦璦線，在事實上，已經繼續實現。以上，就吾國之已成未成各鐵道，加以敘述，而考其熱心建築鐵道之原因，大體如次：

一、欲以本國鐵道，聯絡東三省之各省城，以便於政治上之施設，因連絡奉天，吉林，齊齊哈爾，而建設奉海，吉海，與打通線；

二、因收回日本所有之鐵道權利，或建築滿鐵之並行線；或着先權於日本之鐵道預定線，使其事實上，歸於無效；

三、欲加多國有鐵道之收入，以豐富自己之財源；

四、官民均以此為獲利之方法，視鐵道為有利之投資物，於是敷設鐵道之熱心加旺，官吏因此收買沿線，及停車場之地皮，以獲利，現時所計劃者，又多為經濟上有利之線，故獲利多。且與鐵道有關係者，

亦可得利，

五、滿洲尤其是北滿之官吏，均有積蓄，人民亦因其地之開發，而富裕；故於敷設鐵道，不乏投資之人；
六、我國對於日本之鐵道權利，取攻擊之勢：

我國於北滿，謀收回中東鐵道；在南滿亦對於日本之鐵道，取攻擊之形勢，其方法，大體分爲三種：一則剝奪借款鐵道之管理權；二則置其未成之鐵道於不顧；三則實行與滿鐵肉搏。以下就各項分別述之：

(一)我國對借款於日本之鐵道，漸次滅殺其因，借款契約而生之特權，即昔時以日本借款建設者，其所有權利大；新被建設者，權利小。此現象，不限於滿洲，即在內地各省，何莫不然，此等事實，就吉長、四洮線，比較觀之，可以無疑也。

(二)對於未成線，日人謂其權利，悉爲我國所蹂躪，首先舉以爲例者，即吉會線。其借款契約，已經成立十年，而仍見拋置，唯吉敦線，以承包形式，得建築之耳。然最近田中內閣高唱所謂滿蒙積極政策，一時雖頗沈寂，近乃召滿鐵山本社長，至東京，聽其意見後，甚爲滿意。至山本之侵略滿蒙策略，始終不肯宣，無從探悉；而據此次日方交涉代表滿鐵理事齋藤，對奉方要求之內容，則可知田中內閣所主張之滿蒙積極政策，不但毫無軟化，且有更進一步之概，茲將其交涉之各線，述之如次：

- 一、吉會線（由敦化至圖們江） 一四〇哩
- 二、長大線（由長春至大賚） 一三一哩
- 三、洮索線（由洮南至索倫） 一四〇哩
- 四、延海線（由延吉至海林） 一六二哩
- 五、吉常線（由吉林至五常） 一五〇哩
- 六、新新線（由新邱至新台子） 一一〇哩

以上各線之總長，共計達八百英里，其建築費預算，暫定一萬萬日元。至各線之內容，略如下述：

吉會線，為聯絡滿洲朝鮮兩地之鐵道，足以抵抗中東鐵道及海參威之貨物集中政策，此線近漸告成，惟敦化老頭溝兩地間，約六十六英里之線，仍未完成。因天圖鐵道收買問題，未得解決，延緩至今，此線係貫滿洲北部之線，不僅於經濟上極有價值，實亦於軍事上關係至巨。洮索、吉常及新三線，係南滿鐵路之支線。延海線，縱斷滿洲平野，沿路有廣大森林地帶，與松花江之三姓相連，此項鐵路完成之後，日本人理想中之滿蒙鐵路網，可以成立，則吾國之所以應付之者，更形困難矣。

其次為滿蒙四鐵道，其中洮熱線，及由洮熱線之一點，至海港者，已提供於新借款團，故以日本與新借

款團之關係言，最早已非日本之權利，因此不能以之爲借款鐵道而敷設；然中國不承認新借款團，日本對於我國，仍有其權利。故新借款團出而建築，爲中國所不許，吾國進而自築，又爲日本所不允，此二線，遂陷於難實現之境況。其他二線，日本尙主張其權利；而我國已經自動建築之矣。關吉線之一部，由開原至西豐間，有我國民營之開拓鐵道，奉海線，已由梅河驛經東豐至西安，敷設其支線，故連結西安與西豐，則開原與海龍間，已完成，又海龍至吉林間，吉林當局，亦不以日本抗議爲意，而進行其工程矣。長洮線，已由吾國立建設長春至扶餘線之計劃。如是滿蒙四鐵道，一半已提供於美國之新財團，一半已漸歸無效矣。此最近滿蒙積極政策之所由起也。

(三) 滿鐵爲滿洲鐵道之中心，其權利因禁止平行線之秘約；及九十九年之延期；滿蒙鐵道之投資優先權，而確立。然於華盛頓會議，日本已宣言放棄其優先權。最近吾國有以京奉線爲基本，建設三線，以與滿鐵平行之計劃。一爲由打通線，經洮昂線，橫斷中東鐵道，至於黑河者；一由打通線，橫斷四洮線，至於扶餘，經哈爾濱，與呼海線連絡；一經奉海線，吉海線，至於吉林，更由五常於一面坡橫斷中東線，至於依蘭。因實行此計畫，奉省當局，已有周密之準備，大抵初爲斷片之建設，及其成就，即連合其中間，以成立一大幹線者也。

再我國爲對抗大連起見，曾有築葫蘆港之計劃，旋以經費過巨，與需時之久，欲於其成功前，暫使

用營口。然營口之水，不深，僅能容二千噸光景之汽船，雖排除河口泥沙，得容更大之船隻，亦不易。且自十一月至三月中旬，以結冰而不能使用，加以沿岸水少，將來難於擴張，因而無爲。大港灣之價值，僅能作爲補助港，爲沿岸貿易而使用。至河北驛，在河川灣曲部之內側，遠而淺，駁岸之設備，亦不容易，貿易及商業機關，均在對岸，又形不便，故不能十分屬望。

由是觀之，滿洲之鐵道，由吾國與日俄競相建設，而日本更欲以鐵道鞏固滿洲政治，經濟上之優越權，以致交通方面，不能統一，人民生活，亦時感錯雜與阻滯，深願東三省當局，於服從國府，共襄國是以後，速完成其已有之計劃，使日本不得壟斷操縱於其間，庶於廢除不平等條約，以削去其不合理之政治勢力，有所裨益也。

（完）民國十七年十月編譯於上海日暉里