

許興凱編

日帝國主義與東亞

崑崙書店版



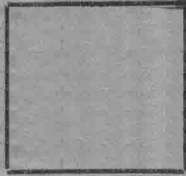
許興凱編

日帝國主義與東三省

崑崙書店出版

一九三〇年五月初版

實價一元八角



版權所有

日帝國主義與東三省

許興凱編

發行所

崑崙書店

上海重慶路馬安里二〇四號

自序

研究中國近年政治，不能離開對日本關係，而研究中日關係，不能離開滿蒙關係。滿蒙在國際上的重大意義如此。

自一八五八年，中英天津條約規定開放營口港以後，帝國主義的勢力打開了滿蒙大門，引起各帝國主義國家的垂涎，競爭，矛盾，終而至于衝突。中經中日及日俄兩大戰役的流血，其間日英同盟過，俄法德聯合過，日俄默契過，同時日與俄對立過，日與俄德法對立過，日美與俄對立過，日俄與英美法對立過，縱橫裨闔，勾心鬥角，近半世紀以來，遠東風雲重心說是在滿蒙，亦不為過。最重要的還是日美關係。美國自始至終，都想插足滿蒙，始終終能插進來，而日美便由相聯合終至于相衝突。歐戰以後，太平洋風雲緊急，日美關係日惡，而其在滿蒙方面的衝突也愈激烈。滿蒙，在最近的將來，必有比以前更大的意義。

全中國都是各帝國主義者的市場，惟有滿蒙是日本獨佔的市場。全中國都可以是日本的市場——雖然日本不能獨佔——惟有滿蒙是日本的市場而兼原料場。日本沒有滿蒙便沒有煤，沒有鐵，沒有大豆，豆餅，木材……等原料品，日本資本主義就要滅亡。沒有市場，商品

無從銷售，沒有原料場并商品的生產而無之，在資本主義社會制度下，豈不是一件絕大禍事！滿蒙對於日本的重大意義如此。

最近看來，因為美帝國主義在中國的發展，日本在全中國方面，似乎是失敗了。歐戰正酣的時候，日本的勢力幾乎是囊括華北，深入長江，勢力所波，遠及閩粵。及到華盛頓會議，吃了美國第一次打擊，中國國民革命後，吃了美國第二次打擊，倫敦軍縮會議，吃了美國第三次打擊。日本帝國主義的營陣退却之後而又退却，直退到最後防線的滿蒙。因此，日美的對立，矛盾，衝突也一天一天的尖銳化，至終勢不能不出一戰。自中俄中東鐵路事件發生後，美國對滿蒙的策動甚為有力，日本這最後一塊所以維持資本主義壽命的滿蒙，都感受莫大的威脅，而日美戰爭遂更加激急。日本因為這迫在眉睫的日美戰爭，為維持他的物質資料來源——軍艦軍械的煤鐵及食糧的農產等品——尤不能放鬆滿蒙。最近昭和製鋼所的醞釀便是明證。在將來日美戰爭開始，日本或將進一步，佔領滿蒙亦未可知。滿蒙對於日本，在最近及最近的將來，必有比以前更重大的意義。

* * * * *

這本書的內容，當然完全是敘述帝國主義對滿蒙的經營，特別是日本方面。不過，內容兼包有理論，歷史，及統計三者。每一個問題之始必說出帝國主義者為什麼要這樣做，同時

，敘述史的發展，各帝國主義間及各帝國主義對中國間的鬥爭經過，并陳列用數目字表示出來的最近情況。因為篇幅不願的太多，以致讀者生厭，自然有些是不能不割愛，但是主要部份還未曾遺漏。

按全書的敘述來說，共分三篇：第一篇是政治編，內述日本在滿蒙的殖民政策，行政，駐軍，警察，司法，郵電，以及教育經營等。第二篇是鐵路編，內述中日俄三國鐵路歷史，現況，關係，價值，及政治，經濟軍事三方面的影響，將來中國抵抗的方法和出路等。第三篇是經濟編，內述日本在滿蒙的投資，工商業，大連，營口，安東等海港的現況，價值，及對外貿易，最末是日本在滿蒙的原料奪取。大概帝國主義與滿蒙的主要問題應有盡有了。

* * * * *

這一本的編輯我曾經費了一年半的工夫。一九二八年九月，我到瀋陽，便起始搜集材料，從事整理。有一個書記替我由中英文報紙，雜誌，書籍，抄畫統計表，以及清寫等事，直到一九三〇年三月方纔完稿。所以這一本書是我在東北，綜合，比較，研究的結果，加以整理和敘述，好壞雖無定評，在我個人實在是費了不少的時間。書中統計表二百五十餘幅是由五百幅統計表中精選出來的，都是一九二八年，一九二九年，及一九三〇年發表最近材料，散在中日英文各報紙，雜誌，書籍中，不是一處得來的。本書并非譯品，所根據的參考也

不祇一種，將其中主要的錄出，以備讀者考核或進一步的研究。

- (一) 北滿洲政治經濟的價值.....久間猛
- (二) 中日經濟關係.....長永義三
- (三) 日本在滿蒙之特殊地位.....阿比留乾二
- (四) 北滿及哈爾濱之工業.....哈爾濱日露協會
- (五) 滿蒙之鐵路網.....大島與吉
- (六) 滿蒙物產案內.....平野博三
- (七) 滿蒙概觀.....篠田六三郎
- (八) 奉天商工名錄.....奉天商工會議所
- (九) 滿洲工商概覽.....滿鐵會社商工課

- (十) 大連要覽.....大連民政署
- (十一) 滿蒙拓殖政策書.....日本外務省
- (十二) 滿蒙年鑑.....大連中日文化協會
- (十三) 朝日年鑑.....東京朝日新聞社
- (十四) 每日年鑑.....大阪每日新聞社
- (十五) 露亞時報.....哈爾濱商品陳列館
- (十六) 滿洲日報.....大連滿洲日報社
- (十七) 滿洲報.....大連滿洲報社
- (十八) 泰東日報.....大連泰東日報社
- (十九) 東三省民報.....瀋陽東三省民報社
- (二十) 滿蒙月刊.....大連中日文化協會
- (二十一) 東三省官銀號經濟月刊.....瀋陽東三省官銀號
- (二十二) 中國鐵路史.....曾鏡化
- (二十三) 中日外交史.....陳博文
- (二十四) 中俄外交史.....陳博文

目錄

第一編 政治篇

第一章 日本在東三省的殖民政策

頁數

第一節 日本的人口食糧問題

一

——馬爾薩斯的惡魔——

第二節 日本的移民和殖民政策

七

——東歟？南歟？北歟？——

(A) 移民政策

(B) 殖民政策

(i) 南進政策

(ii) 北進政策

第三節 橫觀東三省移植日人

一一

——百萬以上的日韓人——

(A) 配偶關係

(B) 年齡關係

(C) 職業關係

(D) 籍貫關係

第四節 縱觀東三省移殖日人……………二〇

——可驚的加速度——

第五節 殖民政策果有效乎？……………二五

——箭在弦上的日美戰爭——

表一——各國人口的普通密度及真正密度比較表……………二

表二——五十餘年來日本人口增進比較表……………三

表三——十餘年來日本人口自然增加比較表……………六

表四——近十年來日本每年各地移民比較表……………八

表五——移民法案通過前居美日人數目累年比較表……………一〇

表六——在國外的日本人口總數表……………一三

表七——居住南滿一帶的日本人口表……………一五

表八——居住南滿一帶中外人口比較表	一七
表九——居住吉黑一帶的日韓人口表	一八
表十——二十餘年來居住大連中外人口增加比較表	二一
表十一——十五年來居住東三省日本人口自然增加表	二二
表十二——年齡別的居住東三省日人比較表	二三

第二章 日本在東三省的政勢

第一節 溫室資本主義的政治扶助	二九
第二節 旅大租借地及關東廳	三一
(一) 關東廳之史的發展	三一
(二) 關東廳的組織和地方制度	三四
第三節 南滿鐵路附屬地的政治	三九
第四節 東三省的日本兵力	四〇

(A) 關東軍司令部

(B) 駐劄師團

(C) 獨立守備隊

(D) 旅順要塞司令部

(E) 關東憲兵隊

(F) 旅順軍港

(G) 北滿派遣隊

(H) 軍需及軍醫等機關

第五節 商租權問題及日本的土地佔據.....四三

第六節 領事裁判及司法權的掠奪.....四八

第七節 警察權的喪失.....五一

第八節 南滿一帶的日本郵電網.....五四

(A) 郵政

(B) 電報

(C) 電話

表十三——關東廳行政組織表.....三七

表十四——日本在東三省私買土地表.....四四

表十五——關東州內土地面積表……………四六

表十六——南滿安奉兩鐵路附屬地表……………四七

表十七——東三省日本領事館表……………四九

表十八——東三省日本警察署表……………五二

表十九——東三省日本所設郵電機關表……………五六

第三章 日本在東三省的文化侵掠……………六〇

第一節 帝國主義與文化侵掠政策……………六〇

(一) 武化鐵腕和文化鐵腕……………六〇

(二) 過去收效的日美……………六一

(三) 東三省的亡種教育……………六二

第二節 日本文化侵掠的過去與現在……………六三

(一) 日本文化侵掠之史的發展……………六三

(二) 日本在東三省教育設施的現況一般……………六五

(三) 特殊的學制和教育系統……………六六

第三節 日本人的幼稚教育.....六七

第四節 日本人的初等教育.....七二

第五節 中國人的初等教育.....七六

第六節 男女中等教育.....八三

第七節 師範及實業教育.....八七

第八節 專門及大學教育.....九〇

(A) 南滿洲工業專門學校

(B) 南滿洲教育專門學校

(C) 日俄協會學校

(D) 旅順工科大學

(E) 南滿洲醫科大學

第九節 實業補習教育.....九二

第十節 朝鮮人的教育.....九七

(A) 南滿鐵路沿線

(B) 間島琿春地方

(C) 日本領事館管轄內

(i) 哈爾濱管轄內

(ii) 長春管轄內

(iii) 安東管轄內

(iv) 瀋陽管轄內

(v) 鐵嶺管轄內

(vi) 鄭家屯管轄內

(vii) 吉林管轄內

(viii) 齊齊哈爾管轄內

第十一節 社會教育…………… 104

(A) 滿鐵圖書館

(B) 博物館

(C) 新聞雜誌

表二十一——東三省日本幼稚園表…………… 六八

表二十一——東三省日本小學校表…………… 七二

表二十二——東三省日本私立小學校表·····	七六
表二十三——東三省日本設立公學堂表·····	七七
表二十四——關東州內普通學堂表·····	七七
表二十五——關東州內私立書房數目及近五年來增減比較表·····	八〇
表二十六——關東州及滿鐵附屬地內中國私立學校表·····	八一
表二十七——民國十八年度大連初等學校擴充計劃表·····	八二
表二十八——東三省日本中學校表·····	八四
表二十九——東三省日本高等女學校表·····	八五
表三十——東三省日本家政女學校表·····	八六
表三十一——東三省日本各種實業學校表·····	八八
表三十二——東三省日本補習學校及內容施設表·····	九二
表三十三——東三省日本實業補習學校表·····	九四
表三十四——東三省日本領事館管內中國補習學校表·····	九六
表三十五——南滿沿線附屬地朝鮮人初等學校表·····	九八
表三十六——間島琿春日韓人學校表·····	九九

表三十七——間島琿春朝鮮私立學校宗教派別表	一〇一
表三十八——滿鐵會社所設圖書館表	一〇四
表三十九——二十餘年來東三省日本定期刊物數目比較表	一〇八
表四十——東三省日本定期刊物詳表	一〇九

第二篇 鐵路編

第四章 滿蒙鐵路關係概論	一二七
--------------	-----

第一節 帝國主義與鐵路競爭	一二七
---------------	-----

(一) 交通進化的唯物說明	一二七
---------------	-----

(二) 帝國主義工具的鐵路	一二九
---------------	-----

(三) 鐵路競爭與世界大戰	一三〇
---------------	-----

第二節 滿蒙鐵路鬭爭簡史	一三一
--------------	-----

(一) 滿蒙鐵路搖籃期及中日俄三幹線的建築	一三三
-----------------------	-----

(1) 綿延三十年的北寧鐵路	
----------------	--

(2) 帝俄的中東鐵路掠奪

(3) 日俄平分南北滿鐵路

(二) 英美奇襲的失敗……………一三五

(三) 所謂滿蒙五鐵路與四鐵路……………一三七

(1) 袁世凱屈伏及四洮鐵路建築

(2) 安福系出售滿蒙四鐵路

(四) 葫蘆島築港計劃及關係鐵路的完成……………一四〇

(1) 葫蘆島築港的發動

(2) 葫蘆島港的價值

(3) 葫蘆島港的已成工作

(4) 中國鐵路系統的漸次成立

(五) 最近日本進攻的成功與失敗……………一四八

(1) 洮昂鐵路的急擢

(2) 吉會等六鐵路的要求

第三節 滿蒙鐵路鳥瞰……………一五二

(一) 既成鐵路概況·····	一五二
(二) 未成線概況·····	一五五
(三) 滿蒙鐵路的經濟價值概觀·····	一五七
表四十一——滿蒙既成鐵路表·····	一五二
表四十二——滿蒙的日本關係鐵路表·····	一五三
表四十三——滿蒙鐵路未成線配置表·····	一五五
表四十四——滿蒙各鐵路經過地方的戶數人口表·····	一五八
表四十五——滿蒙人口一千以上各地通過的各鐵路表·····	一六〇
第五章 中東鐵路·····	一六八

第一節 中東鐵路之史的發展·····	一六八
--------------------	-----

(A) 帝俄時代

(B) 白俄時代

(C) 蘇俄時代

第二節 中東鐵路局的組織內容·····	一七二
---------------------	-----

第三節 中東鐵路經營事業概況……………一七八

(A) 鐵路

(B) 林場

(C) 礦山

(D) 航務

(E) 土地租借

(F) 皮毛業

(G) 商務事所

(H) 電燈廠

(I) 其他

第四節 中東鐵路的營業概況……………一八一

(一) 收支盈餘情形……………一八一

(A) 歐戰以前

(B) 歐戰及白黨管理時代

(C) 蘇俄管理時代

(二) 俄國投資和鐵路財產..... 一八六

第五節 中東鐵路的經濟價值..... 一八七

(一) 鐵路分割并籠斷了東三省..... 一八七

(二) 從戶口物產方面看中東鐵路..... 一八八

(三) 北滿農產品與中東鐵路..... 一九四

(四) 北滿輸出入與中東鐵路..... 一一二

第六節 中東鐵路的政治意義..... 一二〇

(一) 帝國主義間的矛盾和衝突..... 一二〇

(A) 帝俄與日美第一次衝突

(B) 美與日俄第二次衝突

(C) 日美協同侵入中東鐵路

(d) 華盛頓會議中的日美把戲

(二) 帝俄的深濃帝國主義色彩..... 一二九

(A) 關於土地者

(B) 關於礦業者

(C) 關於森林者

(D) 關於礦業者

(E) 關於行政權者

(F) 關於警察駐軍權者

(G) 關於司法權者

(三) 俄國革命後的中國收回成績……………二四一

(A) 中俄協定中

(B) 東鐵協定中

(C) 奉俄協定中

表四十六——中東鐵路局組織表……………一七三

表四十七——近十餘年來中東鐵路職員數目比較表……………一七四

表四十八——中東鐵路職員表……………一七五

表四十九——光緒二十九年到民國三年中東鐵路營業損虧表……………一八二

表五十——民國二年到十四年中東鐵路營業盈虧表……………一八三

表五十一——民國十三年到十七年中東鐵路營業盈虧表……………一八五

表五十二——中東鐵路建築費表·····	一八六
表五十三——北滿主要生產金額表·····	一九〇
表五十四——中東鐵路沿線各站人口物產表·····	一九一
表五十五——民國十六年度北滿農產物收穫總表·····	一九五
表五十六——民國十六年度北滿農產物收穫分類表·····	一九六
表五十七——民國十六年度北滿農產物剩餘總表·····	二〇二
表五十八——民國十六年度北滿農產物剩餘分類表·····	二〇三
表五十九——近五年來中東鐵路主要貨物運輸表·····	二〇四
表六十——中東鐵路農產物輸送表·····	二〇九
表六十一——中東鐵路農產物輸出表·····	二一一
表六十二——中東鐵路農產物輸入表·····	二一二
表六十三——中東鐵路所運北滿出入品數量金額表·····	二一三
表六十四——中東鐵路的北滿農產品輸出數量表·····	二一四
表六十五——中東鐵路之北滿貨物實際輸出數量表·····	二一五
表六十六——中東鐵路的北滿貨物輸入數量表·····	二一六

表六十七——中東鐵路的北滿實際輸入數量表……………二一七

表六十八——中東鐵路所運自用及民用貨物數量表……………二一七

表六十九——五年來中東鐵路所運民用品分類表……………二一八

第六章 南滿及安奉鐵路……………二一五〇

第一節 滿鐵會社之史的發展……………二五〇

(一) 關於南滿鐵路……………二五〇

(二) 關於安奉鐵路……………二五一

(三) 關於營口支線……………二五四

(四) 關於礦業……………二五四

(五) 日本接手後的經營……………二五六

第二節 滿鐵會社的組織內容……………二五八

第三節 滿鐵會社的事業概況……………二六六

(A) 鐵路

(B) 港灣

(C) 航運

(D) 礦業

(E) 製鐵業

(F) 地方設施

(G) 工業

第四節 滿鐵會社的營業狀況……………二七四

(一) 滿鐵會社全部收支……………二七四

(二) 鐵路收支……………二八〇

(三) 日本投資額……………二八四

第五節 南滿安奉兩鐵路的經濟意義……………二八五

(一) 從人口物產方面觀察……………二八五

(二) 從貨物運輸方面觀察……………二九四

(三) 就鐵路聯絡關係上觀察……………三〇一

表七十一——滿鐵會社內容組織表……………二五八

表七十一——五年來南滿鐵路人員數目表……………二六六

表七十二——受滿鐵資助的東三省日本工業表	二七一
表七十三——民國十六年度滿鐵會社營業收支表	二七五
表七十四——民國十七年度滿鐵會社營業收入表	二七六
表七十五——滿鐵會社成立以來營業收支累年比較表	二七九
表七十六——近五年來南滿鐵路客貨運輸狀況表	二八一
表七十七——近五年來南滿鐵路營業收支比較表	二八三
表七十八——兩年來滿鐵會社諸種事業投資額表	二八四
表七十九——南滿安奉等鐵路沿線戶口物產表	二八六
表八十——近三年來南滿鐵路主要貨物運輸表	二九四
表八十一——中東鐵路的南行及東行貨運數量表	三〇二

第七章 吉敦吉會及天圖鐵路……………三〇四

第一節 吉敦吉會天圖三鐵路之史的發展……………三〇四

第二節 吉會鐵路的經濟價值……………三〇九

(一)就人口物產方面觀察……………三〇九

(一) 清津港與中日俄三國鐵路系統

第三節 吉會鐵路的政治價值……………三二三

(一) 一條軍事鐵路……………三二三

(二) 一條殖民的鐵路……………三二五

表八十二——吉會鐵路沿線戶口物產表……………三一〇

表八十三——吉林省森林數量表……………三一—

表八十四——吉敦鐵路沿線森林表……………三一—

表八十五——吉會鐵路沿線礦產表……………三一五

表八十六——吉林省普通農產物數量表……………三一八

表八十七——吉林省畜產調查表……………三一九

表八十八——由天圖鐵路向清津輸出吉林農產物數量表……………三二二

表八十九——吉林延吉道中外人口表……………三二八

表九十——近七年來吉林延邊四縣中韓人口增加比較表……………三二九

第八章 日本勢力下的中國鐵路……………三三一

第一節 吉長鐵路

- (一) 吉長鐵路之史的發展……………三三三
- (二) 吉長鐵路局的組織內容……………三三二
- (三) 吉長鐵路的營業概況……………三三四

(A) 收支方面

(B) 資本和借款

- (四) 吉長鐵路的經濟意義……………三三七
- 第二節 四洮鐵路……………三四〇

- (一) 四洮鐵路之史的發展……………三四〇

- (二) 四洮鐵路局的組織內容……………三四一

- (三) 四洮鐵路的營業狀況……………三四三

(A) 收入情形

(B) 資本金

- (四) 四洮鐵路的經濟價值……………三四四

- 第三節 洮昂鐵路……………三三三

(一) 洮昂鐵路之史的發展……………三五三

(二) 洮昂鐵路局的組織及資本……………三五四

(A) 組織內容

(B) 資本及借款

(三) 洮昂鐵路的經濟價值……………三五五

表九十一——吉長鐵路局組織表……………三三三

表九十二——吉長鐵路的滿鐵會社派遣員姓名表……………三三四

表九十三——創立以來吉長鐵路營業收支表……………三三五

表九十四——最近五年來吉長鐵路客貨營業收入表……………三三六

表九十五——吉長鐵路沿線戶口物產表……………三三七

表九十六——民國十六年度吉長鐵路貨物運輸分類表……………三三九

表九十七——最近五年來吉長鐵路主要貨物運輸分類比較表……………三四〇

表九十八——四洮鐵路局組織表……………三四一

表九十九——四洮鐵路的滿鐵會社派遣駐在員姓名表……………三四三

表一百——創設以來四洮鐵路營業收入表……………三四三

表一百一——四洮鐵路沿線戶口物產表.....	三四五
表一百二——近三年來四洮鐵路主要貨物運輸數量.....	三四八
表一百三——洮昂鐵道滿鐵會社派遣員姓名表.....	三五五
表一百四——洮昂鐵路沿線戶口物產表.....	三五五

第九章 純粹中國的鐵路.....二五八

第一節 北寧鐵路.....三五八

(一)北寧鐵路之史的發展.....三五八

(二)北寧鐵路的營業狀況.....三六一

(A)資產及借款

(B)收入及運輸

(三)北寧鐵路的經濟價值.....三六三

第二節 瀋海及吉海鐵路.....三六五

(一)瀋海及吉海鐵路之史的發展.....三六六

(二)瀋海及吉海鐵路的經濟價.....三六六

(1) 從中國鐵路系統方面觀察

(2) 從戶口物產方面觀察

第三節

打通鐵路……………三七〇

(一) 打通鐵路之史的發展……………三七〇

(二) 打通鐵路的經濟價值……………三七〇

(1) 從中國鐵路系統方面觀察

(2) 從戶口物產方面觀察

第四節

呼海鐵路……………三七五

(一) 呼海鐵路之史的發展……………三七三

(二) 呼海鐵路的經濟價值……………三七四

第五節

如何建設滿蒙的中國鐵路系統？……………三七五

(一) 中國的出路與日俄鐵路系統……………三七六

(A) 俄國鐵路系統

(B) 日本鐵路系統

(二) 葫蘆島吞吐港與中國鐵路系統……………三七七

(三)四大幹線及五重要支線計劃.....	二八〇
(四)幾條急需建築的鐵路.....	二八三
(1)通太鐵路	
(2)太哈鐵路	
(A)從經過地點來看	
(B)從抵制南滿鐵路方面來看	
(C)從鐵路聯絡方面來看	
(3)扶克鐵路	
(4)開彰鐵路	
表一百五——四年來北寧鐵路營業收支表.....	三六二
表一百六——四年來北寧鐵路客貨運輸表.....	三六三
表一百七——北寧路關外段沿線戶口物產表.....	三六四
表一百八——瀋海及吉海鐵路沿線戶口物產表.....	三六八
表一百九——瀋海鐵路貨物運輸數量表.....	三六九
表一百一十——打通鐵路沿線戶口及物產表.....	三七二

表一百一十一——兩年來呼海鐵路客貨運輸及營業收支表……………三七五

第二編 經濟編

第十章 日本在東北的經濟勢力……………二八九

第一節 從資本主義到帝國主義的日本……………三八九

(一)日本資本主義的三大躍進……………三八九

(二)日本資本主義的三大打擊……………三九一

(三)日本帝國主義的特色……………三九四

(四)日本帝國主義的發展及最近退却……………三九五

第二節 日本在東北投資的一般情況……………三九七

(一)可憐的日本金融資本……………三九七

(二)東北投資與日本對外投資的地位……………三九九

(三)工商業數的總計……………四〇一

(四)過去的消長……………四〇三

(A) 數量上的觀察

(B) 性質上的觀察

第三節

日本在東北工商投資的地理分佈……………四〇九

(一) 日本投資的五大中心……………四〇九

(二) 百萬元以上的公司……………四一五

第四節

日本在東北的主要工商業……………四二九

(一) 著名工場鳥瞰……………四二九

(A) 油坊業

(B) 製粉業

(C) 釀造業

(D) 製糖業

(E) 蠶絲業

(F) 紡織業

(G) 製材業

(H) 製鐵及機械工業

(I) 電及煤氣業

(J) 其他

(二) 日本在東北經營的金融機關……………四三四

(三) 所謂中日合辦事業……………四四〇

(四) 幾種政治投資……………四四六

表百一十二——歐戰前後日本百萬元以上大企業對全國總數比率表……………三九一

表百一十三——近八年來日本輸出入及入超額比較表……………三九三

表百十四——十二年來日本全國銀行存款及儲蓄款總額表……………三九八

表百十五——十二年來日本全國儲蓄銀行儲蓄款表……………三九八

表百十六——日本在中國內地及東三省投資比較表……………四〇〇

表百十七——日本對華政治及商工業投資總額表……………四〇一

表百十八——日本在東三省設立工場分類表……………四〇二

表百十九——五年來日本在東三省設立工場變遷表……………四〇七

表百二十——東三省日本工商業投資的地理分佈表……………四一〇

表百二十一——東三省日本經營主要大公司表……………四一六

表百二十二——東三省主要日本銀行表·····	四三四
表百二十三——大連中外各銀行放款總額表·····	四三六
表百二十四——東三省日本交易所表·····	四三九
表百二十五——東三省中日合辦事業表·····	四四〇
表百二十六——東三省的日本政治投資表·····	四四六

第十一章 東北的主要海港及貿易狀況····· 四四八

第一節 帝國主義與貿易政策····· 四四八

(一) 打開資本主義絕路的國外貿易····· 四四八

(二) 帝國主義，戰禍，及資本主義的死亡····· 四五〇

(三) 日本對東三省的貿易政策····· 四五二

第二節 東北貿易一般情況····· 四五四

(一) 東三省貿易之史的發展····· 四五五

(二) 東三省貿易在全國的地位····· 四五五

(三) 東北貿易的國際關係····· 四五九

(四)東三省貿易的地方比較……………四六四

(五)東三省貿易品性質的比較……………四六八

第三節 大連港及其貿易……………四七八

(一)大連港的開闢及其經濟價值……………四七八

(1)大連港之史的發展……………四七八

(2)大連港的價值及日本經營……………四八〇

(A)港口

(B)水道

(C)水量

(A)堤防

(B)碼頭

(C)其他

(3)大連航路和日本的海運勢力……………四八三

(二)大連港的貿易……………四八八

(1)貿易的一般情況……………四八八

(2) 大連貿易的主要國別.....四九一

(3) 貿易的主要品別.....四九六

(A) 輸入方面

(B) 輸出方面

第四節 營口港及其貿易.....五〇五

(一) 營口港的經濟價值及航路.....五〇五

(二) 營口港的貿易.....五〇七

(1) 貿易一般情況.....五〇七

(2) 貿易的主要國別.....五一一

(3) 貿易的主要品別.....五一五

(A) 輸入方面

(B) 輸出方面

第五節 安東港及其貿易.....五二二

(一) 安東港的經濟價值.....五二四

(二) 安東港的貿易.....五二五

(1) 貿易的一般情況	五二五
(2) 貿易的主要國別	五二七
(3) 貿易的主要品別	五二九
(A) 輸入方面	
(B) 輸出方面	
第六節 北滿的貿易	五三七
(一) 貿易的一般情況	五三七
(二) 貿易的主要品別	五三九
(A) 輸入方面	
(B) 輸出方面	
第七節 間島及瓊瑯的貿易	五四八
表百二十七——民國以來東三省對外貿易表	四五六
表百二十八——東三省貿易額與全國總貿易額比較表	四五八
表百二十九——東三省貿易輸入國別表	四五六
表百三十一——東三省貿易輸出國別表	四六二

表百三十一——近四年來日本對外貿易出入超額比較表.....	四六三
表百三十二——東三省各口岸對外貿易比較表.....	四六五
表百三十三——東三省各口岸輸出入額比較表.....	四六七
表百三十四——南滿三港輸入品分類表.....	四六九
表百三十五——南滿三港輸出品分類表.....	四七四
表百三十六——民國十七年大連港出入船舶國別表.....	四八六
表百三十七——近三年來全國各重要口岸貿易額比較表.....	四八八
表百三十八——最近三年大連港貿易一般情況表.....	四九〇
表百三十九——最近二年大連港貿易關係國別表.....	四九三
表百四十——最近二年大連港輸入品數量及價額比較表.....	四九七
表百四十一——最近二年大連港輸出品數量及價額表.....	五〇一
表百四十二——民國十七年營口港出入船舶國別表.....	五〇六
表百四十三——近十年來營口港海外及沿岸貿易額比較表.....	五〇八
表百四十四——最近三年來營口港貿易一般情況表.....	五一〇
表百四十五——近二年來營口港貿易關係國別表.....	五一二

表百四十六——最近二年營口港輸入品表·····	五一五
表百四十七——最近二年來營口港輸出品表·····	五一九
表百四十八——民國十七年安東港出入船舶國別表·····	五二五
表百四十九——最近三年安東港貿易一般情狀表·····	五二六
表百五十——最近二年來安東港貿易關係國別表·····	五二七
表百五十一——最近二年來安東港輸入品表·····	五二九
表百五十二——最近二年安東港輸出品表·····	五三三
表百五十三——民國十七年度哈爾濱稅關管內貿易一般情況表·····	五三九
表百五十四——最近二年來哈爾濱稅關管內輸入品表·····	五四〇
表百五十五——最近二年來哈爾濱稅關管內輸出品表·····	五四四

第十二章 日本在東三省的原料奪取·····五五〇

第一節 日本的原料貧困與滿蒙政策·····	五五〇
第二節 東三省的煤與日本·····	五五三

(A) 撫順及烟台煤礦

(B) 本溪湖煤礦

第三節 東三省的鐵與日本.....五五八

(A) 鞍山製鐵所

(B) 本溪湖煤礦公司

第四節 東三省的豆產與日本.....五五九

第五節 東三省的木材與日本.....五六一

第六節 東三省的農產品與日本.....五六七

第七節 東三省的柞蠶家蠶等與日本.....五六九

表百五十六——近十餘年來日本煤產量及輸出入額表.....五五一

表百五十七——近五年來日本鐵產量及輸入表.....五五二

表百五十八——撫順及烟台煤礦歸日本後出煤量表.....五五四

表百五十九——民國十八年度撫順煤礦出煤銷路分配表.....五五六

表百六十——最近八年間本溪湖煤礦出煤量表.....五五七

表百六十一——最近六年來鞍山製鐵所出產量表.....五五八

表百六十二——近六年來本溪湖鐵礦出產量表.....五五九

表百六十三——大豆世界主要產地產額表	五六〇
表百六十四——東三省森林面積及蓄積量表	五六一
表百六十五——東三省日本森林投資表	五六三
表百六十六——關東州林業表	五六六
表百六十七——關東州內日本造林表	五六七
表百六十八——東三省農田面積及農產收穫表	五六八
表百六十九——關東州內野蠶統計表	五六九
表百七十——關東州內養蠶量表	五七〇
表百七十一——關東州內棉花耕作面積及收穫量表	五七一

附錄

呼倫貝爾蒙古青年黨運動真相	五七三
(一)先從地理方面看	五七三
——毗連蒙古人口稀少——	五七三

(二) 這塊土上的民族……………五七四

—— 傑勇的四部豪民 ——

(三) 蒙民的自治熱……………五七五

—— 清末以來連次獨立 ——

(四) 政治組織的變遷……………五七七

—— 蒙民問題的關鍵 ——

(1) 清初

(2) 清末

(3) 民國

(五) 東北的蒙古對策……………五七九

—— 青年黨運動及興安屯墾 ——

(六) 青年黨的領袖……………五八一

—— 傑出的郭道甫 ——

(七) 解決的三大鬭爭……………五八一

—— 政治的，經濟的，階級的 ——

第一章 日本在東三省的殖民政策

第一節 日本的人口食糧問題

——馬爾薩斯的惡魔——

馬爾塞斯 (T. B. Malthus) 在他的名著「人口論」中說：『人口的增加甚速，若那限制其增加的食物完全豐足時，便以幾何級數增加，如一變二，二變四，四變八。因此，每二十五年可增加一倍，但是，食物增加的比例，却僅僅以算術級數增加，如一變二，二變三，三變四，就是食物增加的比例，遠不及人口增加的比例。其結果，就必然要引起人口過剩，食物不足的現象』。

這是帝國主義要擴充殖民地，實行殖民政策的唯一理論上根據。歐戰以前，德國搖着這桿旗子，現在日本軍閥也正在運用這個合手的工具，前者田中義一大將上台之始便組織了一個「人口食糧問題調查會」議決一種「人口食糧問題解決案」業經日本內閣通過，田中規定在三十年內投資二十七億元，獎勵移民及殖民政策。田中內閣雖然倒了，但是，日本這傳統

的殖民政策是不會變_更的。

殖民政策雖不能醫治這日本的「國病」，但日本人口過剩，確是一件不可否認的事實。

從靜的方面觀察，日本的人口密度，在全世界上雖然不佔第一位，但是普通所謂人口密度係用國土總面積除人口總數而得，這不是真正的人口密度。真正的人口密度，要用該國內的可住土地，也就是除去山嶽，湖澤，河川等地，所剩下田畝，原野，牧場，宅第的總面積作標準。依照這種方法計算，日本的人口密度，在世界各國中要佔第一位。就是按普通方法所算得的人口密度，也僅亞於比利時和英國而已。茲將各國人口的普通密度及真正密度列表（表一）如次：

表一——各國人口的普通密度及真正密度比較表

調查年度

普通密度

真正密度

（一平方英里）

（一平方英里）

日本	一九二〇年	三七三・〇	一一・〇七二・二二
比利時	一九二一年	六三六・〇	八五六・七六
英國	一九二一年	六四九・〇	八〇一・二三
德國	一九一九年	三二八・〇	五二〇・六三

意國 一九二二年 三三六·九 四七四·三〇

法國 一九二二年 一八四·四 二七九·三九

從動的方面觀察，日本的人口累年都是增加，無論是日本內地，或是朝鮮，台灣，庫頁殖民地，均是如此（台灣僅有二三年的例外）；增加的數目以內地為最大。我們看一看五十餘年來日本人口表（表二），這種現象，很清楚的列在目前：

表二——五十餘年來日本人口增進比較表

內地	男		女		合計		對前年度的增加數
	人口	增進	人口	增進	人口	增進	
民國前四十一年	一六,七六,一四〇	一六,三四,六五二	一六,三二,七九六	三三,一〇,七九六	同	增一,五七,五三二	
民國前三十六年	一七,五七,七六〇	一七,〇六,五八八	一七,〇六,五八八	三四,六一,三五六	同	增一,五七,五三二	
民國前二十六年	一九,七三,七三二	一九,三七,九九九	一九,三七,九九九	三九,〇六,九六一	同	同四,四一,三六三	
民國前十六年	二二,八三,五六一	二二,四〇,二二三	二二,四〇,二二三	四四,二三八,八六三	同	同四,一五,一七二	
民國前六年	二四,四八,〇三六	二四,一七,六七七	二四,一七,六七七	四八,八二九,六一三	同	同五,五〇,七六七	
民國元年	二五,五四,七五九	二五,九六,〇〇八	二五,九六,〇〇八	五一,五三,七五三	同	同三,七三,一一三	
民國十年	二九,六五,二六一	二九,〇四,八七五	二九,〇四,八七五	五八,六九,一四一	同	同六,一四,三八三	
民國十一年	三〇,〇〇,九六三	二九,四九,二八九	二九,四九,二八九	五九,四〇,二五二	同	同七,七一,一一一	

朝鮮

民國十二年

三〇、四五、六一

二九、八三、六一

六〇、二五、九二

同

七九、五九

民國十三年

三〇、七〇、〇三

三〇、三二、九六

六二、〇八一、九五

同

八四、〇三

民國十四年

三、三四、二六

三〇、七四、四一

六三、〇四、九六

同

九六、九五

民國十五年

三、八〇、〇六

三、一八、五五

六三、〇六、九五

同

九六、九六

民國前二年

七、七二、六〇

六、〇七一、六三

一三、九三、二六

同

一六三、五二

民國元年

七、五五、六四

六、九二、二九

一四、五五、六三

同

一六三、五二

民國十年

八、七八、八六

八、二六、〇四

一七、〇五、三六

同

一四九、五五

民國十一年

八、八五、五〇

八、三三、六二

一七、二八、二九

同

一四九、六一

民國十二年

八、九〇、八二

八、四六、〇二

一七、四六、九三

同

一三九、七四

民國十三年

九、〇四、六二

八、五三、八九

一七、六九、五〇

同

一七、六七

民國十四年

九、四六、九四

九、〇六、三三

一八、四三、三三

同

九三、六六

民國前十六年

一、七三、二四〇

一、二四、〇八

二、五七、八六

同

四三、五五

民國前五年

一、五九、四九

一、四九、九三

三、〇九、四二

同

四三、五五

民國元年

一、六五、三四

一、五七、八七

三、三三、三一

同

一六三、八九

民國十年

一、八二、一五

一、七六、八四

三、四六、〇五

同

三四、八三

台灣

庫頁		民國十一年		民國十二年		民國十三年		民國十四年			
民國十一年	一、八三、八六四	一、七六、一、四三三	三、六四、二、〇七七	同	六、一、一、五	民國十二年	一、八三、七五五	一、七九、五、六五七	三、六九、九、三七二	同	六、一、一、五
民國十三年	一、九三、六九九	一、八六、四、四七	三、七四、三、二六	同	六、一、一、五	民國十四年	一、九三、〇六九	一、八六、五、七	三、八三、六、六	同	六、一、一、五
民國前六年	六九五	五九六	一、二九一	同	六、一、一、五	民國前五年	一、一〇七	八一二	一、九一九	同	六、一、一、五
民國元年	一、〇八〇	一、〇七〇	二、一五〇	同	二、一、一、五	民國十年	九〇九	八一五	一、七二四	減	四、二、六
民國十一年	七九八	七二八	一、五二六	同	一、九八	民國十二年	九二七	八六二	一、七八九	增	二、六、三
民國十三年	八四二	八一五	一、六五七	減	一、三、一	民國十四年	八六五	八五九	一、七二四	增	六、七

日本這種人口的增加是自然的，也就是因國民生殖力特強，出生數目多於死亡數目。據云：黑人的生殖力倍於白人，日本人的生殖力等於黑人的六倍，所以出生對於死亡的增加率，全世界各國中以日本為第一。並且這樣增加是與年俱進。在民國五年以後每年增加數目為

六十餘萬人，每千人中增加十一人有奇。民國十二年以後每年增加數目到七十餘萬人，每千人中增加十二人有奇。民國十四年增加數目到八十餘萬人，每千人中增加十四人有奇。民國十五年增加數目到九十餘萬人，每千人中增加十五人有奇。這每年將進百萬人增加，在以後仍將繼續。茲將十餘年日本人口自然增加比較表（表三）如次：

表三——十餘年來日本人口自然增加比較表

	實數		增加 每千人的增加數
	出生	死亡	
民國五年	一、八〇四、八二二	一、一八七、八三二	六、一六、九九〇
民國六年	一、八一二、四一三	一、一九九、六六九	六、一、九四四
民國七年	一、七九一、九九二	一、四九三、一六二	二、九八、八三〇
民國八年	一、七七八、六八五	一、二八一、九六五	四、九六、七二〇
民國九年	一、二〇二、五六四	一、四二二、〇九六	六、〇三、四六八
民國十年	一、九九〇、八七六	一、二八八、五七〇	七、〇二、三〇六
民國十一年	一、九六九、三一四	一、二八六、九四一	六、八二、三七三
民國十二年	二、〇四三、二九七	一、三三二、四八五	七、一〇、八二二

民國十三年	一、九九八、五二〇	一、二五四、九四六	七四三、五七四	一二、五七
民國十四年	二、〇八六、〇九一	一、二二〇、七〇六	八五七、三八五	一四、六五
民國十五年	二、一〇四、四〇五	一、一六〇、七三四	九四三、七七一	一五、六〇

我們再看日本國內所產糧食的情形：日本是一個彈丸的島國，地形細長，山嶽甚多。據民國十二年的調查，日本內地的耕地面積約為五百六十餘萬町步（每六町步約合中國一頃），其中水稻和陸稻的種植地，面積為三百十餘萬町步，收穫額平均每年不過五千八百萬石乃至五千九百萬石。但是，日本每年的米消費額達六千七百四十三萬六千石，加上朝鮮和台灣的產米，每年當短少三百二十四萬六千石。日本內地麥的產額每年約為二千一百十萬五千石，但消費額達二千五百三十萬五千石，每年當短少四百二十餘萬石。

由此看來，人口的過剩和食糧不足是日本國家和人民生存上兩大重要問題。日本當局近年來，焦憂苦慮的也就是這兩大重要問題的解決。

第二節 日本的移民和殖民政策

——東歟？南歟？北歟？——

本解決人口食糧的方法，在社會方面，雖有「工業立國」、「商業立國」、「貿易立國」

「等論調，但在政府當軸總認「移民」和「殖民」是唯一的解決方法。日本的政治問題中心，也就是中國問題，太平洋問題，世界問題的中心，就是在這日本的移民和殖民的兩大政策，分述之如次：

(A) 移民政策——將日本的過剩人口向人口稀少，勞動者缺乏的地方遷移，這當然是最和平而有效的方法。日本自明治二年（一八六九年）便起始向美國等地方移民，數目年俱增加。日本移民的中心，向在南北美和南洋一帶。其情形如下表（表四）：

表四——近十年來日本每年各地移民數目比較表

	民國五年	民國十四年	民國十五年
巴西	三五	四、九〇八	八、五九九
菲律賓羣島	一、〇二九	一、六三五	二、一九七
秘魯	一、四二九	九二二	一、二五〇
加拿大	一、〇〇九	九七九	一、〇五五
爪哇	三、六四三	四八五	六三六
俄國	七二五	一〇八	五三一
馬來半島	三三四	四三七	四〇二

美國	五、七六一	二八九	三四四
墨西哥	二二	一六〇	三三六
荷領東印度	一八九	一六九	二二六
阿根庭	一三五	一一一	一八二
濠洲	二〇	二五〇	一三九
玖馬	七六	一二七	一八七
英領不魯內	一五	五	八三
香港	二七	一九	三七
英領印度	二六	三六	二七
智利	一五	一二	二五
巴拿馬	四	二四	一八
法領紐加來多尼亞	七		九
法領印度支那	一二	四	六
暹羅	七	四	五
英領菲幾島	四	一	三

玻利維亞

一

一

一

南非聯邦

一

其他

一五

總數

一四、五八六

一〇、六九六

一六、一八四

按照右表看來，日本每年可以移出二萬餘人。自明治二年到民國十四年，日本在北美洲居住十五萬七千餘人，在南美國居住的有六萬四千餘人，如若繼續增加下來，倒也是日本人的一件好事，可惜好事不能常久，美國人首先排斥日本人。一九二四年美國參眾兩院突然通過「新移民法案」，由總統願理治批准，自一九二四年七月一日實行。加拿大，澳大利亞繼起限制日本人移入，這移民政策驟然受大猛烈的大打擊。前表，除南美外，北美各主要日本移民地方，自民國五年到民國十五年移入數目都是減少，就中尤以美國為甚。但在美國新移民法案通過之前，四十餘年來，日本人住在美國的數目，逐年增加由二百七十人達到十一萬人，今忽然中止，這是日本何等痛心的事情，所以日本人引美國排斥日本移民為國恥。茲將美國新移民案通過前之日本居住美國人口數目累年比較列表（表五）如次：

表五——移民法案通過前居美日人數目累年比較表

年 次

人 數

一八七八年

二七〇人

一八八八年

一、一四〇人

一八九八年

二四、五〇〇人

一九〇八年

一〇三、六八三人

一九一二年

九三、七五一人

一九一四年

九六、二八五人

一九二四年

一一〇、〇〇〇人

(B) 殖民政策——日本的政治是軍閥運用的天皇政治，自明治維新以後，日本的兩大軍閥系統——所謂長薩兩藩——把持政權。這兩派軍人對於殖民政策的方針完全不同，政客各附一面，分述之如下：

(I) 南進政策 日本的薩藩軍人(即海軍軍人)及一部分政客唱之，主張向日本南部的南洋一帶發展，所以「南進政策」，又名「海洋政策」。竹越與三郎著「南國記」，可以算是這一派的代表言論。自同治十年佔琉球，甲午戰後獲得台灣及澎湖列島，歐戰後又取赤道以北的德國舊領馬利亞納、加羅林、馬塞耳諸島，最近菲律賓濱的日本移民日衆(參看表四)，這種種都是日本實行南進政策的成績。可惜這種政策在歐戰前直接和英德兩國的勢力範圍

衝突，歐戰後和英美兩國的聯合戰線接觸。內中尤其是美國，日本這一把南進的利劍可以斬開美國太平洋的大長蛇陣，切斷菲律賓、檀香山和美國本部的聯絡。這是何等重大國際衝突啊！所以日本的南進政策並不能十分貫徹實行。

(2) 北進政策 日本的長藩軍人（即陸軍軍人）及一部分政客唱之，主張向日本北部的朝鮮，滿蒙，及中國北部一帶大陸發展，所以北進政策又名「大陸政策」。長藩軍人，自山縣有朋以至田中義一，久握日本政權，所以北進政策又可以說是日本對外發展的「國是」。日本為北進政策不惜對中俄兩國宣戰。甲午戰後，獲得朝鮮，日俄戰後，獲得南滿利權，歐戰中提出的二十一條，田中內閣的對華干涉，都是這種殖民政策的成績。

第三節 橫觀東三省移殖日人

——百萬以上的日韓人——

日本北進政策的中心，甲午戰前在朝鮮，日俄戰後在東三省，漸及於內蒙，也就是日本當局刺刺不休的所謂「滿蒙特殊利益」。日本人對於東三省的經營，一方面固然是為殖民，而另一方面最大的目的還在乎原料品的掠奪和市場的開闢。所以日本人在東三省對於煤鐵等礦山和鐵路航業的經營異常積極。這許多種種以後再分別詳說。現在先略述日本人在東三省

移殖人民的狀況。

日本在東三省移殖的人口情形，我們用靜止的方法，從橫的方面，觀察最近的情況。日
本人居住在國外的，以中國為最多，我們看看在國外的日本人口總數表（表六）可見其一般

表六——在國外的日本人口總數表（民國十五年十月調查）

地名	人數	地名	人數
中國	一四七、二六三	美國	一三三、六〇五
東三省	九八、三〇二	爪哇	一二七、九五一
祕魯	一一、七八六	巴西	五五、四八一
菲律賓羣島	九、八〇七	加拿大	一九、八八五
海峽殖民地		英領布魯內	六五四
及馬來諸邦	六、九六四	智利	六三七
荷領東印度	四、五三三	瓜姆島	三一七
墨西哥	四、〇八一	法領印度支那	三〇〇
濠州及新西蘭	三、七五二	暹羅	二四五
阿根廷	二、七三一	巴拿馬	二二五
香港	一、四八六	比國	一五一
俄國	一、四五四	瑞士	八七

英領印度	一·一九九	意國	五六
德國	九六六	奧國	三九
英國	九六一	埃及	三四
法國	九〇三	英領東非洲	二四
玻利維亞	六七八	荷蘭	二三
玖馬尼亞	六七七	西班牙	二三
羅馬尼亞	一二	土耳其	二一
瑞典	一一	南非聯邦	一八
捷克斯	九	巴拉圭	六
推維亞	九	希臘	六
波多維亞	七	丹麥	五
芬蘭	二	烏拉圭	五
匈牙利	一		

〔備考〕上表內關東州（即旅順大連租借地）的九三三五四人及南洋委任統治區域的七

七一八人亦在內

不過表六內的東三省欄內僅有日本人九萬八千餘，僅屬一部份，若合關東州，滿鐵沿線，及東三省內地所有居住日本人全部為十八萬五千餘（詳見後），比在任何國家移殖的日本人

民數目都超過甚多。若合中國計算，共達二十四萬餘人，佔日本人在國外殖民總數的三分之一以上（日本人在國外移植人口總數爲一百一十九萬四千四百三十人，其中內地人佔六十四萬零九十九人，朝鮮人佔五十四萬四千六百零三人，台灣人佔九千七百二十八人）。

這將近二十萬的人口，大部分都分配在關東州，南滿鐵路沿線，及東三省內地各日本領事館管內，其詳細情形如下表（表七）：

表七——居住南滿一帶的日本人口表（民國十五年底調查）

地名	(一) 關東州		合計
	戶數	男數	
旅順	二四二三	五二〇八	一〇〇五二
大連	一二五九七	二七一九九	五一九四五
小岡子	二二二二八	四五八一	九一五四
沙河	四二一八	九四〇六	一七九九〇
水上	七	一三	二四
金州	三四〇	六四五	一三三七
普蘭店	二八八	四九八	九四七
貔子窩	二八八	四六六	八四四
合計	二二三八九	四八〇一六	九三一八七

(二) 南滿鐵路沿線

地名	戶數	男數	女數	合計
瓦房店	八五四	一五三五	一四三八	二九七三
大石橋	七二四	一五一六	一四一四	二九三〇
營口	五五九	一一一八	一〇八一	二一九九
鞍山	一四七一	三一四五	二七七三	五九一八
遼陽	一四二二	二六〇二	二四八一	五〇八三
瀋陽	四二六五	九八一	八八四五	一八六五六
本溪湖	六四八	一二五五	一二三二	二四八七
安東	二七六七	五七四〇	五五三五	一一二七五
撫順	三五五〇	七六二五	七一〇九	一四七三四
鐵嶺	八五三	一四五五	一一三二	二七八八
開原	六七一	一二九三	一二八三	二五七六
四平街	八二六	一六五九	一四七五	三一三四
公主嶺	五〇九	九九三	九九一	一九八四
長春	二四一五	四九七六	四四二四	九四〇〇
合計	二二五三四	四四七二三	四一四一四	八六一三七

(三) 日本領事管内

地名	戶數	男數	女數	合計
營口	二〇八	三六	一二二	六三八
遼陽	三九	七九	七七	一五六
瀋陽	九三三	一六九八	一六二四	三三二二
安東	八七	一六二	一一一	二七四
鐵嶺	三二五	四八七	五八七	一〇七四
長春	一三七	二四七	二四九	四九六
合計	一七六五	二九八九	二九七一	五九六〇
總計	四五六八八	九五七二八	八九五五六	一八五二八四

由上表看來，在南滿一帶所住日本人總數爲十八萬五千二百八十四人。但朝鮮人尙不在內，並且這個表是民國十五年調查的，時間上較爲過去，今再將民國十七年七月末所調查南滿一帶所住日本人、朝鮮人、其他外國人、及中國人的人口詳細列表比較（表八）如次：

由表八可以看出來截至民國十七年七月止，在南滿一帶日本人爲十九萬五千餘人，朝鮮人爲四萬八千餘人，共達二十四萬餘人，至其他外國人不過二千餘人而已。

在東三省內地吉黑一帶，日本政府勢力範圍以外，朝鮮人的移殖多於日本人。在北滿及南滿的朝鮮人共有四十餘萬人，日本內地人僅有七千餘人，日韓人合計有四十一萬一千一百一十七人。詳細情形列表（表九）如次：

上表是日本領事館的調查報告。吉林、鄭家屯，滿洲里及其附近，係民國十七年四月的調查結果，哈爾濱，齊齊哈爾，龍井村及其附近，係民國十六年十二月的調查結果。此外在齊齊哈爾，昂昂溪，安達，博克圖，及黑河以外尚有朝鮮人八千人，不在上表之內。

朝鮮人在東三省的移植情形，多屬祕密，日本當局也摸不清楚，大概在日本勢力範圍及吉黑一帶日本領事館統轄以內者約為四十九萬人（民國十七年七月調查），此外散在北滿及南滿一部，在日本政府統轄之外者，尚有四十萬三千餘人（民國十七年四月調查），總數在四十萬人左右，這種朝鮮人是因為日本在朝鮮移植結果，被排擠到東三省，這當然是日本人的間接殖民政策。合日本內地人及朝鮮人，在東三省移植的總數目在一百一十萬人以上，這是何等可警人的數目！

我們再進一步，考查移植東三省的日本人（內地人）各種情形（民國十五年底調查）：

（A）配偶關係 東三省的日本人有配偶者占百分之四十五，無配偶者佔百分之五十五，即有一半以上的日本人俱是獨身。

（B）年齡關係 可分幼，中，老三大階級。未滿十五歲的幼年者佔百分之三十四，十五歲以上未滿六十歲的中年者佔百分之六十三。六十歲以上的老年者佔百分之二十二。

（C）職業關係 本業者計有八萬二千二百七十五人，從屬者計有十四萬五千零二十六人。

本業者佔總人口數的百分之三十六又十分之二。本業之中，以商業爲最多，佔百分之十九又十分之五，其次爲工業，佔百分之十九，公務自由業佔百分之十八，農業佔百分之六又十分之四，尚有百分之六又十分之八爲礦業，家事使用人，水業人，以及無業等。商業，工業，交通業及礦業之中，有二萬零八百零一人爲滿鐵社的社員（內職員爲八千六百八十九人，嚮托人爲二百二十九人，僱員爲一萬一千八百八十三人）。公務自由業之中，有六千二百六十六人爲關東廳的官吏（內高等官爲一百二十九人，判任官爲一千四百九十人，判任特待爲一千八百八十八人，嚮托爲一百九十一人，僱員爲二千五百三十八人）。滿鐵會社社員，關東廳官吏，及其家屬等，于僑居東三省日人總數中，約佔百分之五十弱。

(D) 藉貫關係 居住東三省的日本人以福岡縣人爲最多，計有一萬三千七百八十二人。

第四節 縱觀東三省移殖日人

——可驚的加速度——

日本人侵入東三省已經三十餘年了！這三十餘年中，人民移殖數目，年年俱在增加，我們現在用動的方法，縱觀這三十餘年間，日人向東三省移民的增加情形，據民國十五年的調查（表七），東三省的日本人，南滿一帶爲十八萬五千二百八十四人，北滿一帶爲四千三百

人，比民國元年，約增加十萬人以上，據民國十七年的調查（表八），東三省的日本人南滿一帶爲十九萬五千四百六十七人，北滿一帶爲七千七百〇二人，又增加一萬餘人，平均東三省日人每年增加七千零八十五人強，東三省的中國人增加數目爲二萬五千七百零五人（多數係由關內移入），民國九年增加最多，計有五萬一千零四十九人，但翌年（民國十年）即減少爲一萬零七百人，大概每年總在二萬乃至三萬之間，日本人的增加數目竟等於中國本國人的三分之一，若再合朝鮮人在內，增加的數目更可驚人丁。

各地之中，大連增加最快，民國十五年和民國六年相比較，十年之間，增加戶數約及百分之七十弱，增加人口約及百分之七十九強，差不多增到了五分之四。旅順一部，由民國十二年後，漸趨減少，但民國十五年比之十年前（民國六年）仍增加戶數八十九，增加人口七百零八。惟民國十五年與民國十二年相比較，則戶數減少六十七，人口減少二百六十七，其餘關東州各地，日本人都都是年俱增加，但沒有急激的形勢。至瀋陽則民國八九年間日見增加。本溪湖是日本經營煤礦的地方，在民國七八年間，日本人急激大增加，殆至民國九年則減少半數，其後又趨於漸增。茲將二十年來居住大連的日本人，中國人，及其他外國人的戶數人口變遷比較列表（表十）如次：

東三省日本人每年平均增加七千餘人，這種增加可以分兩種：一是由日本新入的，一是在東三省的日本人，因為出生數目超過死亡數目而生的自然增加。日本生殖率特別強，這種自然增加數目，在東三省的日本人每年約在三千人以上，對於東三省日本人增加數目的總平均，總佔百分之二十九。如此看來，東三省日本人增加數目總平均的百分之七十一係新由日本渡來的。茲將十五年來居住東三省日本人的自然增加數目列表（表十一）如次：

表十一——十五年來居住東三省日本人口自然增加表

年次	出生	死亡	出生對死亡的超過數
民國元年	二六四六	一五八三	一〇六三
民國二年	三一五四	一五六五	一五八九
民國三年	三四四八	一八一七	一六三一
民國四年	三三四〇	一八八一	一四五九
民國五年	三七七四	二一一五	一六五九
民國六年	四一六七	二四六二	一七〇五
民國七年	三七八五	二六五九	一一二六
民國八年	四二七二	三六三八	六三四

民國九年	四六四〇	二九八九	一六五一
民國十年	五五三二	二七一九	二八一三
民國十一年	五五九四	二七五〇	三二四四
民國十二年	五六二一	二八五九	二七六二
民國十三年	五九七一	二八三〇	三一四一
民國十四年	六三三六	三〇六三	三二七三
民國十五年	六二二八	三二一九	三四九六

觀上表，日本自然增加的數目是與年俱進，何等可怕！但日本人在東三省並非是流動的，如民國前一年，在東三省的日本人不滿二十歲的爲六萬八千人，二十歲以上爲八萬八千人，民國四年不滿二十歲的爲八萬七千人，二十歲以上的爲九萬人，民國十六年不滿二十歲的和二十歲以上的係同數，由此可以看出來在東三省的日本人已由移動時期進入到定着時期了。茲將民國前一年及民國四年東三省居住日本人數目，用年齡別之，列表（表十二）如次：

表十二——年齡別的居住東三省日人比較表

民國前一年	一歲	五歲	三一、三〇九人
-------	----	----	---------

五歲	一〇歲	二〇、八五七人
一〇歲	一五歲	一七、八七三人
一五歲	二〇歲	一八、三七五人
二〇歲	二五歲	二七、一一九人
二五歲	三〇歲	二四、四六八人
三〇歲	三五歲	三一、〇四六人
三五歲	四〇歲	一八、〇七七人
四〇歲	四五歲	一四、二一〇人
四五歲	五〇歲	九、五一二人
民國四年		
一歲	五歲	二、一七四七人
五歲	一〇歲	一七、一九三人
一〇歲	一五歲	一三、一三四人
一五歲	二〇歲	一七、二九五入
二〇歲	三〇歲	四四、八二四人

三〇歲	四〇歲	四〇、七五三人
四〇歲	五〇歲	二〇、四六〇人
五〇歲	六〇歲	六、五四二人
六〇歲	七〇歲	二、〇五七人
七〇歲以上		六五五人

第五節 殖民政策果有效乎？

——箭在弦上的日美戰爭——

日本對滿蒙殖民政策的唯一理論上支持者當然是所謂「人口食糧問題」。日本的野心家大叫其「國民及國家的生存權」，彷彿日本若不實行殖民政策，日本國民就會餓死，日本這國家就會滅亡，其實日本人的存在，已不是一年，何以到最近幾十年，國土和國富澎湃若干倍之後，會感到人滿之患，非要向外盡力擴張殖民地不可呢？這不是全是因為生殖率高的人口關係，乃是日本現行資本主義經濟制度所造成的惡果。據英人奧渥瑞氏 (Duncan C. Orr) 的統計，最近四十餘年來日本的人口固然是增加了，但是日本的食糧及財富也同時增加，並且後者的數目大於前者，所以日本國民在物質上實在不應當感受異常缺乏和威脅。

奧氏的統計完全部分是由一八八三年起到九一二六年止。以一八八三年的人口數目作爲一百，到一九二六年增加爲一百七十二，但是米、麥、甘薯、和豆由一百增加到一百九十四、二百四十五、三百八十二、和一百五十六。此外礦產的增加數目也超過人口的增加數。由一九二一年到一九二六年，人口由一百增加到一百〇七，但是鋅、煤、錫、硫磺的產額，由一百增加到一百〇八、一百九十一、二百二十六，僅有鉛和銅兩項減少爲八十和九十八。紡織產物額的增加數目更遠超人口的增加數目。由一九一七年到一九二六年，人口由一百增加到一百一十二，絲織品、棉織品、和毛織品的產額，由一百增加到二百五十八、二百五十四、和三百五十一。生絲是日本主要產之一，產額的增加數目，也同樣超過人口的增加數目。由一九一七年到一九二六年，人口由一百增加到一百一十二，生絲的生產額由一百增加到一百九十四；價值由一百增加到三百零六。奧氏尚有關於鐵路，輪船，電氣，煤氣，以及人民儲蓄各項統計，結果相同，從略。

總而言之，按照日本的財富增加數目和人口增加數目相比較，日本人並不能感受人滿之患，更不會有物質上的缺乏。但是日本人生活困難，確是一件事實，這是因爲日本現行資本主義經濟制度，分配上的不平等。大部分的財產都流入資本家手裏。大資本家造出的貨物，並不爲本國國民享用，乃是爲運到中國來賣，以圖賺錢。大資本家貪圖中國工人工錢低少，

在中國土地開工廠，以致日本國內的工人失業而呈變態的人口過剩狀況。大資本家賺了錢，也不用之於本國，更進一步，借款到中國，造成中國的內亂。大資本家在中國市場和其他國家競爭，需要武力保護，於是每年要出巨額軍費。所以日本的財富大部分都入於三菱，三井，大倉等少數財閥的荷包裏，一方面用於殺人的軍備上，如若日本廢止這樣資本主義的經濟制度，馬上就可以自給，無需乎這種殖民政策！

日本向美國移民，橫遭排斥，這是受資本主義社會制度的影響。因為在資本主義下不能否認土地私有制度，當然有土地權的人可以拒絕他人的侵入。貧民窟裏的人既不能隨意侵入貴族富豪的高堂大廈，同樣美國人自然可以無理由的拒絕日本人入境，所以日本人要想自決，祇有用自己的力量推翻資本主義，此外並無第二條出路。什麼南進北進一切的殖民政策是無用的。

日本對東三省的殖民政策，不只是無用，並且是危險的很，至少也有八九分的亡國可能。日本捨南進政策極力向大路經營，以為可以免除和英美等國家衝突，其實這北進政策又何嘗不與英法等國家衝突。俄國是不用說了，美國自始至終即垂涎東三省。

歐戰以前，美國對東三省已經奇襲數次，歐戰以後，日美兩國直接衝突日甚一日。日本積極一次，美國必打擊他一次，日本政府乘歐戰正酣，各國無暇來顧的機會，提出二十一條

，實行其對滿蒙及山東的殖民政策，但歐戰停止後，美國即招集華盛頓會議，名曰限制軍備，實爲抵制日本。田中義一上台大施其積極對華政策，以求在滿蒙及山東殖民事業的進展，美國即承認中國半個關稅自主，以經濟手腕困日本。使日本對華外交陷於僵死狀態，日美兩國衝突一天烈似一天。美國在檀香山一帶作九個月大海軍練習，最近又大擴充軍備。歐戰以後，英國和美國一鼻孔出氣，也決定以九百五十萬磅（將近一萬萬元）的巨款建築新加坡海軍根據地。最近英美愈形接近而日本愈孤立而艱難。日本與英美三國間，已經是圖窮而匕首現。日本的帝國主義到了絕境，繼續演出的便是戰爭！戰爭的結果，推測怎麼樣呢？以日本國家的富力，担任目前的巨大軍費（每年約四億左右，佔全國總支出三分之一以上）已經辦不了，戰事若繼續數年，恐怕就陷於德國第二的地位。何況尚有無產階級的革命運動乘之而起。這悲慘的結局，就是日本所謂「國是」滿蒙殖民政策的政策最後成績！

第二章 日本在東三省的 political 勢力

第一節 溫室資本主義的政治扶助

人人都能知道，近世所謂帝國主義和古代征服他國的性質是截然兩樣。古代的征服他國，目的在得歲貢，或得賦稅，可以說是政治的。近世帝國主義的殖民政策目的在開闢市場和掠奪原料，可以說是經濟的。所以近世的帝國主義表面上來說，應當是無需乎政治。不過，由纖維工業發展到鋼鐵工業之後，由自由競爭進到獨佔市場，於是帝國主義的好戰性便起，而同時也就需要政治勢力的扶助了。但是，這是帝國主義末期的現象。同時，帝國主義的發生是在一個國家產業革命以後——也就是走上資本主義的道路之後——因為生產過剩，不能在國外尋求市場并掠奪原料。生產力的發達沒有超過某程度之後，帝國主義是不會產生的，所以說「資本主義最後階段的帝國主義」。英美等經濟發達較早的國家現在都已經經過了資本主義進到帝國主義，更進而到了好戰的政治期了。最近各國軍備競爭的日見激烈和第二次世界大戰的醞釀便是好例。

日本這個國家有很特色的地方。日本自從明治維新，產業革命開始，在將一踏上資本主義途徑的時候便帶有帝國主義意味，同時好戰性便很大。中日和日俄兩次大戰，方纔確立了日本的資本主義，所以日本的資本主義生而有政治性；日本的帝國主義生而有好戰性。這政治和好戰兩種性質恐怕是要與日本的資本和帝國主義相終始！

這個緣故也很容易解釋。因為日本的產業革命不似英美各國是生產力發達的自然結果，乃是感覺經濟先進國威脅，由人工趕造而成，多少帶有強制性。一方面因為國內資本和原料的異常貧乏，不能不求之于國外，而國外市場和原料又早為各經濟先進國家所佔領，日本要為他的新經濟找基礎，首先非要對外一戰不可。同時，日本是個經濟後進國，技術方面當然是不如各經濟先進國，如若在市場上和人家自由競爭起來，恐怕是十九要失敗，所以由戰爭之後獲得了市場和原料場，仍不能不用政治的力量來看守。日本資本主義號稱「溫室資本主義」。這溫室裏的熱力是由帝國主義的戰爭而來，并且需要政治上的堅壁以保障這熱力的不至外散。

滿蒙是日本由戰爭以得到的專有市場和原料場，也就是日本所說的「賭國運以得的特殊地帶」。現在日本用最強大的政治力量——軍艦，陸軍，要塞，以及司法，行政，和警察上各種特權——看守這個特殊地帶。這政治力量之大是列強在中國所絕無僅有。中國雖然也很

感覺這特殊政治勢力的可憎可恨，因而高唱撤消，但是，在日本資本主義沒有倒坍之前，恐怕是很不容易！

第二節 旅大租借地及關東廳

(一) 關東廳之史的發展

日本在東三省政治勢力的大本營要推關東廳。關東廳管轄日所謂「關東州」地方。關東州包括旅順，大連，和金州一帶，本來是帝俄時代的租借地。遠在三十一年前（一八九八年，清光緒二十四年），帝俄借口德國租借膠州灣，強索旅順大連，當時英國出而調停，請將旅順大連開為商埠，帝俄不許。光緒二十四年三月，清政府派李鴻章，張蔭桓，和駐北京俄使巴布羅福訂立「旅順大連租借條約」九款，其中重要者為：

第一款 中國允將旅順口大連灣二處及其附近之海面租借與俄國；惟此項所租，斷不侵中國大皇帝主此地之權。

第三款 租借年限，以二十五年為期，但期滿後，得由兩國商酌續借。

第四款 租借地內及附近海面均歸俄人治理，中國軍隊不准在此界內駐紮。

第六款 旅順口作為俄國海軍港，祇准中俄兩個船舶出入。大連灣開為商港，各

國船舶皆准出入。

第七款 俄國於旅順大連二處得建築砲台，營寨，及燈塔等。

第八款 自東清鐵路幹線至旅大之鐵路，與自該幹線至營口，鴨綠江間之鐵路均由俄國建築。

同年閏三月，中俄又在俄京聖彼得堡締結「旅大租借續約」六款，其中重要的如下：

第一款 自遼東西岸亞當灣之北起，穿過亞當山脊，至遼東東岸魏子窩灣北盡處止，劃一線，其以南之水陸，均准俄國享用。

第三款 俄國充西伯利亞鐵路連接遼東半島之支路至旅大海口；又公同商定此支路經過地方不得將鐵路利益讓與他國人。至中國以後自造鐵路，接長至此支路最近之地，俄國充不干預。

第四款 金州城之行政權及警察權，雖歸中國所有，但中國舊屯軍隊，悉應退出金州，以俄兵代之。

第五款 非經俄國許可，不得將隙地，沿海口岸，及隙地內路礦工商利益，讓與他國人。

翌年八月，帝國政府把所謂遼東租借地改名關東省，仿照西伯利亞的制度，設總督治之。

，以旅順爲首府。

日俄戰爭後，于一九〇五年（光緒三十一年）九月。中俄締結玻茲瑪斯條約十五款，其中第五款規定將旅順大連讓與日本，原文大意爲：

第五款 俄國以中國政府之承認，將旅順口大連灣及附近領地領水之租借權，與關聯租借權及組成一部之一切特權及讓與，又租借權效力所及地域之一切公共房屋財產，均讓與日本；但在該地域內俄國臣民之財產權受安全之尊重。

同年十一月，日本派代表小村壽太郎和中國全權大臣慶親王奕劻，瞿鴻禨，袁世凱締結「中日滿洲善後協約」，共三款，其重要者爲：

第一款 中國政府、俄國按照日俄和約第五款及第六款允讓日本國之一切，概行允諾。

第二款 日本政府承充按照中俄兩國所訂借地及造路原約實力遵行，嗣後遇事隨時與中國政府妥商釐定。

由這兩紙條約，旅順大連便由帝俄轉到日本手中。不過，俄約旅大租借期是二十五年，在六年之前便已滿期。民國四年一月，日本提出二十一條，其中關於旅順大連的內容爲：

兩訂約國互相約定，將旅順大連租借期限，並南滿安奉兩鐵路期限，均展至九十九

年。

二十一條中國并不承認，但是，日本到現在依然強佔旅大！

至于日本實行統治旅大則在日俄戰爭，日軍以四次總攻擊，攻下旅順之後。一九〇四年九月，日本編遼東守備軍，設司令部于金州，十一月又移大連，任命參謀長神尾光臣爲軍政長官，以軍政統治旅順，大連，及金州一帶。這是日本在東三省施行政治統治的起始。翌年（一九〇五年）五月，日本廢止遼東守備軍，大連的軍政署也隨之裁撤，新設關東州民政署，隸於日本滿洲軍兵站總監陸軍大將兒玉源太郎屬下，保持關東州內的安寧，并佐助諸般軍務。關東州民政署設在大連，同時在旅順和金州設立支署。第一任民政長官是石塚英藏。同年十月，日俄和議成功，日本滿洲總司令部撤廢，日本又改設關東總督府，以陸軍大將大島義昌爲總督，統攝關東州內的軍民兩政，直到一九〇六年八月日軍撤退爲止。這一個期間可以說是日本統治關東州的完全軍政時代。

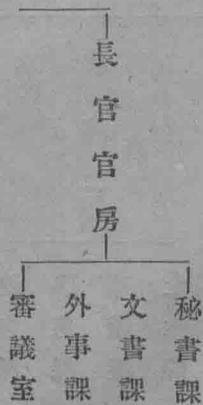
一九〇六年八月，日本裁撤關東總督府，另發布關東都督府官制。都督府內，除都督辦公室（日本原名是都督官房外，分民政及陸軍兩部，分掌民軍兩政，而同隸于都督之下。都督限用陸軍武官。都督府設在旅順。第一任都督是大島義昌，民政部長是石塚英藏。這種制度實行到一九一九年四月爲止。這一個期間可以說是日本統治關東州的半軍政時代。

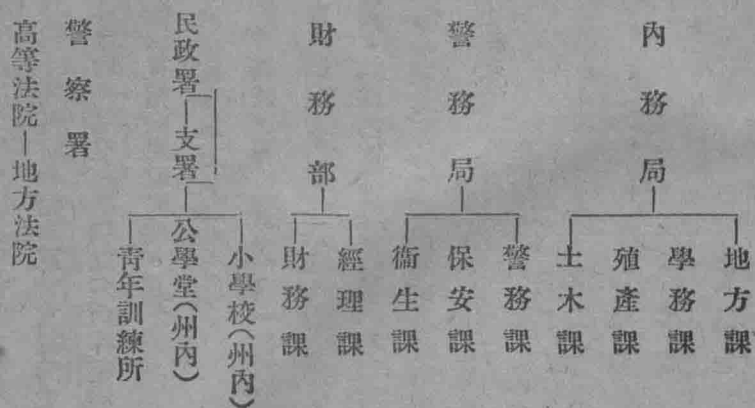
一九一九年四月，日本政府又廢止關東都督府，另公布關東廳官制。軍事另設關東軍司令部。民政全歸關東廳長官——長官也由陸軍武官改爲文官，離陸軍部而獨立。第一任關東廳長官便是日本外交家林權助。關東廳的組織多由林權助規劃改革，直沿用到現在。在這一期間可以說是日本統治關東州的民政時代。

(二) 關東廳的組織和地方制度

關東廳長官由日本天皇親任，管轄關東州內一切事宜，並且可以管理，保護，監督，和取締滿鐵會社，職權重大。關東廳內部的組織，最主要的是民政署，其次是內務，警務兩局和財務部，警察署等。關於司法（法院，檢察局，和刑務所），交通（遞信局）以及教育（學務課及直轄學校）等組織都很完備。茲將關東廳組織內容列表（表十三）如次：

表十三——關東廳行政組織表





關東廳

高等法院檢察局
|
檢察局
|
地方法院

逕信局

郵便局

出張所

電信取扱所

電話取扱所

電信局

電話局

郵便所

刑務所
|
刑務支所

海務局
|
支局

工科大學

中學校

高等女學校

師範學堂

大連商業學堂

金州農業學校

警察官練習所

觀測所—支所

專賣局

旅順醫院

婦人醫院

療病院

農事試驗場

蠶業試驗場

種畜場

種馬所

水產試驗場

取引所

博物館

救療所

關東廳對於關東廳內的地方行政係在旅順大連兩地設立民政署，在金州設立民政支署，在普蘭店和貔子窩設立出張所。

在十六年之前（一九一三年），居住旅順和大連的日本人民向日本大內民政署長要求實行市自治制。當時，關東州尚在都督府時代，軍權甚盛，不許，直到一九一五年九月，始由關東州都督府發布大連和旅順規則，於是旅順大連兩地地方有所謂市議會和選舉市長的事項。不過，這種市議會和日本內地不同，議員一半由官選，額數是大連三十名，旅順十六名。市長由市議會推薦三人，由關東廳長官選任。管轄的事務也很狹，僅僅是關於教育，衛生，及其他指定的事項而已！

第三節 南滿鐵路附屬地的政治

日本繼承帝俄的權利，在南滿鐵路沿綫有所謂附屬地。附屬地內的行政，也都歸日本統轄，儼然是日本國土的沿長。這是日本帝國主義在中國建築鐵路的特殊現象。帝俄倒後，中東鐵路附屬地內的行政權全都收回來了。在全中國，帝國主義國家建築的鐵路中附帶有行

政權的，現在惟有南滿鐵路一條！南滿鐵路附屬地的行政權政權並沒有條約上的根據。至東清鐵路合同中僅僅說：『鐵路附近開採砂土，石塊，石灰等項所需土地，若係官地由中國政府給與，不納地價；若係民地，按照市價，或一次繳清，或按年向地主納租，由該公司自行籌款付給』。帝俄佔附屬地後，強自實行統治權，日本沿襲帝俄而於政治方面愈染帝國主義深濃色彩，直到現在，將錯就錯，錯的不以為怪了！

南滿鐵路附屬地的政治，號稱「四頭政治」。滿鐵會社的組織中有地方部，為管理南滿鐵路附屬地的土木，教育，衛生，及其他公共設施，并得課住留人民賦稅，一般的政治權握在地方部手裏，可以算是一頭。關東廳對於滿鐵會社有監督和取締權，南滿鐵路附屬地內的警察權歸關東廳所有，這也可以算是一頭。附屬地的司法和外交事務又歸日本領事，這日本領事館當然也要算是一頭。此外，關東軍司令官有保持關東州和南滿鐵路沿綫的安寧秩序之權，更當滿州一帶保安警備之任，這當然更是有力的一頭。因為南滿鐵路是不統一的四頭政治，所以有時也相衝突。

第四節 東三省的日本兵力

日本在東三省駐搭重兵，以武力看守他這一大塊市場和原料場。這是日本在東三省政治勢力的核心。日本在關東州及南滿鐵路沿綫一帶駐兵也是沒有條約根據的。日俄戰爭後，兩

國締結波茲瑪斯條約，私自規定：『在中東和南滿兩條鐵路沿線，每一公里可以設二十五名的守備兵』。日本又在日俄戰爭後完成的安奉鐵路設置守備兵。日本在東三省駐劄的兵力如何，外人無從知曉，據他自己說共有鐵路守備隊六大隊和派遣陸軍一師團。後來因為整理軍備的緣故，民國十二年三月撤去守備隊二大隊。現存兵力是陸軍一師團和鐵路守備隊四大隊。按日本軍隊一師團為兩萬餘人，所以在東三省的日本兵力，至少也在四萬以上。這四萬以上的兵力的編製：最高機關是關東軍司令部，以下有旅順要塞司令部，駐劄師團，獨立守備隊，旅順重炮隊，關東憲兵隊，陸軍倉庫，衛戍病院等，此外尚有陸軍運輸部大連出張所。今擇其重要者分述如下：

(A) 關東軍司令部——這是日本在東三省軍事上的最高統率機關。關東司令官，以陸軍大將或中將任之，直隸於日本天皇，統率日本在關東州及南滿安奉兩鐵路沿線陸軍諸部隊，任關東州的警備及南滿安奉兩鐵路的保護。關東軍司令官，關於軍政承受日本陸軍大臣的命令，關於作戰及動員計劃承受日本參謀總長的命令。關於教育承受教育總監的命令。關東司令部內又分設參謀部，副官部，兵器部，經理部，軍醫部，獸醫部，法務部等。

(B) 駐劄師團——日俄戰爭後，日本留兩個師團，駐屯東三省，民國前六年（明治三十九年）改派獨立守備隊六大隊保護南滿鐵路，與一個師團交代，所以現在東三省日本駐軍，除

守備隊外是一個師團。師團設司令部於遼陽。各部隊分駐在關東州內及南滿鐵路沿線及地，每二年要和駐日本內地師團交代一次。

(C) 獨立守備隊——民國前六年（日本明治三十九年）七月，日本用豫備役者編成獨立守備隊六大隊，分駐在南滿鐵路的普蘭店長春間及安奉鐵路的瀋陽安東間，專任警備鐵路和保護電綫，民國前三年（日本明治四十二年）四月，日本又在公主嶺設立守備隊司令部，統轄全守備隊。民國前五年（日本大正五年）六月，日本廢預備役制而改爲現役制。民國十二年（日本大正十二年）三月，日本縮減軍備的結果，撤回兩大隊，以後便是四大隊。

(D) 旅順要塞司令部——日本爲防備旅順這要塞，設置旅順要塞司令部，隸屬於關東軍司令官之下，擔任旅順要塞的防禦計劃，并管理旅順要塞所有的兵器，器具，材料及防禦營造物等。

(E) 關東憲兵隊——日本在東三省設立關東憲兵隊，受關東軍司令官的指揮，主要任務，爲軍事警察，有時受關東廳長官的任命，任行政司法警察。關東憲兵隊本部設在旅順，又在大连，遼陽，瀋陽，鐵嶺，長春，安東設分隊；柳樹屯，大石橋，營口，海城，撫順，開原，四平街，公主嶺，連山關設分遣所。

(F) 旅順軍港——海軍方面，日俄戰爭後，以旅順爲軍港，設立鎮守府。民國三年（日

大正三年）四月廢旅順鎮守府改爲要港部。華盛頓會議議決縮減海軍，據日本人說，以後即將要港部廢除，仍存留防備隊。民國十四年四月，日本整理行政，實行減縮，據日本人說，防備隊也撤廢，現在所存的海軍有二等巡洋艦一隻，驅逐艦一隻，及無線電信所等。

(G) 北滿派遣隊——日本以保護中東鐵路的沿綫日本人爲名，出駐劄師團中派遣一個聯隊，屯駐于長春與哈爾濱間及哈爾濱與波克拉克尼奇耶亞間。聯隊本部設在哈爾濱。

(H) 軍需及軍醫等機關——日本爲供給東三省日本駐軍的被服，糧秣，陣營用具，衛生材料，獸醫材料等，設關東陸軍倉庫于旅順，并設支庫于大連及鐵嶺。民國十年十二月，倉庫移大連，旅順改爲支庫。日本爲收容患病軍人及衛生材料，在旅順及遼陽設立衛戍病院，并在大連，柳樹屯，大石橋，海城，瀋陽，公主嶺，及安東，連山關各地設分院。日本爲收容犯罪軍人，在軍法會議所在地的旅順和遼陽，設立衛戍刑務所兩處。

第五節 商租權問題及日本的土地佔據

中國：因爲有租界地的緣故，不許各國商民在內地雜居，尤其不許外國商民有土地所有權。但是，日本在民國四年的二十一條中曾提出：

(一) 日本國臣民，在南滿州爲蓋造商工業應用之房廠，或爲經營農業，得商租其需用

地畝（第二號第二條）。

（二）日本國臣民，得在南滿州任便居住，往來，并經營商工業。（第二號三條）

這便是有名的土地商租權問題。我們都知道，在華盛頓會議以後，二十一條是國際上的第一大懸案。奉天省議會于民國十三年十二月三十日曾決議請省政府拒絕商租問題。但是日本不聽那一套，依然在東三省收買土地。東亞勸業株式會社號稱滿鐵會社的姊妹公司，便是日本在東三省的收買土地機關。東亞勸業株式會社設在瀋陽，民國十年十二月成立，資本金號稱二千萬元（日金），實收五百萬元（日金），在東三省已經收買土地，約十二萬四千六百七十二町步，實際耕作的計有水一千二百九十七町步，旱地六千四百四十町步。民國十八年夏，在新民縣指揮日警，搶殺中國農民的，便是東亞勸業株式會社。其他以日本私人名義或團體名義在東三省所買的土地數目也有二百二十五萬九千畝之多。至於假託中國人的名義，或用中日合辦名義，或用典租，借用等名義，所偷去的土地尚不知道有多少。茲將東亞勸業株式會社以外，日本用私人名義或團體名義在東三省所收買土地數目及地點列表（表十四）如次：

表十四——日本在東三省私買土地表

收 買 者 畝 數 所 在 地

南宮房次郎

一一一

營口土台子；蓋平三塊石鐵嶺范家屯，奉天吳家荒等

勝弘貞次郎

一〇六〇

盤山丁家堡，新民母陀子瀋陽京安堡

原口統太郎

三八九

新民公太堡子

津久氏

一四三

新民孫家套

佐佐木

三〇〇

阜新巨江泡子

大來修治

八二〇

雙山衙門屯

以上係鐵路放資，收買價值，共三十餘萬元

佐佐江農場

五五八五五

鄭家屯錢家店一帶

華峯公司

六三一二八五

達爾罕旂一帶

石川五郎

六四七二六〇

西札魯特旂梅倫廟北

東省實業會社

二二八六九町

不詳

早間農場

二六〇〇町

通遼

自在丸

六八〇町

通遼

蒙古產業公司

二〇〇一三町

林西一帶

其他

六七五〇〇畝

大孤山法庫等地

共計十四萬町，合我國二百二十五萬九千畝

日本在收買商租之外，依條約的關係尙佔有關東州租借地（即旅順大連租借地），面積約為二百十八日本方里（每一日本里合中國六里有奇）有奇，其中陸地約為二百零二日本方里有奇，島嶼約為十六日本方里有奇，與全東三省相比（全東省面積為六萬四千四百八十二日本方里）約合二百九十四分之一。茲將關東州內各地土地面積列表（表十五）如次：

表十五——關東州內土地面積表

管轄別	面積
	日方里
直轄管內	二七。一四三
金州支署	四六。四〇〇
普蘭店支署	七一。八一八
貔子窩支署	三九。二六八
合計	一八四。六二九
旅順民政署	三九。八六三
州內合計	二二四。六二九

大連民政署

此外，南滿安奉兩鐵路沿綫還佔有中國土地甚多，總數達六千九百五十萬坪，其中有鐵路綫沿用的，有煤礦使用的，有工場佔用的，……茲將南滿安奉兩鐵路所佔附屬地面積列表

(表十六) 如次：

表十六——南滿安奉兩鐵路附屬地面積表	
用地	面積
用地	面積
路綫	二四五五(萬坪)
煤礦	六五五
工場	一六九
陸軍	一六九
耕地	一八四〇
荒地	五九
其他	一二三
合計	六九五〇
停車場	五四三
探礦地	七二
道路	一三八
宅地	六六五
山地	六三
雜地	一三一

(註) 日本每平方尺爲一坪。每三坪約合中國一平方丈。

第六節 領事裁判及司法權的掠奪

日本在關東州內既然獲得了政治和軍事上的權利，司法權自然也隨之而去。在日俄戰爭後，日本軍隊初佔關東州的時候，一切日本人的司法都歸軍事庭管轄，適用日本法令。對於中國人別制軍律以懲治之。一九〇五年關東州民政署成立，民政長任滿洲軍總司法部的司法委員，執行司法職務。一九〇六年六月，關東州總督府制定關東州審理條例。同年七月，日本政府又以勅令公布關東都督府法院令。自此以後，日本便在關東州內設立法院，共分高等法院及地方法院兩種。一九〇八年九月，日本政府又頒布關東州裁判令，規定一切日本內地的法律均得適用於關東州內。一九一九年六月，日本政府又修改關東州裁判令的一部，直實行到現在為止。現在日本在關東州內的法院共有三個：一個是關東廳高等法院，設在旅順，一個是關東廳地方法院，設在旅順，一個是地方法院支廳，設在大連。這三個法院均直隸于關東廳長官。

日本在關東州又設立監獄，以收容犯人。在一九〇五年，日俄戰爭將結束之後，關東州內的監獄事務屬於軍政署警察事務的一部。一九〇六年九月，關東州都督府民政部在旅順設監獄本署，在大連設立支署，在金州設立出張所。這是日本在東三省設立監獄之始。一九〇七年，廢大連支署及金州出張所，全部囚犯便全收容于旅順本監。

在關東州外，南滿鐵路沿線，附屬地的司法及東三省內地的日本人訴訟事項，則全歸日

本領事所管轄，即所謂領事裁判權是也。日本的領事裁判權根據于一八九六年（清光緒二十年）十月，中日締結的「日清通商航海條約」，其中第三條：

日本爲外國通商，無論現在開放或將來開放清國之港市內，認爲有利害之必要場所，得派駐總領事，領事，及代辦領事，……享有裁判管轄權。

日本在東三省實行領事裁判事務，起始于一八九九年。一九〇八年，日本政府規定滿洲的領事裁判，凡屬重罪的公判都移歸關東廳法院，領事裁判的終審也歸關東廳高等法院，領事僅能審理輕罪的預審而已！

從此以後，南滿安奉兩鐵路沿線附屬地內及東三省內地，凡是有日本領事地方的司法權都隨之轉入日本關東廳法院手中。茲將日本在東三省所設的領事館列表（表十七）如次，以見司法權喪失的一般：

表十七——東三省日本領事館表

（民國十七年七月末調查）

館名	館長格	館長（代理長）氏名
哈爾濱總領事館	總領事	八木元八
吉林總領事館	總領事	川越茂
間島總領事館	總領事	鈴木要太郎

環春分館

主任書記生

望月純一郎

百草溝分館

主任書記生

田中繁三

局子街分館

主任代理

園部政助

頭道溝分館

主任書記生

毛利此吉

瀋陽總領事館

總領事

林久治郎

同通化分館

主任書記生

阿部又重郎

同新民府分館

副領事

瀧山靖次郎

滿洲里領事館

領事

田中文一郎

齊齊哈爾領事館

領事

清水八百一

長春領事館

領事

永井清

農安分館

事務取扱警部

高野豐

安東領事館

領事

岡田兼一

鐵嶺領事館

領事

近藤信一

掬鹿分館

主任書記生

興津良郎

海龍分館

主任書記生

坂内彌代記

鄭家屯領事館

領事代理副領事

中野高一

遼陽領事館

事務代理書記生

吉井秀男

營口領事館

領事

岸田英治

赤峯領事館

事務代理書記生

中根直介

第七節 警察權的喪失

日本在關東州，南滿安奉兩鐵路沿線附屬地，及各地領事館內，又設置警察，以行使其政治權力。一九〇五年六月，關東廳民政署成立，其中有警察課，為警察行政的中央機關。同時，旅順和金州等民政署和支署也都設立警察機關，這是日本在東三省設立警察之始。後來官制經過多次的修正。現今，日本在關東廳內設警察局隸屬於關東廳長官，這是日本在東三省警察行政方面的最高機關。此外在各關東州內，南滿鐵路附屬地內，及領事館內，設立警察署或支署，共有二十八處，及派出所三百八十七座，勢力遍于南滿了！茲將日本在東三省所設警察署列表（表十八）如次：

表十八——東三省日本警察署表

名 稱

派出所數

金州民政支署

一六

普蘭店民政支署

二三

貔子窩民政支署

二二

旅順警察署

二四

大連警察署

三三

大連水上警察署

三

大連小崗子警察署

一〇

大連沙河口警察署

一二

瓦房店警察署

一三

大石橋警察署

九

營口警察署

四

鞍山警察署

一四

遼陽警察署

〇

奉天警察署

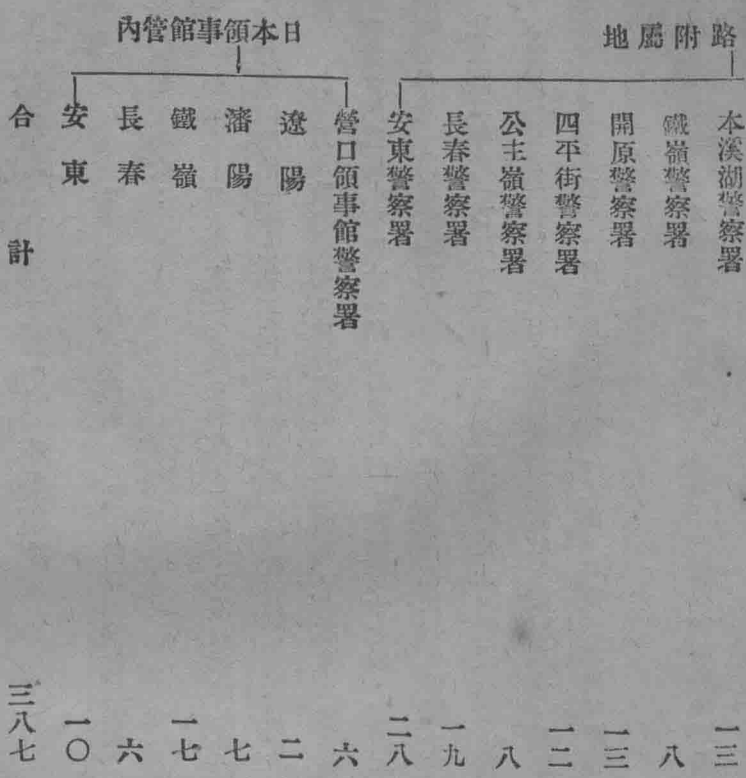
二〇

撫順警察署

二五

關 東 州 內

南 滿 鐵



其中最可注意的，就是日本警察在東三省橫行，即在附屬地以外的中國內地，凡有日本

人或朝鮮人經營事業的地方，也私立警察派出所等。

第八節 南滿一帶的日本郵電網

日本在東三省南部各地廣設郵政，電報，電話，及無線電報，幾乎是無處不有，密如蛛網，分述之如下：

(A) 郵政——日本在東三省設立郵政，起始于日俄戰爭時候的野戰郵政。民國前六年（一九〇五年即明治三十九年）九月，關東州都督府設立郵便電信局于大連。民國九年（大正九年）十月改名為關東遞信局，內分郵便，電信兩局，并在東三省各地設立分局。現在日本在東三省設立的郵局共有四十一所，分局八所，郵便所十七處，郵櫃一百五十所。民國十七年度收發信件達一萬萬零四百萬件之多。郵政收入最高記錄的民國十三年度，達六百七十七萬元，比民國二年的一百二十四萬元，增加到五倍以上。最近因為中國郵局增價，且施行郵包稅，日本郵局生意越發好了。日本又計劃航空郵政，試驗數次，成績很好。民國十八年四月，先辦大連大版間郵件，將來擴充到大連，上海，及東三省與朝鮮各地。實行後，日本郵政在東三省將更有大發展。

(B) 電報——日本在東三省設置電報起始于日俄戰爭時候的軍用電信。關東都督府時代設

立郵政電信局，其中的一部即係經營電報。關東遞信局成立，內中也有電信局，并在各地設立分局。現在日本在東三省所設立的電報局計有綫電報九十六所，民國十八年收發電報四百十三萬件。此外海底電綫計有大連佐世保間綫，大連東京間綫（經過朝鮮直達），瀋陽大阪間直達綫，大連長崎間綫，瀋陽下關間直達綫。無綫電報最早的是大連灣沙砬子的無線電台，成立于民國前一年（日本明治四十四年）十一月。民國十一年（日本大正十一年）日本又在大連柳樹屯設置一所。此外公主嶺和秦始皇尚有日本軍用無線電台。現在東三省的日本無線電報機關共有二十一所。

(C) 電話——日本在東三省設置電話始于日俄戰爭的時候，目的在供給軍用，戰後即開放。當時通話的範圍是大連，遼陽，瀋陽，鐵嶺，新民，公主嶺，旅順，及柳樹屯。現在日本電話有兩條大幹綫：一個是大連長春間綫，長四百三十五英里（約合中國一千三百里），瀋陽安東間綫，長一百七十英里（約合中國五百里有奇）。同時安東與朝鮮的新義州間，瀋陽與朝鮮的平壤鎮南浦間，瀋陽安東與朝鮮京城，仁川間也都可以通話。民國十六年四月，中日通信聯絡協定成立，于大連，旅順，瀋陽，安東，天津，北平，洮南都可以通話了。現在日本在東三省所設立的電話局計有總局二所，分局一所，電話處十九所，公共電話一百零六所。

綜合日本在東三省所設的郵政，電報，電話，無線電報局所，共有四百六十餘所之多，分佈在南滿安奉兩鐵路沿線各要站。茲將日本在東三省各地所設的郵電機關列表（表十九）如下：

表十九——東三省日本郵電機關表

地方	局郵及郵櫃	無線電所	電報局所	電話局所
大連	一四所	一九	四	五五
沙河口	六	一	一	八
周水子	二	〇	一	一
旅順	一九	〇	二	八
柳樹屯	二	一	一	一
金州	一八	〇	二	一
普蘭店	二七	〇	五	一
皮子窩	一三	〇	二	一
城子墜	三	〇	一	〇
瓦房店	四	〇	二	一

新台子 新民 瀋陽 撫順 蘇家屯 烟台 遼陽 鞍山 千山 海城 營口 大石橋 蓋平 熊岳 松樹。

第二章 日本在東三省的政治勢力

一 ○ 九 四 五 三 三 四 一 二 一 四 二 五 一

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

一 ○ 六 二 三 二 二 四 一 二 二 三 二 四 一

○ 一 ^一三 四 ○ ○ 二 四 三 ○ ○ 二 ○ 一 ○

鐵嶺 開原 昌圖 雙廟子 四平街 郭家店 公主嶺 范家屯 長春 本溪 橋頭 連山關 雞冠山 鳳凰城 安東

五 四 三 五 二 四 四 三 三 三 三 二 四 三 五

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

四 三 三 五 三 四 三 二 二 二 二 二 三 二 三

八 ○ ○ ○ ○ 二 五 ○ 一 ○ 二 ○ ○ 二 一

總數

二一六

二一

九六

一二八

在華盛頓會議中也曾決議各國撤廢在中國的客郵，但是，日本以特殊滿蒙爲詞，到現今仍維持着原來的狀態，而且還進一步的日有擴充呢！

第三章 日本在東三省的文化侵掠

第一節 帝國主義與文化侵掠政策

(一) 武化鐵腕和文化鐵腕

爲掠奪原料及獨佔市場，帝國主義者需要殖民地及半殖民地。但是，這殖民地及半殖民地的人民，因爲帝國主義的侵入，膏血日漸枯竭，自會發生民族的或階級的自覺，形成大規模的反帝國主義運動。帝國主義者到了這個時候，爲維持他的繼續掠奪和獨佔，僅僅靠那優越的經濟勢力是不夠的，於是帝國主義的另外兩隻鐵腕——一個是使人望而生畏的政治的和軍事的「武化鐵腕」，一個是似乎溫柔可愛的，宗教的和教育的「文化鐵腕」——便很有用了。締結不平等條約，佔據水陸要津，軍艦的巡弋，槍砲的示威，使殖民地及半殖民地的人民不敢不俯首帖耳的受掠奪，被吸吮，但是他們究竟心有所不甘，醞釀日久而爆發的反帝國主義運動，將愈爲激烈，有時且爲軍艦和槍砲之力所不能屈服，這是何等危險的事件！帝國主義者爲消患於無形計，不能不使作苦工而日就貧窮化的殖民地及半殖民地人民的怨氣，放

散在牧師們的「阿們」聲中，而引他們的希望於死後的天國。「忍着罷！吃苦的人上帝是知道的。窮人是容易進天國的！」『耶蘇已經告訴我們，人家打我們的左臉再把右臉送給他。人家搶我們的大衣，我們再把汗衫送給他，服從！不要暴動！等候上帝的末日判斷吧！』不過這種愚民政策僅僅對於愚民是有效的，帝國主義者進一步爲造成謳歌他自己的知識階級，爲造成他可以運用自如的鷹犬，要在殖民地及半殖民地中設立學校，歡迎留學生，繼續在母親的甜乳之後，灌入迷湯麻醉劑，於是由「皇恩浩蕩」到「洋恩浩蕩」，由「聖天子萬能」到「聖洋人萬能」。這種自幼栽培的家奴，不祇是沒有民族的或階級的自覺，並且可以爲虎作倀，幫助帝國主義壓迫本地的人民，於是便產生親比或親彼的的賣國賊。

這便是爲什麼帝國主義者要在中國設立學校實行文化侵掠的原因。

(二) 過去收效的日美

帝國主義者在中國的這種文化侵掠政策，過去已經頗奏奇效。日本首先見到，也是首先獲利者。大隈伯執政時，在一個女學校畢業式中講演，勸她們嫁中國學生，他說：中國留學生回國後一定在中國政治上佔重要位置。美國第二個見到，也是第二個獲利者。義和團後，美國便用這一筆賠款辦學校，送留學生。中國近幾十年來的外交史是日美兩國的搏鬪史，也就是日美兩國所設立學校中的中國學生搏鬪史。這些事實明顯的寫在中國現代史上，似無舉

例之必要罷！有人罵他們喪心病狂，其實他們自己因為從幼兒時受着教育的薰陶習染，不自覺這是不應當的一件事情。教育的功用真是偉大呀！

最近日本在中國是漸入於失敗的途徑中。這是必然的，由日本學校出身學生在中國勢力漸近式微可以看出來。美國在中國勢力已經到了全盛時期，這也是必然的，由美國學校出身學生在中國勢力日漸膨脹，可以看出來。我們眼看着美國煤油大王汽車大王等等的過剩商品，要向中國輸入，過剩資本要投到中國。美帝國主義者將繼續於日本英國之後在長江南北大放異彩。這太平洋對岸大鈞客所用的香餌就是出產在魚腹中的庚子賠款。淺視的帝國主義者都吞下去了，美國却用以上鉤，二十餘年後結果便大不相同了。「百年之計樹人」，帝國主義也得了這個秘訣。

(三) 東三省的亡種教育

日本政府在東三省所經營的文化侵掠政策，比以上所說對待「高等華人」的「鷹犬教育」又不同了。日本政府在東三省——關東州和南滿鐵路沿線——所辦的學校，收容中日兩國學生，目的完全在「中國人的日本化」，也就是使中國人失掉了他們的民族的或階級的自覺，而永久作日本資產階級的奴隸。日本政府所立的學校，對於中國學生特定各種優待辦法以誘其來。學校內的課程及訓練是完全使學生忘却他自己是個中國人。中國文字是不學的，一

切教科書都是日本文。講授是用日語，直接聽講。中國的歷史和地理不多講，日本的歷史和地理却講的異常詳細。中國的國慶日，紀念日，是照樣上課，日本的什麼天長節便放假慶祝起來。學校的環境中所能見得到的，無非是天皇萬世一系，大和魂，……一類的日本特產品。

本來一個民族的特點，就在他自有的語言，文字，和風俗。一個民族所借以維繫而不為其他民族所同化以至於滅亡的，也在乎這自有的言語，文字，和風俗。一個人的所以能自己覺得他是某一個民族的，也在乎這自有的語言，文字，和風俗。凡欲吞併或消滅某一個民族，首先要消滅他自己民族的語言，文字，和風俗。普法戰後，德國對於亞爾薩斯及羅倫便是如此，現在日本對於東三省也是如此。

日本在東三省的亡種文化侵掠，比美國的辦法是又進一步了。美國文化侵掠政策結果在中國內地造成一絕大勢力，將見有經濟方面的大進展。日本文化侵掠政策，結果若干年後將見東三省日本勢力範圍內不復有中國人。這不是太可怕嗎？

第二節 日本文化侵掠的過去及現在

(一) 日本文化侵掠之史的發展

日本人在東三省的一切利益都是繼承帝俄的，教育也是其中之一。在日俄戰爭之前，東三省都在帝俄帝國主義支配下的時候，帝俄政府爲普及俄語和培養親俄思想起見，在大連灣（柳樹屯），旅順，郭家嶺（普蘭店管內），貔子窩，及金州各地，設立中俄學校，以教育中國學生，是爲東三省地方外人文化侵掠之始。當時帝俄所經營的旅大管內（即現今日本所謂關東州）的中國兒童，大部份仍多入書房讀書。當時旅大管內的書房數目有三百七十餘，收容學生五千四百餘人。帝俄政府爲教育僑居東三省的俄國子弟，設立旅順小學校，陸軍豫備學校，初等女學校。東清鐵路局（即中東鐵路局）在大連也設立小學校，以後尙擬設中等學校，校舍已經建築成功，并準備開學，因日俄戰事結果，南滿利益讓與日本，一切遂全歸烟消雲散。

日本繼帝俄之後經營南滿。民國前九年十一月，金州軍政署依地方紳士之請，設立南金書院民立小學校，於十二月開學成立。這是在日本勢力下第一個爲中國人讀書而立的學校。翌年（民國前八年）九月，改爲關東州公學堂南金書院。在那一年的五月，大連軍政署公布公學堂規則，大連公學校六月開校成立。旅順在十月初也立了公學校。以後陸續增加，凡是爲中國人所設的小學校，都叫作公學堂。至於爲日本人所立的學校，則始於民國前八年五月。當時在大連旅順設立小學校，收容學生五百人。以後日本政府得寸進尺，侵掠不已，由關

東州進到南滿鐵路沿線附屬地，學校數目由小學校而中學校，而專門大學校，增加無已，遂成今日的情況。

(二) 日本在東三省教育設施的現況一般

在日本所經營的學校中，讀書的計有日本學生四萬七千人，佔居住東三省日本人口總數(二十萬三千人)的百分之二十一，中國學生有三萬人。

中小學校係中日兩國學生分別教授。專門及大學係合校。爲日本人設立的學校有小學校，實業補習學校，高等女學校，專門學校，和大學校等。其中專門學校及大學校，中國學生可以考入。爲中國人設立的爲普通學堂，公學校，中學校，實業學校，和師範學堂等。

至於各種學校的經營有以下各種機關：

(A) 關東廳經營者——關東州管內的學校大部份都是關東州經營的，計有爲日本人設立的小學校十九處，高等女學校三處，中學校三處，爲中國人設立的普通學堂一百另九處，公學堂十處，中學校一處，商業學堂一處，農業學堂一處，師範學堂一處，并有爲中日人合設的旅順工科大学一處。

(B) 大連市經營者——大連市經營的學校有大連彌生高等大學校及商工學校。

(C) 滿鐵會社經營者——南滿鐵路沿線附屬地內的學校大部份都歸滿鐵會社經營。自

民國前六年十月開始以來，直到現在，計有爲日本人設立的小學校二十九處，分校五處，實業補習學校三十三處，家政女學校十二處，中學校四處，高等女學校四處，商業學校一處，爲中國人設立的公學堂十處，日語學堂一處，中學校一處，商業學校二處，農業學校二處，礦山學校一處。此外尚有專門學校及大學校三處，爲南滿洲工業專門學校，滿洲教育專門學校，和滿洲醫科大學。對於幼稚園圖書館及教育研究亦設有多處。

(D) 日本居留民會經營者——在南滿鐵路線外各地如錦縣，滿洲里，間島，局子街，頭道溝，琿春等地方，由日本居留民會經營學校數處。

(E) 東洋協會經營者——由東洋協會經營的爲大連商業學校和旅順語學校（係爲研究中國語及英語的學校）。

(F) 日俄協會經營者——在哈爾濱地方有一日俄協會學校（日本名爲日露協會學校）內中收容俄國及日本學生，係日俄協會所經營的。

(三) 特殊的學制和教育系統

爲日本人所設立學校的學制是依照日本文部省的法令辦理，和日本內地的學校完全一致。至於爲中國人設立的學校，小學校教育段是日本人特創的中日混合學制，中學校則完全採用日本學制。特別的地方在爲中國人所設立學校中多有豫科，期限一年，目的在補習日文。

今將日本人所經營學校的教育系統略述如下：

(A) 日本人學校方面——在爲日本人設立的學校中，由小學校畢業的男女學生可以入各中學校，各商業學校，各高等女學校，各家政女學校；由中學校畢業的學生可以入日俄協會學校，滿洲教育專門學校，南滿洲工業專門學校，旅順工科大學豫科，滿洲醫科大學豫科，和旅順師範學堂教員養成所。

(B) 中國人學校方面——在爲中國人設立的學校中，由普通學堂畢業的學生可以入公學堂的高等科；由公學堂高等科畢業的學生可以入商業學校，鑛山學校，旅順師範學堂，南滿中學校，和旅順第二中學校；在南滿中學校和旅順第二中學校畢業的學生可以入旅順工科大學豫科和滿洲醫科大學豫科。

(C) 中日兩國學校的聯絡——在中國所辦的各小學校高級畢業的學生可以入日本所經營的遼陽商業學校，營口商業學校豫科，鑛山學校豫科，農業學校豫科，南滿中學校豫科，和旅順第二中學校。在中國所辦的高級中學校畢業的學生可以入日本所經營的滿洲醫科大學豫備科和旅順工科大學預備科。

第三節 日本人的幼稚教育

日本人在東三省設立幼稚園，始於民國前六年的大連幼稚園。翌年，旅順幼稚園成立，以後便日見發達。到現在，合關東州管內外及日本領事館管內，共有五十餘處。其中最大的幾處，如大連幼稚園，永安台幼稚園等處，收容幼兒到二百以上。經營者大部份為滿鐵會社或其社員俱樂部。此外日本基督教會等團體亦不少。茲將日本在東三省所設立的幼稚園內容實況列表（表二十）如次：

表二十一——東三省日本幼稚園表（民國十七年五月調查）

名	稱	設	立	年	月	保	姆	數	幼	兒	數
旅	順			民國前五年	五月			三			六六
新	旅	順		民國二年	四月			三			四〇
中	華	基	教	民國十一年	五月			三			八〇
大	連			民國前六年	四月			八			二〇八
雙	葉			民國十年	五月			五			一〇一
西	廣	場		民國十年	十月			三			五二
北	公	園		民國五年	八月			二			五九
日	之	出	町	民國十二年	三月			三			九〇

營	大	蓋	熊	瓦	大	魏	普	櫻	星	南	南	沙	伏
口	石	平	岳	房	連	子	蘭	花	個	山	沙	河	見
口	橋	平	城	店	中	窩	店	台	浦	麓	河	口	台
民國七年十月	民國前三年十月	民國十年十月	民國七年四月	民國前三年十月	華	窩	店	台	浦	麓	口	口	台
					民國十五年四月	民國十一年八月	民國十一年九月	民國十七年四月	民國十四年四月	民國十三年七月	民國十三年九月	民國三年七月	民國十一年五月

(以上關東州內)

二 二 一 一 二 二 一 一 二 三 二 四 四 四

七三 五九 一六 一九 八一 三六 三一 五三 三六 二四 五〇 一三六 一二〇 一〇一

雞冠山	橋頭	本溪湖	同(分)	長春	公主嶺	四平街	開原	鐵嶺	奉天	奉天	煙台	遼海	鞍山	海城
民國三年五月	民國十年十月	民國三年十二月	民國五年四月	民國前二年五月	民國前二年四月	民國八年六月	民國三年四月	民國前一年七月	民國十四年十月	民國前四年四月	民國七年八月	民國前四年九月	民國九年四月	民國十年十月

一 一 三 三 四 三 三 二 二 二 五 一 三 四 一

一六 二七 五三 七一 一四 六〇 八〇 六一 七〇 八〇 一五八 一六 九八 一〇 二七

安東	民國二年五月	二	九一
同 (分)	民國十二年十月	二	九一
安東雙葉	民國十五年四月	二	七四
撫順千金寨	民國前四年十一月	三	一三二
永安台	民國九年六月	二	二二五

(以上關東州外)

奉天第一小學校附設	民國六年十一月	二	五五
鄭家屯	民國十四年五月	一	五
吉林	民國十三年四月	二	四〇
哈爾濱	民國六年四月	三	七二
蕪春	民國十三年四月	一	一〇
奉天西塔	民國十五年四月	三	六五
安東倍達	民國十五年九月	二	六二
安東高麗	民國十四年九月	二	六三

(以上領事館管內)

第四節 日本人的初等教育

日本政府在東三省爲日本人所設立的初等學校，名曰小學校，內分尋常和高等兩級。旅順第一尋常高等小學校在民國前七年四月成立，大連伏見台尋常高等小學校在同年五月成立，這是在東三省日本人初等教育機關設立的發端。以後逐漸增加，到現在共有四十九校（內關東州經營的十九校，滿鐵會社經營的二十九校），此外尚有日本居留民會經營的六校，學生數目共達二萬六千人。課程內容與日本內地同，僅有中國語一門必修科特別增加。茲將東三省的日本人小學校全部實況列表（表二十一）如次：

表二十一——東三省日本小學校表（民國十七年五月調查）

學 校 名 稱	設 立 年 月	級 數	教 員 數	尋 男	尋 女	高 男	高 女	合 計
旅順第一尋常高等小學校	民國七年四月	三〇	二五	四三	三七	一	一	八七
旅順第二尋常高等小學校	民國前七年三月	三	一九	二五	二九	一	一	五四
大連伏見台尋常高等小學校	民國前七年五月	六	三三	五七	四七	一	一	一〇五
大連朝日尋常小學校	民國四年九月	三	二五	五五	五九	一	一	一〇四

大連日本橋尋常小學校	民國前四年三月	二七	二〇	三六	三三	一	一	一	六八
大連常盤尋常小學校	民國前二年四月	三三	二七	五四	四六	一	一	一	一〇三
大連大廣場尋常小學校	民國六年十一月	二〇	二七	四一	四三	一	一	一	八三
大連春日尋常小學校	民國九年四月	二六	三三	三五	三五	一	一	一	五〇
大連松林尋常小學校	民國十一年四月	二七	三三	三五	三一	一	一	一	七六
大連南山麓尋常高等小學校	民國十三年四月	二五	四〇	三五	五一	三	七	三	一〇四
大連嶺前尋常小學校	民國十二年七月	二〇	三三	二六	一八	一	一	一	三四
沙河口尋常高等小學校	民國前二年八月	三三	三三	四九	四九	一	七	三	八九
大連大正尋常小學校	民國十年一月	二七	三三	六九	五〇	一	一	一	二〇九
大連聖德街尋常小學校	民國十二年四月	四二	二七	三九	二五	一	一	一	五八
柳樹屯尋常高等小學校	民國前五年九月	四四	六六	六六	二〇	一	一	一	五
周水尋常高等小學校	民國七年四月	五五	七七	四四	四三	一	三	三	六
全州尋常高等小學校	民國前六年四月	七七	三三	一四	一八	三	五	三	三五
普蘭店尋常高等小學校	民國前四年七月	五五	七七	三三	五	四	四	四	二九
貔子窩尋常高等小學校	民國前五年五月	四四	七七	四七	五	五	三	三	四

(以上關東廳經營)計十九

瓦房店尋常高等小學校	民國前六年十月	八二	一五	一〇	一九	一九	一七	一〇
熊岳城尋常高等小學校	民國前五年七月	四一	一四	一〇	一五	一〇	八	一四
大石橋尋常高等小學校	民國前五年十月	〇四	一五	一七	一七	一六	三	一
營口尋常高等小學校	民國前七年五月	九三	一七	一六	一六	一六	二	一
海城尋常高等小學校	民國前三年四月	四一	一五	一七	一六	一六	五	一
鞍山尋常高等小學校	民國八年四月	二一	一三	一七	一六	一六	四	一
遼陽尋常高等小學校	民國前六年十月	〇三	一三	一七	一六	一六	三	一
奉天尋常高等小學校	民國前五年四月	二七	一三	一七	一六	一六	二	一
奉天第一尋常小學校	民國六年十一月	六八	一七	一六	一六	一六	一	一
奉天第二尋常高等小學校	民國十一年七月	〇三	一三	一七	一六	一六	一	一
滿洲教育專門學校尋常高等小學校	民國十六年四月	〇四	一四	一五	一六	一六	三	一
鐵嶺尋常高等小學校	民國前一年七月	三六	一八	一四	一六	一六	五	一
開原尋常高等小學校	民國前二年七月	八〇	一〇	一五	一六	一六	二	一
昌圖尋常高等小學校	民國前五年四月	三四	一四	一六	一六	一六	三	一

五七 六〇四 五、五九 五〇一、二、三、四

四平街尋常高等小學校	民國前三年四月	三	四	三	七	三	三	一	二	四
鄭家屯尋常小學校	民國七年二月	二	三	三	三	二	一	一	二	五
公主嶺尋常高等小學校	民國前六年十二月	八	二	二	一	五	六	九	三	三
長春尋常高等小學校	民國前五年五月	六	六	四	二	六	二	二	六	六
長春尋常小學校	民國十四年十二月	三	四	七	七	一	一	一	四	六
吉林尋常高等小學校	民國九年三月	四	六	三	四	四	七	四	二	六
哈爾濱尋常高等小學校	民國前五年九月	七	二	一	六	一	六	七	三	九
本溪湖尋常高等小學校	民國前三年六月	〇	三	二	一	八	四	一	四	四
橋頭尋常高等小學校	民國前三年五月	三	四	四	四	四	一	一	八	八
連山關尋常高等小學校	民國三年十一月	四	五	四	五	九	四	五	九	三
雞冠山尋常高等小學校	民國前三年四月	六	七	六	六	六	六	九	一	五
安東尋常高等小學校	民國前七年十月	二	五	二	一	四	三	〇	〇	九
安東尋常小學校	民國十二年一月	〇	三	三	三	五	一	一	四	六
撫順第一尋常高等小學校	民國前六年九月	九	四	三	三	三	五	一	〇	七
撫順第二尋常高等小學校	民國九年六月	六	三	三	三	〇	四	四	一	三

(以上滿鐵經營) 計二九

三四 四〇六 六六一 五二六 六〇〇 五六一 一四三五

總

計四八

六三一 七五二 三二五 二五五 一、二九二 八四二五、七五

此外在東三省內地及北部爲關東廳和滿鐵會社勢力所不及的地方，多由日本人民團體自己設立，計共有六處，學生數目均不甚多，茲將其實况列表（二十二）如次：

表二十二——東三省日本人民私立小學校表

校名	所在地	設立年月	男生	女生	經營者
錦州日本尋常小學校	奉天省錦縣東關	民國六年五月	九	七	日本人會經營
新民府尋常小學校	新民府	民國十年四月	五	二	日本人居留民會經營
滿洲里日本人小學校	滿洲里	民國十六年四月	三	七	同
閩島尋常高等小學校	龍井村	民國二年十月	六一	七四	同
局子街尋常小學校	局子街	民國四年十月	九	一四	同
頭道溝尋常小學校	頭道溝	民國十五年四月	六	五	同
輝春日本人小學校	輝春	民國十二年六月	一三	一七	同

第五節 中國人的初等教育

日本人爲中國人所設立的初等教育機關名公學堂。公學堂分初等科，修業期限四年，高等科修業期二年，和中國的初高等小學校相彷彿。此外尚有補習科，修業期限一年。現今在關東州內外日本所設立的公學堂共有二十二處，收容學生一萬一千一百餘人。茲將其實況列表（表二十三）如次：

表二十三——東三省日本設立公學堂表（民國十七年五月調查）

學堂名	設立年月	級數	教員數	初男	初女	高男	高女	補男	補女	合計
旅順公學堂	民國前八年九月	一九	二六	四〇	一七	四	三	四	六	九八
水師營公學堂	民國十一年四月	一〇	一八	—	—	二	二	三	—	四五
大連伏見台公學堂	民國前八年六月	一七	二三	三五	四〇	—	七	—	九	七五
嶺前分校	民國十四年四月	五	六	一七	—	—	—	—	—	三五
大連西崗子公學堂	民國十一年四月	二〇	三三	六六	—	四三	—	—	—	一〇九
大連土佐町公學堂	民國十二年四月	二	二五	四四	二〇	—	—	—	—	六四
沙河口公學堂	民國十年四月	二七	三六	五〇	三〇	—	—	—	—	一五三
公學堂南金學院	民國前七年十月	二五	四四	五〇	二六	—	—	—	—	一〇六
普蘭店公學堂	民國前四年七月	九	二五	—	—	—	—	—	—	三四

魏子窠公學堂
旅順師範學堂附屬
的公學堂

民國前六年十月
民國六年四月

合計十一

八 三三 一 一 二四 六 三 一 一 三三
三 八 三六 查 三三 六 一 一 五〇六
二四 二四、七、七、一、四、一、二、三、三 二四 二四 吳八、二吳

瓦房店公學堂

民國二年三月

五 七 一六 六 四 四 一 一 一 二五

松樹公學堂

民國九年四月

四 六 七 七 三 一 一 一 一 二〇

熊岳城公學堂

民國前三年十月

五 七 一四 一 四 一 一 一 一 一〇

蓋平公學堂

民國前四年七月

五 七 一六 二 三 一 一 一 一 三四

奉天公學堂

民國八年十一月

九 三 二五 五 五 九 一 一 一 四九

開原公學堂

民國三年四月

八 二 一八 七 五 五 一 一 一 五〇

四平街公學堂

民國三年六月

六 八 一七 六 六 七 一 一 一 三五

公主嶺公學堂

民國五年四月

五 七 一三 五 五 五 一 一 一 二五

長春公學堂

民國一年十一月

八 二 二六 七 八 四 一 一 一 四六

撫順公學堂

民國九年四月

八 一六 二五 查 七 九 四 三 三 四六

合計 十

查 九 一、九〇 四四 五四 完 四三 三三、九二

總計 二二

三七 三四〇、五、四、五、一、八、五、二、九、美 三三 二五 完 三、一八

關東州日本當局爲鄉村中國農民子弟設立簡易初等教育機關，名爲「普通學堂」，修業期限四年。按照地方情況，設有補習科，修業期限一年。關東州內共有普通學堂一百零九處，收容男女學生達二萬二千餘人。茲將其實況列表（表二十四）如次：

表二十四——關東州內普通學堂表（民國十七年五月調查）

地方別	學堂數	級數	男生	女生
旅順	一八	一一四	四、〇〇八	一、〇六二
大連	一五	七八	二、八二一	六六九
金州	一五	六七	二、七二一	四五六
普蘭店	三五	一二一	四、四一六	一、四三五
貔子窩	二六	九七	三、五三一	九二三
合計	一〇九	四七七	一七、四九七	四、五四五

以上係日本經營的，共可收容學生三萬餘人。至於中國人自己辦理的初等教育機關，在關東州內僅有私立書房一百六十處，收容學生約三千人，不及日本經營的公學堂和普通學堂的十分之一，並且是一年比一年學生減少。關東州當局於民國十一年頒佈書房規則，民國十六年四月修正重佈種種限制，爲年來不振的主要原因。茲將關東州內的私立書房數目及近五

年來的增減比較列表（表二十五）如次：

表二十五——關東州內私立書房數目及近五年來增減比較表

地方別	書房數	教員數	男 生		女 生	
			男	女	男	女
旅 順	二八	二八	三八六	二二一	二二一	二二一
大 連	五六	七〇	一、一八四	二二一	二二一	二二一
貔 子 窩	二五	二五	四五八	二二一	二二一	二二一
金 州	五一	五一	八四二	二二一	二二一	二二一
合 計	一六〇	一七四	二、八七〇	二八一	二八一	二八一
民國十五年末	二二二	二一九	三、三六九	一九四	一九四	一九四
民國十四年末	二二〇	二二〇	三、〇九五	九八	九八	九八
民國十三年末	二〇七	二〇七	三、二四五	八〇	八〇	八〇
民國十二年末	二〇五	二〇五	三、一五一	七三	七三	七三

私立書房之外，在關東州內及南滿鐵路沿線尚有中國人自辦的私立學校，共有十四處，勢力頗為微弱。茲將其實況列表（表二十六）如次：

表二十六——關東州及滿鐵附屬地內中國私立學校表

地名	名稱	設立年月
大連	中華青年會附設兩等小學校	民國十年十月
同	同上分校	民國十三年七月
同	中華覺民學校	民國十三年六月
熊岳城	女子小學校	民國十一年八月
營口	臨溪書屋	民國十二年三月
新台子	邵書房	民國十四年二月
同	裴書房	民國十一年三月
雙廟子	村立小學校	民國十一年二月
四平街	初等小學校	民國十一年一月
公主嶺	私塾	民國十二年二月
草河口	華商小學校	民國十三年六月
安東	華商公立小學校	民國六年三月
撫順	第一區十小學校	光緒三十四年二月

鞍 山 私立公學堂

民國十一年六月

日本在教育方面的勢力既如是之盛，但仍猛進不已。大連一地豫定民國十八年度對於公學堂及小學校大加擴充，增加三十學級，多收容學生三千五百餘名，可謂空前大舉。茲將其擴充計劃列表（表二十七）如次：

表二十七——民國十八年度大連初等學校擴充計劃表

(一) 公學堂

學 校 名	現 在 學 級 數	今 年 度 學 級 數
伏 見 台	二二	二六
西 崗 子	二〇	二〇
土 佐 町	一三	一五
沙 河 口	二七	三〇
合 計	八二	九一
(二) 小學校		
伏 見 台	二六	二六
朝 日	二三	二四

第六節 男女中等教育

總	合	早	聖	大	沙	嶺	南	松	春	大	常
					河	苗	山			廣	
計	計	高	德	正	口	前	麓	林	日	場	盤
三二一	二三九	〇	二四	二七	二三	一〇	二五	一七	一六	二〇	二三
三五一	二六〇	七	一九	二八	二一	一二	二六	一七	一六	二二	二三

日本在東三省設立的中學校，共有九處，其中兩處收容中國學生，七處收容日本學生。收容日本學生的中學校成立最早的是旅順第一中學校，在民國前四年。收容中國學生的是旅順第二中學校，成立於民國六年，和南滿中學校，成立於民國十三年。這九處中學校，共有學生四千三百餘人，其中中國學生約有六百人。茲將東三省日本設立的中學校列表（表二十八）如次：

表二十八——東三省日本中學校表（民國十七年五月調查）

中學校名	設立年月	學級數	教員數	學生數
旅順第一	民國前四年五月	一四	三二	五二一
旅順第二	民國十三年四月	七	一九	一八九
大連第一	民國七年四月	一七	三九	七八二
大連第二	民國十三年一月	一八	三五	八一五
奉天	民國八年四月	一五	二七	六一四
鞍山	民國十二年一月	一〇	三二	三七〇
撫順	民國十二年一月	一〇	二一	四〇四
安東	民國十四年一月	一〇	一八	三三四

南滿中學堂*

民國六年三月

九

二二

三九〇

合計 九校

一一〇

二三五

四、三九九

【備考】附有*號者係為中國學生設立者，餘均係為日本學生設立者。

日本女子的中等教育機關為高等女學校。民國前三年，關東廳始設立旅順高等女學校，到現在已增到七處，學生達三千五百餘人。茲將東三省日本所立高等女學校實況列表（表二十九）如次：

表二十九——東三省日本高等女學校表（民國十七年五月調查）

校名	設立年月	學級數	教員數	學生數
旅順	民國前三年七月	一三	二七	五〇二
大連彌生	民國八年四月	一七	二八	七三〇
大連神明	民國三年六月	一八	三四	八一九
奉天	民國九年四月	二二	二三	四四九
撫順	民國十一年二月	一〇	一九	三九八
安東	民國十二年一月	八	二〇	三九〇
長春	民國十二年四月	九	一六	三〇七

合 計

八七

一六七

三、五九五

自大正二年起，滿鐵會社又在南滿鐵路沿線附屬地內設立家政女學校，以後漸次增加，到現在已有十一處，學生達三百九十餘人，修業期限二年，亦係中等教育性質。茲將東三省日本所設立的家政女學校實況列表（表三十）如次：

表三十——東三省日本家政女學校表

民國十七年五月調查

校名	設立年月	學級數	教員數	學生數
瓦房店	民國三年四月	一	五	二七
大石橋	民國二年四月	一	六	二五
營口	民國十二年五月	二	五	一一
鞍山	民國九年四月	三	七	三一
遼陽	民國二年四月	二	四	三九
奉天	民國二年六月	二	七	九〇
鐵嶺	民國一年十月	一	五	三二
公主嶺	民國二年七月	一	二	二三

長	春	民國二年六月	三	五	一六
本	溪	湖	民國三年四月	一	二九
安	東	民國六年六月	三	九	七五
合	計		二一	六六	三九八

第七節 師範及實業教育

民國七年，關東廳設立旅順師範學堂，為普通學堂教員的養成機關。凡在公學堂高等科畢業的可以升入，修業期限男生四年，女生三年。入學年齡限定在十六歲以上，二十五歲以下。待遇為官費。據民國十七年五月的調查，旅順師範學堂中有教員三十八人，學生男一百二十八人，女四十八人。

旅順師範學堂內附屬小學校教員養成部，係為小學校和公學堂造就教員的機關，分本科及研究科兩種。研究科生係由日本內地府縣立師範畢業的學生考入，本科生係由各中學校畢業的學生考入，修業期限均為一年，據民國十七年五月的調查，該養成所內共有學生二十人。

日本為完成大規模經濟侵掠，促進工業的發展，造就合用的高級勞動者，滿鐵會社，關

東廳，東洋協會等機關設立各種實業學校。內中爲日本人設立的，始於民國前三年，東洋協會在大連創設的實業補習學校；爲中國人設立的，始於民國二年滿鐵會社在營口創設的商業學校。到現在，日本在東三省設立的實業學校共有十一處；內中七處係爲中國學生設立的，四處係爲日本學生設立的，各種實業補習學校尙不在內（各種補習學校詳後）。茲將東三省日本設立的各種實業學校實況列表（表三十一）如次：

表三十一——東三省日本各種實業學校表（民國十七年五月調查）

學校名	設立年月	學級數	學生數	設立者
大連商業	民國前一年二月	一八	九七八	東洋協會
同女子部	民國十一年四月	三	一八三	同
撫順鑛山米	民國十年四月	三	四八	滿鐵會社
長春商業	民國九年四月	一〇	三七一	同
營口商業米	民國二年七月	四	一一三	同
大連商工	民國九年三月	—	四五四	大連市
遼陽商業米	民國十一年四月	二	六三	滿鐵會社
大連商業米	民國十二年四月	三	八四	關東廳

金州農業米	民國十二年四月	三	七九	同
熊岳城農業米	民國十二年四月	三	七八	滿鐵會社
公主嶺農業米	民國十二年四月	三	四七	同

【備考】 附有米記號的係為中國學生設立的，餘均係為日本學生設立的。

為日本人在東三省經營農業起見，日本當局特為日本學生設立農業實習所二處，一在公主嶺，一在熊岳城。凡在小學校高等科畢業的學生可以考入，不收學費，并月付被服費十二元，修業期限為一年。公主嶺農業實習所有職員十八人，學生二十一人。熊岳城農業實習所有職員八人，學生三十人。

日本為發展他自己在東三省商業起見，為中日學生設立商業實習所，內分兩部：一為日本學生而立，凡中學校畢業的可以考入，造就高等商人；一為中國學生而立，凡在公學堂高等科畢業的可以考入，造就商店助手，待遇均為官費，修業一年後，送入各日人商店。現在營口及遼陽已成立商業實習所兩處。營口現有職員十三人，學生三十七人；遼陽現有職員十一人，學生三十四人。

日本對於實業教育尙擬大加擴充，滿鐵會社地方部（民國十八年度事業費中內有工業學校新設費，約為六十萬元，擬在撫順創設乙種工業學校，修業期限為三年，分採礦，冶金電

氣，機械，分析各科。民國十八年內校舍可以建築完成，豫定民國十九年四月招生開課。第一年可收學生九十人。這是旅順工科大學以下的第一個大規模實業學校。

第八節 專門及大學教育

日本在東三省所經營的專門和大學教育，均係爲日本人深造而設，雖然也許中國學生考入，但是數目很少，和日本內地中國留學生的情形相彷彿。

日本在東三省所設的專門學校共有三處：一個是南滿洲工業專門學校，一個是南滿洲教育專門學校，一個是日俄協會學校（日俄合辦），分述如次：

（A）南滿洲工業專門學校——校址在大連，係由滿鐵會社經營的南滿洲工業學校昇格而成，創立於民國十一年五月。內分建築工學科及機械工學科兩大部。建築工學科內又分建築土木，鑛山和農業土木等系。機械工學科內又分電氣，機械工作，鐵道機械，和鑛山機械等系。該校現有學生二百二十八人，（內有中國六人，朝鮮八人）；教授，助教和職員共有四十四人。

（B）南滿洲教育專門學校——校址在瀋陽，創立於民國十三年九月，民國十四年四月經日本文部省認可爲專門學校，凡在中學校畢業的學生可以考入，修業期限三年，畢業後可

以任滿鐵沿線附屬地內各中等學校教員。據民國十七年五月的調查，該校內共有學生一百一十五人，沒有一個中國人。

(C) 日俄協會學校——校址在哈爾濱，係日俄協會所經營，創立於民國九年九月，專收日俄兩國學生，課程的主要部份是俄語和商業知識。凡在中學校畢業的日本學生，經地方官的保送，可以考入。據民國十七年四月的調查，該校中的日本學生計有府縣費生八十三人，準公費生二十二二人，自費生一百零八人。

日本在東三省久有設置綜合大學的計劃，但是因為設大學之前須先設高等學校，所費甚大，始終沒有實現。現在有單科大學兩處：一為旅順工科大学，一為南滿洲醫科大学。內容設備都很完備，分述如次：

(D) 旅順工科大学——校址設在旅順。民國十一年四月，日本政府頒布旅順工科大学官制後成立。內分機械工學，電氣工學，採鑛學，和冶金工學等科，并有預科。為中國學生特設預科預備科。據民國十七年五月的調查，該校共有教員一百一十人，學生數目計預科有日本一百六十六人，中國三十四人；本科有日本一百六十六人，中國十五人，預備科有中國學生十人。

(E) 南滿洲醫科大学——校址在瀋陽。滿鐵會社在民國前二年設立南滿醫學堂，收中

日兩國學生，民國十一年五月改爲大學。內分大學本科，專門部（修業期限四年），預科（修業期限一年），及預備科（修業期限一年）。據民國十七年五月的調查，該校學生數目計：大學本科日本一百八十二人，中國十三人；專門部中國男九十五人，女七人；豫科日本一百八十七人，中國男八十九人，中國女十六人。

第九節 實業等補習教育

旅順大連內爲小學校畢業後不能昇正式學校，或學習某種技能（如各國語言，音樂，或手藝等），或身有廢疾（如盲啞之類）的學生，設有各種補習學校多處，學習時間或夜或晝，修業期限或數年，或一二年不等。茲將其詳細情形并摘錄其內容列表（表三十二）如次：

表三十二——東三省日本補習學校及內容施設表（民國十七年五月調查）

校名	所在地	設立年月	教員	學生	摘	要
滿洲法政學院	大連紀伊町	民國十年八月	三三	一五二	政治科經濟科二年夜學	制優秀畢業者與私立專門畢業同
旅順語學校	旅順乃木町	民國前三年九月	九	二〇九	日華英語二年生	
大連語學校	大連羽衣町	民國九年四月	三〇	七二五	日華英俄法德語教授夜學	

滿鐵育成學校

大連柳町

民國前五年

四〇

一四八

滿鐵採用見習生高等普通教育

南滿工專附設職業教育部

大連伏見町

民國七年五月

一四

六八

塗工鉛工電工等

大連海務協會附設海員夜學校

大連寺內通

民國十三年八月

九

一五

航海機關二科年限二年

大連音樂學校

大連播磨町

民國十五年二月

九

一四五

分本科選科初等在外四科

大連技藝學校

大連常盤町

民國十二年六月

九

二一五

本科(三)專攻夜學各一年(女子)

中華女子手藝學校

大連紀伊町

民國十五年八月

八

三六

中國女子之日常手藝及普通學

羽衣女學院

大連羽衣町

民國十六年五月

一一

一三〇

女子高等普通教育修業期限四年

大連盲啞學校

大連大正町

民國十二年四月

五

盲啞六七

初等五年中等一年

大連中華青年附設小學校

大連惠比須町浪速町

民國十年十月

一五

六七〇

尋常高等補習

大連俄國實業學校

大連薩摩町

民國

五

一三

俄國避難民子弟教育

滿鐵會社為培養低級工商業人才，於民國前二年起始，在南滿鐵路沿線附屬地各小學校及公學堂內附設實業補習學校，或採學科制（分普通和專門兩種），或採學年制（修業期限二年），情形不一。現在這種實業補習學校已有三十餘處，內有學生四千五百餘人，甚為可觀。茲將東三省日本所立各種實業補習學校實況列表（表三十三）如次：

表三十三——東三省日本實業補習學校表（民國十七年五月調查）

校名	創立年月	科別	學生數
埠頭	民國四年九月	二	九六
大連	民國八年六月	四	五六一
沙河	民國二年一月	七	二二一
旅順	民國五年四月	一	二四
蓋平	民國二年十月	—	—
大石橋	民國前三年六月	四	七一
營口	民國三年五月	六	一三三
海城	民國二年四月	一	二五
鞍山	民國八年八月	七	一七〇

遼陽	熊岳城	鄭家屯	郭家店	公主嶺	范家屯	長春	本溪湖	蘇家屯	瀋陽	鐵嶺	開原	昌圖	雙廟子	四平街
民國前三年四月	民國前三年六月	民國七年九月	民國十三年十一月	民國前三年四月	民國三年十二月	民國前三年四月	民國前二年九月	民國二年十月	民國前三年五月	民國一年十月	民國前一年四月	民國前三年五月	民國三年六月	民國前三年八月

四	三	二	二	二	二	二	二	三	七	三	二	一	一	三
一〇五	六六	六七一	六六	一二五	九四六	一一一	一一一	一二二	一一一	一一一	一一一	一一一	一一一	一〇五

金州	民國三年十二月	1	1
普蘭店	民國三年四月	2	40
瓦房店	民國前三年五月	4	128
橋頭	民國前二年	6	125
連山關	民國四年四月	1	16
雞冠山	民國前一年七月	3	59
鳳凰城	民國三年十二月	1	1
安東	民國六年六月	6	201
撫順	民國前三年五月	10	389
合計		45	561

此外，東三省的日本領事館管轄之內尚有中國人各種補習學校，多半係爲學日語。茲將其實況列表（表三十四）如次：

表三十四——東三省日本領事館管內中國補習學校表

名稱	設立年月	學級數	教員數	學生數
海城東語	民國五年五月	2	3	28

遼陽 日語	民國二年四月	一	二	一八
奉天同文商業	民國前三年三月	八	八	一九八
吉林同文商業	民國十二年十二月	二	四	九一
安東中日懇親	民國二年七月	四	六	一一三
鐵嶺 日語	民國前一年七月	三	五	二〇一

第十節 朝鮮人的教育

在東三省全部的朝鮮人有九十餘萬之多，但是日本當局所設立的學校不過五處！由朝鮮人自己設立幾處，外人教會設立幾處，總共能受教育的朝鮮兒童，恐怕還不到人口總數的百分之五，和受教育的日本兒童到人口總數的百分之二十一相比，所差異不可以道里計了！而且所受都是初等教育，中學很少，大學則幾近於無。爲說明全東三省的朝鮮人教育的便利起見，分爲三個地帶如下：

(A) 南滿鐵路沿線——關東州內居住的朝鮮人，據民國十七年七月的調查，共有一千二百二十五人，但是日本當局并不爲他們設立一個學校！在南滿鐵路沿線附屬地內居住的朝鮮人，據民國十七年的調查共有一萬一千二百七十五人，共設立七個學校，收容學生一千七

百三十二人。內中普通學校五處，係朝鮮總督府設立；育英學校一處，係受滿鐵會社的補助，由朝鮮總督府設立；其餘均係朝鮮居留民會自己設立的。茲將南滿鐵路沿線附屬地內的朝鮮人初等學校實況列表（表三十五）如次：

表三十五——南滿鐵路附屬地朝鮮人初等學校表

名 稱	設 立 年 月	學 級	教 員	男 生	女 生	合 計
鐵嶺育英學校	民國六年五月	八	七	一四三	二五	一六八
長春普通學校	民國十一年九月	六	六	一三一	五五	一八六
撫順普通學校	民國十年七月	六	七	二一九	六四	二八三
瀋陽普通學校	民國九年一月	八	一〇	二一八	九二	三一〇
安東縣普通學校	民國六年十一月	一〇	一〇	四二〇	一六四	五八四
安東共濟會夜學校	民國十二年三月	三	四	五五	二五	七八
開原普通學校	民國十三年三月	三	三	八六	三七	一二三

(B) 間島琿春地方——間島琿春地方（即吉林的延吉縣，和龍縣，汪清縣，和琿春縣的地方）朝鮮人移住的最為稠密，據最近的調查，人口達三十六萬二千八百二十七人，但是能受教育的兒童不過二萬四千零二十二，內中日本當局——朝鮮總督府——所設立的不過

三個學校，其餘均係朝鮮居留民會，日本私人，中國私人，和其他外國人（耶蘇教會）所經營。茲將間島琿春地方朝鮮人學校實況列表（表三十六）如次：

表三十六——間島琿春日韓人學校表

經營者別	延吉縣					和龍縣					汪清縣					琿春縣					合計
	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數					
日本方面施設	3	2	1	1	1	4	1	1	5	6	3	2	1	1	1	1					
日本學校	3	2	1	1	1	4	1	1	5	6	3	2	1	1	1	1					
朝鮮人學校	146	77	20	93	4	45	4	60	3	47	5	42	1	1	1	1					
日本人經營私立	5	42	1	1	1	1	1	1	5	42	1	1	1	1	1	1					
朝鮮人經營私立	186	33	3	75	3	117	3	107	10	106	1	1	1	1	1	1					
中國人方面施設	5	36	5	33	1	65	5	85	1	7	5	5	1	1	1	1					
外國人經營私立	1	61	1	6	1	1	3	9	1	19	1	19	1	1	1	1					
合計	106	110	6	63	5	217	7	263	4	24	10	133	1	1	1	1					

我們看右表，日本方面設施欄內；共有三十七個學校，其中朝鮮總督府設立的有三校（即間島中央學校，局子街普通學校和頭道溝普通學校），其餘三十四校係由朝鮮總督府的補助和朝鮮居留民會的補助而成。按地方來分：延吉縣有十七校，和龍縣有十校，汪清縣和琿

春縣各有四校，共收容學生四千七百二十七人。學校中所用的教科書和教授法，均依日本的學制，但附加中國文和農業，英語等科目。

再看內地人（日本內地人）經營私立學校欄內：日本人在間島琿春共經營私立學校五處，收容朝鮮學生六百四十一人。地點均在延吉縣勇智郡龍井村內。屬於小學校者為光明女學校，有朝鮮學生九十七人，經費全恃學費，及永新小學校，有朝鮮學生三百二十三人，經費來源為朝鮮總督府補助及學費。屬於中學校者為光明高等女學校，有朝鮮學生七十八人，經費全恃學費及永新中學校，有朝鮮學生九十二人，經費來源為朝鮮總督府補助及學費。此外尚有光明語學校，專門教授中，日，英三國語言文字。

再看朝鮮人經營欄內：據民國十七年五月的調查，共有二百零八校，學生一萬零一百零六人（男生為八千八百八十二人，女生為一千二百二十四人）。若以地方分別計：延吉縣一百十八校，學生男五千五百二十人，女生七百零三人；和龍縣三十一校，學生男一千五百二十七人，女二百十二人；汪清縣三十三校，學生男一千零五十人，女六十七人；琿春縣二十六校，學生男七百八十五人，女二百四十二人。民國十七年比民國十六年，學校增加一處，學生增加一千一百一十九人。朝鮮人所立學校皆為宗教性質。二百另八校中，一百二十六校屬於耶穌教，其餘五十三校屬於其他宗教。這也是很可注意的地方。朝鮮人私立學校中尚有

等學校四處，即龍井村的大成中學校，（學生四百二十五人），東興中學校（學生三百八十一人），平岡農大學院（學生三十人）。茲將間島彈春朝鮮私立學校宗教派別實況列表（表三十七）此次：

表三十七——間島彈春朝鮮私立學校宗教派別表（民國十六年五月調查）

宗教別	長老派		監理安息天主		計		侍天		天道		青林		元宗		大綜		濟恩		其他		合計	
	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數	校數	學生數		
延吉縣	一	五	一	五	二	一〇	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五
和龍縣	六	三〇	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五
汪清縣	三	一五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五
彈春縣	八	四〇	二	一〇	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五	一	五
合計	一五	六〇	五	二〇	六	二五	五	二〇	五	二〇	五	二〇	五	二〇	五	二〇	五	二〇	五	二〇	五	二〇

再看表三十六，中國方面設施欄內：中國在間島琿春四縣設立學校一百六十七處，有學生一萬一千五百八十二人，其中七千五百二十九為朝鮮人。在吉林省立師範學校讀書的朝鮮人有一百，附屬小學校內有朝鮮人十二，縣立高等小學校內有朝鮮人一千五百七十二，縣初等小學校內有朝鮮人三千六百六十六，公立初等小學校內有朝鮮人二千一百七十八。

再看表三十六，外國人經營私立學校欄內：共有學校十九處，有朝鮮學生一千零十九名（男生為五百五十八人，女生為四百六十一人）。內中耶蘇教會附設二校，即龍井村的思真中學，有朝鮮學生六十五人，及明信女學校，有朝鮮學生一百七十五人。其他十七校均為天主教經營，有中學校一處，即龍井村的海星女學校，有朝鮮學生八十五人。

(C) 日本領事館管轄內——東三省內地歸日本領事館管轄下的朝鮮人教育情形，約略如次：

(i) 哈爾濱管轄內——有私立小學校三處，朝鮮學生二百三十八人（當地朝鮮人口為一萬一千五百七十人。）

(ii) 長春管轄內私立學校兩處，私塾三處，朝鮮學生共二百二十八人（當地朝鮮人口為二千七百四十四人。）

(iii) 安東管轄內朝鮮總督府設立書塾二處，朝鮮學生共二百三十一人；私立學校二處

，有朝鮮學生九十一人（當地朝鮮人口爲六萬四千三百八十人。）

(iv) 瀋陽管轄內受朝鮮總督府補助的十一校，有朝鮮學生四百八十人。東亞勸業會社設立的三校，有學生二百另二人。受朝鮮總督府及東亞勸業會社補助的二校，有學生一百三十九人。朝鮮居留民會設立的三校，有學生一百人。基督教附設的一校，有學生二十五人。此外與京縣尙有三校，學生三百四十一人，桓仁縣二校，學生五十八人。當地朝鮮人口爲六萬六千二百一十二人。

(v) 鐵嶺管轄內——私立學校十四處，教會附設七處，共有朝鮮學生一千一百七十三人。當地朝鮮人口爲九千二百七十一人。

(vi) 鄭家屯管轄內東亞勸業會社經營的一校，有朝鮮學生四十三人，大倉組華興公司經營的一校，有學生六十七人，此外尙有私塾兩處，學生五十二人。當地朝鮮人口爲二千五百七十九人。

(vii) 吉林管轄內自民國四年以後，朝鮮人移住吉林境內，作水稻工作的很多。到現在，約有三萬人左右。教育情形很不發達。民國七年，吉林縣新安屯成立朝鮮學校一處。民國八年，樺甸縣密什哈設立學校一處。民國十一年受朝鮮總督府的補助金。到現在，吉林管轄內共有小學程度的六校，改良書堂式的學校十五處，經費困難，設備不完全。此外中國方面

大連	三三	三三、五九	六〇、四八	八二	六九、〇九	二〇九	八六、八六	—	—
日本橋	元五	六、八〇〇	二五、〇八三	八	四、七六七	二五	五、五五	—	—
電氣遊園	三九	五、〇四五	七三、五九	三六	五、〇三	一一三	四、三〇	七三、八〇三	二、四八四
近江町	元七	四、七九	三、五九	一一三	三、二八九	二九	二九、一〇〇	—	—
埠頭	元四	九、三三	八、〇四〇	三四	八、〇七五	元二	一〇〇、三〇	二	四〇
南沙河口	元六	四、〇四七	三、五七	一一〇	二九、六〇	一〇四	三、二五	二	六〇
沙河口	元二	九、〇三三	五、七五	一九	五、六六	一八	二〇五、九〇	一	六〇
瓦房店	三〇三	五、九三	五、七四	一六	七、六一	二五	一〇三、三七〇	三	四、九三
大石橋	元三	五、七五	七、三〇〇	一七	二七、三二	九	二五、六〇	三	四、二四八
營口	元九	五、三六	三〇、三六	一五	三、二〇	八	八二、四〇〇	〇	二、七五
鞍山	元六	八、九二	五、六八	一五	五、六一	一八	一九、四五	—	二、九六
遼陽	元二	六、二七〇	五、三三	一七	五、四〇	三三	三三、四一〇	—	—
瀋陽	三三	三〇、七一	一〇、九三	三六	四、八八	一三	七、三二	七	三、九二〇
瀋陽八蟠町	元五	二、二五	三、九八	三六	二、三三	〇	二、九〇	—	—
鐵嶺	元二	六、三三	一五、三四	五	二七、九三	二	五、七〇〇	—	—

開原	二五〇	五〇七三	二四、三七	八四	二三、七九〇	七〇	二	一、七三	一
四平街	二五二	四、七三	二七、九一	五	二〇、二四	九	八三、四二〇	二	四、九
公主嶺	二五〇	五、三〇〇	二七、三五	四	一五、七七	五	五、三〇〇	一	一
長春	二五九	八、四〇〇	二〇、四〇	九	五、九三	一三	四九、六〇	八	三、九〇
本溪湖	二五二	四、九五	五、六一	一五	一九、七	六	八七、五〇	六	一、五五
安東	二七六	七、六六	八四、四六	三六	五、五	二九	二五、七〇	四	三、〇二
撫順	二七四	一五、八七一	七、三三	二四	七、六二	二七	三六、八〇	四	一、六六
哈爾濱	二八四	一六、四〇〇	三、九〇	八	三、二〇	四	九、六〇	一	三、〇
合計	六、五三	二五、七六一	一、〇〇、三九	一五	八六、四五	三二	二五、七〇	三六	三、二七、七六

滿鐵會社所經營的圖書館外，尚有（一）魏子窩文庫，為日本居留民所經營，民國十三年七月，日皇儲成婚紀念成立。（二）金州會立簡易圖書館，成於民國十二年五月，藏書三千八百三十九冊，閱覽人為二萬零五百三十三。（三）瀋陽俄國將校圖書館，成立於民國十三年十一月，藏書一千五百冊，閱覽人為一千二百五十。（四）橋下圖書館，成立於民國十六年三月，藏書九百七十七冊，閱覽人為七百。

（B）博物館——關東廳在旅順辦有博物館一座，規模宏大，分本館，考古館，紀念館

三大部。本館設立於民國七年四月，關於學術，技藝，參考資料，搜集頗爲完備；內分動物，植物，水產，鑛物，風俗，參考各部。閱覽人數每年達四萬六千五百二十四人（民國十五年度）。考古館成立於民國六年四月，內分先史時代遺物，有史時代遺物等部。閱覽人數每年達四萬六千五百二十四人（民國十六年度）。紀念館，係陳列日俄戰爭的紀念品，目的在供戰史研究，成立於民國前六年四月。閱覽人數每年達四萬零四百五十一人（民國十六年度）。此外尚有附屬圖書閱覽，閱覽人數每年爲三萬五千三百九十三（民國十六年）全博物館設備，據民國十六年末的調查，本館爲四萬八千五百一十八件，考古館爲五千四百零六件，紀念館爲二千四百八十九件，圖書冊數爲一萬一千三百六十六。

(C) 新聞雜誌——在民國前八年十月二十五日，日本人末永純一郎，得遼東守備軍司令部之許可，創辦遼東新報，這是東三省日本文報紙發行之始。翌年十一月三日，滿洲日日新聞開始發行。又過一年十月十八日，日本人金子平吉創辦泰東日報。民國前七年十月三日，盛京時報創刊，這是兩個直到現在仍支配東三省輿論的兩個漢字日本機關報。民國元年八月五日，滿洲日日刊創辦，這是在東三省唯一的英文日本機關報。由民國十六年止，日本人在東三省所發行的新聞紙，合關東州內及南滿鐵路沿線，有六十種；若合雜誌在內，共有二百二十四種之多。茲將二十餘年來，日本人在東三省出版的新聞雜誌數目，累年比較列表（表

三十九) 如次:

表三十九——二十餘年來東三省日本定期刊物數目比較表

年次	新聞		雜誌		計
	關東州	附屬地	關東州	附屬地	
民國前五年	四	一	一〇	一	一四
民國元年	四	一	二二	二	二八
民國九年	一一	三	二六	四	四四
民國十年	一〇	七	四六	一五	七八
民國十一年	二九	一七	五二	一八	一一六
民國十二年	二三	一四	六二	一五	一一四
民國十三年	二七	二一	八二	二七	一五七
民國十四年	四二	一九	一一五	三六	二二二
民國十五年	四四	二五	一〇九	三二	二一〇
民國十六年	四四	二六	一一九	三五	二二四

到現在，日本人完全把持了東三省的輿論。東三省民衆的精神很快的要都被日本人的出版物麻醉了！這是何等痛心而可怕的事情！鄙人不憚煩，將東三省日本人所發行的定期刊物

，共二百二十四種，詳細列表（表四十）以引起國人之注意：

表四十一——東三省日本的定期刊物詳表（民國十七年六月調查）

（一）關於時事者

名	稱	發行所	創刊年月	刊行種目	代表者
滿州	日報	大連市東公園町	民國前八年十月	日刊	扇谷亮
泰東	日報	奧町	民國前五年十月	同	阿部眞言
滿洲	日刊	東公園町	民國一年八月	同	濱村善吉
大連	新聞	飛彈町	民國九年三月	同	寶性確成
日本	電報	大山通	民國九年八月	同	內海安吉
日滿	通信	佐渡町	民國十年四月	同	津上善七
滿洲	報	山縣通	民國十一年七月	同	西片朝三
聯合	通信	紀伊町	民國十二年十月	同	川島信太郎
帝國	通信	山縣通	民國十三年三月	同	松井鐵夫
週刊	極東	丹後町	民國十三年六月	週刊	吉田親數
警		天神町	民國四年七月	月刊	武田松太郎

協和	滿蒙	新天	滿洲	滿洲	調查	滿蒙	法律	關東	社會	大陸	遼東	滿洲	滿蒙	大連
東公園町	紀伊町	地楠町	公論紀伊町	每日新聞淡路町	時報東公園町	時報桂町	時報春日町	報小岡子泰公街	研究大連市松山町	陸常盤町	泰晤士敷島町	寫真泰晤士攝津町	之水產惠比須町	泰晤士沙河口六區
民國五年一月	民國九年八月	民國十年一月	民國十一年七月	民國十三年十月	民國十四年七月	民國十六年十月	民國十三年五月	民國九年十一月	民國十一年七月	民國二年三月	民國十年八月	民國十七年二月	民國十六年四月	民國十年八月
同	同	同	同	同	同	同	同	日刊	月刊	同	週刊	月刊	同	週刊
湯淺秀富	石田貞藏	中村芳松	早川已之利	濱村善吉	磯部信一	後藤秀祐	大内成美	市川年房	山田武吉	森宣次郎	由井濱權平	飯盛附一	加勝已之七	山中峯尾

滿洲新報	營南本街	民國十二年一月	日刊	小川義和
盛京時報	奉天偶田町	民國十年七月	同	宮川貫作
奉天日日新聞	浪速通	民國十年九月	同	難波勝治
商業通信	加茂町	民國十年十二月	同	山本滋雄
奉天電報通信	浪速通	民國十一年六月	同	渡邊泰一
奉天經濟旬刊	加茂町	民國十三年五月	月三回	野添孝生
奉天新聞	信濃町	民國十三年七月	日刊	內山岩松
日本電報	浪速通	民國十四年三月	同	早川專一
滿洲通信	信濃町	民國十六年五月	同	武田忠次郎
撫順新報	撫順東二番町	民國十年二月	同	窪田利平
長春實業新聞	長春永樂街	民國九年四月	同	十河榮忠
北滿日報	中央通	民國九年四月	同	箱田琢磨
內外經濟通信	中央通	民國十四年四月	同	竹內藤一
四洮新聞	四平街南四條路	民國九年八月	同	櫻井敦輔
安奉每日新聞	本溪湖永利町	民國十五年八月	同	伊藤唯雄

安東新報 安東五番通 民國十二年十一月

同 川倍篤

安東時事報 五番通 民國十六年十一月

同 中野初太郎

(二) 不關於時事者

名稱

發行所

所刊行種目

滿洲土木建築組織報

大連西通

年二回

滿鮮旅順案內

櫻町

月刊

海友

寺內通

同

滿洲重要物產

山縣通

月刊

商況日報

山縣通

月刊

大連商工會議所報

敷島町

月刊

滿洲商業新報

吉野町

月刊

滿洲經濟時報

加賀町

月刊

滿洲興信公所日報

駿河町

月刊

日清興信所內報

西公園町

同

埠頭日報

監部通

同

鐵道之商究研

滿洲建築協會雜誌

螢雪

大連珠市商品日報

滿洲寫真通信社

白道

文化與經濟

小兒新聞

泰東興信公所日報

東北文化月報

婦人泰晤士

中日實業興信日報

青年翼

滿洲醫學雜誌

青年

滿鐵

紀伊町

羽衣町

吉野町

三河町

對馬町

東公園町

大連市常盤町

西公園町

紀伊町

敷島町

信濃町

浪速通

神明町

敷島町

月刊

同

同

日刊

不定期

月刊

同

同

日刊

月刊

月三回

日刊

月刊

同

同

校友會誌

彌生商女

年三回

中華藥報

近江町

月刊

愛加司世

民政署

年三回

保護者會報

日本橋校

年二回

大廣場教育

大廣場校

月刊

無工道

若草山

同

滿洲技術協會誌

山縣通

隔月

亞細亞大觀

東公園町

月刊

亞東印畫輯

淡路町

同

亞東

大連市淡路町

月刊

二個羊

西廣場

年四月

大連青年

東鄉町

月刊

同窗會會報

伏見台

年二回

神之道

花園町

月刊

遼東詩壇

惠比須町

同

南滿工專時報

滿洲塗工研究會雜誌

大連取引所先物取引

賣買殘玉日報

滿洲遞信協會雜誌

大連園藝會報

新生

滿鮮巴克

映畫週報

週報浪速

梅巴埃

滿洲入札通信

錢鈔日報

山田現珠日報

大連取引所錢鈔日報

伏見町

同

山縣通

山縣通

遞信局

西公園町

敷島町

寺内通

近江町

浪速町

岩代町

紀伊町

愛宕町

美濃町

信濃町

年七回

隔月

日刊

同

年六回

月刊

同

同

週刊

同

同

日刊

同

同

同

錢鈔相場日報

山縣通

同

永順錢鈔日報

大山通

同

錢鈔市況日報

奧町

同

大連錢鈔取引所行市表

駿河町

同

大連取引所

監部通

同

錢鈔相場日報

監部通

同

帝國館消息

信濃町

週刊

和盛泰相場日報

駿河町

日刊

泰記相場日報

奧町

同

泰信日報

奧町

同

滿洲經濟統計月報

滿鐵

月刊

是城

滿銀

同

支那鑛業時報

兒玉町

年四回

南山麓

南山小校

隔月

路寺

寺內通

同

中日經濟通信

會報大連光畫會

大衆興信所內報

滿洲大連沙河口實業會時報

大正

學校與家庭

東亞製果時報

法政經濟研究

統計月報

旭

松林

大連市公報

大連斯高特

春日之學園

愛兒與家庭

吉野町

沙河口大正通

聖德街

大正通

大正校

大連市沙河口校

大正通

大連市紀伊町

滿鐵

朝日校

松林校

市役所

民政署

春日校

民政署

日刊

月刊

日刊

年二回

同

年五回

月刊

年四回

月刊

年三回

同

月三回

月刊

年五回

月刊

大連武田株式日報

西公園町

月刊

滿洲菓子食料新報

伊勢町

月刊

大連現株中值日報

吉野町

日刊

組合時報

山縣通

不定期

檢友

兒玉町

年二回

帆

神明町

年三回

組合報

武藏町

月刊

樂燈

播磨町

同

中國交通月刊

監部通

同

滿洲之農業

越後町

同

滿洲重要物產月報

山縣通

同

青陽

山縣通

年四回

聖化

天神町

月刊

大連海關月報

山縣通

同

聲

東公園町

同

帝國在鄉軍人

大連吉二分會會報

印刻滿聯會報

黃海

達爾尼

女性與滿洲

興亞技術同志會月報

白頭豕

第一無盡月報

舊大連市立商業工學校

同窗會報

國之柱

滿鮮之交誼

大陸生活

會報

飛彈町

飛彈町

浪速町

龍田町

桃園台

常盤町

櫻町

櫻花台

監部通

淡路町

淡路町

伊紀町

信濃町

八幡町

山城町

隔月

隔月

年四回

月刊

年二回

月刊

同

同

同

年四回

年四回

月刊

同

同

同

聖德

在鄉軍人沙河口

分會會報

馬事之友

滿洲消防新報

大連物價旬報

滿洲日報社報

大連證券週報

大連菲爾哈摸尼克會社小冊子

道徳

輸出入週報

眞目

合萌

滿蒙植物寫眞輯

大連海事日報

聖德校

工場

工場

西通

若狹町

佐渡町

東公園町

告野町

東公園町

近江町

若狹町

滿鉄

柳町

常盤町

水上埠頭

年二回

隔月

隔月

月刊

同刊

旬刊

月刊

週刊

月刊

同刊

週刊

年八回

月刊

同刊

日刊

南滿教育

靈陽

祖國之光

南滿畜產學會報

順律報

旅風農會報

帝國在鄉軍人會

旅順支部報

靈南教育

帝國在鄉軍人會

滿洲聯合支部報

南滿洲警察協會雜誌

關東洲水產會報

茨茨拉埃

金洲尋常高等小學校

旅順關東廳

工大

鮫島町

關東廳

乃木町

民政署

千歲町

千歲町

二小

千歲町

千歲町

警務局

關東廳

工大

金洲

月刊

年二回

月刊

年四回

月刊

同

年四回

年四回

月刊

年六回

年六回

月刊

同

年三回

年三回

保護者會會報

小學校

普爾店獎學會報

普爾店民政支署

美加德

瓦房店東區

妙光

營口入船町

營口商業會議所報

南本街

貨友

營口站

鐵魂

鞍山製鐵所

法之滴

北大官通

鞍山鐵鋼會雜誌

製鐵所

蘆芽

北二條町

漫談

赤城町

日華興信公所日報

奉天加茂町

學校

木曾町

奉天商工新報

千代田通

東亞興信公所週報

宮島町

年三回

月二回

月刊

同

隔月

年二回

月二回

月刊

年四回

年六回

月刊

週三回

年三回

月二回

週刊

白楊

青葉町

月刊

鐵輪

末廣町

隔月

松之綠

住告町

年二回

醫學原著索引

八幡町

月

士友

日吉町

同

有終

宮島町

年二回

金光教奉天教報

江島町

月刊

奉天興信所內報

加茂町

週三回

一如

琴平町

隔月

社團法人全滿洲米穀

加茂町

月三回

同業組合旬報

加茂町

月三回

福來永銀號行單

千代田通

日刊

大東

宇治町

月刊

世界之教育

常盤町

月二回

醫藥工業滿蒙時報

千代田通

月刊

招和興信所內報

加茂町

週刊

愛加乃音

琴平町

月刊

靈光

撫順東一番町

同

安東經濟時報

安東太和橋通

同

安東中日經濟通信

六番通

日刊

商業通信

大和橋通

同

向上

鐵嶺宮島町

年二回

鐵嶺商業會議所報

商議

隔月

開原實業時報

開原附屬地

日刊

商業通信

同

日刊

開原青年團團報

同

年四回

公主嶺商報

公主嶺東云町

同

長春商業會議所

長春

月二回

調查彙報

富士町

月二回

羣星

長春敷島通

年二回

向上報

長春興信所內報

禮洗

長春站

寶町

祝町

月 週 月
三 刊 刊

第四章 滿蒙鐵路關係概論

第一節 帝國主義與鐵路競爭

(一) 交通進化的唯物說明

人是社會的動物。無論何人，爲他自己的存在，爲獲得維持生活的必需資料，不能不加入到一種社會關係裏。這種社會關係是隨着生產力的增進而日漸擴大，日漸密切。上古的時候，雞犬之聲相聞，人民都可以老死不相往來，這是因爲生產力薄弱，既不能相往來，也無需乎相往來。以後生產方法漸漸進步，生產力也漸增高，一省的人，進而至於一國的人，都非往來不可。到生產力激急增高的現在，全世界的人，都可以往來，並且需要往來了。

交通是人類社會關係的現象。人類的社會關係愈親切或擴大，交通事業便與之相應而愈發達。社會關係的進展既然是隨着生產力，交通事業的進展自然也要隨着生產力。在古代的社會裏，生產力薄弱，貨物的交換及人的往來尚不很多，所以運輸貨物等僅靠人力和牲畜的肩挑負載便夠了。其後生產力增進，貨物有無互易，及人的往來，範圍日廣，而且因爲生產

方法的進步，分工的發達，互易及往來的需要愈緊要而繁衆，於是以前適用於小範圍的交通方法，不能供給新要求，所以又有帆船，馬車，……種種新的交通工具，並且漸漸修築道路，開闢運河，交通事業便爲之一大進步。產業革命以後，蒸汽機械工業發生，這空前的優良生產方法，使生產力有不可思議的大規模增進，於是物貨的交換及人的往來之繁劇程度，千萬倍於昔日，交通事業也非和他相應作特別長足大進步不可。火車，輪船，汽車，電車，飛機，……種種交通利器都應運而生，交通事業的發展遂達到沸騰點。

生產力的增進不已，因之生出多量的過剩商品和過剩資本，不能不借武力的保護以向生產力落後的國家輸出，于是便造成資本主義最後階段的帝國主義，而造新式的交通利器，便成了帝國主義者的侵掠工具。向殖民地或半殖民地開闢航路，建築鐵路，凡是航路或鐵路勢力之所及，便是帝國主義者勢力之所及。所以交通發達史是資本主義發展史的一頁，也就是帝國主義侵掠史的一頁。大海汪洋，輪船可以并行，帝國主義尚無需乎拚命的競爭，陸路上的鐵路，情形恰正相反，遂大引起帝國主義者的注意。帝國主義者爲爭鐵路的獨占，不惜用威迫和利誘，有時還可以引起帝國主義者彼此間的衝突。所以鐵路的競爭在帝國主義的競爭史裏恐怕是頁頁都有的。

這就是爲什麼中國近幾十年來，常起爭路運動的原因，也就是日本爲什麼一定要在滿蒙

佈置他的鐵路網政策的原因。

(二) 帝國主義工具的鐵路

資本主義生產的目的在販賣商品以圖厚利，但是要商品販賣的範圍推廣而迅速，非要交通發達，運輸便利不可，那末，鐵路便是最好的工具了。本來帝國主義的目的，不過為的是在殖民地或半殖民地中，一方面開闢市場銷售過剩的商品，一方面是尋覓原料場吸收原料品，這大量原料品的吞入和大量過剩商品的吐出，自然需要良好的交通工具——鐵路！所以帝國主義者對於殖民地或半殖民地，第一步首先要建築鐵路。帝國主義者有了鐵路，不僅是有運輸上的便利，並且他自己本國貨物的運輸規定特別廉價辦法，如南滿鐵路的對於日本貨物，滇越鐵路對於法國貨物，在貿易競爭上，自然占了很大的優勢。

資本主義發展到了金融資本主義的程度，便由商品的輸出，轉趨向于資本的輸出。帝國主義者便想向殖民地或半殖民地投資，便成爲各種政治或經濟的借款。不過，借款給人家消費，是太危險，不如借款給人家作工商等建設事業，其中最穩當，最有利的莫過於鐵路，因爲鐵路投資後，可以由建築成功的客貨運輸收入償還，不至於本利無着，而且鐵路投資後還可以有一筆連帶的商品輸出。比如借款一千萬元修鐵路，其中八九百萬元的鐵路材料當然由投資國家供給，其餘的一二百萬元，歸於從事鐵路建築的技師和工人。但這一二百萬元仍然

不能完全看作是消費，因技師和工人需用的消費品，如草帽，衛生衣，香皂，毛巾，……等，也都是舶來品，也是投資國家輸出的一部分。所以投資雖然是一千萬元，同時又可以作八九百萬元以上的生意，這手出來，那手又進入，結果還賺一宗大債權，年年收利催本，這是何等便宜的事情！說到投資的選擇上，這恐怕是最優良的一個了。

(三) 鐵路競爭與世界大戰

資本主義的存在，是立脚在澎漲上。澎漲作用一經停止，資本主義的經濟便會滅亡。爲維持澎漲，不能不使銷路日漸推廣，於是各資本主義國家競向經濟落後的國家求市場，這種市場的競爭自然是可以引起國與國間的武力衝突。帝國主義的目的在市場的獨佔。英國對於印度是僅許英國貨物的進入和原料品的向英國輸出。日本的對於滿蒙也想是如此。因爲這種獨佔市場便要用武力壓制殖民地或半殖民地的人民，並排斥其他的國家，於是各帝國主義者間便起衝突，因而發生世界大戰。歐洲大戰是英德爭殖民地——也就是爭獨佔市場——的結果。未來更烈的世界大戰是日美爭中國這塊半殖民地——也就是爭獨佔中國這塊市場——的結果。

鐵路是獨佔最大的一種投資事業。一個地方可以有若干商家可以買不同一公司的貨物，但鐵路是僅能建築一條——並且與之并行的鐵路都不許有，否則營業上必大受影響。比如光

緒三十一年中日所訂的滿洲善後條約，附約中特別申明南滿鐵路附近不許修并競爭線。鐵路這種特別強大的獨佔性，最足以引起國際間的衝突。如新法鐵路計劃，錦瓊鐵路計劃等，對於日俄獨占的衝突，過去都曾經引起巨大的風波。遠之，如德國的巴達鐵路建築也未始不是歐洲大戰的起因。

鐵路是大規模的鋼鐵工業。資本主義由紡織工業到了鋼鐵工業便入於好戰期，而帝國主義的色彩愈形濃厚。最近英美等資本主義國都漸漸由紡織中心的階段，進到鋼鐵中心的階段，所以造艦築港，戰爭的空氣異常濃厚。

鋼鐵工業的好戰特性是由於他的投資時間性而來。比如各種紡織物，買出去之後馬上就可以收回錢來，一切事情就都完了，絕無糾葛可言。鋼鐵工業則不然。以鐵路而論，資本主義國家投下一大筆資本，賣出一大批鐵路材料，但是這材料的代價不能立即收回，大多數出資國兼有一種建設權或進而有其他的鐵路沿綫的採礦通商等利權。資本主義國家為維持他這種利權，保障投資的安全不能不借重政治上或軍事上的援助。同時殖民地或半殖民地的人民對於這種利權的讓與，當然不贊成，反抗運動因之興起，于是不能不進一步作成外交的或武力的壓迫。因此鐵路投資便由經濟問題一變而為政治的問題，勢不能不引起國際間的衝突，因而造成世界大戰。

中東鐵路引起日俄戰爭。膠濟鐵路引起日美在華盛頓會議中的暗鬭。現在日本在滿蒙勵行鐵路網政策，美國在中國南部將作鐵路投資。未來的世界大戰不很遠了！

鐵路的利益，尚不限於以上所說經濟方面。帝國主義者更進一步，用鐵路以爲對於殖民地或半殖民地的政治上和軍事侵略工具。比如中東鐵路建築的時候所訂契約上有下列各條：

(一) 俄國鐵路公司有經營滿洲礦山及工商業權。(第六款)

(二) 俄國有以鐵路運輸軍隊之權。(第八款)

(三) 出入于滿洲各貨物之關稅，祇限於現行海關稅率三分之一，而出入於內地之貨物則須照上定之減稅貨物折算而取子口半稅。(第十款)

(四) 俄國有該鐵路附近行政權。(第六款)

日本的南滿鐵路便承繼這種權利。鐵路沿綫駐兵設警，并中國人而治之，儼然是一大條日本國土的延長。

鐵路已經是帝國主義者的工具了！鐵路是殺死殖民地或半殖民地人民而不見血的工具。

滿蒙一片都被包圍在日本鐵路網中了！

第二節 滿蒙鐵路鬭爭簡史

(一) 滿蒙鐵路搖籃期及中日俄三幹線的建築

(1) 綿延三十年的北寧鐵路

滿蒙鐵路的中國方面幹線要推北寧鐵路。北寧鐵路是在中國建設最早的第一條鐵路。起工遠在一八七八年（清光緒四年），不過，最初建築的是關內一段。當光緒三年，李鴻章作直隸總督的時候，粵人唐廷樞創設開平礦務局，爲運煤便利起見，修唐山胥如莊開七英里（約合中國二十一里）的鐵路。以後借英款一百萬兩續修，光緒十四年延長到天津，十九年延長到山海關。後來因爲中日戰爭暫行停工。光緒二十三年續借英款二百三十萬鎊，續修關外段，二十六年修到打虎山，同時溝幫子營口間的支線也成功。以後因庚子八國聯軍停工。光緒二十九年續修到新民。日俄戰爭繼起，又停工。直到光緒三十三年從日本手接收新民瀋陽間的輕便鐵路，并訂借款三十二萬元的條約，改築寬軌，直到清宣統三年方纔通車到瀋陽。自開工到全路通車，經過二十九年之久，所以起工雖早而完全通車却在中東鐵路和南鐵路之後。

(2) 帝俄的中東鐵路掠奪

若是僅就東三省境內而論，則最初建築成功的鐵路要算帝俄的中東鐵路。當中日戰爭後，一八九六年（光緒二十三年）俄皇尼古拉第二行加冕禮之際，李鴻章在莫斯科與帝俄政府

締結中俄加西尼 (Cassini) 密約，承認帝俄的西伯利亞大鐵路通過中國的吉林黑龍江一帶。這是帝國主義者在中國建築的第一條鐵路，也就是帝國主義者在東三省建築的第一條鐵路。其後因為德國奪去了膠州灣，帝俄乘勢又強索旅順大連，並建築哈爾濱到旅順大連間的鐵路。這前後兩次所建築的鐵路，便是南滿鐵路和中東鐵路。這鐵路條約中，規定有鑛山採掘權，工商業經營權，運輸軍隊權，貨物減稅權，和鐵路附近的行政權。帝國主義的色彩濃厚到了極點。

(3) 日俄平分南北滿鐵路

日俄戰爭的結果，締結波茲瑪斯條約，其中第五和第六兩條規定，俄國將南滿一帶，所獲利權全部讓給日本。第六條係關於鐵路，大意謂：『俄國以中國政府之承認，將長春旅順間之鐵路及其一切支線，並同地方附屬一切權利特權及財產與所經營之一切煤鑛，無條件讓於日本。』光緒三十一年十一月，日本代表小村壽太郎又與中國締結中日滿洲善後條約，內中規定，中國政府承認日俄波茲瑪斯條約第五條第六條俄國讓與中國之各項。同時又結附約十一條，其中規定：『中國政府允許將安東奉天間軍用鐵路，仍由日本政府繼續經營，改爲轉運各國商工貨物鐵路』。自此以後，帝俄占有中東鐵路，日本占有南滿鐵路，安奉鐵路及營口支線等。日俄兩國便用鐵路把東三省平分了！但是，日本人仍不滿足，光緒三十三年，

日本駐華公使林權助向中國外交部要求吉林長春間，及新民奉天間，建築鐵路，當時雙方締結借款條約。光緒三十四年十月，日本公使館阿本書記官，又與中國郵傳部，締結吉長新奉兩鐵路借款續約，規定『遼河以東之京奉鐵路借日幣三十二萬元，吉長鐵路借日幣二百九十九萬元。』民國元年，吉長鐵路修成了，日本掌握車務，機務，及財政大權，于是日本又多增一名係中國實爲日本的鐵路。

但是，日本仍不滿足。宣統元年又強迫中國承認將安奉軍用輕便鐵路擴充，改爲寬軌，不惜以武力相脅，清政府不得已，于七月初旬，由東三省總督錫良，與日本總領事締結安奉鐵路協約，內中中國承認安奉鐵路改築路軌，歸日本管理，以工竣十五年爲期，交還中國，但在二十一條約中，日本又提出延期九十九年的要求，二十一條雖然未能成立，但是日本至今仍沒有交還這條鐵路。

(二) 英美奇襲的失敗

滿蒙鐵路的競爭，中日俄三國當然是三角選手，不過其他國家——尤其是英美——也頗想乘機插足，可惜始終未能插進去！惟是其間的暗鬪，也就頗有可觀，試述其犖犖大者數件如次：

第一，在日俄講和的時候，美國鐵路大王哈利蒙 (E. H. Harriman) 提倡「南滿洲鐵路

的「日美合同」(A Joint American—Japanese ownership and working of the South Manchurian Railway)主張日美兩國共同經營南滿鐵路。起初日本也很贊成，一九零五年十月由桂太郎與哈利孟訂立合辦草約，後以日俄講和代表小村壽太郎的反對，謂與波茲瑪斯條約相抵觸，因而打消。這是英美在滿蒙鐵路競爭中的第一次失敗！

第二，哈利孟失敗後，美國國務總理諾克斯(Knox)又提倡「滿洲鐵路中立計劃」(Manchurian Neutralization Scheme)。他提議三項辦法：

(A)在滿洲的一切既成鐵路，由中國買收而置於永久中立之地位，使歸國際管理。

(B)從錦洲經濟齊哈爾達琿琿的未成鐵路，使歸國際資本團建設。

(C)關於既成鐵路的買收，及錦琿未成鐵路的建設所需經費，由各國資本團供給。

對於美總理這種計劃，日俄兩國因利害一致，捐棄舊怨，共同反對，終歸於打消。這是英美在滿蒙鐵路競爭中，第二次的失敗！

第三，其後英商和林洋行提議修新民與法庫間鐵路，以與南滿鐵路競爭，並擬延長至黑龍江省城，但是，日本以光緒三十一年中日所締結的滿洲善後條約第三條中曾載明，『中國政府在收回南滿鐵路之前，不得敷設與該路鄰接或並行之路阻害南滿鐵路利益之支線。』認新法鐵路是南滿鐵路的並行線，也就是南滿鐵路的競爭線，不應建築，特提出抗議。當時很

引起中國方面的激盪，營口及上海兩商會，都出來說話，但是都敵不了日本帝國主義的強硬態度，結果新法鐵路也歸於泡影。這是英美在滿蒙競爭中，第三次的失敗！

第四，英國失敗之後，美國又出來了。駐瀋陽的美國總領事司脫來脫氏在中間，爲當時的清政府與美國資本家間聯絡，擬修築錦環鐵路，由北寧鐵路的錦縣起，北走黑龍江省城齊齊哈爾，與中東鐵路交叉，直達黑龍江邊境的瓊瑋。這一條鐵路比新法鐵路更利害了。如果修成，則南滿路和中東路，都要大受影響，七條的預備契約和五千萬美金的借款合同都作好了，眼看就要成功，日俄兩國出來合力反對，築路計劃遂無形消滅。這是英美在滿蒙鐵路競爭第四次失敗！

第五，民國九年，以英美爲中心的對華新銀行團，由英法日四國組織成立，有將滿蒙既成及未成各鐵路，劃入銀行團範圍內的動議，當時日本極力要求滿蒙除外。日本對於他自認爲既得權利的洮熱鐵路（洮南熱河間）雖然不能不稍事讓步，承認包括在內，但英美諸國實際上，亦終無所得。這是英美在滿蒙鐵路競爭上，第五次失敗！

(三) 所謂滿蒙五鐵路與四鐵路

(1) 袁世凱屈伏及四洮鐵路建築

自日俄戰爭後，帝俄在遠東的經營受了一個大攻擊，在滿蒙的大鐵路競爭中，陷于節節

退却的頹勢中。困守北滿，一籌莫展。另一方面，英美等國天天想插腳，祇是插不進去，一連失敗到五次，失望而又失望之後，祇好用手巾擦淨所垂的口涎，不再作什麼滿蒙新打算，于是日本便大得其意了。日本自入民國以來，在滿蒙鐵路中，大作其攻勢。日本進攻的範圍，由所謂南滿進到北滿及東部內蒙古（日本所說的滿蒙係指遼寧，吉林，黑龍江，內蒙古東四旗，察哈爾東四旗及熱河承德，一帶）日本在這兩方面進攻，有兩座大本營：一座設在吉林及長春，以籠斷松花江流域直入北滿，一座設在洮南及承德，以籠絡東部內蒙古。鐵路的輻射線便由這兩大本營放出，這就是日本所說的鐵路網政策，也可以說是日本對於東北的核心政策。年來使心費力，引起全國反日運動，也不過是為實行這個政策。日本這向北滿及東部內蒙古進攻的鐵路政策，起始實行於民國二年，歷史上所謂二次革命的時候。那時候，中國有一位虎踞長江的辦帥張勳，在兗州拘捕日本大尉，漢口又有北軍侮辱日本少尉事，那年九月張勳進攻南京，又殺了日本僑民，于是日本便有所借口，一面派海軍向南京出動，一面又派駐北京公使山座圓，向中國提出建築滿蒙五鐵路的要求。那五條鐵路？（一）四洮鐵路（四平街洮南間，長二二〇英里）（二）長洮鐵路（長春洮南間，長一八〇英里）（三）洮熱鐵路（洮南熱河間，長四七〇英里）（四）開海鐵路（開原海龍間，長一二三英里）（五）海吉鐵路（海龍吉林間，長一二二英里）這五鐵路便是日本人想伸足於北滿的吉林方面，及內蒙的

熱河方面的五條長脚。由四洮，長洮，洮熱，三鐵路，便可以直入蒙古，且於南滿鐵路幹線相連絡。由開海和海吉兩鐵路，便可以直入吉林腹地，且於南滿鐵路幹線相聯絡。由這五條鐵路，日本便可以突進日俄戰爭後所劃分的南滿勢力範圍以外。這重大關係的苛求，袁世凱政府終於民國二年（一九一三年）十月五日正式換文成立了！到了民國四年十二月十七日，中國和日本成立四鄭（四平街至鄭家屯）鐵路借款。由日本正金銀行借公債五百萬元，除去折扣及經理費，實收僅是九十五萬元。後因歐戰日幣暴落，所借的款不足興工，又於民國七年二月十八日向正金銀行續借短期借款二百六十萬元。民國八年又擬將四洮鐵路延長到洮南及通遼，重締結三千七百萬元的四洮鐵路公債合同。民國十二年（一九二三年）四洮鐵路全線竣工，於是滿蒙五鐵路之一，居然實現了。日本在這條四洮鐵路上有分配及辭退職員之權，總會計，事務總管，及工程師均須用日本人，鐵路贏餘須存正金銀行，簡直是一條日本鐵路！

(2) 安福系出售滿蒙四鐵路

民國七年，安福系當國，又與日本締結滿蒙四鐵路借款，那四條鐵路？（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）洮熱鐵路延長至海濱（本綫經路俟調查後再定）。這是滿蒙五條鐵路除了已成的四洮鐵

路，增加洮熱鐵路延長到海濱。

民國七年九月二十八日，安福系政府和日本銀行團（興業銀行台灣銀行和朝鮮銀行）的二千萬元滿蒙四鐵路借款預備契約成立，於是滿蒙五鐵路中的未成四鐵路日本又多一層保障！當時中日雙方本定在預備契約成立後四個月以內，締結正式條約及計劃工事，天幸沒有到四個月安福系便倒，這滿蒙四鐵路便成爲懸案了！

（四） 葫蘆島築港計劃及關係鐵路的完成

（1） 葫蘆島鐵路築港的發動

自日俄戰爭以後，日本在東三省，天天都在進攻之中，于是一方面引起中國自身感受威脅，思有以自衛，另一方面引起帝國主義者彼此間的衝突，思有以報復，在這聯合戰線之下，各國——尤以英美爲甚——便以援助中國爲名，抵制日本在滿蒙的鐵路侵掠政策。這事件發生于清朝末年，當時徐世昌作東三省總督，因爲看見營口的商業日漸凋落，大連蒸蒸日上，南滿一帶的貨物大部分均棄遼河水運由營口出口，改走南滿鐵路由大連出口，大連於是一天一天的繁盛起來，遂想開鑿可與大連匹敵的不凍良港，以與日本競爭。光緒三十四年夏季，由天津聘英國技師秀芝，由七月到九月，調查山海關沿海一帶有沒有不凍的良港。秀芝在天橋廠，高橋，葫蘆島，寧遠，菊花島，通姚等地研究的結果，認葫蘆島爲最適宜，葫蘆島

開港之議遂起，從清末喊起，一直喊到現在！

葫蘆島在遼寧省錦縣的西南端，渤海灣的西北岸，距北寧路的連山站東南約二十一里（七英里）。從葫蘆島的本身來看；葫蘆島突出于連山車站以南，至望海寺附近成半島形。半島的南面直受渤海灣的波浪，西門山附近水深可達十八英尺至二十七英尺，海底多泥土，易于開浚。冬季的結冰期間一年平均不過十天左右，且所結的冰亦不甚厚，僅能擔負一個人的重量，在秦皇島結冰數寸的時候，葫蘆島仍然可以通行船舶。且在葫蘆島的半島北面有連山灣，波浪穩靜，海水不深，也很容易築港。這連山灣冬季結冰期較長，不適用於船舶定泊，但是因爲南面西門山附近夏季有激烈的南風爲災，在此可以避免。如若南北兩面同時築港既可免冰，又可免風，所以葫蘆島是很有價值的良港。

(2) 葫蘆港島的價值

葫蘆島港的可貴，尚不在他的本身，而在與各鐵路線的關係。本來港是吞吐口，各鐵路是週流的脈絡。由各脈絡運來運去各種貨物，港可以吞之吐之，使他入口及出口；所以斷定一個港的優劣，最主要的是要看他和鐵路的聯絡如何。以現在的眼光看來，葫蘆島和北寧鐵路——中國在東北鐵路大幹部——雖離僅七英里，如若葫蘆島築成之後，遼寧省的貨物固然可以經北寧路，由葫蘆島入口或出口。吉林方面的貨物可以由吉海（吉林海龍間）及瀋海

(瀋陽海龍間)兩鐵路轉北寧鐵路，由葫蘆島入口及出口，不必走日本的吉長及南滿兩鐵路由大連入口或出口。如若吉同鐵路(吉林同江間)再建築成功，這瀋海，海吉，吉同三條鐵路，可以縱貫全吉林省，也就是全吉林的貨物都可以與北甯路鐵路相聯接，由葫蘆島入口及出口。黑龍江方面的貨物可以由齊昂鐵路(齊齊哈爾昂昂溪間)，洮昂鐵路(洮南昂昂溪間)，四洮鐵路(四平街洮南間)，打通鐵路(打虎山通遼間)轉北寧鐵路，由葫蘆島入口及出口，不必走中東鐵路由海參崴入口及出口，或走中東南滿兩鐵路，由大連入口及出口。現在齊克(齊齊哈爾及克山鎮間)呼海(呼蘭及海倫間)兩鐵路已經建築，將次成功，如若再延長，則黑龍江省的貨物都可以與北甯鐵路相聯接，由葫蘆島入口及出口。如若葫蘆島開港成功，全東三省的貨物一定不走日本的大連而走葫蘆島，因為：(一)以吉林為基點來看，吉林大連間距離五百一十五英里(吉林長春間七十九英里；長春大連間四百三十六英里)而吉林葫蘆島間距離僅四百五十七英里有奇(吉林海龍間為百二十八英里，海龍瀋陽間為百四十五英里有奇，瀋陽葫蘆島間為一百八十四英里)走葫蘆島比走大連要近五十七英里有奇(約合中國一百七十餘里)。(二)以昂昂溪為基點來看，昂昂溪大連間距離為七百英里有奇(昂昂溪洮南間為一百四十三英里有奇，洮南四平街間為一百九十英里，四平街大連間為三百六十四英里)而昂昂溪葫蘆島間的距離為六百二十英里有奇(昂昂溪洮南間為一百四十三

英里有奇，洮南鄭家屯間爲一百四十英里，鄭家屯通遼間爲七十四英里，通遼打虎山間爲一百五十六英里有奇，打虎山葫蘆島間爲一百零四英里。走葫蘆島比走大連要近約八十英里（合中國二百四十英里）。（三）以洮南爲基點來看；洮南大連間的距離爲五百五十五英里有奇（洮南四平街間爲一百七十英里，四平街大連間爲三百六十四英里）而洮南葫蘆島間的距離爲四百七十英里有奇（洮南鄭家屯間爲一百四十英里，鄭家屯通遼間爲七十四英里，通遼打虎山間爲一百五十六英里，打虎山葫蘆島間爲一百零四英里），走葫蘆島比走大連要近八十英里有奇（合中國二百四十餘里）。現在由通遼到洮南，係繞道通遼，所走的途徑似弓背形，如若洮南通遼間建築形似弓弦的直達鐵路則洮南通遼葫蘆島間的距離僅僅是三百五十八英里（洮南通遼直線距離爲百三十英里），則走葫蘆島比走大連要近一百六十英里有奇（約合中國五百里）。同時昂昂溪葫蘆島間也就可以多近八十餘英里，總起來要近一百六十餘英里。

（四）以瀋陽作基點來看：瀋陽大連間的距離爲二百四十六英里，瀋陽葫蘆島間的距離爲一百八十四英里，走葫蘆島比走大連要近六十英里有奇（約合中國一百八十餘里）。路近則運費低，貨物當然不願意走路遠而運費高的路線，所以葫蘆島一開港，遼吉黑三省的貨物都一定要走中國鐵路，由葫蘆島入口及出口。不能走日本鐵路，由大連入口及出口。

在內蒙古及熱河等處的運輸上，葫蘆島比大連也有很大的利益。內蒙古的貨物大部分都

集中在通遼，通遼大連間的距離約爲四百九十英里（通遼鄭家屯間爲七十四英里有奇，鄭家屯四平街間爲五十四英里，四平街大連間爲三百六十四英里）而通遼葫蘆島間的距離爲二百六十英里有奇，（通遼打虎山間爲一百五十六英里，打虎山葫蘆島間爲一百零四英里有奇）走葫蘆島比走大連要近約二百三十英里有奇（約合中國六百八十餘里）。如若葫蘆島開了港，內蒙古貨物自然不經南滿鐵路由大連入口及出口，一定經中國鐵路由葫蘆島入口及出口。至于熱河則與大連及日本都沒有聯絡，但葫蘆島與錦縣甚近，錦朝鐵路（由遼寧錦縣至熱河朝陽）已修成錦州北票間一段，將來很容易成功。這條鐵路一成功，熱河的運輸也都集中于北寧路，由葫蘆島入口及出口。

葫蘆島可以與遼，吉，黑，及熱河，內外蒙古全部鐵路相聯絡，就現在已成的鐵路而論，已經包括一千七百一十一英里有奇（北寧鐵路關外段及其支線共三百二十五英里有奇，瀋海鐵路及其支線一百九十九英里有奇，海吉鐵路爲一百二十八英里，打通鐵路爲一百五十六英里有奇，四洮鐵路爲二百六十四英里，洮昂鐵路爲一百四十一英里，齊昂鐵路爲十八英里，錦朝鐵路爲九十六英里有奇，齊克鐵路爲百三十英里有奇，呼海鐵路爲六十九英里有奇，外加吉敦鐵路爲一百三十英里，吉長鐵路爲七十九英里），至於與大連相聯絡的南滿鐵路不過六百八十七英里有奇而已，尚不到二分之一。

葫蘆島既有這樣長的鐵路聯絡線且碼頭上可同時繫一萬噸的輪船三隻，港內可停泊輪船四十隻，每年可吞吐貨物三百萬噸，如若開港成功，不幾年大連便要蕭條，不祇是沒有貨物出入，船隻也少有停泊的了！

(3) 葫蘆島港的已成工作

葫蘆島既然具備適於商港的各種條件，於是徐世昌便請英人秀芝技師，草築港計劃，內容大體如下：

(一) 由葫蘆島的半島南端起，築長凡一萬六千英尺（最初為五千四百英尺）寬百尺的碼頭提防在退潮後水深可保三十英尺，同時可以繫留一萬噸的汽船三隻，港內尚可停泊汽船四十隻。

(二) 鐵路則由北寧路的連山站設支綫，直達碼頭，並建設車站，飯店，及其他的必要建築。

(三) 倉庫設在碼頭及沿港的附近，用鐵路將各倉庫聯絡。

(四) 將北方海面的淺灘填平，以之為街市建設地。

(五) 築港所需經費，第一期定為英金八十萬鎊（約合中國八百萬元），六年完工。當時

中國政府採用了秀芝氏的築港計劃，以董開文為總督，委芝為技師長，準備進行一切築港工

程。由宣統二年十月起，先敷設連山站葫蘆島間的七英里餘鐵路及沿岸提防，但開工後不過一年有餘，武漢革命軍起，又因為資金缺乏，工程遂中止，但在這一年期間，連山站至葫蘆島間的鐵路敷設已完全竣工，沿岸提防已完成有四百英尺之多，北海的淺灘填幾成其半。民國成立以來，曾繼續其工程，但自民國二年以後以至今日，築港事業完全中止。

民國成立以來，關於葫蘆島築港的問題，無暇顧及。其後歐洲大戰勃發，築港問題，更無人過問。民國五年，通裕鐵路總辦陳應南，擬以葫蘆島為錦西煤炭的輸出港，曾建議繼續修築，雖經政府許可，始終沒能動工。民國八年歐洲大戰告終，英美的資本家又有暇顧及遠東問題，於是勸告我國築造葫蘆島及敷設錦瓊鐵路。當時張作霖作東三省巡閱使，兼奉天督軍，久有築葫蘆島之意，同時北京政府交通部亦正進行築港計劃，於是雙方協議結果，各出銀五百萬元。以周肇祥為開埠督辦第三期的築港準備將要就緒，民國九年夏，直皖戰起，更無暇顧及築港事。迨至民國十一年春，直奉戰爭又起，東三省宣布獨立，就在這一年的七月，取消了葫蘆島繼續築港之議。直奉戰後，奉方又在此築理想的軍港，以為海軍根據地的計劃，擬設立海軍航警學校，並令海河砲艦在此停泊，築港工事雖然沒有續起，但仍常派技師調查。

葫蘆島的既成工程，按日本方面的調查，據云不過百萬元內外，其主要者為臨港鐵路（

卽北寧鐵路延長的七·一英里），其次爲填築工程，在南海方面面積八千而秤，在北海的填築延長計有八百英尺，埠頭兼用防波堤工程有一千三百四十英尺，爲混凝土工，已成一半，今均放置。其他車輛六十餘。若目下不急着手進行，則以前的建築，或至毀壞。建築物有六國飯店，碼頭事務所，警察署，建築事務所，勞工收容所，以及車庫等等。

(4) 中國鐵路系統的漸次成立

葫蘆島的中國方面自衛大規模計劃雖然沒能成功，但是近年來與此事相關聯的鐵路系統漸次成立，這也是一個太好的現象。在徐世昌倡議葫蘆島築港的時候，東三省的中國鐵路僅有北寧路一條，如瀋海，吉海，打通，四洮，洮昂，齊昂，齊克，呼海等與葫蘆島的關係鐵路尚沒有一點邊沿。到了民國十年，因爲八道濠有張作霖經營的煤礦一所，爲運煤便利起見，動工建築打虎山（距瀋陽約二百五十里之北寧路鐵路上一站）八道濠間的鐵路，長僅十八英里（約合中國五十餘里）民國十一年十二月築成，名曰「虎濠鐵路」。其後又由八道濠延長到新立屯，延長至彰武縣，由彰武縣延長到通遼，全長一百五十六英里（約合中國四百六十餘里）民國十六年十月全線築成，就是現在所說的打通鐵路。這一條打通鐵路的修築，日本以與南滿鐵路平行爲理由，再三提出抗議，所以分成四段，經七年之久，千災萬難，方纔成功。這一條鐵路看着似乎不太重要。實在是葫蘆島與北滿的聯絡主要幹線，關係異常重大

民國十四年五月，以奉天當局爲中心，加入相當商股，又成立「奉海鐵路公司」，修築瀋陽海龍間鐵路，長一百四十五英里有奇（約合中國四百三十餘里），至民國十六年九月成功，又繼續延長至吉林省城，所謂吉海鐵路，長七十英里（約合中國二百一十里），于民國十八年五月完成。這瀋海及吉海兩條路線的成功也大引起日本政府的不滿，一方面以與南滿鐵路平行爲言，提出嚴重抗議，一方面，于民國十七年，假瀋海鐵路借洮昂鐵路車輛問題，強迫中國簽訂瀋海南滿兩鐵路的聯運合同，以便吸收吉林方面的貨運，發展南滿鐵路及大連港。這兩條鐵路是葫蘆島及北寧鐵路與吉林相聯絡的主要幹線，關係也是非常重大。

這打通，瀋海，吉海，三鐵路的最近成功，是中國反抗日本帝國主義的表現，在滿蒙鐵路鬪爭史上占有很重要的位置，不容忽視。

（五）最近日本進攻的成功與失敗

（1）洮昂鐵路的急擢

中國自衛的築港計劃及鐵路系統既不能一氣呵成，又因爲俄國革命後無力東顧，中東鐵路暫時入于白黨手中，日人當然大爲得意。及至民國十三年中俄恢復邦交，中東鐵路歸中俄兩國共管，日本政府大起醋意，便趁火打劫，想伸勢力于北滿，分中東鐵路的勢力，由駐華

公使芳澤謙吉向中國政府要求強修築洮昂鐵路（由洮南至昂昂溪），長一百三十九英里（約合中國四百十里）中國政府自然是俯首聽從。日本在民國十四年三月測量，五月二十八日開工，七月四日便完成，從測量到完工不到半年，日本帝國主義之急攫手段真可謂神乎其神！初成，因嫩江水患，損壞一部分，至民國十五年七月四日全路通車。

這一條鐵路關係重要，因為昂昂溪是中東鐵路的一站，而昂昂溪到黑龍江省城間十八英里（約合中國五十里）中國早已修好了鐵路，所謂齊昂鐵路，這齊昂洮昂兩鐵路如若接軌則黑龍江貨物必有一部分被奪，走洮昂，四洮，南滿三鐵路。所以有人譬喻，中東鐵路是一條長蛇，而洮昂鐵路是一把剪刀。究竟俄國不似中國，當然不肯坐視日本政府這樣利害太攸關的侵掠行動。洮昂鐵路要和齊昂鐵路接軌，一定要橫斷中東鐵路，俄國便不許日本橫斷。中日，俄三國交涉很久，直到民國十七年七月方纔解決，允許通過。日本得了這一條鐵路，勢力侵入北滿，在中東鐵路固然是一個大損失，同時在中國，則由葫蘆島，經北寧鐵路，打通鐵路，北上入北滿的途徑中，被他人奪去一段，損失也不在小處。

（2）吉會等六鐵路的要求

民國十六年春，田中內閣組成，又大施行其滿蒙積極政策。同年九月，派滿鐵會社社長山本條太郎向東三省當局，要求建築六條鐵路。那六條：

- (一) 吉會線：由敦化到圖們江，計一四〇英里。
- (二) 長大線：由長春到大賚，計一二一英里。
- (三) 洮索線：由洮南到索倫，計四〇英里。
- (四) 延海線：由延吉到海林，計一六二英里。
- (五) 吉常線：由吉林到五常，計一五〇英里。
- (六) 新新線：由新邱到新台子，計一一〇英里。

以上六條鐵路的總長，共計八百英里，建築費預算暫定一萬萬元。

這六條鐵路中，吉會一線意義最爲重大。日本要將他的勢力伸到北滿，要將北滿的交通握在手中，僅僅一條南滿鐵路及大連吞吐港是不夠的。因爲若使北滿的貨物都由大連出口及入口路途遙遠，運費自然要高，事實上當然不能和俄國的海參崴港競爭，因爲海參崴距松花江和黑龍江兩流域比大連太近了。同時大連港和日本本部距離較遠，一旦有事，難保不爲他國海軍截斷聯絡。因這貿易和軍事上兩大原因，日本有另建築一條新鐵路，以與接近北滿及日本本部的新吞吐港聯絡的必要。這便是日本所謂「兩港兩線主義」第一個港當然是大連港。第一個路線當然是南滿鐵路。這第二個港，日本已定爲朝鮮的清津或羅津。這第二條路線便是吉會鐵路。由吉林到朝鮮會寧，延長到清津港口，一方面可以打擊中東路及海參崴，一

方面和南滿鐵路相聯接，環抱遼寧吉林兩省，更有若干幅射綫四出，滿蒙全部便都在日本的鐵路網內了。吉會鐵路既這樣的重要，日本的用心積慮也很苦，使盡陰謀詐術，威迫利誘，詭計百出，非要實現不可，從發動到現在已有二十餘年，幾無時不在運動之中。民國十三年，以開採天寶山銅礦爲名，修成天圖鐵路（圖們江到天寶山間）長六十九英里的輕便鐵路，事實上這便是吉會鐵路下中段。吉會鐵路下段，由朝鮮境內會寧到上三峯間，長二十五英里的一段，早在民國八年修成了。吉會鐵路上段，由吉林省城到敦化間，長一百三十二英里（等于吉會鐵路全綫的一半），也于民國十七年十月通車。事實上吉會鐵路所未修成的僅僅是敦化到老頭溝間的長二百三十一里一段而已！其他的五條鐵路也很關重要。內中洮索鐵路深入未開發的興安，吉常鐵路深入吉林內地，長大鐵路扼塞黑龍江門戶，可以吸收北滿的貨物，延海鐵路和洮昂鐵路同一主要，是中東路的東方一把剪刀，可使北滿貨運，不經中東鐵路由海參崴入口及出口，而經吉會鐵路，由清津或羅津入口及出口；且縱橫滿洲平原，沿路有廣大的森林地帶，與松花江的三姓相連。這六條鐵路完成，吉林黑龍江就完全入于日本人的手中，日人心中的滿蒙鐵路網計畫就可以實現了。

田中內閣倒後，這六大條鐵路的要求便行停止，但是，日本政府對於吉會鐵路始終不肯放棄，所以我們還時常在報紙上看見『日本要求修築吉會鐵路！』『日本將強築吉會鐵路』

第三節 滿蒙鐵路烏瞰

(一) 既成鐵路概況

東三省，因為受帝國主義的特別青眼，日本和帝俄競爭的結果，鐵路線特別發達，為內地之所不及。若除去北寧鐵路的關內一段，大約總數有一萬里。若算上北寧鐵路的關內段，一共是三千九百八十二英里有奇，約合中國一萬一千九百餘里。東三省三十八萬二千八百六十九方英里的面積而能有這們長的鐵路線，在中國可算第一。這一萬里的鐵路當然不是一條，也不屬一國，長短，性質……一切都複雜，為節省筆墨起見，將滿蒙既成鐵路列表（表四十一）如次：

這一萬里鐵路中，日本人經營的，或是借日本款建築的，共有一千五百餘英里，約合中國四千五百餘里，俄國經營的有一千餘英里，約合中國三千餘里。我們算一算：所謂純粹中國經營的鐵路還有多少？俄國的鐵路祇有中東鐵路一條，日本的鐵路較爲複雜，今將滿蒙與日本有關係的鐵路列表（表四十二）如次：

表四十二——滿蒙的日本關係鐵路表

權利關係	鐵 路	長度(英里)
借地自營	南滿及安奉鐵路	六九八·四
借款關係鐵路	吉長鐵路	七七·九
	四洮鐵路	二五九·五
合 計		三三七·四
承築墊款鐵路	洮昂鐵路	一四二·九
	吉敦鐵路	一二五·〇
合 計		二六七·九
	「溪城鐵路	七七·〇
		(已成一四·〇)

合辦鐵路天圖鐵路

七七·〇

(已成六九·〇)

金福鐵路

六三·〇

合計

二一五·〇

總

計

一五一八·七

我們綜觀滿蒙的既成鐵路共分三個大系統：(一)中國鐵路系統以北甯路為幹線，瀋海，吉海，及打通三鐵路有入吉黑的兩條主要支線，可惜通遼以北的四洮及洮昂兩鐵路係借日本款建築，管理及財務均在日人手中，事實上與日本鐵路無異，黑龍江新修的齊克及呼海兩鐵路尚不能與北寧幹線很如意的聯絡。(二)日本鐵路系統以南滿鐵路為幹線，吉長及吉敦，四洮及洮昂，安奉五鐵路為入吉黑及與朝鮮聯絡的主要支線，最為完整，所以幾握住全滿蒙的交通。(三)俄國鐵路系統，以中東鐵路為幹線，橫互北滿三十餘里，與俄境烏蘇里鐵路相聯，直達海參崴港，雖然因為南滿及洮昂兩鐵路的影響北滿西部貨運一部分被奪，但勢力仍不可侮。若日本的吉會及延海等鐵路成立，朝鮮的清津或羅津開了港則中東鐵路就不復能握北滿交通重心了！該路除哈長線外，無主要支線。

日本在滿蒙的鐵路經營，就已成線而論，約分四種：(一)直接經營的，為南滿鐵路(

附安奉鐵路)，(二)借款關係鐵路，中日已經締結了正式借款合同，爲吉長，四洮及北寧鐵路新民屯至瀋陽一段——不過北寧鐵路的三十二萬借款業已還清。(三)承築墊款鐵路爲吉敦及洮昂。(四)合辦鐵路，日本人假借中日合辦名義獲得了建築權，爲金福及天圖，瀋城輕便鐵路。現在日人直接經營的鐵路已有六百九十八英里，借款關係鐵路約三百四十英里。承築墊款鐵路約二百七十英里，合辦鐵路約二百二十英里，再加上南滿鐵路七百英里，總爲一千五百餘英里，在滿蒙三千九百餘英里的鐵路中，幾乎佔有半數了。

(二) 未成線概況

這一節所說的滿蒙鐵路的未成線計劃，是日本的預定計劃，也就是日本所謂「滿蒙鐵路網政策」。既是預定計劃，所以內容頗不一定，大概在日本理想中，要在滿蒙修的鐵路如下表(表四十三)：

表四十三——滿蒙鐵路未成線配置表

鐵路名	起迄點	英里數
對黑線	黑爾根——對青山	三五〇
長大線	長春——大賚	一一一
海吉線	海林——吉林	五〇

吉會線 吉林—會寧 一五〇

吉常線 吉林—五常 一五〇

延海線 延吉—海吉 一六二

開海線 開原—海龍 四〇

洮索線 洮南—索倫 四〇

洮熱線 洮南—熱河 二五〇

巴連線 林西—錦州 一二〇

錦洮線 錦州—洮南 二二〇

張赤線 張家口—赤峯 七〇

張熱線 張家口—熱河 一二〇

平熱線 北平—熱河 八〇

錦赤線 錦州—赤崎 一〇〇

錦熱線 錦州—熱河 八〇

大溝線 大石橋—溝幫子 三〇

新新線 新邱—新台子 一一〇

長 洮 線 長 春——洮 南 七〇

溪 城 線 本溪湖——城 廠 五〇

蒙古橫斷線 海拉爾——科布多 一、九〇〇

蒙古縱斷線 張家口——上烏丁斯克 一、五〇〇

我們用分析的眼光來看：日本人在滿蒙的理想鐵路經營分六大中心：（一）吉林方面，以吉林省城爲中心；吉會，吉常，海吉，延吉，開海……鐵路均屬之。（二）北滿方面，第一以長春爲中心；長大，長洮……鐵路均屬之。（三）北滿及內蒙方面，以洮南爲中心；北行入黑龍江者爲與洮昂及昂齊兩鐵路相聯的對黑鐵路及與中東南滿兩鐵路相聯的長洮鐵路；西南行入熱河者爲洮熱，錦洮……鐵路。（四）在內蒙方面第一個中心爲赤峯；赤熱，張赤，巴連，洮熱……等鐵路均屬之。（五）在內蒙方面第二個中心爲承德；張熱，平熱，錦熱，赤熱……等鐵路均屬之。（六）在外蒙方面中心爲庫倫，蒙古縱斷及橫斷兩大鐵路屬之。

（三）滿蒙鐵路的經濟價值概觀

滿蒙的中日俄三國鐵路，既如其複雜，到底那一條鐵路的價值高呢？這當然是我們所渴望知道的。說到鐵路的價值當然分兩方面：一爲政治的，偏重于軍事形勢，其條件大半在地理方面。二爲經濟的，偏于貿易和客貨運輸，其條件大半在戶口，物產。決定一條鐵路的

經濟價值要看這條鐵路通過各地的戶數，人口，及出產品如何而定。關於各條鐵路的政治經濟兩方面價值，以後均分別有詳細的敘述，現先就最簡單由戶數人口一節，概略觀察滿蒙既成未成各鐵路的價值。這當然是惟一簡單方法。如下表（表四十四）：

表四十四——滿蒙各鐵路經過地方的戶數人口表

站名	站數	戶數	人口
滿鐵線	一一二	一八七七三二	一二八〇六三六
中東線	四五	七三四一四	四七〇六八二
四洮線	二九	二四九七〇	一七四二〇〇
北寧線 (關外段)	一一二	二三〇〇八	一三二八〇〇
吉長線	一一二	一七三三七	九六二〇〇
洮昂線	一〇	三三〇〇	三一四〇〇
吉敦線	四	四四〇〇	二五六〇〇
金福線	一一	二一〇〇	一〇〇〇〇
平綏線	一三		

潘海線

一八

宋成線

對黑線

一六

二七九〇〇

一七九三〇〇

蒙古縱斷線

七

一八〇〇〇

一三〇〇〇〇

錦洮線

四

二一〇三〇

一一八六〇〇

洮熱線

七

一六〇〇〇

一〇一〇〇〇

蒙古橫斷線

四

一〇〇五〇

八三〇〇〇

錦熱線

四

一二二五〇

八一〇〇〇

巴連線

六

一七一〇〇

七三六〇〇

張赤線

四

六一〇〇〇

五一〇〇〇

海吉線

四

八一七〇〇

四九七〇〇

張熱線

五

九九〇〇〇

四四五〇〇

吉會線

九

七〇四〇〇

三七六〇〇

開海線

五

五〇〇〇〇

三五〇〇〇

平熱線

五

三九〇〇〇

三二〇〇〇

大溝線	四	三四〇〇	二四八一五
大壕線	二	三三二〇	二三〇〇〇
錦赤線	三	六三〇〇	一〇七〇〇〇

上表以鐵路為中心，就其所住各地人口的總和以判斷他的價值，但有時一條鐵路所經過各地的人口總和雖然不多，但因為經過某一兩個人口衆多的地方，這條鐵路也有他的價值存在，所以決定一條鐵路的價值，一方面要從縱的——所經各地的人口總和——來看，另一方面要從橫的——某戶數人口甚多的地方有某一條鐵路經過——來看。現在將橫的方面，將滿蒙人口在一千以上的地方列出，看看有某條或某幾條鐵路經過某個地方，如下表（表四十五表）

表四十五——滿蒙人口一千以上各地通過的各鐵路表

站名	人口數	鐵路名
哈爾濱	三二五、三八二	中東
瀋陽	二八五、五八〇	北寧 滿鐵 瀋海 安奉
大連	二六〇、〇〇〇	滿鐵
泰來	一四〇、〇〇〇	洮昂
安東	一一〇、六九一	滿鐵

呼蘭	張家口	寧古塔	鐵嶺	通遼	遼陽	鄭家屯	錦州	撫順	長春	庫倫	龍江	齊齊哈爾	營口	吉林
三三、〇〇〇	三五、〇〇〇	三五、〇〇〇	三八、七九〇	五〇、〇〇〇	五一、五五七	五二、六〇〇	五六、〇〇〇	六七、〇〇〇	六八、〇〇〇	七〇、〇〇〇	七〇、〇〇〇	七〇、〇〇〇	七五、六四〇	八六、一〇〇

呼海	平綏	海吉	滿鐵	四洮	滿鐵	四洮	北寧	滿鐵	滿鐵	蒙古	齊克	齊克	滿鐵	吉長
對黑	蒙古			打通					吉長		昂齊	對黑	北寧	吉會
									長大		對黑	齊昂		吉敦
														吉海

綏 蘭

三三、〇〇〇

呼海 對黑

開 原

三一、七六六

滿鐵

赤 峯

二九、〇〇〇

洮熱 錦熱 錦赤

昌 圖

二五、二一五

滿鐵

熱 河

二五、〇〇〇

洮熱 錦熱 張熱 平熱

蓋 平

二四、〇四〇

滿鐵

旅 順

二二、〇〇〇

滿鐵

多倫諾爾

二二、〇〇〇

張赤

范 家

二〇、四〇〇

滿鐵 四洮

本 溪 湖

二〇、〇〇〇

滿鐵 四洮

黑 河

二〇、〇〇〇

對黑

綏 東

一八、〇〇〇

滿鐵

鐵 開 原

一七、七六四

滿鐵

鳳 凰 城

一六、〇四〇

滿鐵

恰 克 圖

一五、〇〇〇

蒙古

洮南
 滿洲里
 興安
 海龍
 公主嶺
 海城
 八面城
 賣買城
 大石橋
 鞍山
 敦化
 盤石
 林西
 金州
 龍井村

一四、〇〇〇
 一三、〇〇〇
 一二、〇〇〇
 一二、〇〇〇
 一一、九〇〇
 一〇、六一五
 一〇、〇〇〇
 一〇、〇〇〇
 一〇、〇〇〇
 一〇、〇〇〇
 一〇、〇〇〇
 一〇、〇〇〇
 一〇、〇〇〇
 一〇、〇〇〇
 九、〇〇〇
 八、六〇〇

四洮 洮昂 洮熱 洮索
 中東
 中東
 瀋海 開海 吉海
 滿鐵
 滿鐵
 四洮
 蒙古
 滿鐵
 滿鐵
 吉敦
 吉海
 巴連
 滿鐵
 天圖

周	樺	營	閩	克	昂	安	頭	海	瓦	普	熊	海	灤	開
水	皮	城		山	昂	達	道	林	房	蘭	岳	拉	平	魯
子	廠	子	陽		溪		溝		店	店	城	爾		

三、三〇〇	三、五〇〇	三、五〇〇	三、七九〇	四、〇〇〇	四、五〇〇	四、五〇〇	五、〇〇〇	五、〇〇〇	五、〇六五	五、九〇〇	六、九〇〇	七、〇〇〇	七、〇〇〇	八、〇〇〇
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

滿鐵	吉長	吉長	北寧	齊克	中東	中東	吉敦	海吉	滿鐵	滿鐵	滿鐵	中東	平熱	洮熱
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

對黑
昂齊
洮昂

延海

立山

橋頭

水師營

綏芬

札蘭屯

大凌河

高橋

開通

寬城子

連山

前街

天寶山

烏黑雅蘇台

火連寨

九站

三、一七六

二、八〇〇

二、八〇〇

二、七〇〇

二、五〇〇

二、五〇〇

二、五〇〇

二、三〇〇

二、二〇〇

二、〇〇〇

二、〇〇〇

二、〇〇〇

二、〇〇〇

一、八四三

一、八〇〇

滿鐵

滿鐵

滿鐵

中東

中東

北寧

北寧

四洮

中東

滿鐵

北寧

天圖

蒙古

滿鐵

吉長

小庫倫

一、六〇〇

錦洮

陶賴昭

一、六〇〇

中東

對青山

一、五〇〇

對黑

興隆

一、五〇〇

洮昂

鎮東

一、四〇〇

洮昂

建平

一、四〇〇

巴連

蘇家屯

一、四〇〇

滿鐵

新台子

一、四〇〇

滿鐵

松樹

一、三六〇

滿鐵

連山關

一、三四〇

滿鐵

卡倫

一、三〇〇

吉長

打虎山

一、三〇〇

打通

鐵昌圖

一、三〇〇

滿鐵

雙城堡

一、三〇〇

中東

草家口

一、二一七

滿鐵

中前衛
雙廟子
錢家
烟台
科布多
四平街
巨流河

(注) 表中所謂滿鐵包括南滿，安奉兩鐵路及其支線。

一、二〇〇
一、一九四
一、〇〇〇
一、〇〇〇
一、〇〇〇
一、〇〇〇
一、〇〇〇

北寧
滿鐵
四洮
滿鐵
蒙古
滿鐵
北寧

四洮

第五章 中東鐵路

第一節 中東鐵路之史的發展

中東鐵路是帝國主義者在中國建築最早的一條鐵路，也是變化最大，糾紛最多的一條鐵路。要上溯他的歷史，可以分三個時期來說明：

(A) 帝俄時代——我們都知道中東鐵路是起于中俄密約。遠在一千八百九十六年（清光緒二十二年），俄皇尼古拉第二舉行加冕大典，中國先派湖北布政使王之春爲祝賀使，帝俄政府設詞阻撓，遂改派李鴻章。時中國新敗，朝野均痛中日和約的苛，李鴻章遂想聯絡帝俄以抵制日本。俄皇派財政大臣徵德（Witte）和李鴻章議定中俄密約，其中除中俄兩國對日攻守同盟條款外，有兩條是說：俄國爲對日交戰，轉運俄兵的便利，中國政府允許俄國的西伯利亞大鐵路通過中國的黑龍江，吉林地方以達於海參崴港；不過，這條鐵路須由私家公司承辦，不能由帝俄政府經營，而所謂私家公司，即係帝俄財政大臣徵德所主持的華俄道勝銀行。同年八月，中國駐俄公使許景澄和華俄道勝銀行總裁羅啓泰（Rothstein）和帝俄政府代表烏

托姆斯基 (Prince Oukhomski) 簽字東清鐵路 (即中東鐵路) 合同，中國政府出庫平五百萬兩入股，共同組織「中國東省鐵路公司」。同年十二月。帝俄政府批准該公司註冊。中東鐵路公司雖名為公司，股本總額定為五百萬盧布，分為一千股，每股五千盧布，但這不過是名義上如是，事實上純粹是帝俄政府經營。王景春說：『中東鐵路公司在聖彼得堡發售股票，時間是限某日下午一時起，僅五分鐘就閉幕了。最奇怪的是自該時到現在，普通人士從來沒有看見股票的樣式何如』。帝國就以半蠻橫半誘惑的手段獲得中東鐵路的建築權。

到了一八九七年 (清光緒二十三年)，德國借口曹州教案，派艦佔據膠州灣，帝俄也不落人之後，派艦隊強佔旅順大連。一八九八年 (清光緒二十四年)，中俄訂立旅順大連租借條約，其中允許帝俄由中東鐵路建築接于旅順大連的遼東半島支線，其辦法與中東鐵路同。同年五月，許景澄、楊儒又與帝俄續訂東省鐵路公司合同，定由中東鐵路幹線達旅順大連的鐵路名為「東省鐵路南滿洲支路」。於是帝俄的鐵路勢力橫貫吉黑，直衝遼瀋，以達于海濱，囊括了全部東三省。

至于中東鐵路實際動工是在一八九七年。到一九〇二年中東鐵路全路，由滿洲里到哈爾濱的西部線，哈爾濱到綏芬河的東部線，以及哈爾濱到旅順大連的南部線，大石橋營口間的支綫，共長一千六百英里 (約合中國四千八百餘里) 完全築成。

因爲帝俄在東三省的籠斷行爲，引起英美日的不滿，其中日本尤感覺威脅，勢不能不起而鬪爭，于是一九〇四年，日俄遂宣戰，帝俄軍隊敗北，美總統出而調停，雙方締結波茲瑪斯條約，內中關於鐵路部份讓長春以南的部份于日本。日本接收後改名南滿鐵路，另組織南滿鐵道株式會社經營。從此，帝俄所有的鐵路僅是滿洲里哈爾濱間的東部線，哈爾濱綏芬河間的西部線，及哈爾濱寬城子間的南部線，但仍有一千零七十英里（約合中國三千二百餘里）之長，是東三省鐵路中最長的一條。從此，日俄兩帝國主義依中東南滿兩鐵路分割東三省爲南北滿，各守其勢力範圍，以拒英美等其他帝國主義者勢力的侵入，直到帝俄的覆亡爲止。

（B）白俄時代——帝俄亡後，蘇俄政府成立，但因中東鐵路遠在東方，一時爲蘇俄政治勢力所不及，遂入于白黨霍爾瓦特等人手中。霍利用鐵路以謀復辟，引起新舊黨爭執，一時中東鐵路沿線陷於混亂狀態中。一九一八年（民國七年）一月，吉林督軍孟恩遠派軍將駐哈爾濱的白黨軍隊，一律解除武裝，由中國設臨時警察局，協助白俄警察維持秩序，于是中東鐵路的管理權和哈爾濱的行政權名義上遂爲中國及白俄所共有。中國政府更下令派中東鐵路督辦，即以黑龍江督辦鮑貴卿兼任，但霍爾瓦特的地位仍然維持，事實上，中東鐵路實權仍操于白黨之手。其後，日、美、英、法等國出兵西伯利亞以援助白黨，除借中東鐵路運兵之外

，且進一步將中東鐵路及西伯利亞鐵路的一部置于協約國共同管理之下，由中、美、英、日、法、意、捷克斯拉夫，及俄白黨的各國鐵路專家組織技術部。部長是美國人史蒂文斯 (J. H. A. Stevens)。中國所派的專家是詹天佑，王景春諸人。

蘇俄的勢力不是各帝國主義者武力之所能消滅的——反因而日趨強盛鞏固起來，於是協約國終不能不由西伯利亞撤兵。因為出兵而實行的協約國共管中東鐵路，固然是失其意義，托庇于協約國鼻息下的白黨也失掉靠山。一九二〇年（民國九年）三月，中東鐵東督辦鮑貴卿，因為霍爾瓦特挪用鐵路款項，作政治活動，路工薪金積欠兩個月不發，激起罷工，遂下令免霍爾瓦特職的命令。但是中國仍然沒有收回自管的勇氣。同時華俄道勝銀行的後身所謂俄亞銀行的股東又起而抗議。本來，華俄道勝銀行是帝俄財政大臣徵德所發起，完全是帝俄政府的化身，一八九五年十二月，依帝俄法律註冊。依該行章程銀行董事至多不得過十一人，由股東選舉，然後再經帝俄財政部加委。中國根據東省鐵路合同也曾投入資本庫平六百萬兩。不過，帝俄資本不足，所以華俄道勝銀行法國人的股票很多，約佔全數的百分之六十，所以一九一〇年帝俄財政部頒布特許狀，准華俄道勝銀行和法國的北方銀行 (Banque du Nord) 合併，定名為俄亞銀行，到這個時候，法帝國主義者便以此為題，出來說話，中法間力爭很久，方纔解決，由中國交通部派代表和北京華俄道勝銀行，代表暫住巴黎的華俄道勝銀行

，訂立東省鐵路續訂合同七款，內中決定中東鐵路由董事會管理。董事會九人，中國政府得派四人，加中東鐵路督辦爲五人，其餘四人由俄人自由選舉，也就是由法帝國主義卵翼下的白黨來選舉，不過董事會法定人數爲七人，一切取決亦必須七個人全體同意。自此以後，中東鐵路遂入於名義上是中國及白黨共管，事實上仍是在白黨管理之中。

(C) 蘇俄時代——一九二二年（民國十一年）秋，蘇俄先派代表越飛，繼派加拉罕，與中國協議恢復邦交。到一九二三年（民國十二年）五月，簽定中俄解決懸案大綱協定十五條及暫行管理中東鐵路協定十一條，聲明書七種，兩國邦交恢復，而中東鐵路問題亦因之解決。時東三省當局張作霖與北京政府處於敵對地位，蘇俄爲遷就事實起見，同年九月又派全權代表庫米茹措夫與「東三省自治省政府」全權代表鄭謙，呂榮寰，鍾世銘，訂結奉俄協定。自此以後，中東鐵路遂由中俄兩國共同管理。

第二節 中東鐵路局的組織內容

現在中東鐵路的組織，係根據中俄暫行管理中東鐵路協定。最高機關是理事會，設理事十人，由中俄兩國政府各選派五人。中國政府派定華理事一人爲理事長，即督辦；蘇俄政府派定俄理事一人爲副理事長，即會辦。理事會以七人爲法定人數，一切取決須六人以上，的同

意方能執行。理事會內分六課，即總務，法律，財務，技術，商務，駐北平辦公處。凡管理局局長副局長的職務和權限皆由理事會規定，並監督。局長及處長皆由理事會命令。理事會又可以發布命令，制定章程，權力甚大。

理事會之外又設監事會，由監察五人組織之。華監察二人由中國政府委派；俄監察三人，由蘇俄政府委派，會長由華監察中選舉。監事會的職務是稽查路局和全路的賬目，責任甚大。監事會下設稽核局內分支出，收入，監查，庶務四課，實地執行稽查。

理事會和監事會又有聯席會議的組織，職權是審查和議決鐵路每年的預算，決算，及重要建築，大宗材料等。

實際上管理鐵路的管理局，局長是俄國人，下有二副局長，一個是中國人，一個是俄國人。正局長直轄總務，法律，商務四處及經濟調查局。俄副長管車務，機務，工務，材料，地畝，醫務，獸醫，房產八處和商務學系，天文台十個機關。華副局長管理進款，電務，印刷恤金，華洋密書五處。茲將中東鐵路管理局組織系統列表（表四十六）如次：

上表的華俄祕書處原名交涉處，帝俄時代是辦理外交的機關，蘇俄管理後，因中東鐵路用俄文，故改組為華俄祕書處。法律處係帝俄時代根據領事裁判權以治理中東鐵路沿線的中俄人民，蘇俄管理後，名稱尤在，內容已改變，現今注意于翻譯中國法律等事項。

中東鐵路全體職員，民國十六年是二萬五千四百一十人，內分社員，臨時僱員，和日給勞動者三種，其中以日給勞動者為最多，幾佔總數的一半，一萬一千人；社員次之，約佔總數的五分之一，一萬零五百餘人；臨時僱員最少，不過三千八百七十餘人。近十餘年來，中東鐵路的職員年有增加。茲將民國二年到民國十六年中東鐵路職員列表（表四十七）如次：

表四十七——近十餘年來中東鐵路職員數目比較表

	民國二年	民國三年	民國十四年	民國十五年	民國十六年
社員	10,337	9,857	9,321	9,611	10,555
臨時僱員	766	1,214	1,855	2,260	3,866
日給勞動者	5,891	5,755	8,623	9,966	11,000
合計	17,004	16,666	19,800	23,837	25,421

至于所用職員的籍貫，根據中俄協定，係以平等為原則，但是事實上尙難實現。茲將中東鐵路重要職員的華俄籍貫列表（表四十八）如次：

表四十八——中東鐵路職員表

(甲)，理事會

- 一，理事長即督辦一
- 二，副理事長即會辦一
- 三，代理理事長一
- 四，代理副理事長一
- 五，理事六人
- 六，總務處長一
- 七，法律處處長一
- 八，財務處處長一
- 九，商務處處長一
- 十，技術處處長一

(乙)，監事會

- 一，監事長一
- 二，監事四

中國人

俄人

中國人

俄人

中國人三俄人三

中國人

俄人

俄人

俄人

俄人

中國人

中國人一俄人三

三，公廳主任一

俄人

四，總稽核員二

俄人

(丙)，稽核局

一，局長一

中國人

二，副局長二

中國人一俄人一

(丁)，管理局

一，局長一

俄人

二，副局長二

中國人一俄人一

三，秘書一

俄人

四，總務處處長一

俄人

五，工務處處長一

中國人

六，機務處處長一

俄人

七，車務處處長一

俄人

八，電務處處長一

俄人

九，材料處處長一

俄人

- | | |
|-------------------|---------|
| 十，進款處處長一 | 俄人 |
| 十一，會計處處長一 | 俄人 |
| 十二，商務處處長一 | 俄人 |
| 十三，勤務委員會主任一 | 俄人 |
| 十四，經濟調查局主任二 | 中國人一俄人一 |
| 十五，法律處處長一 | 中國人 |
| 十六，地畝處處長二 | 中國人一俄人一 |
| 十七，醫務處處長一 | 中國人 |
| 十八，獸醫處處長一 | 俄人 |
| 十九，恤金處處長一 | 俄人 |
| 二〇，商務學校校長一 | 俄人 |
| 二一，東省特別區教育廳第四科科長一 | 俄人 |
| 二二，中央圖書館主任一 | 俄人 |
| 二三，天文臺主任一 | 俄人 |
| 二四，房產處主任一 | 俄人 |

二五，印刷所所長一

中國人

二六，華俄祕書處主任一

俄人

二七，航務處處長一

俄人

第三節 中東鐵路經營事業概況

中東鐵路公司的主要經營，當然是鐵路，不過當日帝俄經營這個公司目的是用以作為侵略東三省的大本營，所以鐵路事業外，還有許多工商業。帝俄倒後，大部份有關係于政治的，已經被中國收還，和滿鐵會社相比較，似如天淵之隔。今將中東鐵路現存的主要事業分述如次：

(A) 鐵路——中東鐵路的鐵路經營，共有一七二六·五一公里（一〇七七·九英里約合中國三千二百餘里），是東三省所有鐵路中最長的一個。全東三省的鐵路全長，約合中國一萬里有奇，而中東鐵路佔了三分之一。這一千七百二十六公里的鐵路，主要的約分三大部分：

(i) 西部線——滿州里哈爾濱間九三四·七二公里。

(ii) 東部線——哈爾濱綏芬間五四九·〇六公里。

(iii) 南部線——哈爾濱寬城子間二三八·四六公里。

此外尚有札賚諾爾站到札賚諾爾煤礦間的支線，及哈爾濱總站到哈爾濱江沿岸支線，均甚短，不足計入。

(B) 林場——中東鐵路局有林場三個：東林場，楚里斯喀牙林場，岔林河林場。現在所經營的是東林場和楚里斯喀牙森場二處，面積是四千五百中國方里。每年出產以木柴，元木，枕木，方木，電線桿，板片，以及各種樹油爲多。僅元木，枕木，方木三項，每年出產約在一十六萬根以上，除供中東路本身自用之外，並向外國出賣，民國十六年的收入是一百四十四萬盧布有奇，民國十七年的收入是一百八十五萬盧布有奇。

(C) 鑛山——中東鐵路局的鑛山，除鶴立崗煤鑛已由黑龍江省政府收回自辦，穆稜煤鑛由俄人謝吉斯與吉林省政府合辦外，現所有的是札賚諾爾煤鑛。該鑛自光緒二十七年開始探掘。民國十六年的探掘額是二十四萬四千四百二十一噸，十七年的探掘額是二十五萬四千二百九十噸。除鐵路用及本鑛廠自用外，每年出售額，民國十六年爲五萬二千五百三十六噸，民國十七年爲四萬九千二百八十一噸。民國十六年的收入是一百零一十三萬盧布有奇，十七年是一百一十萬盧布有奇。

(D) 航務——中東鐵路局本來經營松花江，黑龍江，和烏蘇里江的航運。俄國革命後，白黨私行出售船隻，遂被中國收買，另組織新公司。戊通公司是最大的一個，現在中東鐵路公

司仍有汽船及貨船四十餘隻，載重約一萬九千餘噸。中東鐵路所附屬的松花江水上航務，一年收支在民國十五年是二十八萬盧布有奇，民國十六年是十四萬盧布有奇，民國十七年是二萬盧布。一年比一年衰微了！

(E) 土地租借——中東鐵路局，在帝俄時代，侵佔中國土地很多，中俄協定成立後，大部份被中國收回，其中仍殘餘一部份。內中有在哈爾濱的，有在鐵路沿線的，有長期的，有短期的。民國十三年收入租金是一十九萬盧布，十四年是一十萬零八千盧布，十五年是一十萬零五千盧布，十六年是七萬四千盧布，十七年是七萬盧布，屢年遞減。

(F) 皮毛業——中東鐵路局在海拉爾設立洗壓皮毛場，凡外蒙和內蒙西北部的獸毛，皮張，大部份都運到該場洗壓，再由中東鐵路運輸出口。該廠收入在民國十六年度是七萬五千盧布，民國十七年是六萬三千盧布，每年盈餘一萬餘盧布。

(G) 商務事務所——這是中東鐵路最大的附屬事業。中東鐵路各站及遼寧，吉林，大連，海參崴，上海，日本，歐洲各地皆設立機關處所，共約四十。業務是出放貸款，並代商人辦理報關，轉運，保險，發貨，客貨票等委託事項，與中東鐵路營業頗有關係。收入頗為可觀。民國十五年的收入是二百四十二萬六千餘盧布，民國十六年是三百二十七萬五千餘盧布，民國十七年是四百一十一萬九千餘盧布。民國十五年的盈餘是六十三萬四千餘盧布，民國十

六年爲四十七萬五千餘盧布，民國十七年更少，是二十四萬八千餘盧布。

(五) 電燈廠——中東鐵路局又經營鐵路沿線的電燈業。哈爾濱設立總廠，分廠有齊齊哈爾，富拉爾基，扎蘭屯，巴利滿，免渡河，橫道河子，三岔河，寬城子，扎賚諾爾九處。各廠的發電力，以哈爾濱爲最大，除路局自用外，並供給商民。各分廠也如是。哈爾濱總廠民國十七年度的支出是三十二萬六千餘盧布，齊齊哈爾廠是十萬八千餘盧布。其餘各廠較少，不過數萬或一萬盧布有奇。

(六) 其他——除上述較大的事業以外，中東鐵路的附屬事業尚有鐵路旅館，每年可以收入五六萬盧布，哈爾濱製氈廠，每年可以收入七八萬盧布，汽車停車場，每年可以收入十八萬餘盧布，盈餘約四萬八千盧布等。至于印刷所，石印局，照像館，裝書處，汽水製造廠，阿里夫油場，火鋸廠，馬奶房等收入和盈餘便少了。尚有哈爾濱獸醫院，防疫處等則支出多於收入，沒有什麼盈餘可言。

第四節 中東鐵路的營業概況

(一) 收支盈餘情形

中東鐵路自建築到現在，三十二年間，營業狀況，可以分爲三個時間來說明：

(A) 歐戰以前——在歐戰以前的中東鐵路，在帝俄管理之下，營業狀況完全是虧耗的。本來，帝俄建築這一條鐵路是政治的侵掠作用，不是經濟的營業作用。哈爾濱的中東鐵路局儼然是一個帝俄的遠東總督府。日俄戰爭前後，損失也很大，所以鐵路進款多用于政治，因為帝俄的腐敗，其中浮支濫報，中飽，數目更大。而且據中東鐵路合同，在開車三十六年後，中國可以給價收回，八十年後，所有鐵路及鐵路一切產業無代價的交付中國政府，所以帝俄更要故意使他們虧耗。截至民國二年止，中東鐵路的營業虧耗共有一萬萬七千八百五十七萬九千六百餘盧布之多。這是中東鐵路一個最大的創痕。茲將自光緒二十九年起至民國三年止，中東鐵路營業虧損列表（表四十九）如次：

表四十九——光緒二十九年到民國三年中東鐵路營業虧損表（單位盧布）

光緒二十九年下半年

四、五一六、六〇六、一九

光緒三十年至三十二年

八六、三二一、〇六六、四一

三十三年

二一、二五二、〇一九、四四

三十四年

一五、六〇六、九〇三、六九

宣統元年

一二、六五二、五八七、二二

二年

一〇、三二九、〇一一、〇一

三年	九、四七〇、三六九、九一
民國元年	七、九八三、八八〇、〇〇
二年	五、九三四、二五八、三六
三年	四、五一二、九一五、七一
合計	一七八、五七九、六一七、九五

(B) 歐戰及白黨管理時代——民國二年以後，便入歐戰及俄國革命的白黨把持時期。在這個時期，因為歐戰運兵，白黨撥用，以及營業不振等等，大部份仍然是虧損。到民國十一年方纔略有盈餘。自民國四年至民國八年的五年間竟沒有營業記錄，其中大部份恐怕都入帝俄軍人，貴族，及白黨之手。茲將民國二年至十二年間中東鐵路營業盈虧列表(表五十)如次；

表五十——民國二年到十四年中東鐵路營業盈虧表(單位盧布)

年 度	收 入	支 出	盈 虧	撥辦新事業用款	純盈餘或虧損
民國二年	三三、五〇、二三	二七、六九、二三	虧五、九〇、〇〇		虧五、九〇、〇〇
三年	二四、〇七、七七	二一、五三、六三	虧四、五三、九六		虧四、五三、九六
九年	六三、〇四、二四	六三、六三、二五	虧五、六〇、〇〇	九四、六〇	虧一、四〇、七〇
十年	四三、〇二、三四	四一、五、八三	虧二、二五、四九	四〇、九八	虧二、五六、四六

十一年	三、四〇、四四	三、四〇、七四	盈七、四九、六〇	二、三、五七	盈五、六六、一三
十二年	美、四四、八八	二、二〇、五二	盈八、三四、三五	一、九四、八六	盈六、三五、五八
十三年	三、七六、六八	四、八〇、五〇	盈二、八四、〇二	一、五〇、〇六	盈二、三五、九三
十四年	四、五三、九三	二、八六、二九	盈一、九、七五、五三	二、九〇、五〇	盈二、六、八三、〇三

(C) 蘇俄管理時代——自民國十三年中俄恢復邦交之後，由白黨移歸蘇俄管理，直到現在，營業情形大有進步，無一年不獲利，可以說是中東鐵路的黃金時代。每年盈餘額約為一兩千萬盧布。以民國十四年為最多，達二千一百八十六萬餘盧布。最近的民國十七年是一千一百七十七萬餘盧布。如若僅就鐵路一項而論（除去附屬事業）則盈餘更多，民國十四年度達二千四百三十九萬餘盧布，民國十七年度是一千六百二十八萬餘盧布。不過盈餘中有一部份撥歸辦理新事業，除去後的純利，民國十四年仍有一千八百九十六萬餘盧布，民國十七年仍有四百八十萬餘盧布之多。此外除去中國各機關，如督辦公署經費，哈爾濱特別區教育經費等，最終實際盈餘，民國十四年是七百四十一萬餘盧布，民國十七年是五十四萬餘盧布。所謂黃金時代的中東鐵路獲利情形如是而已！和日本的南滿鐵路（長約為中東鐵路三分之二）每年四千餘萬元盈餘相比，真有天淵之隔！茲將民國十三年到十七年的中東鐵路收支實際情況詳細列表（表五十一）如次（內中民國十七年度係預算數，其餘的都是決算。）：

表五十一——民國十三年到十七年中東鐵路營業盈虧表

名	稱	民國十三年	民國十四年	民國十五年	民國十六年	民國十七年
甲，關於鐵路營業之收入	收入	三、八二、五〇、五	四、六八、三〇、九二	五、四四、四四、四	五、七九、八五、六	七〇、九〇、三
	支出	三、八九、一九、五	四、一七、六〇、八四	三、三〇、三〇、四	三、六三、四七、四	四、五〇、五八
收支及補充營業之純利	收入	一、五七、〇七、〇	四、四九、五〇、一六	三、九、一八九	一、一四三、二五〇	一、四三、〇八四
	特別項下辦理公用運輸之收入	一〇五、九〇、四二	四二、五二、〇七	五三、〇六、四	五四、五九五	六四、三三
各項營業共計支出	收入	三、四四、五六、三	四、五五、三〇、一五	五、五四、六八、六	六、三七、七四、六	七、六八、三五八
	盈利	二、八四、一九、五	二四、一七、〇〇、八四	二七、三〇、三〇、四	二、三、四七、四	五、四、五八
乙，關於鐵路特項營業支出	收入	一五、一五、一八	一六、八七、四八	二〇、八三、九二	一七、一八四	八、五三
	虧失	二、九五、九〇、四	二、六八、三二、七	三、五九、四四、一八	四、四四、七三	四、五五、四〇
甲乙兩項共計支出	收入	三、七、三二、七八、五	四、六九、二四九、六三	五、七六、五五	六、五三、九八、六	八、四、八九二
	盈餘	一三、七六、五八、四	三、八五、四七、五	一四、九六、七	一、五、五〇、七〇九	二、七四、八八四

劃歸將來之預算
開銷者

一、五〇、〇五、零 二、〇三、五九、五

二、二六、二六 五、七五、〇七三 六、五五、九八

純利

一、二六、四九、八一 一八、五二、九七、七

一九、七〇、五五 九、七八、六七 四、八八、九六

此外中國各機關
之消耗

三、八五、四〇 三、八三、九三

三、六七、二三 三、四五、六七 四、四一、四一

(二) 俄國投資和鐵路財產

中東鐵路公司的資本金是五百萬盧布；共分一千股，每股計五千盧布。中國政府亦曾向華俄道勝銀行交納庫平五百萬兩作為入股。

中東鐵路公司的債務沒有確實數目字可供查考，不過，據日本出版的「東支鐵路概況」書中所載：中東鐵路公司的債款，截至民國十五年止，本利合計共為四萬零七百八十八萬一千四百五十一盧布。又據日本出版的「英文支那年鑑」所載：中東鐵路公司的債款，不計利息，約為三萬萬零五千盧布以至四萬萬二千五百萬盧布。

中東鐵路的建築費，截至民國十七年一月一日止，計為三萬萬九千六百六十六萬餘盧布，內中分有建設費及改良費兩種，其詳細情形列表（表五十二）如次：

表五十二——北滿重要用業生產額表（一九二七年調查單位千噸）

種別	年產額	市場出售	輸出
農業	一一、〇〇〇	四、二〇〇	二、九八〇

林業	三、三〇〇	二、〇〇〇	一五〇
鑛業	五五〇	五〇〇	—
牧畜	二五〇	一〇〇〇	一〇
合計	一五、一〇〇	六、八〇〇	三、一四〇

據民國十七年的調查，中東鐵路共有機關車五百零九輛，但使用車不過一百四十七輛，其餘是預備車和破損車。客車有五百八十七輛，內使用車是四百零八輛，貨車有一萬一千六百二十三輛，內使用車是六千一百八十七輛。

歐亞交通孔道，長三千里的中東鐵路的資產如是！

第五節 中東鐵路的經濟價值

(一) 鐵路分割并籠斷了東三省

以中國作單位來看，輸入是遠超過輸出。但是，僅就在東三省一隅來說，輸出是遠超過輸入，在全國輸出佔第一位的豆餅產于東三省。除去東三省，可以大胆的說，中國就沒有輸出了。東三省的出產豐富，在中國經濟上有重大的意義。活動于這塊土上的鐵路自然也有他特別重大的經濟意義。內地的鐵路以運「人」為主——旅客之外便是兵！東三省的鐵路以運

「貨」爲主——大豆，高粱，……佔了主要部份。所以我們看東三省約鐵路，應當着眼在經濟方面，其次方是和經濟相關聯的政治方面。

東三省被分爲所謂「南滿」與「北滿」這種分法係根據于二條鐵路及其不可分離的兩個吞吐港。兩條鐵路就是南滿鐵路和中東鐵路。兩個吞吐港就是大連港和海參崴港。東三省南部的貨物經南滿鐵路由大連出口及入口。東三省北滿的貨物經中東鐵路由海參崴出口及入口。這南滿和中東兩條路由經濟上剖東三省爲兩塊，不必劃界，無需乎山水之隔，比劃界和山水還要更加清楚！

東三省祇有南滿和中東兩條鐵路，其餘的鐵路雖然是密如蛛網，因爲沒有吞吐港，都不過是這兩條鐵路的營養綫罷了！譬如萬川歸海，無論東三省那一條鐵路上的貨運，結果都必集聚到南滿和中東兩條鐵路而輸出，或由這兩條鐵路分散而輸入。鐵路分割了全東三省并且籠斷了全東三省，由經濟上出發，終而至于政治上。

現在我們看看，所謂北滿幹綫，北滿貨物輸出入必由的中東鐵路，經濟方面的價值是多麼大。

(二) 從戶口物產方面看中東鐵路

要看中東鐵路有什麼經濟價值，第一要看他的勢力範圍——所謂「北滿」的經濟情形如

何。這當然不是三言兩語所能說盡的，但是，我們又需要痛快簡單的說清楚。無已，祇好先就生產方面來說吧。北滿主要的生產是農業，每年的出產額約爲一千一百萬噸，價值二萬萬六千二百萬金元（約合國幣三萬萬二千四百萬元）。內中農民自己吃用的僅是一半，其餘的一半出賣于市場上，約爲四百二十萬噸，價值一萬萬二千四百萬金元（約合國幣二萬四千八百萬元）。輸出國外的約佔全生產額的四分之一，價值九千二百萬金元（約合國幣一萬萬八千四百萬元）。其次是松花江一帶的林業，每年可以出產三百萬噸，價值四千五百萬美金元（約合國幣九千萬元），其次是稷稜和札賚諾爾等處礦業，每年出產約五十五萬噸，價值一千九百萬美金元（約合國幣二千八百萬元），其次是呼倫貝爾一帶蒙民的牧畜業，每年出產二百五十萬噸，價值三百五十萬噸，價值三百萬美金元（約合國幣六百萬元）。此外尚有「加工業」每年出產價值二千萬元（約合國幣二千萬元）。總計北滿每年，除加工業外，約爲二千五百一十萬噸貨物出售于市場，五分之一以上。約三百一十四萬噸，輸出國外。若就價值而論，北滿的生產，聯加工業在內，每年約值三萬萬三千九百萬美金元（約合國幣六萬萬四千八百萬元）。其中，二分之一以上，約值一萬萬七千三百萬美金元（約合國幣三萬萬四千六百萬元），出售于市場，幾乎三分之一，約值一萬萬零一百萬美金元（約合國幣二萬萬零三百萬元），輸出于國外。茲將北滿重要生產數量及所值金額列表（表五十二及五十三）如次：

表五十三——北滿主要生產金額表（一九二七年調查單位百萬元）

種 別	年生產金額	市場出售	輸 出
農 業	二六二、〇	一二六、〇	九二、〇
林 業	四五、〇	二七、〇	三、〇
牧 畜	一九、〇	八、〇	二、〇
鑛 業	三、〇	二、五	—
加工業	一〇、〇	九、五	四、〇
合 計	三三九、〇	一七三、〇	一〇一、〇

這五萬萬元以上的北滿出售和輸出的貨物，大部份都是由中東鐵路的運輸。中東鐵路的經濟勢力可以想見。

我們最簡單的決定一條鐵路的經濟價值方法，是看這條鐵路所經各站的人口物及產情形何如。就戶口來說，中東鐵路通過東三省戶口佔第一位的哈爾濱（三十二萬餘人），七萬人左右的齊齊哈爾及長春，一萬人以上的興安和滿洲里。沿綫情形當然不如南滿一帶的鐵路。但是因為路線甚長包括人口總數也不少。就物產方面說，則遠駕其他各鐵路之上。全綫幾無處不是大豆，高粱，大小麥，玉蜀黍等農作物出產地帶，而且松花江和牡丹江流域的森林，

呼倫貝爾一帶的畜產松花江的魚產，穆稜和扎資諾爾一帶的礦產，出產的雄厚，真是無可比倫。茲將中東鐵路沿線各站戶口及物產列表（表五十四）如次：

表五十四——中東鐵路沿綫各站人口物產表

(一) 南部綫

站名	戶數	人口	物產
寬城子	—	—	—
布下海	—	—	—
鑿門	一、五〇〇	八、八〇〇	大豆、高粱、玉蜀黍、小麥、粟
陶賴昭	三三〇	一、六〇〇	小麥、稗、高粱、裸麥、玉蜀黍、綠豆、麻、豆油
寧家溝	—	—	—
雙城堡	二〇〇	一、三〇〇	小麥、大豆
日	一、〇七二	三、八一二	小麥、高粱、豆餅、麥粉、
哈爾濱	韓 一、二二一	四六二	
中	四 五、一八〇	二五八、八八〇	酒精、烟草、木材、皮革、
俄	八、二二〇	六二、二二八	河魚

(二) 西部綫

對青山 二五〇 一、五〇〇

穀類

蒙古

宋

安達 七〇〇 四、五〇〇

棉、麻、豆素麵、燒酒、麥粉

小河子

昂昂溪 六五〇 四、五〇〇

穀類、獸物、魚乾草、酒精、

齊齊哈爾 八、〇〇〇 七〇、〇〇〇

小麥、燕麥、玉蜀黍、高粱、大豆、粟大豆

胡拉爾吉

扎爾屯 四〇〇 二、五〇〇

薪、木炭、野菜

巴里木

雅寧

布哈圖

興安 一、八〇〇 一二、〇〇〇

木材、麻、葉烟草、蜂蜜、茸

伊勤克的

們都何

勤木德

海拉爾 一、二〇〇

七、〇〇〇

羊毛皮、羊、牛肉類、鹽城、乾草、魚類

庫庫諾爾

完 土

嚇勤里德

咱 剛

達賴諾爾

滿洲里 二、三〇〇

一三、〇〇〇

乾草、魚類、畜產

(三) 東部綫

綏 芬

三五〇

二、七〇〇

小綏芬

太平嶺

穆 稜

海 林

橫道河子

六〇〇

五、二〇〇

五〇〇

八、〇〇〇

穀類、木材、農產、畜產
諸種農產物

十頭河子					
一面坡					
烏吉密					
小林					
二層應子					
阿什河					
哈爾濱					

(三) 北滿農產品與中東鐵路

『東三省是一個糧食園』——這是一句東北極流行的話。如若這樣說，東三省北部——所謂北滿地方是一個最大的糧食園。由表五十二及表五十三可以看出北滿農業的地位。農產佔全北滿生產的三分之一以上。如若除去林產，幾乎完全是農產了。所以農產品在北滿經濟上有特別注意的必要。全北滿的農產品共約九百萬噸，其中，在中東鐵路沿綫的，佔三分之一，約六百餘萬噸，尤以中東鐵路的哈爾濱以西為最多，佔全部的三分之一，約三百萬餘噸。在呼海鐵路及松花江下流尚有二百九十萬餘噸。但是，無論是否出產於中東鐵路沿綫，如若不運輸則已，要運輸幾乎全是要走中東鐵路。茲將北滿農產物每年收穫數量列表（表五十

五) 如次：

表五十五——民國十六年度北滿農產物收穫總表（單位噸）

地 方 別	
中東鐵路南部線	一、九三八、三六〇
哈爾濱管區	五一、三六〇
中東鐵路東部線	一、〇〇三、五五〇
松花江下流地方	一、五六六、八六〇
呼海線地方	一、三三九、五九〇
中東鐵路西部線	三、〇六二、五〇〇
北 滿 其 他	六五、〇三〇
合 計	九、〇二七、二五〇

我們這九百萬餘噸的北滿農產品都是些什麼？豆類佔三分之一，約三百萬餘噸，其中尤以大豆為最多，約二百八十四萬餘噸。其次是粟，約佔六分之一以上，為一百五十七萬餘噸，高粱約佔六分之一以下，為一百四十八萬餘噸，和小麥，約佔七分之一以上，為一百三十四萬餘噸。茲將北滿農產品收穫數量分類列表（表五十六）如次：表

五十六——民國十六年度北滿農產物收穫分類表（單位萬噸）

(一) 大豆

地 方 別

中東鐵路南部線

五〇一、一二〇

哈爾濱管區

一三、五一〇

中東鐵路東部線

三八一、六一〇

松花江下流

五〇〇、八二〇

呼海鐵路地方

四〇一、八四〇

中東鐵路西部線

九八三、六一〇

北滿 其他

八、四〇〇

合 計

二、八四〇、九五〇

(備考) 一美噸等于六·九六石

(二) 其他豆類

中東鐵路南部線

七一、五〇〇

哈爾濱管區

二、三四〇

中東鐵路東部線

二七、八六〇

松花江下流

三六、〇六〇

海呼鐵路地方

一三、五七〇

中東鐵路西部線

五一、三一〇

北滿其他

一〇〇

合計

二〇三、七四〇

(備考) 以上其他豆類一美噸等於六、三一石，其他之豆類一美噸等於六、五七石、綠

豆一美噸等於六、二一石、小豆一美噸等於六、一七石

(三) 高粱

中東鐵路南部線

四六八、〇六〇

哈爾濱管區

二、六七〇

中東鐵路東部線

一五八、八三〇

松花江下流

二一二、二四〇

海呼鐵路地方

一六〇、五六〇

中東鐵路西部線

四七六、七二〇

北滿 其他 二、〇〇〇
 合計 一、四八一、〇八〇

(備考) 一美噸等于七、〇九石

(四) 粟

中東鐵路南部線 三八九、三五〇

哈爾濱管區 九、二五〇

中東鐵路東部線 一五四、四〇〇

松花江下流 一九七、〇八〇

呼海鐵路地方 二七八、六三〇

中東鐵路西部線 五四〇、二二〇

北滿 其他 六、六八〇

合計 一、五七五、六五〇

(備考) 一美噸等于七、七八石

(五) 玉 蜀 黍

中東鐵路南部線 一一三、一四〇

哈爾濱管區

三、二八〇

中東鐵路東部線

六八、九七〇

松花江下流

八八、七二〇

呼海鐵路地方

七五、〇五〇

中東鐵路西部線

一五七、一二〇

北滿其他

六、九〇〇

合計

五一三、一八〇

(備考) 一美噸等于六、九二石

(六) 小麥

中東鐵路南部線

二二二、四〇〇

哈爾濱管區

八、〇一〇

中東鐵路東部線

一二八、六三〇

松花江下流

三〇七、七八〇

呼海鐵路地方

二六三、〇四〇

中東鐵路西部線

二九七、二二〇

北滿 其他

二一、八四〇

合 計

一、三四八、九二〇

(備考) 一美噸等于六、八七石

(七) 水 稻

中東鐵路南部線

八、四八〇

哈爾濱管區

—

中東鐵路東部線

一九、〇八〇

松花江下流

一四、八三〇

呼海鐵路地方

二、〇九〇

中東鐵路西部線

四、七八〇

北滿 其他

—

合 計

四九、二六〇

(備考) 一美噸等于九、四五石

(八) 陸 稻

中東鐵路西部線

二二、八九〇

哈爾濱管區

中東鐵路東部線

松花江下流

呼海鐵路地方

中東鐵路西部線

北滿其他

合計

(備考) 一美噸等於一〇、三八石

(九) 其他穀物

中東鐵路南部線

哈爾濱管區

中東鐵路東部線

松花江下流

呼海鐵路地方

中東鐵路西部線

三、四一〇

一、八四〇

三、一七〇

三、五八〇

三四、八九〇

一四一、四二〇

一三、三〇〇

六〇、七二〇

一五七、四九〇

一四一、六四〇

四四六、九四〇

北滿其他

一九、〇七〇

合計

九七九、五八〇

(備考) 蕎麥一美噸等於八、四四石，黍一美噸等於七、一五石，稗一美噸等於一〇、七一石，燕麥一美噸等於一三、五〇石，大麥一美噸等於一九、七石

北滿這樣多的農產物，人民吃用不盡，每年有三分之一以上的剩餘，約為三百十七萬餘噸。其中以中東鐵路哈爾濱以東為最多，佔剩餘額的三分之一以上，約為一百三十三萬餘噸。茲將北滿農產物每年剩餘數量總額列表(表五十七)如次：

表五十七——民國十六年度北滿農產物剩餘總表(單位美噸)

中東鐵路南部線

六〇七、八五〇

哈爾濱管區

一六二、〇九〇

中東鐵路東部線

二四六、七二〇

松花江下流

五九一、五四〇

呼海鐵路地方

五二九、六九〇

中東鐵路西部線

一、三三三、〇四〇

北滿其他

七〇、二五〇

合 計

三、一七六、五〇〇

北滿剩餘的農產物中，以豆類爲最多，佔剩餘總額的四分之三以上，約爲二百三十九萬餘噸。其他不及四分之一，僅有七十八萬餘噸。茲將北滿剩餘農產物分類列表（表五十八）如次：
：表五十八——民國十六年度北滿農產物剩餘分類表（單位噸）

（一）各種豆類

地 方 別

中東鐵路南部線

四三四、九六〇

哈爾濱管區

七、九四〇

中東鐵路東部線

三三三、八五〇

松花江下流地方

四五六、七八〇

呼海鐵路地方

三二二、六一〇

中東鐵路西部線

八五一、八四〇

北 滿 其 他

不 足

一、二一〇

合 計

二、三九〇、八九〇

（二）雜 穀

中東鐵路南部線	一七二、八九〇
哈爾濱管區	不足
中東鐵路東部線	一五四、一五〇
松花江下流	一二、八七〇
呼海鐵路地方	一三四、七六〇
中東鐵路西部線	二〇七、〇八〇
北滿其他	四八一、二〇〇
合 計	六九、〇四〇
	七八五、六一〇

因爲北滿有這樣多的剩餘農產物，所以中東鐵路的運輸之中以貨運爲主，而貨運之中，尤以穀物的農產物爲主。就最近五年來看：中東鐵路的主要貨運，穀物始終是佔第一位，每年約爲二百八十五萬餘公噸，其次是煤類等礦產，每年約爲三十四萬餘公噸，木材，建築等用的木材，合計每年約爲三十二萬餘公噸。茲將近五年來中東鐵路主要貨物運輸列表（表五十九）如次：

表五十九——近五年來中東鐵路主要貨物運輸表（單位公噸）

種 別 民國十一年 民國十二年 民國十三年 民國十四年 民國十五年

穀物	一、四七、一三三	一、七〇、九三	一、八三、八九九	二、五、七九九	二、八五、七五
建築用木材	一、四、一四	五、九三	二、四、二四三	二、五、五三	二、四、七六
煤類	五、一四	二、〇、四四	五、〇、八六	四、九、五	三、四、七六
木材	一、〇、四七	一、〇、二九	一、〇、二九	六、八、四	五、九、一一
石及鑛物	六、五五	三、四七	四、〇、三	三、三、六	五、七、五
食鹽	六、〇、三三	六、六、〇	六、六、二	八、四、二二	九、二、九九
種子油	一、九、六零	二、六、八五	五、〇、七	五、八、三	四、三、六
野菜及菌	一、〇、八六	二、六、九〇	一、二、四八	一、三、三八	一、二、七二
牧草	三、二、三	三、三、四	三、四、九	二、七、五五	三、〇、五
獸脂	一、七、〇	一、九、二	一、四、九〇	一、三、〇	一、六、四四
麻袋	一、八、五二	二、〇、九四	三、一、七	三、三、四九	六、六、三
石灰洋灰等	三、〇、七三	一、九、八〇	一、五、六二	一、九、七五	三、三、八
工場製品及織物	三、〇、〇〇	三、三、三〇	一、九、八二	二、五、三五	四、一、六
砂糖	二、八、四一	二、四、二五	一、四、八五	一、九、二六	一、九、四七
肉類	三、三、〇	五、六二	五、四二	三、〇、三	二、三、一一

米	七、九三	六、六八	九、四九	一〇、三五	一〇、四八
鐵鋼鑄鐵器	三、〇四七	二、五五	四、七〇	五、六五	三、五七
煙草	八、〇九二	九、八七	八、五四	二、六〇	一一、九五
藥品	八、八八	八、六三	七、七六	一〇、七三	一一、〇三
蠟燭	二、〇二五	七、四	七、七	八、八	一、一〇
皮革及生皮	一、五五	一、七五	一、七六	二、二三	二、二九
魚介類	四、四三	七、七五	九、五三	九、三七	二、二五
紙厚紙及製品	六、〇七七	八、三二	八、二五	九、四三	一一、四八
雞卵	二、一七	二、七五	五、九〇	六、三	一、七五
果實	一、六、〇五三	一、五、五二	一、三、四六	一、〇、二五三	二、七、四七七
火柴	一、一四七	一、四九	二、〇二五	二、九八	一、九七
茶	八、九三	四、三〇	四、一六一	五、三七	四、三八
棉絲	七、八五	二、〇三	一、六五	二、一六一	二、三九
鑛油	一、六、六一	一、九、八七〇	三、六三	三、六〇	二、九、八六
羊毛	二、六四	一、七四	一、九九	二、四一	一、七九

雜貨	五、七六	六、〇四	五、九二	七、五五	一〇、二五
種子(穀物及藥種除外)	一、七三	三、六	八、四	一、四三	二、一七
鉛、亞鉛、及製品	三、四	三、三	六	四	一、〇
銅、真鍮、及其製品	七、七	五、七	四、二	七、四	六、六
黃麻類	六	六	六	九	六
郵便物	三、元	九	六	一、九	四、三
土粘土砂	七、三六	一、三七	五、四二	一、九二七	六、九元
鋼、鐵等	三、〇七	二、五五	四、七二	五、六五	三、五三
棉花及棉類	四、一七	四、四九	三、八〇〇	五、九九	七、二七
鑲類	一、〇九	一、三七	一、五五	二、〇〇	二、六七
陶磁器	一、〇五	一、六一	一、二六	二、三二	二、八三
獸骨	一、八〇	一、〇三	〇、四八	二、三六	一、七九
肥皂	四、三	五、七	八、九	九、九	一、二〇
器械(農具除外)	二、五五	一、六三	一、二四	一、七三	二、二七

玻璃器	一、〇四九	九三三	一、〇五五	一、四三	一、六六八
毛皮類	七〇五	一、二四三	一、二五三	六六	六五
玻璃板及鏡	二、二七七	一、六六七	二、二七七	三、四七七	五、〇七九
繩網	五九〇	七四	八九	一、二六三	一、六一
酒精	二、二四四	一、七九九	一、八八	一、四四五	一、〇九七
馬車附屬品 同部分品	六三三	九四	一、〇六	一、二四四	四、一七七
農具	一、二四五	七四	九六	一、五九二	一、六五
其他合計	二、四二、八九一	二、七〇、九三三	三、〇二、五五	三、三六、六〇〇	九、三〇、二〇八
馬匹(頭)	一七、八二一	一三、四七四	五、六六	二、五七七	八、四九九
牛(頭)	三三、七四〇	一九、九九一	一三、四四三	二、三三七	一八、五五九
羊類(頭)	五二、二七一	四三、三三九	一〇、九九九	五、三三四	一八、一七七
豚(頭)	二六、九〇〇	一九、八三三	七、七九九	六、四九九	七、六六
其他動物(頭)	三五五	八、四六一	六四	六四	八二四
鳥類(個)	—	—	—	—	—
馬車	六	一五	五	六	一七一

鐵道用運輸

材料

以上十個之重量(公噸)

全輸送貨物

112,500

111,600

149,000

160,000

111,500

2,422,350

2,803,650

3,035,500

3,555,500

4,331,600

我們再看看，中東鐵路所運送的農產物都是些什麼？據民國十七年的調查，過去五年間，以大豆為最多，每年約在二百萬餘噸左右，其次是豆餅，每年約在五十萬噸左右，其次是小麥和小麥粉，每年合計約為三十七萬餘噸，再其次是高粱，每年約為十七萬餘噸。茲將近五年來，中東鐵路所運送的農產物，分類列表（表六十）如次：

表六十——中東鐵路農產物輸送表（單位噸）

種類	千磅	（千磅）	民國十二年	民國十三年	民國十四年	民國十五年	民國十六年
小麥	5,433	4,700	83,655	126,507	233,777		
小麥粉	1,618	2,333	36,691	52,550	142,955		
麵	2,590	1,400	17,356	22,959	49,833		
大豆	3,755	19,406	1,453,640	1,759,101	1,971,566		
豆餅	1,270	1,655	366,530	426,406	503,431		

燕麥	四九	四四	四七八	四三三	三、三三
大麥	五七	四四	二、二七	一、二五四	一、二〇一
稗及粟	一、一五	一、二〇四	九、二五三	一、二〇、一四三	二、九、九九
黍	九	六	一、八五一	一、四九一	二、九、九九
高粱	九、九	四、四	一、五、四九九	三、九、六二四	一、六、三三
蕎麥	三、七	五、九	五、七、六六	一、六、九七〇	六、三三
小麥粒	二七	八	二、六三三	—	—
玉蜀黍	七三	五、三	四、一、三三	零、二〇	三、九、九
豌豆	二、八	四、	三、九	一、八〇	二、八
米	—	—	一〇、六、七	一〇、四、五	一、一、五、九
各種種子	八三	五、九	一〇、〇、五〇	一、五、五、九	三、三、七、七
其他	一〇四	三	二、五、三三	一、一、五	二、一、七
合計	三、七、七	三、七、七	二、二、五、一、七、五	二、八、五、一、五、七	三、二、五、九、六、九
其他豆油	一、四二	一、四	三、一、九	四、三、三三	四、二、〇

中東鐵路所運送的農產物大部份都是輸出，所輸出的都是些什麼呢？據民國十七年的調

查，過去五年間都是以大豆爲第一，每年約爲一百六十萬噸左右，其次是豆餅，每年約爲五十萬噸左右，再其次是小麥和小麥粉，合計每年約爲一百萬噸左右。茲將近五年來中東鐵路運送的輸出農產物分類列表（表六十一）如次：

表六十一——中東鐵路農產物輸出表（單位噸）

種 類	一九一三年		一九一四		一九二五		一九二六		一九二七	
	(千磅)		(千磅)		(千磅)		(千磅)		(千磅)	
小 麥	四、四三	三、六九	三、七六	三、七六	三、七六	三、七六	三、七六	三、七六	四、八三	四、八三
小 麥 粉	二、三三	六、三三	九、六三	二、四六	二、四六	二、四六	二、四六	二、四六	六、三三	六、三三
大 豆	三、四八〇	一、九、〇六二	一、三、三三、七	一、五、七、九	一、五、七、九	一、五、七、九	一、五、七、九	一、五、七、九	一、六、四、八	一、六、四、八
豆 餅	一、〇三三	一、五、八	三、三三、四	四、七、三	四、七、三	四、七、三	四、七、三	四、七、三	五、〇、六	五、〇、六
高 梁	二、四	八、八	九、二、七	一、六、一、八	一、六、一、八	一、六、一、八	一、六、一、八	一、六、一、八	二、四	二、四
燕 麥	四、三	二、六	一、〇、六	二、〇、四	二、〇、四	二、〇、四	二、〇、四	二、〇、四	一、八	一、八
大 麥	二、七	八、五	一、二、六	—	—	—	—	—	—	—
稗 及 粟	二、三	四、一	八、三	三、三、七	三、三、七	三、三、七	三、三、七	三、三、七	二、六、七	二、六、七

黍	二	一	一零	一零	二〇八、七四
蕎麥	一五二	一四	四、三三	一五、五三	六〇四
米	—	—	二〇	五二	八九
其他	八〇	六元	元、八元	四、九〇	二、五二
合計	元、三八	元、八五	二、〇七、六七	二、三六、六九	二、五九、六三

中東鐵路所運送的農產物一小部份——太小的部份——是輸入，但祇是米的一項而已，數量也很微，并且是一年少似一年，最高的數量不過五千八百餘噸，最近落到六百六十餘噸。其餘數量更微小了。茲將近五年來中東鐵路運送的輸入農產物分類列表（表六十二）如次：

：表六十二——中東鐵路農產物輸入表（單位噸）

種類	一九一三年	一九一四	一九二五	一九二六	一九二七
	(千磅)	(千磅)			
裸麥	五	七	—	—	—
小麥粉	三九	二八	一八〇	六六	四
米	—	—	五、八二四	二、二〇四	六六二
裸麥粉	六七	四〇	—	—	—

民國十二年	一六二·四	七三·〇	四七·二	一八四·六	七·八	八〇·二	一〇·二	一九·四
民國十三年	一六三·三	九五·七	四七·六	一七四·六	七·三	八四·三	一〇·七	一五·七
民國十四年	二〇二·六	九八·四	四三·七	二四八·六	八·七	一〇〇·〇	一七·三	一〇·〇

就輸出方面——這當然主要部份是農產物——我們用動的觀察法來看，近五年來中東鐵路所運送的輸出農產物是與年俱增加。民國十三年度不過一百六十三萬餘噸，民國十七年度增加到二百五十五萬餘噸。如若以民國十三年度輸出的數量爲一百，則民國十五年爲一百五十六有奇，最高額的民國十六年度爲一百六十一有奇。茲將近五年來中東鐵路的農產物輸出數量消長列表（表六十四）如次：

表六十四——中東鐵路的北滿農產品輸出數量表

年 別	噸 數	指 數
民國十三年	一、六三七、三二二	一〇〇·〇
民國十四年	二、〇六一、五五九	一二五·九
民國十五年	二、四〇四、〇二二	一四六·八
民國十六年	二、六四三、四七一	一六一·四
民國十七年	二、五五九、七七三	一五六·三

北滿的輸出貨物，中有一小部，因為運費關係，由中東鐵路最南端寬城子站或其他站卸貨，用馬車運到長春，再走南滿鐵路，由大連出口。這種由寬城子躍到長春走南滿鐵路由大連出口的貨物，每年為四十五萬餘噸，與前段所說的二百五十五萬餘噸合計共是三百餘萬噸；這是北滿的真正輸出數量。茲將近五年來中東鐵路運送北滿輸出貨物實際數量列表（表六十五）如次：

表六十五——中東鐵路之北滿貨物實際輸出數量表（單位千噸）

年 別	輸出量 由東鐵各站到寬城子的貨物	實際輸出額
民國十三年	一、六三七・三	六二・〇
民國十四年	二、〇六一・六	七九・五
民國十五年	二、四〇四・〇	一八八・四
民國十六年	二、六四三・五	二八五・八
民國十七年	二、五五九・八	四五四・六

再就輸入方面說：我們用動的觀察法來看，近五年來，中東路所運送的輸入貨物，也是年俱增加。民國十三年度不過是四十二萬餘噸，民國十七年度增加到一百四十四有奇。在輸入方面有應當注意的是一部份由海參崴走俄國的烏蘇里鐵路經綏芬入中東鐵路，另一部份是

由大連走南滿鐵路經寬城子入中東鐵路。後一部份的數目多於後者。即由長春輸入北滿的，幾佔輸入總額的十分之九，約為五十二萬餘噸，由綏芬輸入北滿的不到輸入總額十分之二，約為九萬餘噸。這是因為日本貨物漸漸侵入北滿而佔大勢力。茲將近五年中東鐵路運送的輸入貨物數量及其消長列表（表六十六）如次：

表六十六——中東鐵路的北滿貨物輸入數量表（單位千噸）

年 別	自綏芬來者	自寬城子來者	合 計	指 數
民國十三年	六六、三一七	三六一、三二四	四二七、六四一	一〇〇、〇
民國十四年	四八、六八九	三八三、〇一三	四三一、七〇二	一〇〇、九
民國十五年	七七、五二二	四三六、八七〇	五一四、三九二	一一〇、三
民國十六年	八一、八四五	四五六、六九八	五三八、五四三	一二五、九
民國十七年	九四、〇五三	五二二、九四〇	六一六、九九三	一四四、三

和輸出的情形相同，輸入貨物也有一部貨物由大連，走南滿鐵路到長春後御貨，用馬車運到中東鐵路最南滿的寬城子站，或其他站。這部份的貨物每年輸入約為十二萬餘噸左右。

所以北滿的實際輸入應當是前段所說的六十一萬餘噸和這十二萬餘噸相和，總數是七十四萬餘噸。茲將近五年來，中東鐵路所運北滿實際輸入貨物數量列表（表六十七）如次：

表六十七——中東鐵路的北滿實際輸入數量表（單位千噸）

年 別	輸入量 由寬城子到東鐵路各站貨物	實際輸入額
民國十三年	四二七·六	四〇·一
民國十四年	四二一·七	四六七·七
民國十五年	五一四·四	四五·六
民國十六年	五三八·五	七一·一
民國十七年	六一七·〇	八二·〇
		六二〇·五
		一二三·八
		七四〇·八

中東鐵路所運送的北滿輸入品中，分鐵路自用品及民用品兩種。鐵路自用品佔輸入總額的三分之一以上，約為二十八萬餘噸，其餘不足三分之二，約四十五萬餘噸，是民用品。民用品年有增加。如若以民國十三年數量為一百，到民國十七是一百九十五有奇，幾乎是二倍。茲將近五年來中東鐵路運送的鐵路自用及住民所用貨物數量列表（表六十八）如次：

年 別	總輸入量	中東鐵路自用品	住民所用用品	住民所用用品輸入增加指數
民國十三年	四六七·七	二二六·三	二三一·四	一〇〇·〇
民國十四年	四七七·三	一九七·九	二七九·四	一二〇·七

民國十五年	五八五・五	二二九・二	三五六・三	一五四・〇
民國十六年	六二〇・五	二四〇・五	三八〇・〇	一六四・二
民國十七年	七四〇・八	二八九・四	四五一・四	一九五・一

中東路所運送的鐵路自用貨物，大部份都是鐵軌，洋灰，煤等。至于住民所用貨物則種類較多，以鹽爲第一，約爲五萬八千餘噸，其次是煤油，約三萬二千餘噸，其次是果實，約爲二萬八千餘噸，再其次是麻袋，約爲二萬七千餘噸，機織物，約爲二萬三千餘噸。增加最大的是汽油，由民國十三年到民國十七年的五年間，增加到百分之四百七十四，約近五倍；這是因爲北滿最近汽車發達的結果。其次是農具，約增加百分之四百，恰是四倍，機械約增加百分之三百，恰是三倍；這是因爲北滿最近新式農業漸發達，西洋式農具機械因之大輸入。茲將民國十三年與民國十七年的五年間中東鐵路所運送的民用品分類及其消長列表（表六十九）如次：

表六十九——五年來中東鐵路所運民用品分類表（單位千噸）

品 種	民國十三年	民國十七年	百分比
織 物 類	一〇・七	二三・三	二一六・八
麻 袋	一三・六	二七・七	二〇三・六

棉類	一〇〇	二〇〇	二〇〇〇
各種棉花	二・六	五・六	二一五・三
機械(農具除外)	〇・九	二・七	三〇〇・〇
農具	〇・四	一・六	四〇〇・〇
玻璃	一・三	三・〇	二三〇・七
紙及其製品	六・一	一〇・一	一六五・六
果實	一〇・八	二八・五	二六三・八
鹽	四二・一	五八・七	一三九・四
各種砂糖	七・二	一七・五	二四三・〇
石油	一八・七	三二・七	一七四・八
石油精	一・五	七・一	四七四・〇
鋼鐵等	三・三	八・一	二四五・五
原油及塗抹油	〇・七	一・六	二二八・五
城	一・七	五・五	三二三・五
頭油	〇・三	〇・九	三〇〇・〇

網類	〇・三	一・一	三七〇・〇
藥局用品	一・一	二・三	二〇九・〇

第六節 中東鐵路的政治意義

(一) 帝國主義間的矛盾和衝突

中東鐵路的歷史可以說是一部帝國主義的鬭爭史。由中東鐵路引起英日同盟及俄德法三角聯合的國際縱橫，由中東鐵路引起日俄戰爭。美國更是自始至終，無時無刻，不想染指中東鐵路。日本在歐戰以後，更想進一步，攫取中東鐵路幹線。關於中東鐵路鬭爭內容太複雜，現在擇其中主要的略述如次：

(A) 帝俄與日美第一次衝突——我們都知道日俄戰爭的導火線是庚子八國聯軍以後帝俄不肯撤退東三省駐軍。至帝俄的出兵也借口於保護中東路。在一九〇〇年（光緒二十六年）八月，帝俄與兵之初，發出對外宣言內中說：

『此次事變，聯軍意外敏捷，得救出列國公使館於危圍中，且驅逐北京附近暴徒，其主要目的已達。……惟俄國以 *Blagoveschensk* 受華兵炮擊之故，向滿州出兵，實出於一時保護鐵路起見，斷無特別行動。俟滿州秩序恢復之後，俄國即當撤兵。』

李鴻章和帝俄駐北京公使訂立撤兵條約內容，關於鐵路的，據說有下列數條：

(一) 俄國將滿州及牛莊營口與山海關鐵路交還中國，不得將該鐵路之保護權委與其他外國人。

(二) 牛莊鐵路交還中國之後，自後該路不得受他國干涉。

(三) 日英二國之軍隊，不得由此鐵路輸送。

(四) 中國若修築此鐵路之支線，須先徵得俄國同意。

(五) 該鐵路不得渡遼河，及阻害俄國商業上之利益。

(六) 俄國對該鐵路所費一切費用，由中國支償。

當時美帝國主義者即出來說話，認爲此舉和所謂「門戶開放，機會均等」的原則相衝突，遂向中外各國發表意見，內容說：

『中國如有將滿洲築路採礦或其他關於實業開發之特權，讓與任何外國公司之舉，合衆國政府不得不嚴密注意之；蓋此舉能造成獨佔之惡果，而與中外條約之規定，顯相違背也。美國人民之權利，必蒙重大之影響，彼等合法之貿易，亦必致有任人歧視干涉或危害之虞。不甯惟是，此舉且有永遠侵犯中國在滿州主權之趨向，而中國償付國際賠款之能力，亦將大受其妨礙也，中國一經允許此種讓與權之後，他國亦必將追蹤而來，』

要求在大清帝國其餘部分之同等特權，中國向時以絕對平等之政策，待遇各國在華之通商航海事務，至是乃不得不完全破壞矣！

『俄羅斯帝國政府外交部，嘗屢次照會本國政府，表示遵守在華門戶開放政策之意。該政策久爲合衆國政府所主張，且爲一切與中國有商業關係之條約國所接受；但俄國又爲其本國人民之一商業機關，獲得上述特權，而與屢次表示之信約相牴牾。』

『職是之故，合衆國政府願一本至誠，寄語世界萬國：中外邦交，應築在機會均等，與利益均霑之基礎上。甚望中俄兩國政府，能澈底攷慮上列之意見，并予相當之尊重，然後採取適宜之計劃，使合衆國之焦慮，得渙然冰釋，是所至幸。』

帝俄也強硬的很，當時由外交大臣爾斯道夫 (Lambdoff) 答覆，內容說：

『門戶開放之原則，久爲俄羅斯帝國政府所了解，直至今日，並無破壞該項原則之意。縱使華俄道勝銀行有在中國獲得讓與權之事，雙方成立之合同，亦係私人性質，與他國公司所訂結者初無異致。凡屬獨立國家，當然有將讓與權許給他人之自由，此爲吾人所不能否認者。本大臣現有種種理由，確信華俄道勝銀行之要求，並未有絲毫越出他國公司之要求範圍也。』

後來李鴻章死了，撤兵條約遂沒能成立，這是美帝國主義思想染指于中東鐵路的第一次，

說的尙屬堂哉皇也，但私心所在，已可洞見了。

(B) 美與日俄第二次衝突——由東三省撤兵問題進而至于日俄戰爭。在日俄戰爭以後，日本得了中東鐵路的南滿一段，如願以償，但是，美帝國主義更進一步不但想分一杯羹，并且想把全東三省的鐵路一手都拿過來。他的手段便是有名的「滿洲鐵路中立提議」。該提議是由美總統諾克斯(Knox)向中，俄，日，英，法，德六國建議，內容說：

『如中國欲在滿州保持一切政權，同時因實行門戶開放政策及機會均等主義而欲促進滿洲工商事業之發展，惟有該項方法，最易著效。換言之，即由各國共同投資，使中國政府爲債主，收買滿洲諸鐵路，其管理權歸投資各國共同掌握，僅限商業運輸，禁止政治軍事之使用，化滿洲爲事實上之中立地帶。』

這個提議，想把東三省的鐵路歸諸各國共同投資，美國當然可以乘機染指，并且因爲美國的富于資本，或者還可執其牛耳，但日俄兩國自從日俄戰爭後用鐵路分割了東三省之後，便聯合起來，拒絕其他第三者的勢力侵入。當時日本發表宣言，內容說：

『機會均等之原則，當其實行於滿洲時，可較實行於中國其餘部份內，更有明確之意義，蓋玻茲瑪斯條約第七條，業已明白聲請，日俄兩國，在東三省內之鐵路，須純粹以工商業用途而建築也。』

美因爲日俄兩國反對，也祇好取消。這是美國想染指中東鐵路第二次而與日俄兩國衝突。

(C) 日美協同侵入中東鐵路——以後日本與帝俄各以其鐵路爲中心，經營東三省南北部，彼此不相防礙。但到歐戰和後，俄國革命繼起，無力東顧，中東鐵路入於無國籍的白黨手中，於是啓了日本的野心，想乘機攫取中東鐵路。一九一七年（民國六年）八月，中國向德奧宣戰，當時安福系當國，便和日本締結「中日軍事協定」十二條，其中第八條即係有關于中東鐵路，內容爲：

爲軍事輸送，使用東清鐵路之時，關於該鐵路之指揮保護管理等、應尊重原來之條約，其輸送方法，臨時協定之。

同年九月，中日又締結「中同軍事協定實行細則」七條，其中第三條，即係關係於中東鐵路，內容爲：

關於東清鐵路即中東鐵路之輸送，應以東清路當局當實施之任，而與該當局交涉，並使中日及捷克斯拉夫各軍所送之調度有方起見，中日應設協同機關。但此項機關，將來聯合國（即協約國）軍隊，倘行動於此方面之時，該聯軍之人員亦可參加。同時美國也想像指中東鐵路，便在一九一八年（民國七年）八月，由日美兩國建議，將西伯利亞鐵路及中東鐵路放在中，日，俄，美，英，法，意七國的共同管理之下。一九一九（民國八年）

三國發表共同管理，決定五條，內容爲：

(一) 協約國策動地帶內之鐵路其一般監督由現出軍於西伯利亞之協約國代表者（俄國在內）所組織，以俄人爲委員長之協約國特別委員會行之，創設下列之兩部，由前記協約國委員會監督之：(一) 技術部，由現出軍於西伯利亞之各國鐵路，專家組織之，以經營前記地帶內各鐵路之技術及經濟爲目的。(二) 協約國軍事輸送部，以遵從該軍憲之指令，而圖軍事輸送之便利爲目的。

(二) 協約軍隊任保護鐵路之責。各鐵路之俄國長官或支配人，凡俄國現行法許與權限者，悉予留任。

(三) 技術部長一人，任以鐵路技術上運行事務。關於技術上運行事務，得指揮前項之俄國官吏，并得就出軍西伯利亞之各國國民中，選作部員，任爲助手及監督，令充技術部本部事務所職員，而派定其職務。技術部長遇必要時，得特派鐵路專門家於重要車站。按照上述之規定，而分派鐵路專門家於車站時，任該車站軍事之保護之協約國，須將其各自之利害關係十分考量之。又技術部長，得支配技術部事務員之事務。

(四) 協約國委員會之事務員，由委員長任命之。委員長對於是等事務員，有支配黜陟之權。

(五) 本決定書至協約軍由其策動地帶內撤退時即行取消。其任命於本決定書下之各該國鐵路專門家，均召還之。

當時技術部部長是美國人，美國總算得嘗多年垂涎的一塊肥肉了！

(D) 華盛頓會議中的日美把戲——協約國的共管西伯利亞鐵路和中東鐵路本係暫時辦法，一待軍事完竣，即當取消。但是美法日等國，竟想永久把持中東鐵路，使之為國際共有。在華盛頓會議開幕以前，駐華美使舒爾曼，曾於民國十年（一九二一）年九月照會中國外交部，提出預擬議案，其間關於中國問題第二類第五項即言明「各鐵路之發展，包含有關於中東鐵路之各計劃在內」，其用意所在，已可想見。會議既開，美國代表許斯果於一九二二年一月十八日第二十次太平洋與遠東問題委員會提出該案，並加以說明，略謂：「但就美國而論，毫無佔領中東路之意；惟美國願該路能為各國人士所享用，無所偏頗於其間」云云。嗣後委員會又多數決定組織專家委員會，議訂使中東鐵路實行國際化的方法。專家會議討論以後，繕就報告書，提交委員會。報告書中建議，大致如左：

(一) 財政——向外界銀行團借款，由到會各國各舉代表一人，在哈爾濱組織財政委員會監督之。此項委員會，用以替代原有之海參崴協約國聯合委員會(Inter allied Committee)及哈爾濱技術部(Technical Board)並担任一般財政之管理。

(二) 路政——路政歸中東鐵路公司辦理。財政委員會，除財政外，不加以涉。

(三) 護路——路警由中國派遣，但其薪水應由財政委員會支撥，並受其管轄。

當時中國代表嚴鶴齡以(一)(二)兩項完全是國際共管的辦法，竭力反對，並表示下列意見：

(一) 中國在該路有特別利益，因：(A) 該路在中國境內；(B) 中國曾交付華俄道勝銀行庫平銀五百萬兩，作為築路費；(C) 該路許於路成時交付中國庫平銀五百萬兩，但迄今分文未交付。

(二) 中國因為俄國無正式政府，故暫行担任一切責任，並無他意。

(三) 一九一九年，關於協約國技術部之協定，係臨時性質，一俟外國屯駐西伯利亞之軍隊撤退，應即取銷。

(四) 第一條所陳管理財政之辦法，與現有之組織及經營不合，中國礙難同意。

(五) 以前俄國路警並無法律上之根據，第三條共管路警辦法，亦難贊成。

(六) 中國深欲與友邦商確該路技術上及財政上各項事宜，但不能妨害已經承認之政治利益。

專家委員的建議和中國代表的意見，均於一月二十三日報告總委員會。許斯因各方意見參差，又付小委員會作次步的研究。誰想這次研究，日本代表埴原忽生甚多爭執。埴原他以

爲中東鐵路雖爲中國法律上的公司，但並非中國財產。又說，大會祇能討論事實，不能決定該路事務的合法權利。第二次小委員會中法代表卡莫雷和中國代表顧維鈞又提出左列折衷辦法：

(一) 另組技術委員會，以代舊有之協約國技術部。此項委員會，須幫同中東鐵路及烏蘇里鐵路督辦及董事會，辦理借款及監督支出之事。

(二) 中國供給分路警，保護中東鐵路，由該路支薪。但是埴原仍不肯將烏蘇里鐵路加入，遂致第二段討論，也沒有結果。二月二日，乃以下列決議及保留提出總委員會：

決議——爲有利益關係者保持中東鐵路與從事及使用人員爲較佳之保護，應對於各項人員爲更注意之選擇，冀得有效之服役，並應對於經費爲經濟的使用，以免耗費財產。此事應經正當外交軌道，卽行處理之。

保留——除中國外，諸國於承認關於中東鐵路之決議時，保留此後對於中國責任，追問已否向中東鐵路公司外國股東債券持有人，及債權人，履行各國義務。諸國認爲係由該路建築契約，及中國在該契約下行使所生之義務，並諸國認爲係由中國政府於營業性質上行使佔有權及行政權所生之義務之權利。

決議案和保留案在一九二二年二月四日全體大會中，皆一致通過。但是我們要注意華盛

頓會議決議的效力，祇限各國與俄國斷絕邦交的時候，嗣後中、日、英、意等國已承認蘇俄政府，該項決議，自然不能再行適用。

華盛頓會議後，中俄恢復邦交，由中俄兩國共同管理，日美自然是想染指而沒有機會，但是，無時不在垂涎與陰謀之中，醞釀日久，遂發生為最近的中東鐵路事變

(二) 帝俄的深濃帝國主義色彩

中東鐵路是帝國主義在中國第一次完成的鐵路，也是帝國主義色彩最濃的一條鐵路。帝俄從滿清政府手中不僅是拿去一條中東鐵路，并且拿去採伐森林，內河內海航行，採礦，地畝，墾植，居住營業，以及特別減稅免稅等經濟上的權利，和行政，司法，警察，教育，以及駐兵殖民等政治上的權利。帝俄以中東鐵路為名，把東三省全部（日俄戰爭以後是一大半）完全拿去了！帝國主義色彩之濃，當然沒有能過於此者。欲知其詳，我們先看看中東鐵路所由產出的中俄密約。密約的第四和第五兩項係關於鐵路的，內容為：

(四) 今俄國為將來轉運俄兵禦敵，並接濟軍火糧食，以期安速起見，中國政府允於中國黑龍江吉林地方，接造鐵路，以達海參崴。惟此項接造鐵路之事，不得藉端侵佔中國土地，亦不得有礙中國應有權利。其事由中國政府交華俄道勝銀行承辦經理，至合同條款，由中國駐俄使臣與銀行就近商訂。

(五) 俄國於第一款禦敵時，可用第四款所開之鐵路運兵，運糧，及運軍械；平常無事，亦可在北鐵路運過境之兵糧。除因轉運暫停外，不得藉他故停留。

我們注意帝俄不僅僅可以修一條鐵路，并且可以由這條鐵路運兵，運糧，和運軍械，并且在平常無事的時候也可以，那麼這條鐵路所及的地方，便不是中國國土了！我們再看看根據這密約所訂的東清鐵路合同就更兇了！合同共十二條，內容為：

(一) 華俄道勝銀行為建造經理此鐵路，另設一公司，名曰中國東省鐵路公司。該公司應用之鈐記，由中國政府刊發。該公司章程，應照俄國鐵路成規，一律辦理；所有股票，祇準華俄商民購買。該公司總督，由中國政府選派，其公費應由該公司籌給。該總辦可在北京居住，其專責在隨時查察該銀行及該鐵路公司對於中國政府所委辦之事是否奉行。至該銀行及該公司所有與中國政府及京外各官交涉等事宜，亦歸該總辦經理。該銀行與中國政府往來賬目，該總辦亦隨時查核；銀行應專派經手人在北京居住，以期一切事宜，就近商辦。

(二) 凡勘定該鐵路方面之事，應由中國政府所派之總辦，委員，同該公司之工程師及鐵路所經之地方官，和衷辦理。惟勘定之路，所有廬，墓，村莊，城市，皆須設法繞越。

(三) 自此合同批准之日起，十二個月爲限，該公司應將鐵路開工；並自鐵路勘定及所需地段給與該公司經理之日起，以六年爲限，所有鐵路應全行告竣。至鐵軌之寬窄，應與俄國鐵軌一律，即俄尺五幅地，約合華尺四尺二寸半。

(四) 中國政府諭令各該管地方官，凡該公司建造鐵路需用料件僱覓工人，及水陸轉運之舟車夫馬，並需用糧草等事，皆須盡力相助，各按市價由該公司自行籌款給發。其轉運各事，仍應隨時由中國政府設法使其便捷。

(五) 凡該鐵路及鐵路所用之人，皆由中國政府設法保護。至於經理鐵路等事，需用華洋人役，皆准該公司因便僱覓。所有鐵路地段命盜訴訟等事，由地方官照約辦理。

(六) 凡該公司建造，經理，防護鐵路所必需之地，又於鐵路附近開採沙土，石塊，石灰等項所需之地，若係官地，由中國政府給與，不納地價，若係民地，按照市價，或一次繳清，或按年向地主納租，由該公司自行籌款付給。凡該公司之地段，一概不納地稅，由該公司一手經理，准其建造各種房屋工程並設立電線，自行經理，專爲鐵路之用。除開出鑛苗處所另議辦法外，凡該公司之進項，如轉運搭客貨物所得票價并電報進款等項，俱免納一切稅釐。

(七) 凡該公司建造修理鐵路所需料件，應免納各項稅釐。

(八) 凡俄國水陸各軍及軍械過境，由俄國轉運經此鐵路者，應責成該公司逕行運送出境；除轉運時或必須沿途暫停外，不得借故中途逗留。

(九) 凡外國搭客經此鐵路於中途入內地，必須持有中國護照，方准前往。若無中國護照，責成該公司一概不准擅入內地。

(十) 凡有貨物行李，由俄國經此鐵路仍入俄國地界者，免納一切稅釐。惟此項貨物，除隨身行李外，該公司應另裝車輛，在中國邊境之時，由該處稅關封固，至出境時，仍由稅關驗明，所有書記並未拆動，方准放行。如調查出中途私行開拆，應將貨入官，至貨物由俄國經此鐵路運往中國，或由中國經此鐵路運赴俄國者，應照各國通商稅則，分別繳納，進口出口正稅。惟此稅較之稅則所載之數，減三分之一繳納。若運往內地，仍應繳納子口稅，即完正稅之半。子稅完清後凡過關卡，概不重徵。若不納子稅，則逢關納稅，過卡抽釐。中國在此鐵路交界兩處，各設稅關。

(十一) 凡搭客票價，貨物運費，及裝御貨物之價，概由該公司自行核定。但中國所有因公文，書信函，該公司例應運送，不須給費。至運送中國水陸各軍及一切軍械，該公司祇收半價。

(十二) 自該公司路成開車之日起，以八十年為限，所有鐵路所得利益，全歸公司

專得；如有虧折，該公司亦應自行彌補，中國政府不能作保。八十年限滿之日，所有鐵路及鐵路一切產業，全歸中國政府。毋庸給價。又從開車之日起，三十六年後，中國政府有權可給價收回，按計所用本銀，並因此路所欠債項並利息，照數償還。其公司所賺之利，除分給各股東外，如有盈餘，應作為已歸之本，在收回路價內扣除。中國政府應將價款付存俄國國家銀行，然後收管此路。路成開車之日，由該公司繳還中國政府庫平銀五百萬兩。

在這合同等六條和第十條應當特別注意。由第六條，帝俄在中國便可以自由佔土地。由第十條由中東鐵路運輸可以特別減稅到三分之一。但是，在帝俄自訂的中東鐵路條例則比合同又進一步，其中重要的為：

(一) 又在租界八十年期限之內所有中政府給與鐵路以下之各種權利永有效力：

(A) 凡座客之行李郵便及各種貨物，由俄站過路運至俄站者，概不繳納中國關口稅，並免除一切中國捐稅。

(B) 轉運行李貨載之運費及電報費等項一概免除中國捐稅。

(C) 凡由俄國運至中國之入口貨及由中國運往俄國之出口貨，經行此鐵路者，悉應遵繳中國之入口正稅，但照中國海關稅則通例減收三分之一。

(D) 若入口貨物係經由此鐵路運往中國內地者，悉應另繳子口稅，照所繳入口正稅之半數，完納子稅之後，概不重征。如子口稅未完，則貨入內地逢關納稅，遇卡抽釐。

(二) 凡鐵路上需用之一切材料，公司可任便在任何地採買，並不受何等之限制。若所購物料，在俄國領土之外，則運過俄境之時，准免納俄海關口稅。

帝俄根據這一批虎狼文書，便作鐵路以外的大侵掠，加以滿清官吏的昏曠，在條約及合同以外又被帝俄騙去不少，中東鐵路遂成爲帝國主義在中國最大的收獲。這種非法的，溢出條約及合同以外的利權重要的有以下數種：

(A) 關於土地者——在鐵路合同雖然曾經載着：鐵路必需的土地，若係官地，由中國政府給與，不納地價一條，但以路線所經及路工所需的爲限，不想光緒二十八年鐵路完成之後，中東鐵路公司俄代辦達聶爾，竟援引合同和哈爾濱鐵路交涉局總辦周冕祕密接洽，請防護鐵路及取用沙土、石塊、石灰等，需地甚多，應請展購鐵路附近地畝。周冕竟完全承認，和達聶爾會銜簽押展地合同。嗣後達聶爾屢憑合同，要求展地，和東三省官吏執爭很久。到一九〇五年（光緒三十一年）冬，黑龍江將軍程德全派道員宋小濂赴北平，陳報此案經過情形，經外交部與俄使瑣科第懇切磋商，始另派員會同公司酌量議減。光緒三十三年，吉林省派道員杜學瀛，黑龍江省派道員宋小濂，和公司總辦霍爾瓦特會議結果，另訂江省鐵路展地合同十

四條，吉省鐵路展地合同十三條。周冕原訂合同聲明作廢。至于所用地畝，分熟地，荒地，水荒地三等。吉省東自綏芬交界站起，西至阿什河車站止，共展地五萬五千晌（每晌俗稱計地十畝實則合地十二畝）。黑省自滿州里以西入境起，至哈爾濱松花江北岸止，共展地十二萬六千晌。兩共展地十八萬一千晌，合二百七十七萬二千畝，而哈爾濱全市所佔的土地，尙不在內。合同中又規定公司向民間收買地畝，每晌出俄洋十元至六十元，公地每晌出俄洋八元，鐵路各站界內原有廬、墓、村莊、城市，如爲路所必需，應卽遷移。

(B) 關於礦業者——在東清鐵路合同，關於礦業一節，僅載「開出礦苗處所，另議辦法。」一九〇二年（光緒二十八年），公可遂藉口要求我國外交部，准他開採鐵路附近煤礦，訂立合同，規定一切。當時被外交部嚴詞駁斥，俄人遂恃強私採，同時又誘脅吉黑兩省將軍私訂合同，授權公司，任意探礦。於是黑省扎賚諾爾，吉省杉松官街，頭道江的煤礦，均被帝俄攫爲己有。其他礦山，爲俄人霸佔者，更不知多少。九〇七年（光緒三十三年），我外交部復令杜學瀛宋小濂二人，在哈爾濱和中東鐵路公司俄代辦達聶爾，商訂正式煤礦合同，經年始決，其主要的爲：

(一) 鐵路之綫兩旁三十華里內之煤礦，由公司勘辦，但中國人亦可享在該路兩旁三十里內挖探煤斤之利益，祇要於該公司已開煤礦無礙，該公司不得攔阻。或有他項

洋人，華洋合股，在三十里內採煤，應商准華官及該公司，方能辦理。其路線三十華里以外，與該公司無涉，無論華洋人等勘挖煤礦，准否應由華官自主，該公司不得過問。欲在三十里外勘挖煤礦，仍須先稟准本省巡撫，方可施行，亦與各項華洋人等無異。（原文第二條）

(二) 開出之煤，每千斤鐵路公司交結吉黑二省平銀一錢二分，每年分四季交納。又每座出煤窰洞，每年交納山課吉黑二省平銀十七兩六錢四分。此項山課，俄六月底一次交清。（原文第七條）

(三) 凡係官地，亦須會同華官勘明劃定界址，由公司議定租價，惟須比照墾荒，按等交納，不得或過。（原文第八條）

於是中東鐵路沿線六十里內的礦山，都入帝俄手中了！

(C) 關於森林者——東三省北部森林最盛，中東鐵路建築以後，需木料很多，俄國便私行採伐。到了一九〇三年（光緒二十九年），黑省鐵路交涉局總辦周冕竟和中東鐵路公司擅訂合同，指定下例區域，任其砍伐，華人不得過問：

(一) 陸路一段，自成吉思汗站在雅克山站鐵路兩旁長六百里寬六十里。

(二) 水路兩段：(A) 自呼蘭，納敏兩河，各至水源為止，長三百餘里，寬一百餘里。

(B) 自枚林濃濃兩河外各至水源爲止，長一百七十里，寬七十里。

以後黑省官吏，企圖反案，以合同未經認可爲辭，帝俄置若罔聞，悍然不顧。直到一九〇七年（光緒三十三年），始由杜學瀛宋小濂二人和中東鐵路公司俄總辦霍爾瓦特商定，廢去周冕私訂合同，另立正式斫木合同。

吉林省斫木地段，經合同指定的是：(一) 石頭子河 (二) 高領子。以上兩處各長八十五華里。(三) 一面坡、寬廣二十五里。黑龍江省斫木地段，指定的是 (一) 火燎溝，(二) 皮洛依。以上兩處，各長約三十里，寬約十里。(三) 沿權林河，由河口溯流而上，長五十里，右岸寬二十里，左岸寬十五里。

(D) 關於礦業者——在中俄環圖條約中曾規定「黑龍江，松花江，烏蘇里江，祇准中俄兩國行船」，於是帝俄便以此爲根據，於一八七一年（同治十年）成立黑龍江汽船公司，一八九五年（光緒二十一年）成立黑龍江商船公司。東清鐵路合同中又規定「鐵路公司可以備設行海商船掛公司旗，照各國通商行船章程」，於是東清鐵路便又兼營船航業，東北三江的航業便全入帝俄手中了！

(E) 關於行政權者——東清鐵路合同中本來沒有規定帝俄在鐵路交界內有行政權，後來帝俄竟援引東清鐵路合同第六款內「由該公司一手承辦」八個字，主張東清鐵路公司在哈爾濱

有行政權，中國政府反對。當時駐哈美領事責帝俄要求不當，德領事也附和；美國國務總理且要乘機發表重要宣言，駐美俄使急向美政府申明俄國不侵害滿州主權，僅維持警察權兩止。一九〇八年（光緒三十四年）哈爾濱帝俄總領事霍爾瓦特忽然宣布市制，其中有一條規定：『凡居住在哈爾濱市內之中外人民，悉課商工業稅，借地稅，烟酒稅等，以充公共費用』；且定於俄歷一月一日實行。我國商民反對，兩國交涉遂起。一九〇九年（宣統元年）一月，霍爾瓦特到北京，直接和外交部談判。三月二十一日外交部尙書梁敦彥遂與霍爾瓦特締結東清鐵路界內組織自治會的預定協約十八條，哈爾濱行政權問題遂告一段落。茲將協約中重要條文摘錄於後：

- (一) 鐵路界內，首先承認中國主權，不得稍有侵害。
- (二) 鐵路界內之重要都市，設自治會。
- (三) 鐵路界內居民，不分中外，共享平等權利，共担平等義務。
- (四) 凡居民須有相當不動產與納相當税金者，方有選舉議員之權。
- (五) 議長由議員中選舉，不分國籍。
- (六) 執行委員不得過三人，中外議員皆得被選。
- (七) 交涉局總辦與鐵路總辦之位置，在議員議長與執行委員之上，有隨時監督檢查日

治會之權。

這個大綱訂定以後，本定在一個月以內再訂公議會和租放地畝，地丁，警察等章程，但帝俄一味延宕，始終沒能訂立。後來帝俄更進一步，在東清鐵路管理局下設立民政處。民國元年，更自行發布自治會詳章五十五條，會長須用俄人，會議時用俄人，其他悉依俄國法律。民國三年，英國首先承認該項章程，訂立英俄協約七條。日本、法、比、意，等國陸續加入，惟美國不承認。於是東清鐵路公司竟將鐵路界內的地方儼然變成一小邦，而隸屬於帝俄了。

(F) 關於警察駐軍權者——東清鐵路合同祇許帝俄運兵運械，并且明白規定「不得藉故中途逗留」。帝俄自行頒部的中東鐵路公司章程第八條，竟自訂有設警察的權利。因為滿清政府不問，帝俄遂於中東鐵路沿路設置路警，路警以外，更又設置市面警察。自後中東鐵路局範圍所及，俄人所至，都有中東鐵路公司組織的俄人警察了。并且進一步更不許中國警察攙入中東鐵路界內。光緒三十三年黑龍江省在昂昂溪、札蘭屯各處設立稅局，並置警保護，多為俄人所拒，不許留駐。且不僅陸上如此，因黑龍松花二江各處皆許俄船航駛，中東鐵路公司更設置水警。

中東鐵路公司，尤以為未足。一八九七年（光緒二十三年）五月，俄人自行組織的中東

鐵路公司董事會議決組織護路軍草案。呈報俄皇裁決。就在那一年的十二月，由俄皇派司令金葛羅司，率領第一批護路騎兵五百名，由海參崴駛入中東鐵路境內，分段駐紮。這是帝俄違約派兵侵入中東鐵路沿線的第一次。庚子亂後，俄人強佔東三省，遍地都駐俄軍。和議告成，帝俄不履行撤兵之約，釀成日俄戰爭。但是日俄締結波茲瑪斯條約的時候，竟自由協定，「於鐵路沿線每公里置守備兵二十五名。」其後帝俄在中東鐵路沿線共駐步兵三大隊，馬兵六團，砲兵一大隊，合計人數約七萬，名曰護路隊。到了前清末年，僅哈爾濱一埠，帝俄設置防兵到三萬餘名之多。歐戰吃緊以後，方纔陸續調赴前線。俄國革命後。駐屯中東鐵路沿線的白俄軍尚有七八千人！

(G) 關於司法權者——中東鐵路合同對於鐵路所用華洋人員本規定『由地方官照約辦理。

』帝俄自行頒布的中東鐵路公司章程第七條中竟私訂『由中俄兩國地官署，按照約章，會同審判』，已經是大越範圍，但是，實行的時候尚有甚於此者。中東鐵路建築後，在鐵路界內，俄人的民刑訴訟事件，在光緒二十七年的時候，便由俄政府分別道路遠近，劃歸赤塔，海參崴，旋順三處法院辦理。光緒三十年，日俄戰爭以後，南滿不屬俄，帝俄遂將旅順地方法院遷到哈爾濱，光緒三十二年改爲邊界地方法廳。民國二年並設立單獨民庭，於是俄人的司法機關遂告完備，計在哈埠設地方審判檢察廳各一處，審判廳內設廳長一人，副廳長一人，推

事七人，內分民刑兩處，又上訴庭一，專理初級上訴案件，又人事訴訟廳一，檢察廳內設檢查長一人，檢查官三人。中東鐵路沿線共設初級審判廳十一處（又名治安審判廳）。司法警察職務均由鐵路警察執行。初級審廳專理初級管轄事件，刑事判至徒刑四年爲止，民事以五百萬元爲限。其餘均歸地方審判廳管轄。並採巡迴裁判制，規定期間，由廳派員前往札蘭屯，齊齊哈爾，博克圖，海拉爾，滿洲里，橫道河子，綏芬河等大站審理地方管轄案件。不服初級審判廳的裁判者。得上訴於地方審判廳，不服地方審判廳之裁判者，得上訴於俄京樞密院，（因該院代辦大理院職務）並於哈爾濱滿洲里海拉爾博克圖橫道河子五處各有監獄一所。哈爾濱監獄最爲宏大，能容五百人犯。各監獄均兼收已決未決人犯。其他沿線各大站，如札蘭屯，昂昂溪安達，一面坡，穆稜，綏芬河，密門（卽張家灣）等處的警察署，都附設暫時羈押人犯處所。司法經費，除由中東鐵路公司每年補助若干外，其餘統歸帝俄政府担负。中東路公司管轄範圍，儼然是一個小國家，而隸屬於帝俄政府！

（三）俄國革命後的中國收回成績

俄國革命起後，白俄盤據中東鐵路，一方面因爲搗亂，一方面因爲失其靠山，于是溢出條約以外，帝俄所侵佔的政治權利，漸次被中國收回。其重要的大略如次：

一九一七年（民國六年）殘餘在中東鐵路的俄國軍隊，有白黨，有紅黨，衝突日甚。吉林

督軍孟恩遠於民國七年一月間，將哈爾濱俄營的守備兵一律解除武裝，中東鐵路沿線的守備改由中國軍隊負責。自此中東路的守備權始由中國收回。翌年二月，中國組設臨時警察局，協助俄警，維持鐵路界內的治安。自是中東鐵路管理權和哈爾濱行政權，事實上為中俄二國所共着。到一九二〇年（民國九年）三月，霍爾瓦特去職。同年十一月，哈爾濱俄國的地方審判廳，經多次交涉後，方纔移交與中國人。中國在哈爾濱設立一高等審判廳，及一地方審判廳；又在鐵路沿線繁盛之地分設六處地方分庭，專理鐵路界內于連俄人的案件。自是中東鐵路的管理權和哈爾濱的司法行政警察等權，完全為我國收回。

俄國革命成功，一反帝俄的行動，一九一九年（民國八年）七月以代理外交總長加拉罕的名義發表宣言，主張放棄一切中東鐵路等特權，交付于中國人民。一九二〇年（民國九年）九月再發表第二次宣言。這兩個和以前不同顏色和性質的宣言，當然有極重大的政治意義。其中關於中東鐵路的如次：

〔第一次宣言〕蘇俄政府願將中國中東鐵路及租讓之一切礦產，森林，金礦，及其他產業，由俄皇政府及克倫斯基政府及霍爾瓦特謝米諾夫，高爾恰克等賊徒與從前軍民商人，及資本家等侵佔得來者，一概無條件交還中國，毫不索償。

〔第二次宣言〕蘇俄政府宣言，所有俄國各前政府與中國所締結之條約，皆屬無效，放

棄佔所得之中國領土，及中國租界；並將俄皇政府及俄國資產階級掠自中國者，皆無酬報的永久歸還中國。

一九二四年（民國十三年）五月，中俄恢復邦交，締結「中俄懸案大綱協定」及「暫行管理中東鐵路協定」。同時九月，東三省當局又和蘇俄締結奉俄協定。在這三個協定中，蘇俄承認：（一）中國收回司法，民政，軍務，警察，市政，稅務，地畝等。（二）中國可以贖回中東鐵路。（三）中俄平等用人管理中東鐵路。（四）縮短交還中國的期限。茲錄三協定文中的有關係于中東鐵路的如次：

（A）中俄協定中——第九條內載：

兩締約國政府，允在前條約所定之會議中，根據下開原則，將中東鐵路問題解決：

（a）兩締約國政府，聲明中東鐵路純係商業性質，並聲明除該路本身營業事務直轄於該路外，所有關係中國國家及地方主權之各項事務，即司法，民政，軍務，警察，市政，稅務，地畝（除鐵路自用地皮等外），概由中國官府辦理。

（b）蘇聯政府允諾中國以中國資本贖回中東鐵路及所屬一切財產，並允諾將該路一切股票債票移歸中國。

（c）兩締約國政府，允在本協定第二條所定會議中解決贖路之款額及條件及移交

中東路之手續。

(d) 蘇聯政府担任對於中東鐵路在一九一七年三月九日革命以前所有股東持債票者及債權人，負一切完全責任。

(e) 兩締約國政府，承認對於中東鐵路之前途，祇能由中俄兩國取決，不許第三者干涉。

(f) 兩締約國政府，允在本條第三項所規定事項未經解決以前，特行規定暫行管理中東鐵路辦法。

(g) 在本協定第二條所定之會議未將中東鐵路各項事宜解決以前，兩國政府根據俄歷一八九六年八月二十七日，西歷九月八日所訂中俄合辦東省鐵路合同所有之權利，與本協定及暫行管理中東鐵路協定及中國主權不相抵觸者，仍為有效。

(B) 東鐵協定中——暫行管理中東鐵路協定共十一條，內容為：

(1) 本鐵路設理事會，為議決機關，置理事十人，由中俄兩國政府各選派理事五人組織之。中國政府派定華理事長一人為理事長，即督辦；蘇聯政府派定俄理事一人為副理事長，即會辦。

理事會之法定人數，以七人為至少之數；所有一切取決，須得六人以上之同意，方

可有執行之效力。

督會辦共同管理理事會事務，並簽定各項文書。督辦有事故時，由各該政府另派理事代行職務。（督辦由華理事代理，會辦由俄理事代理）。

(2) 本鐵路設監事會，由監察五人組織之。華監察二人，由中國政府委派；俄監察三人，由蘇聯政府委派，會長由華監察中選舉之。

(3) 本鐵路設局長一人，由俄人充任；副局長二人，華俄各一，均由理事會委派，由各該政府核准。

局長副局長之職權，由理事會規定之。

(4) 本鐵路之處長副處長由理事會委派之。

如處長為華人時，副處長須用俄人；處長為俄人時，副處長須用華人。

(5) 本鐵路各級人員，按照中俄兩國人民平均分配原則任用。

(6) 理事會商議路務不能解決時，呈報兩締約國政府解決；但關於本協定第七條內載之預算決算事項，不在此限。

(7) 本鐵路之預算決算，由理事會提交理事會及監察會之聯席會議核准。

(8) 本鐵路所有實利，由理事會保管，在本鐵路根本辦法未經解決以前，不得動

用。

(9) 理事會應將前俄政府，於一八九六年十二月四日批准之中東鐵路公司章程，按本協定及一九二四年五月三十一日所訂中俄解決懸案大綱協定從速改訂完竣。但無論如何，至遲不得過自理事會成立之日起六個月，其未改訂完竣以前，該項章程與中東鐵路解決懸案大綱協定不相抵觸，既不妨礙於中國主權者，仍予繼續適用。

(10) 本協定自簽字日起，即生效力。

(C) 奉俄協定中——奉俄中的關於中東鐵路的爲：

(一) 締約雙方政府，彼此聲明，除該路營業工務直轉於該路外，所有關係中華民國國家及地方政府權利之各項事務，如司法，民政，軍務，警務，市政，稅務，地畝（除鐵路本身必需地皮外）等，概由中國官府辦理處置。

(二) 一八九六年九月八日（俄歷）八月二十七日訂立之建築經營東省鐵路合同第十二條內所載之期限，應由八十年減至六十年。此項期滿後，該路及該路之一切附屬產業，均歸爲中國政府所有，無須給價。經雙方同意時，得將再行縮短上述期限（即六十年）之問題，提出商議。自本協定簽定之日起，蘇聯方面同意中國有權贖回該路之時，應由雙方商定該路曾經有實在價值若干，並用中國資本，以公道價額贖回之。

(三) 蘇聯政府必在雙方組織委員會中將東省鐵路公司債務問題，擬照一九二四年五月三十一日在北京簽訂中俄協定大綱第九條四項決定。

(四) 締約雙方彼此同意東省鐵路之前途，祇應由中國及蘇聯兩國取決，不許第三者干涉。

(五) 一八九六年九月八日（俄歷）八月二十七日所訂建築經營東省鐵路合同應由雙方組織委員會，在簽定本協定後四個月以內，特照本協定各條修正完竣；在未修正以前，兩國政府根據該項合同所有之權利與本協定不抵觸者，不妨礙中國主權者，繼續有效。

(六) 本鐵路設理事會為議定機關，置理事十人，由中國委派五人，由蘇聯政府委派五人。

中國派華理事一人為理事長，兼督辦。蘇聯派理事一人為副理事長，兼會辦。理事會之法定人數，所有一切取決，須得六人以上之同意，方可有執行之效力。督辦會辦共同簽定各項文書。督會辦有故時，可由各該政府另派理事代理職務，（督辦由華理事代理，會辦由蘇聯理事代理）。

(七) 本路設監事會，由監事五人組織之；其中監事二人，由中國委派，其餘三人，由蘇聯政府委派。監事長由華監事中選舉之。

(八) 本鐵路設管理局局長一人，由蘇聯人充任。副局長二人，中國蘇聯各一，均由理事會委派，由各該政府核准。局長副局長之職權，由理事會規定之。

(九) 本鐵路各處處長副處長等，由理事會委派之。處長爲華人時，副處長須用蘇聯人，處長爲蘇聯人時，副處長須用華人。

(十) 本鐵路各處人員，按照中華蘇聯兩國人民平均分配之原則任用。

(註) 實行此項平均原則時，無論如何，不得妨礙該路平日之生活及事務之進行。
即聘用兩國職員時，應以各該員之經驗品學資格，爲標準。

(十一) 除預算及決算之問題，因照本協定第一條等十二項辦理外，其餘各項問題，由理事會議決，遇有不能解決時，應主張締約雙方政府，以和平公正方法解決。

(十二) 本鐵路之預算決算，由理事會提交理事會及監事會之聯席會議審定。

(十三) 本鐵路所有純利，由理事會保存，在雙方組織之委員會未將締約雙方分配純利問題解決以前，不得動用。

(十四) 理事會應將前俄政府於一八九六年十二月四日批准之東省鐵路公司章程，按照本協定從速修正完竣，至遲不得過自理事會成立之日起四個月。其未修正以前，該項章程與本協定不相抵觸及不妨礙中國主權者，繼續適用。

(十五) 將來中國贖回東路之條件，一經締約雙方商定時，或該路於本協定第一條第二項所載之期滿後歸回中國時，本協定所有關於東路之各部分，卽失其效。

以後中國對於各項權利又陸續收回。中國在哈爾濱設立特別區行政公署，管理政務。民國十六年哈特區教育廳收回俄僑教育權。該年十二月教育廳和中國鐵路局約定，由俄局長推薦俄人一人，由教育廳任命爲教廳第四科科长。凡路款設立，或路款補助的俄僑中小學校，皆由管理。民國十七年底又收回中東鐵路局所經營的哈爾濱無線電台和哈爾濱電話局。帝俄政府的非法政治掠奪所存餘的差不多全沒有了。

第六章 南滿及安奉鐵路

第一節 滿鐵會社之史的發展

(一) 關於南滿鐵路

日本侵掠滿蒙大本營，日本滿蒙鐵道網中主要幹線的南滿鐵路，是日本帝國由帝俄手中所奪得，這是人人皆知的。南滿鐵路本是中東鐵路的支線，長春大連的一段。帝俄在清光緒二十二年（一八九六年）既和中國訂加西尼密約，得通過東三省北部建築中東鐵路後一年（清光緒二十三年，（一八九七年），德國借口教案派軍艦佔領膠州灣，迫清政府訂九十九年的租借條約。俄國乘勢也派太平洋艦隊佔據旅順大連，要求租借，到光緒二十四年（一八九八年）三月初三日由李鴻章張蔭桓與駐華俄使已布羅福訂立「旅順大連租借條約」九款，其中：

第八款 自東清鐵路幹線至旅順大連間的鐵路及自東清鐵路幹線至營口及鴨綠江間的鐵路均由俄國建築。

同年閏三月十七日，中俄兩國代表又在俄京聖彼得堡締結「旅大租借續約」六款，其中第三款 俄國允將西伯利亞大鐵路通過遼東半島，接于旅順大連海口，又共同商定此支線經過地方不得將鐵路利益讓與他國。中國以後自造鐵路，從山海關起接此支線于最近之地，俄國允不干預。

帝俄根據這兩個條約便建築起來哈爾濱至旅順大連間的鐵路。

日俄戰爭後，締結波茲瑪斯條約，讓長春大連間鐵路等利權于日本，其中：

第六款 俄國政府，經中國政府之承認，將長春旅順間鐵路及其一切支線聯同地方附屬的一切權利，財產，及所經之煤礦，無條件讓與日本。

正約之外，另在附約中規定：

兩締約國爲保護滿洲鐵路，于每公里得置二十五名之守備隊。

因爲波茲瑪斯條約第六款中有「經中國之承認」幾個字，所以該條約簽字後，日本政府即派小村壽太郎來中國，于光緒三十一年十一月二十六日與慶親王奕劻，瞿鴻禨，袁世凱訂立「中日滿洲善後條約」，其中：

第一款 中國政府承認遂行中俄媾和條約中第五款與第六款俄國讓與日本之各項。

第二款 日本政府承認遵行中俄兩國締結之租借地及建築鐵路諸條約，嗣後遇事隨時與中國政府妥商釐定。

第七款 中日兩國爲圖來往運輸均臻興旺便捷起見，妥訂南滿洲與中國各鐵路聯運章程。

第八款 中國政府允南滿鐵路所需各項材料，應豁免一切稅捐釐金。

因爲有這兩個條約，於是所謂「南滿鐵路」的名詞便成立。不過，有值得我們注意的，就是中俄原定租借旅大條約內中規定以二十五年爲期，早已期滿，應當交還中國，不過，民國四年（一九一五年）一月，日本向中國提出二十一條，其中關於南滿鐵路和旅順大連等，如下：

兩訂約國互相約定，將旅順大連租借期限，並南滿，安奉兩鐵路期限，均展至九十九年爲期。

二十一條中國國民並不承認，但是日本帝國主義依然盤據這條南滿鐵路！

(二) 關於安奉鐵路

安奉鐵路本是日俄戰爭時候，日本運軍需的輕便鐵路，到了光緒三十一年，中日締結「滿洲善後協約」，其附約中：

第六款 中國政府允將安東奉天間軍用鐵路，仍由日本政府接續經營，改爲專運各國工商貨物。自此路改良竣工之日起（除因運兵回國耽延十二個月不計外，限以二年爲改良竣工之期）以十五年爲限，卽至光緒四十九年（一九二三年）止，屆期雙方公請一他國公估人，按該路建置各物件估價售與中國。至該路改良辦法，由日本承辦人與中國特派員妥實商議。所有辦理該路事務，中國政府援東清鐵路合同，派員調查經理。

後來因爲會勘路線衝突，日本以武力壓迫中國。到宣統元年七月，東三省總督錫良，奉天巡撫程德全，與日本駐奉總領事小池，締結「安奉鐵路協約」，其要旨爲：

（一）中國承認前次兩國委員勘定之路線；陳相屯至奉天間之路線，由兩國再行協議決定。

（二）安奉鐵路軌道距離與京奉鐵路同。

（三）此約簽字之日，卽須協議購買土地及一切細目；翌日，卽行急行工事。

根據這個條約，日本便實行建築安奉鐵路。——不過，在民國十二年期滿，應當估價由中國收回。但是到民國四年日本提出二十一條，內中又定展至九十九年。

（三）關於營口支線

營口支線發源于光緒二十五年（一八九九年），中俄締結「東清鐵路公司第一增補條約」，其中：

第四款 爲築造東三省南部鐵路（哈爾濱旅順間），使運一切材料便利起見，中國准東清鐵路公司設營口支線，便與諸港聯絡，但鐵路築成之後，由中國政府之要求，得將該支線撤去。

日本繼承帝俄權利，當然履行帝俄和中國所訂的條約，但是不然，日本政府不肯如約撤去，中日雙方發生爭執。到宣統元年七月，中國梁敦彥與駐華日使伊集院彥吉訂立「滿洲五案協定」，其中：

第二款 中國允日本將大石橋至營口支線，俟南滿鐵路期滿之時，一律交還中國；并允將該支線末端延長至營口新市街。

根據這一條，日本便佔據這營口港和南滿鐵路相聯絡的營口支線。

（四）關於礦業

滿鐵會社又經營撫順煙台煤礦。該煤礦本係清光緒二十七年（一九〇一年）華商王某及翁某承領開採，其後加入華俄道勝銀行股銀六萬兩，翁某與之合併，名曰「華興利煤礦公司」。日俄戰爭後，日本硬說該礦係帝俄政府所有，應當轉歸日本，中國不允，雙方爭執不

決，亦在「滿洲五案協定」中解決，其文如次：

第三項 撫順烟台兩處煤礦，現經中日兩國政府和平商定如左：

(甲)中國政府認日本政府有開採上開兩處煤礦之權。

(乙)日本政府尊重中國一切主權，並承認該兩處開採之煤礦及納稅與中國政府，惟稅率應按照中國他處煤稅最輕之例另行協定。

(丙)中國政府承認對於該兩處煤礦，准他處最輕輸出稅率之例，徵出口稅。

(丁)所有礦界及一切詳細章程另行派員協定。

第四項 安奉鐵道沿線及南滿鐵道幹路沿線之礦務，除撫順烟台外，應按照光緒三十三年（一九〇七年）東省督撫與日本駐奉總領事議定大綱，由中日兩國人合辦。所有細則屆時仍由督撫與日本駐奉總領事商定。

由這一紙條約，不僅是撫順烟台兩處的煤礦歸於日本，而且南滿安奉兩鐵路沿線的一切礦產也都不屬中國了！

(五) 日本接手後的經營

民國紀元前七年（明治三十八年，清光緒二十八年）九月五日，因為履行日俄波茲瑪斯條約的結果，日本接收帝俄在滿蒙所經營鐵路中長春大連間一段及其支線，煤礦等。翌年六

月五日，日皇下詔規定組織「南滿鐵道株式會社」，管理該一段戰利品的鐵路及其附屬煤礦。十月二十六日，有名的滿鐵會社開第一次成立大會，同時在東京設立本社，接管全鐵路，開始營業。到了民國紀元前一年安奉鐵路，也移歸滿鐵會社管理，同時將滿鐵會社本社由東京移到大連，在東京設立支社，於是這滿鐵會社便完成了，其內容，直到現在，仍沒有大變化。當年三月，日皇下詔修改滿鐵會社組織令，確定滿鐵會社的組織及經營內容大體如次：

(一) 滿鐵會社所經營的鐵路為：

(甲) 大連長春間鐵路，

(乙) 南關嶺旅順間鐵路，

(丙) 大房身柳樹屯間鐵路，

(丁) 大石橋營口間鐵路，

(戊) 煙台及煙台煤礦間鐵路，

(己) 蘇家屯撫順間鐵路，

(庚) 瀋陽安東間鐵路。

(二) 滿鐵會社於鐵路事業之外，并得經營各種附屬事業，其主要者為撫順及煙台煤礦，航業，倉庫業，電氣工業，及鐵路附屬地中之土地及房屋業等。

(三) 滿鐵會社得經營鐵路沿線主要車站之旅客食宿，貨物貯藏，及與鐵路，港灣，水陸運輸聯絡諸必要的設備。

(四) 滿鐵會社得於鐵路沿線經營土木，教育，衛生等各種必要設置。

(五) 滿鐵會社資本總額定為二萬萬元（日金下同），其中一萬萬元由日本政府出資；餘者由中日兩國募股（事實上中國人並無一股在內）。

滿鐵會社將成立之初，最高首領稱總裁就是大名鼎鼎的後藤新平，就職在民國紀元前六年十一月十三日。其後繼任者為中村是公，野村龍太郎，中村雄次郎。民國六年改總裁為理事長；理事長周澤新兵衛於該年七月三十一日就職。自民國八年以後又改理事長為社長。社長野村龍太郎於該年四月十二日就職。其後繼任者為早川千吉郎，川村竹治，安廣伴一郎，山本條太郎。到民國十八年七月，田中內閣將倒之前，又改社長為總裁。現任總裁為仙石貢。

南滿鐵路，日本由帝俄手中接收之初，鐵軌寬度本為三英尺六英寸，同時安奉尚係軍用運輸的輕便鐵路，鐵軌寬度為二英尺六英寸，日本經營之後，為謀與其本國各鐵路一致起見，將鐵軌一律改寬，并築複線，由民國前四年十二月一日，開始改軌，到次年口月三十日，南滿鐵路幹線完畢，又過三年，到民國紀元前一年十一月一日，所有幹線，支線，及安奉線

，始一律完成寬軌改築複線，自民國前三年五月一日起到民國十二年十月十一日始次第完成，中間經過十四年之久。

第二節 滿鐵會社的組織內容

滿鐵會社不僅是一個鐵路公司，并且是日本在滿蒙一切商，工，礦業等經營的大本營。同時這滿鐵會社名義雖是一個公司，事實上受節制於日本的外務鐵道兩省，最高首領由日本政府任命。山本條太郎，在田中內閣沒倒的時候，雖然會運動改爲民間經營，但沒能成功。所以滿鐵會社的組織內容是官氣十足，帝國主義色彩最濃不過。至於規模的宏大，在日本的事業中，恐怕是莫與比倫了！現在，將滿鐵會社組織內容全部列表（表七十）如次：

表七十——滿鐵會社內容組織表

重 要 職 員			
總 裁	副 總 裁	理 事	監 事
一 人	一 人	六 人	四 人

(兼速記打字教育所)

總 裁 室

文書課	人事課	育成學校	業務課	情告課	審查員	監查員	祕書員
					二	八	三
					人	人	人

技術委員會

臨時經濟調查委員會

庶務課	社會課	調查課	紐約事務所	上海事務所
-----	-----	-----	-------	-------

部 務

北京公所

奉天公所

鄭家屯公所

吉林公所

洮南公所

齊齊哈爾公所

鐵 道 部

庶務課

鐵道敎習所

營業課

涉外課

運轉課

工務課

工作課

電氣課

經理課

大連鐵道事務所

奉天鐵道事務所

沙河口水場

遼陽工場

技術研究所

庶務課

地方課

土木課

建築課

學務課

衛生課

瓦房店地方事務所

大石橋地方事務所

營口地方事務所

鞍山地方事務所

地 方 部

- 遼陽地方事務所
奉天地方事務所
鐵嶺地方事務所
開原地方事務所
四平街地方事務所
公主嶺地方事務所
長春地方事務所
本溪湖地方事務所
安東地方事務所
滿洲醫科大學
奉天醫院
大連醫院
南滿醫學堂
南滿洲工業專門學校
滿洲教育專門學校

興業部

教育研究所
大連圖書館
奉天圖書館
大連工務事務所
衛生研究所
庶務課
商工課
農務課
販賣課
農事試驗場
熊岳城分場
獸渡研究所
地質調查所
滿蒙物資參考館
中央試驗所

經理部

會計課
主計課
用度專務所

東京支社

庶務課
運輸課
經理課
東亞經濟調查局
臨時建築係

庶務

調查員
庶務課
經理課
運輸事務所
工務事務所
發電所
機械工場

四
人

順 煤 礦

研 究 所

古 城 子 採 煤 所

大 山 採 煤 所

車 鄉 採 煤 所

東 岡 採 煤 所

老 虎 台 採 煤 所

龍 鳳 採 煤 所

煙 台 採 煤 所

鞍 山 製 鐵 所 事 務 課

製 鐵 所 製 造 課

哈 爾 濱 事 務 所 庶 務 課

運 輸 課

這組織中最可注意的要算「興業部」，「撫順煤礦」，及「鞍山製鐵所」三個，這是鐵路事業以外的最重要附屬事業了。

至于所用的人員，分三級：（一）職員，（二）囑託，均係日本人，（三）僱員，間或

用中國人。據民國十七年三月的調查，滿鐵會社的人員共用三萬八千人，月薪總數達二百二十六萬元（日金），內中中國人僅一萬三千餘人而已。茲將民國十五年到十七年間，所用人員數目列表（表七十一）如次：

表七十一——五年來南滿鐵路人員數目表

	職員		傭託		合計	薪俸月額
	日本人	中國人	日本人	中國人		
民國十七年三月末	八、五五	二、七	二、八五	三、六七	四、三二	二、二二、〇七五
民國十六年三月末	八、六九	三、五	二、八三	四、五七	五、五七	二、二九、八四
民國十五年三月末	九、〇四	四、三	三、三〇	四、八〇	五、二四	二、三九、七五
民國十四年三月末	九、六四	二、七	三、五二	一、六、三	五、〇六	二、〇九、三三〇
民國十三年三月末	九、七三	二、元	三、三〇	一、五、五	五、〇四	二、四三、六一

由這個表很明白可以看出來，任傭員的中國人數目一年比一年減少。

第三節 滿鐵會社的事業概況

滿鐵會社不僅是一個鐵路公司，其經營的事業，除鐵路外尚有港灣，航業（船舶），鑛

業，製鐵所，工業，倉庫業，和地方經營（關於衛生，教育，警備，調查等）各種事業。其中亦有起始歸滿鐵會社經營，以後獨立的，如旅館業（民國十七年一月一日獨立）及煤氣，電氣，鑛業（詳後）等。

滿鐵會社所經營事業主要的如次：

(A) 鐵路——滿鐵會社的主要經營事業當然是鐵路了。滿鐵會社直接經營的鐵路計有六百八十七英里有奇（約合中國二千里）其中：

幹線：大連營口間 四三六·一英里

支線：周水子旅順間 三一·五英里

大石橋營口間 一三·九英里

煙臺烟臺煤鑛間 九·七英里

撫順線：蘇家屯撫順間 三五·四英里

安奉線：蘇家屯安東間 一六一·六英里

合 計 六八七·九英里

此外尚有身屯及柳樹屯間的未成線三英里六，共有鐵路六百九十英里有奇。

鐵路的車輛數，最初僅有機關車七十八輛，客車四十五輛，貨車二百零三輛，共計一千

二百二十六輛，到民國十七年三月有車頭四百四十一輛，客車四百八十六輛，貨車七千二百六十輛，共計八千一百八十七輛。爲修理車輛尙有附屬工場兩處，一在沙河口，一在遼陽。

(B) 港灣——滿鐵會社兼經營大連港。滿鐵會社由帝俄接收時的大連港，僅有第二碼頭及甲碼頭落成，第一碼頭落成及半。堤岸也僅有西北堤的東半部稍有可觀，現在則工程着着進行，已及預定的大半。西北堤一萬二千二百五十五尺與東堤一千二百二十一尺擁抱內港。靠船岸壁延長到一萬六千二百六十八尺。水深在乾潮面下，平均爲三十尺，二萬噸的大般可以自由停靠。現在岸壁的靠船區分三十七區，三千噸的大船同時可泊三十七隻。大連港具有吞吐貨物年額七百萬噸以上的能力。

民國十五年二月起，滿鐵會社又着手第四碼頭及丙碼頭的建設工程，預定民國二十年（昭和六年）竣工，屆時靠船岸壁又將增加五千尺。關於岸壁總工程費，截至民國十五年止，已有一千二百八十八萬四千六百餘元。

大連港又有貨棧八十三室，其面積十萬零九百十二町步，此外有野積場約七萬町步。現在的碼頭界內陸上面積計五十七萬町步。

(C) 航運——滿鐵會社又以大連港爲中心，經營航業。其初是直接經營，起始在民國前四年八月，先開設上海班（由大連至上海）。民國前一年四月，開設與渤海沿岸諸港的近海

班，民國二年十月，開設華南沿岸班。民國六年初更開設日本及海參崴營口各埠臨時班。民國七年二月，近海班華南沿岸班及臨時班俱使滿鐵會社旁系的大連汽船鐵會社經營，至民國十一年七月起，上海班亦使大連汽船株式會社經營，於是滿鐵會社的航業全部移讓給大連汽船株式會社。

(D) 礦業——滿鐵會社主要經營之一為煤礦，多運回本國，以備工業上的用途。滿鐵會社所經營的煤礦，每年出產量如次：

(i) 撫順煤礦

六、八四〇 (單位千噸)

(ii) 搭連煤礦

七〇

(iii) 煙臺煤礦

一四〇

其中以撫順煤礦為最大，埋藏豐富，稱東亞第一，該礦區面積為六億五千五百二十萬平方尺，東西長二十四里，南北寬六里，埋藏量達十二億噸。煤層平均百三十尺，最厚處達四百二十尺。滿鐵會社的開掘法皆為露天掘，不用坑通，即可由表面採掘。

滿鐵會社經營撫順煤礦始於民國前六年，先編成第一採礦班，至民國前四年三月三十一日出煤額二十二萬九千九百四十噸，平均每日出四百零五噸。其後確立新計劃，改良採礦法，研究一切近代的經營方法，遂達到一日出煤二萬五千噸的最近盛況。

(E)製鐵業——近代工業主要原料的鐵，日本內地並不出產而須仰給於外國。滿鐵會社負着這個大使命，在東三省經營有名的鞍山製鐵所，其意義的重大，莫可比倫，賺錢獲利尤其小焉者也。鞍山製鐵所的成立，說來也甚有味。當民國紀元前三年八月，滿鐵會社地質科，因為湯岡子站西有一個小丘，俗呼鐵石山，感覺興味，實地調查後，發明藏有鐵礦，其後進行調查，遂發見鞍山製鐵所附近約十里半徑內的礦區。

鞍山製鐵所在鞍山站（在南滿鐵路幹線大連站一百九十二里餘）與立山站（在大連站一百九十六里）間。製鐵所的設立在民國六年，資本三千八百萬元。第一期計畫，以熔鑪爐二，每年產銑鐵十五萬噸。民國八年第一號爐民國十年第二號爐入火。民國十六年田中內閣成立，山本條太郎任滿鐵社長，計畫大擴張鞍山製鐵所。以後可望增加二十八萬噸，年產四十餘萬噸的銑鐵，其中二十四萬噸作為鋼鐵。鞍山埋藏鐵量約十三億噸之多。

(F)地方設施——滿鐵會社，在各地地方建設直接或間接有利於該公司的事業，如中央試驗場，地質調查所，農事試驗場，苗圃試作場，收羊場，醫院，學校，圖書館，衛生試驗所，獸疫研究所，屠畜場，葬祭場，火葬場，公園自來水，污水溝，市場，公會堂，提防，護岸，橋梁等，不及細述。

(G)工業——滿鐵會社又經營工業，但其中主要的電氣，煤氣，鑛業三種，後因基礎鞏

團已使其獨立經營，與滿鐵會社分離。煤氣事業的獨立最早在民國十四年七月十八日。電氣事業的獨立在民國十五年五月二十日。繁業於民國十四年七月獨立。

滿鐵會社對於一般企業家經營事業的成績不振者，多與資助，受資助的會社甚多，其主要的列表（表七十二）如次：

表七十二——受滿鐵資助的東三省日本工業表

會社名稱	種別	所在地	創 立 年 月	資本金(日金元)
昌光玻璃株式會社	工業	東京工場 大連	民國十四年四月	三、〇〇〇、〇〇〇
滿蒙毛織株式會社	工業	瀋陽	民國七年十二月	三、〇〇〇、〇〇〇
滿洲紡績株式會社	工業	遼陽	民國十二年三月	五、〇〇〇、〇〇〇
大連工業株式會社	工業	大連	民國七年四月	五〇〇、〇〇〇
南滿洲製糖株式會社	工業	瀋陽	民國五年十二月	一〇、〇〇〇、〇〇〇
滿洲礦中藥株式會社	工業	安東	民國八年四月	一、〇〇〇、〇〇〇
滿洲船渠株式會社	工業	大連支店 旅順	民國十二年四月	二、〇〇〇、〇〇〇
南滿礦業株式會社	工業	大連	民國七年四月	三五七、〇〇〇
東亞勸業株式會社	農林業	瀋陽	民國十一年一月	二〇、〇〇〇、〇〇〇

滿鮮坑木株式會社

農林業

安東

民國八年十二月

三、〇〇〇、〇〇〇

中日俄合辦札免採木株式會社

農林業

哈爾濱

民國十一年六月

六、〇〇〇、〇〇〇

大連汽船株式會社

交通業

大連

民國四年一月

一〇、〇〇〇、〇〇〇

溪城鐵路株式會社

交通業

本溪湖

民國二年月不詳

五七〇、〇〇〇

朝鮮鐵道株式會社

交通業

京城

民國五年四月

五四、五〇〇、〇〇〇

東亞土木企業株式會社

雜

大連

民國九年一月

五、〇〇〇、〇〇〇

福昌華工株式會社

雜

大連

民國十五年十一月

一八、〇〇〇、〇〇〇

湯崗子溫泉株式會社

雜

湯崗子

民國九年月不詳

二、〇〇〇、〇〇〇

奉天交易所信託株式會社

商業

瀋陽

民國十年七月

八五七、〇〇〇

開原交易所信託株式會社

商業

開原

民國四年十月

二、〇〇〇、〇〇〇

四平街交易所信託株式會社

商業

四平街

民國八年八月

五〇〇、〇〇〇

公主嶺交易所信託株式會社

商業

公主嶺

民國八年八月

五〇〇、〇〇〇

長春交易所信託株式會社

商業

長春

民國五年三月

一、〇〇〇、〇〇〇

滿洲市場株式會社

商業

瀋陽

民國五年八月

四〇〇、〇〇〇

撫順市場株式會社

商業

撫順

民國七年五月

一〇〇、〇〇〇

長春市場株式會社	商業	長春	民國六年五月	五〇、〇〇〇
吉林貨棧金融株式會社	商業	吉林	民國七年八月	四八、〇〇〇
大連火災海上保險株式會社	商業	大連	民國十一年七月	二、〇〇〇、〇〇〇
撫順煤販賣株式會社	商業	東京	民國十二年四月	三、〇〇〇、〇〇〇
瓦房店電燈株式會社	工業	瓦房店	民國三年十月	五〇、〇〇〇
大石橋電燈株式會社	工業	大石橋	民國五年七月	五〇、〇〇〇
營口自來水電氣株式會社	工業	營口	明治四十二年八月	二、〇〇〇、〇〇〇
遼陽電燈株式會社	工業	遼陽	明治四十五年四月	二〇〇、〇〇〇
鐵嶺電燈株式會社	工業	鐵嶺	明治四十三年十一月	一五〇、〇〇〇
四平街電燈株式會社	工業	四平街	民國六年四月	三五〇、〇〇〇
公主嶺電燈株式會社	工業	公主嶺	民國五年八月	三五〇、〇〇〇
范家屯電燈株式會社	工業	范家屯	民國九年十一月	二五〇、〇〇〇
大連油脂工業株式會社	工業	大連	民國五年四月	二五〇、〇〇〇

第四節 滿鐵會社的營業狀況

(一) 滿鐵會社全部收支

我們再看看滿鐵會社全體的營業情形：滿鐵會社每一年獲利在三千萬元（日金下同）以上。民國十七年度竟突過四千萬。遼寧全省地方的收入不過三千餘萬元（國幣，與日金價值略相等）而滿鐵會社一個公司的收入竟超過一千餘萬元，額數之鉅可以想見。滿鐵會社的獲利并不僅在鐵路，但鐵路是獲利最大的一個。鐵路收入，幾佔滿鐵會社全體收入的一半（百分之四十九有奇），獲利年達六千八百萬元之鉅。其次是礦業（主要的是撫順煙台兩處的煤礦），收入佔全會社收入的三分之一以上（近於百分之三十六），獲利年達九百七十餘萬元。獲利最少的一項是港灣，但也有九十七萬餘元之多。其餘鞍山製鐵所及所經營的附屬旅館業則支出超過收入而呈損失的狀態，但是日本的經營鞍山製鐵所，目的在獲得鋼鐵原料，獲利與否，沒有什麼關係。旅館業現在已經離滿鐵會社而獨立了。茲將民國十六年度滿鐵會社營業收支狀況列表（表七十三）如次：

表七十三——民國十六年度滿鐵會社營業收支表

種別	日金元		百分比
	收入	支出	
鐵路	114,140,160	52,350,855	6,006,455
	114,140,160	52,350,855	45.8
			13.3

港灣	10,255,493	9,355,722	97,160	4.5	4.8
鑛業	82,747,499	73,035,219	9,712,300	35.9	35.9
製鐵所	9,333,214	9,300,666	損 15,542	4.0	4.8
旅館	1,000,660	1,259,499	損 254,839	0.4	0.7
地方	6,091,359	19,104,499	損 13,013,140	2.6	9.8
雜益費	5,455,755	11,423,955	損 5,968,200	2.4	5.9
收入利息	—	—	5,455,755	—	—
社債利息	—	1,633,877	損 1,633,877	—	8.6
收支雜利息	—	11,957,678	損 11,957,678	—	20.0
雜損益	2,443,000	2,899,499	損 456,499	1.2	1.5
社債發行差額填補金	—	11,033,533	損 11,033,533	—	1.1
計	110,556,590	125,244,101	5,687,511	100.0	100.0

我們再看民國十七年度的滿鐵會社收支狀況，更爲進步：收入無論在某一項下，都是增加，支出無論在某一項下，都是減少，所以獲利總額竟到四千二百五十餘萬元之多。茲將民國十七年度滿鐵會社營業狀況列表（表七十四）如次：

表七十四——民國十七年度滿鐵會社營業收入表

(日金圓)

△總益金	計	二四〇、四二七、七五二
內	計	一一八、六三九、〇八九
鐵路	收入	一〇、七八五、四三五
港灣	收入	八七、一六七、七四八
興業	收入	九、七四〇、五二一
製鐵	收入	六、二三〇、〇八二
地方	收入	六、二四一、四五二
利息	收入	一、六二三、四二一
雜益	益	一九七、八七四、八九一
△總損金	計	三六、九一九、三三二
內	計	七、二九四、〇四三
鐵路	經費	六八、八七六、一二九
港灣	經費	
興業	經費	

製鐵經費	八、〇九一、一六六
地方經費	一七、八二六、二〇五
支付利息	二一、七一〇、九五四
雜損	一、八六一、五三二
總經費	一四、五七八、九四四
資產償却金及除却金	二〇、七一六、五八三
純益金	四二、五五二、八六一
△利益金之支銷	四二、五五二、八六一
本年度利益金	九、四九六、三五五
前年度轉入額	

我們再用動的方法，在歷史上觀察，由滿鐵會社成立以來，看看收入，支出，和獲利的情況何如。並且為觀察明瞭起見，以滿鐵會社成立那一年的收入，支出，和獲利的數目作為一百，計算各年的指數，以示其增加或減少的程度如何。滿鐵會社成立那一年（民國前五年），每年總收入不過一千二百餘萬元，總支出不過一千餘萬元，獲利不過二百餘萬元，和民國十六年度的總收入二萬萬三千餘萬元，總支出一萬萬九千四百餘萬元，總獲利三千六百餘

萬元相比較，收入和支出方面均增到十八倍以上，獲利也近于十八倍。就數目字上來着，民國十六年度的收入，支出，和獲利，總數中去掉「萬萬」或「千萬」的大數目僅是尾數比成立那一年還要多幾倍，增加的快法可以想見！

我們如若細看滿鐵會社的發展之跡，則增加進步的情形起伏也略有層次。由滿鐵會社成立到民國元年的六年間營業情形，一般的看來，雖然是進步，但也有起伏，增加的速度也不快，最高的不到三倍。民國二年以後一年比一年發展，一條直線的向上進步。到民國六七，八年為最好，呈一種飛躍的狀況。由滿鐵會社成立的那一年到民國六年十一年間，收入和支出的總額增加到五倍以上，獲利增加到七倍以上。由民國六年到民國八年的兩年間，收入和支出的總額增加，由五倍到十二倍，獲利的增加由七倍到十二倍。民國八年以後，一般的看來，營業雖然是進步，但是所加速度沒有以前那們大，而且實際收入方面，增加的很緩，並且有起有伏，不是一條直線似的進展上去。民國十三年度以後便更不好了。由民國十三年度到民國十四年度，滿鐵會社的獲利情狀，在數目字上是停進不動，幾乎沒有什麼增加的可言，甚而有退步減少的時候。茲將滿鐵會社自成立以來直到民國十六年的營業收支累年比較列表（表七十五）如次：

表七十五——滿鐵會社成立以來營業收支累年比較表（單位日金元）

年度	收入	支出	損益	支出對 收入的 百分比	收入 指數	支出 指數	益
民國前五年	一、二四、五五	二〇、五五、五三	二、〇六、五五	八四	一〇〇	一〇〇	一〇〇
同 四 年	一七、六五、六三	二五、五〇、一〇一	二、二三、五三	八六	一四〇	一四七	一〇五
同 三 年	二二、二三、九三	一七、四三、三〇	五、七一、六九	七五	一八四	一五五	一六六
同 二 年	二四、七五、六五	二、〇九、美八	三、七六、三六	七五	一九一	二〇〇	一八四
同 一 年	二六、二五、〇八〇	二四、四七、六三	一、七七、四五	八七	二三四	二二五	一八二
民國元年度	二二、四六、四七	二六、六〇、四三	四、九六、〇五	八五	二七〇	二七三	二四四
同 二 年 度	四、四七、二三	美、四九、八四	七、二七、二九	八三	三二六	三三五	三三五
同 三 年 度	四、六〇、六六	三、七二、九三	七、四三、〇二	八三	三三三	三三三	三三四
同 四 年 度	四、七六、〇五	美、七五、五五	八、〇〇、四九	八三	三四九	三三九	四〇一
同 五 年 度	五、四三、四八	四、二四、八六	二〇、〇一、六八	八二	四八	四〇二	五〇一
同 六 年 度	六、四六、二五	五、五三、六〇	一四、九二、六三	九一	五五	五二八	七四〇
同 七 年 度	六、二七、八六	五、〇四、七六	二、二三、一〇	七七	七七	七四	一一〇
同 八 年 度	一五、二二、三七	二六、七五、四三	一四、五三、〇六	八四	二二二	二二二	二〇九

同九年度	一四、七六、六七	一四、四六、三三	二七、五二、九五	八四	一三三	一四〇〇	一三五
同十年度	一四、一〇〇、〇三	一五、七四、四四	三、三六、二九	九	一二三	一〇九	一五六
同十一年度	一六、五五、六六	一四、八七、四三	三、〇〇、二四	九	一三五	一三一	一四〇
同十二年度	一六、六九、三四	一五、九二、七三	三、七五、九二	八	一四〇	一四四	一三五
同十三年度	一四、八一、六五	一五、六六、八二	三、五二、九四	八	一四八	一五六	一七三
同十四年度	二〇、五九、三九	一六、七三、〇九	三、八六、二〇	八	一六七	一五四	一七九
同十五年度	二五、六四、四四	一八、四三、〇〇	三、一五、八四	八	一七九	一七四	一六四
同十六年度	三〇、五五、五四	一四、二四、〇一	三、二四、三三	八	一八六	一八六	一六九

(二) 鐵路收入

僅就滿鐵會社所經營的南滿鐵路，安奉鐵路和其他支線而論，他的營業分旅客運輸及貨物運輸兩種。客運每年最高達九百一十餘萬人，普通也在八百萬人以上，雖然年有進步，但差異的程度很小。貨運是南滿鐵路（包括安奉等鐵路在內，下同）的主要運輸，年有增加。到民國十六年達到一千八百四十餘萬噸，很是可觀。我們往前看，民國二年後南滿鐵路的貨運數量，不過五百七十八萬噸，但是到民國八年，則突破一千萬噸。其後貨運依然如故的增加，到民國十五年，已達到一千六百萬噸。若以此數和創設當年民國前五年所運輸貨物百四

十萬噸相比較，則增加有十一倍之多。及到十六年度爲一千八百萬噸，十七年度已達一千九百萬噸，有將突破二千萬噸之勢了。故以民國二年度的貨運噸數作爲一〇〇來比較，民國十八年度貨運的增加率卽是三四，增加的快可以想見。茲將近五年來南滿鐵路客貨運輸狀況列表（表七十六）如次：

表七十六——近五年來南滿鐵路客貨運輸狀況表

年次	旅客乘車人員		貨物運輸噸數	
	人數	噸數	噸數	噸數
民國十二年	八、七六二、八六二	一三、三七一、六七三		
民國十三年	八、七三二、七一八	一四、五八八、四二七		
民國十四年	九、一〇九、〇〇四	一五、〇四五、二九二		
民國十五年	八、二九〇、〇八五	一六、五三五、一九四		
民國十六年	八、二六三、〇八九	一八、四二九、七七五		

我們再就鐵路的收入狀況而論：南滿鐵路的客車收入在民國二年是五百零七萬元。以後二年間稍有減少。民國五年以後，又漸增加，到了民國八九年的時候爲最好，竟突破一千四百萬元。後數年的收入，略爲減少，到民國十四年度，又歸至一千四百萬元，自是以來，一年增加，到了民國十七年的時候已達到年千七百六十萬元。貨車的收入，在民國二年度爲一

千六百萬元，以後除了民國四年及十年的外，其餘均逐年增加。到民國十七年躍進到九千七百萬元。增加最快的是由民國八年到九年。民國九年的貨車收入爲六千四百萬元，而八年度增加一千七百五十萬元之多。再就客車收入，貨車收入，雜收入的總數目來看：在民國二年時爲二千二百萬元，以後除民國八，十年兩年之外，與年俱增。到民國十七年度，達到一億二千萬元，若與民國二年比較，增加五倍三成以上。

再就南滿鐵路的營業支出收入的情形來看：在民國二年時，南滿鐵路的支出不過七百九十萬元，以後逐年增加，到民國八年時則俄然騰高到三千萬元以上，其後繼續增加不已，及十七年度達四千四百萬元，若和民國二年度比較，則增有五倍六成之多。至于獲利方面：在民國二年度的獲利總額僅爲一千四百六萬元，到民國十七年度，則實際上已達七千四百萬元。支出對於收入的比例，民國二年的時候是百分之三十六，以後累年低下，民國五年是百分之三十，爲最低。以後稍行膨脹，但是民國十年以後的最高額也不過是民國十五年度的百分之四十三。若以這個數目和日本本國有鐵路的百分之五十三到五十九，及日本地方鐵路的百分之四十八到五十八，朝鮮鐵路的百分之七十七到八十三，是朝鮮私立設鐵路的百分之七三到八〇相比，程度之低可想而知。南滿鐵路到民國十七年的時候又從四十減低到三七，爲民國六年以來的最低記錄。茲將近五年南滿鐵路營業收入列表（表七十七）如次：

表七十七——近五年來南滿鐵路營業收支比較表（單位日金元）

年次	收 入	支 出	收 益
民國十二年	九二、二六九、七〇四	三五、七八七、五八九	五六、四八二、二一五
民國十三年	九二、五六一、七〇二	三六、五五三、二六七	五六、〇〇八、四三五
民國十四年	九七、三九五、二二八	三八、八〇〇、六九一	五八、五九四、五三七
民國十五年	一〇七、九二三、五六七	四五、九五二、六二三	六一、九七一、九四四
民國十六年	一一三、二四四、一八〇	四五、二三五、八三五	六八、〇〇八、三四五

上表民國十六年度總收入項下的一萬萬一千三百二十四萬四千一百八十元，包括有客車收入一千六百一十萬零二千九百五十三元，貨車收入九千四百零四萬零八百一十九元，和其他倉庫收入，附屬港灣收入等。內中貨車收入佔鐵路全收入的百分之八十三，客車收入佔鐵路全收入的百分之十四，其餘的百分之三都是附屬事業收入。總支出項下的四千五百二十三萬五千八百三十五元，包括有事務費，運轉費，車輛費，運輸費，保存費，及其他支出種種。

(三) 日本投資額

滿鐵會社全部事業的日本投資額在成立之初，資本總額不過二萬萬元，其中一半出自日

本政府，一半由民間募集。其後每年增加，到民國十六年度已經達到六萬萬四千四百餘萬元。茲將民國十五十六兩年的滿鐵會社諸種事業投資額列表（表七十八）如次：

表七十八——兩年來滿鐵會社諸種事業投資額表（單位日金元）

事業別

民國十五年度

民國十六年度

鐵道

二二五、〇三九、三六九

二三九、五一七、九二六

工場

一一、九八四、一一六

八、七五九、六三一

船舶

四、三二二、〇一一

四、〇四四、九三三

港灣

四九、八七三、二三二

五九、七八九、一〇九

鑛業

一二九、一二七、一五五

一〇二、七三〇、七一

製鐵所

四五、九〇二、二八六

二〇、七四七、六〇七

旅館

二、七六六、七七四

地方施設

七五、三六〇、八〇一

一六四、六七九、三四三

雜施設

四九、六三八、〇五六

四四、五七二、四七五

合計

五九三、九二三、八〇一

六四四、八四一、七三五

到民國十七年度，因為附屬事業的一部離滿鐵會社而獨立，因之投資總額略為減少。截

至民國十七年三月底止，滿鐵會社的資本金總額是四萬萬四千萬，內中日本政府的實交資本額爲二萬萬一千七百一十五萬六千元，未交資本額爲二百八十四萬四千元，民間募集股份已交資本額爲一萬萬三千八百萬元，未交資本額爲八千二百萬元。即滿鐵會社的總資本金四萬萬四千萬中實收三萬五千五百萬元。

滿鐵會社的債務，截至民國十七年三月底止，日本國內所借社債爲二萬萬三千九百一十萬元，日本國外所借社債爲四十萬鎊。侵掠滿蒙中心的滿鐵會社內容財力如是而已！

第五節 南滿安奉兩鐵路的經濟意義

(一) 從人口物產方面觀察

南滿及安奉等鐵路，在經濟上很有重大意義：第一，因爲南滿鐵路（包括安奉鐵路及其支線等，下同）所經過各地有衆多的人口，豐富的物產。以戶口而論，南滿鐵路通過大連和瀋陽兩個二十萬以上人口的滿蒙最大都市，其次長春，營口，撫順，本溪，遼陽，蓋平，鞍山，遼陽，開原，嶺鐵，公主嶺，四平街，安東，鳳凰城……人口也都要以萬計算。其中尤重要的就是所通過各地，都有豐富的物產：南滿鐵路兩支線通過的撫順，烟台，本溪，是煤礦大出產所。南滿鐵路南段的鞍山，立山是鐵礦等的大出產所。安奉線的安東，鳳凰城，

雞冠山，一帶是主要的木材及野蠶的出產。南滿鐵路全線自金州，蓋平，遼陽，以至鐵嶺，開原，四平街，公主嶺，長春，幾無一處不是大豆，高粱，玉蜀黍，米，等農產品的出產所。茲將南滿安奉兩鐵路及其本支各線所經各站的戶數，人口，物產列表（表七十九）如次：

表七十九——南滿安奉等鐵路沿線戶口物產表

站名	戶數	人口	產物
(一) 旅順線			
旅順	四、八〇〇	二二、〇〇〇	鹽、果實、香繭、生物、乾魚、鵝。
水師營	五〇〇	二、八〇〇	
營城子	—	—	
夏家河子	—	—	
(二) 南滿幹線			
大連	四三、〇〇〇	二六〇、〇〇〇	豆餅、陶器、磁器、玻璃、洋灰、石鹽、其他。
沙河口	—	—	
周水子	一、〇〇〇	三、三〇〇	洋灰、煉瓦、棉類。
南關嶺	—	—	

大房身

金州

二十里堡

三十里堡

石河

普蘭店

田家

瓦房店

王家

得利寺

松樹

萬家嶺

許家屯

九寨

一、三〇〇

一、三〇〇

一、二七七

三
二二二

九、〇〇〇

五、九〇〇

五、〇六五

一、三六〇

大豆、玉蜀黍、瓜子、落花生、魚類、石材、煉瓦、織物、高粱、鹽、鐵物。

鹽、大豆、豆餅、玉蜀黍。

玉蜀黍、高粱、綠豆、粟、大豆、小麥、蕎麥、落花生、野蠶繭、林檎。

豆泫、生野菜、野蠶、米。

熊岳城附城

九〇〇
三〇〇
〇〇〇

一五、〇〇〇
四〇〇
〇〇〇

梨、林檎、黃化魚、石材、米、其他
菓物。

蘆家屯

沙崗

蓋平城附城

三、〇一七
四八

二四、〇〇〇
四〇〇

米、大豆、小豆、高粱、粟、玉蜀黍、
野蠶、牛皮、馬皮、羊皮、生魚、鹽。

大平山

大石橋

九四〇

一〇、六一五

穀類、石材、石灰、鑛。

南台

湯崗子

二六

一四二

溫泉所在地

千山

八一

五六

大豆、木材。

鞍山

一、五〇〇

一〇、〇〇〇

大豆、高粱、大小麥、銹鐵。

立山

一六七

三、一七六

大豆、米、高粱、烟草、鑛物。

首山

遼陽城附城

一五、三〇三
一、五七四

四三、七五七
七、八〇二

棉花、青麻、大小豆、高粱、粟、玉
蜀黍。

張台子

烟大台

十里河

沙河

蘇家屯

數河

瀋陽
中日
外

文官屯

虎石台

新城子

新台子

開原

亂石山

得勝台

二〇〇

|

|

二六〇

|

四、一〇〇
三六、七六〇
一三三三

|

|

七五

一八〇

三、五六三

|

|

一、〇〇〇

|

|

一、四〇〇

|

一九、〇〇〇
二六六、〇〇〇
五八〇

|

|

五五三

一、四〇〇

三一、七一六

|

|

大豆、高粱、棉花、酒類、豆餅。

豆油、毛皮類、烟草、棉布、綿織品、家具類。

大豆、豆餅、高粱、玉蜀黍、生野菜、石灰、鹽、麥、粉。

大豆、高粱、麥粉。

鐵嶺城附

九、九九〇
一、二二〇

三二、九三〇
四、八八三

大豆、米、高粱、葉烟草、薪、炭、麥粉、豆餅。

平頂堡

中國

鐵開原

滿井

泉頭

雙廟子

蛇牛哨

四平街

楊木林

十家堡

郭家屯

蔡家

大輪樹

二、二四一

一七、七六四

大豆、高粱、玉蜀黍、大小豆、米、豆油。

二二二

二、一九四

大豆、高粱、玉蜀黍。

一、八九五

二、三〇七

大豆、葉烟草、麻、木材、山貨。

公主嶺 六、九五〇

粟、玉蜀黍、豆餅、燒酒、醬油、醬、鈣鹽。

劉房子

二一、九〇〇

陶家屯

范家屯 一、六二〇

二〇、四〇〇

大屯

大豆、高粱、小麥、玉蜀黍、大小豆

孟家屯

長春 二、〇〇〇

六八、〇〇〇

大豆、米、高粱、大小豆、粟、大小麥、果實、烟草、木材、煤、其他。

(三) 撫順線

撫順 七、七四〇

六七、〇〇〇

產物、煤、玉蜀黍、高粱、米。

李石寨

深井子

孤家子

榆樹臺

渾河

瀋陽

(四) 營口線

大石橋

營口

一二、三二〇

七五、六四〇

豆餅、繭、油棉布、煉瓦、烟草。

(五) 安奉線

瀋陽

渾河

蘇家屯

吳家屯

陳相屯

姚千戶屯

石橋子

大連寨

本溪湖

福金

橋頭

| | | | | | | | | | | | | | | |

四、〇〇〇

二〇、〇〇〇

大豆、米、高粱、玉蜀黍、粟。
鐵及銅、大小豆、高粱、野蠶、木
材、焦炭、煤、煉瓦。

三一三

一、八四三

大豆、米、高粱、玉蜀黍、粟。

三四〇

五〇〇

木材、薪、炭、枕木、野蠶。

連山關

三五〇

一、三四〇

林產、木炭。

祁家堡

|

|

|

草河口

二二七

一、二一七

木炭、枕木、野蠶。

通遠堡

|

|

|

劉家河

|

|

|

秋木莊

|

|

|

雞冠山

二二四

九七六

薪、炭、野蠶、木材。

四臺子

|

|

|

鳳凰城

二、二五〇

一五、八〇〇

木炭、材木、葉烟草。

高麗門

八〇

五〇〇

木材、薪、炭、柞蠶。

湯山城

二〇

四〇〇

米

五龍背

五九

四六二

野蠶、米。

沙河鎮

|

|

|

安東

二五、六〇三

二〇、六九一

野蠶、豆餅、豆油、米、黃酒、木材。

(二) 從貨物運輸方面觀察

第二，因為南滿鐵路與滿蒙最大的大連吞吐港相銜接，與安東及營口亦有聯絡，所以是滿蒙的輸出入主要幹線，而貨運的收入遠超出客運。滿鐵貨運中最主要的為農產品及礦產品，這當然是因為滿蒙的主要出產。農產物中以大豆，高粱為最多，米，粟，及玉蜀黍次之。礦產品中以煤鐵為大宗。其次半原料品及林產品，這也是滿蒙的主要出產。半原料品為豆餅，豆油，石灰等。林產品為木材及薪炭。再其次為嗜好品，如烟草，酒類，纖維工業，如生絲，棉布，以及小工業品，如火柴，蠟燭等，除一小部分外（如生絲）恐怕是輸入品了。茲將民國十四年至十五年間南滿鐵路主要貨運列表（表八十）如次：

表八十——近三年來南滿鐵路主要貨物運輸表（單位噸）

品 種	民國十四年		民國十五年		民國十六年	
	農 產 品					
大 豆	一、九五六、三二二	二、三四八、一七一	二、六九六、四〇五			
米	九一、一九五	九〇、三五八	七三、三三二			
高 粱	六九一、六二三	七八三、三二七	八九五、四二五			
玉 蜀 黍	二五二、九二九	三二一、六七五	一四七、二五二			

礦產品

煤 七、〇三二、六七二 八、〇一二、七六〇 八、八三〇、五九三

鑛石 九五、三七〇 八五、七四八 八七、九四九

礦物 一五五、三二一 二五〇、六九七 三〇五、五四五

石材類(碎石及砂) 一〇七、八七二 一〇三、二〇七 一二八、一四一

石油 六一、三七二 五五、〇四三 六六、一六七

水產品

鹽 一九九、五七九 二一九、九六四 一九三、三〇八

鮮魚介蟲 八、七五七 一〇、〇八九 一一、九五四

鹽干魚 二〇、一一七 二二、四二二 一六、九七五

窯業製品

焦炭 三四、四八七 四六、一五四 四七、四〇〇

洋灰 一〇三、六八一 一三〇、五二四 一一五、八五一

生石灰 五七、五〇六 四九、一二二 五六、三二九

熟石灰 一六、〇三八 一四、三八三 一〇、八四五

練瓦 二二、八六八

二〇、〇一五

二二、四六一

瓦 一、三三四

一、三〇五

八九三

陶磁器及土器 二二、六一五

二〇、七三九

一八、四二〇

玻璃 一、六〇四

一、六六四

一、五五二

板玻璃 六、九〇九

五、五〇五

六、九二四

加工飲料品

麥粉 一六五、七七三

一七二、四七九

二〇七、七七四

砂糖 六三、六〇六

四〇、六九三

三六、四一六

醬及醬油 五、五九〇

五、六三五

六、一六一

豆油 一四、七九八

一五、二九三

二一、二四〇

嗜好品

卷刻烟草 二一、九〇四

二六、七一二

二七、三〇〇

酒類 二二、〇三六

二二、一九九

二二、七六二

畜類品

牛 九九二

一、四七三

三、四五六

馬 一三、一八六

八、七四二

一二、五一〇

其他動物 七、三五七

八、一六八

八、六八三

獸骨 一六、二一一

一八、六九五

一六、六五五

獸毛 五、一二四

三、五四六

三、五二二

皮革 四、五三七

四、五七八

九、一〇八

纖維工業製品

生絲絹絲 一、一七七

一、八五二

七八四

棉絲 二四、四〇四

二〇、五九三

二二、八八七

棉布 七九、〇八九

七一、三六七

七三、六四二

麻袋 八一、二三六

八二、七九四

八五、四三〇

雜工業製品

豆餅 三〇一、六一九

一七九、六一二

四二三、九一五

紙類 四四、七二一

四二、一四九

四七、七七三

蔗 二三、九四五

三九、七六五

二四、九八九

肥料 二九、一四一

二七、〇一八

三三、九六一

鐵及鋼製品 三〇、六六〇 三六、五一八 三一、九一七

鐵及鋼 二四九、七二二 三一五、七七八 三七五、七一六

其他

藥品及藥材 四〇、四四七 四〇、九四四 二九、五一八

蠟及蠟燭 五、四九九 四、九八八 五、九二二

火柴 六、四四一 四、七二二 四、六四九

爆竹 一、五二七 九〇一 八、四三三

火藥類 三、二五七 一、八九七 二、一五六

雜品 四五四、四一七 四五三、六四四 四六二、七五二

無貨貨物 一六、二二五 三一、九二〇 二一、六九八

軍需品 二〇、九七八 九、三三一 一五、五七六

計 一四、一二一、九二八 一五、六五八、七六〇 一七、二六四、七二八

鐵路會社用品

木材 一〇三、六二〇 九九、八七三 一三四、六四九

石材及砂 五四四、五〇五 五五二、八四八 七七四、二三四

其	他	二七五、一九〇	二二三、六一八	二三七、八二九
無貨貨物		九二三、三一五	八七六、三三九	一、一六二、九四五
合	計	一五、〇四五、二四四	一六、五三五、〇九九	一八、四二七、六七三

(三) 就鐵路聯絡關係上觀察

南滿鐵路，在經濟上的重要意義，在乎和其他鐵路的聯絡。由南滿鐵路向吉林，黑龍江及內蒙，均有鐵路線，而這鐵路，除中東鐵路與海參崴相接外，其餘的都沒有吞吐港，貨運勢必走大連港出口及入口，終結全然匯集于南滿鐵路，所以我們可以大膽的說，全滿蒙的鐵路，幾乎全是南滿鐵路的養路線。與南滿鐵路主要聯絡線有六：中東，四洮，洮昂，吉敦，吉長，瀋海。中東線可以通北滿。四洮和洮昂線可以通北滿及內蒙古。吉敦，吉長，瀋海可以入吉林，南滿鐵路在滿蒙有這們多的支線，幅射而出，四通八達，其經濟上的重大意義可以想見。與南滿鐵路相聯絡的各線中供給南滿鐵路貨運最多的為中東鐵路，其次或為吉長，或為四洮，視各種貨物不同。

其中最值得我們注意的南滿鐵路是中東鐵路的聯絡詳細情形，因為這種情形，第一，關係北滿的經濟，第二，關係海參崴和大連兩大吞吐港的盛衰。北滿的貨物向分兩路出口，其向東者，由中東路經烏蘇里鐵路，至海參崴出口。其向南者，由南滿鐵路至大連出口。每年

北滿的輸出額最近爲二百六十萬餘噸，其中東行的約佔三分之二，爲一百五十萬餘噸，南行的約佔三分之一，爲一百一十萬餘噸。東行年漸增加；南行年漸減少。這是俄國革命後，海參崴趨于興盛的緣故。

至于北滿輸入方面，最近每年爲六十萬噸，其中由南滿鐵路輸入的，佔全體百分之八十五，約爲五十二萬餘噸，由烏蘇里鐵路及貝加爾鐵路輸入的，佔百分之一十五，約爲九萬餘噸。前者逐年增加也不如後者的迅速。茲將民國九年到十七年中東鐵路的南行及東行貨物運輸數量列表表（八十一）如次：

表八十一——中東鐵路的南行及東行貨運數量表（單位千噸）

(一) 輸 出 方 面

年 度	烏蘇里路	南滿鐵路
民國九年	一二二·八	八九六·〇
民國十年	四四七·二	八八一·三
民國十一年	六二九·〇	八八一·三
民國十二年	七二七·二	一、五七一·二
民國十三年	七七一·五	一、一八一·三

民國十四年	八一四・一	一、五一三・六
民國十五年	一、二〇七・〇	一、三一九・二
民國十六年	一、四八七・二	一、二七九・〇
民國十七年	一、五〇三・三	一、一八二・九

(二) 輸入方面

民國九年	一六・四	二三七・五
民國十年	一四・八	三一・二
民國十一年	二一・三	三五三・八
民國十二年	一九・六	四〇三・〇
民國十三年	三一・一	四〇一・三
民國十四年	五二・四	四二七・五
民國十五年	七七・五	四三六・八
民國十六年	八一・八	四五六・五
民國十七年	九四・〇	五二二・七

由以上可以看出來：在輸入方面中東鐵路多走大連南滿鐵路，在輸出方面中東鐵路多走

烏蘇里鐵路及海參崴。在滿蒙方面，輸出遠超過輸入，輸出情形如何較有重大意義。

第七章 吉敦吉會及天圖鐵路

第一節 吉敦吉會天圖二鐵路之史的發展

吉會鐵路是日本經營北滿所渴望建築的鐵路。日本政府第一次向中國談判吉會路問題是在光緒三十三年四月，日本公使林權助與中國方面的那桐，瞿鴻禨，唐紹儀等締結「新奉吉長鐵路借款條約」，在該條約第三條第二項後段中規定如下：

以遼河以東部分之新奉鐵路與吉長鐵路之財產及收入爲借款之担保，若吉長鐵路延長或添設支線，歸清國政府自辦，但資金不足時再由滿鐵會社借入。

其中所謂「吉長鐵路延長」；就暗指吉會鐵路而言。翌年十月，日本阿部書記官與中國郵傳部締結「新奉吉長兩鐵路借款續約」後，日本提議將吉長鐵路延長到延吉廳南邊境，以與朝鮮會寧鐵路相聯絡，且照吉長鐵路成例，向滿鐵會社借一半資本。這是日本正式要求建築吉會鐵路之始，但爲中國方面所拒絕。

宣統元年，日本假武力逼中國解決一切滿洲懸案，締結間島協約，內中第六款規定如下

中國政府將來須將吉長鐵路延長至于延吉南邊界，與朝鮮會寧鐵路相聯絡。其一切辦法與吉長鐵路一律相同。至應何時開辦，由中國政府酌量情形，再與日本政府商議。

這是吉會鐵路要求，正式見於條約之始。以後便進入於締結正式修路條約期。

民國七年，段祺瑞執政，假參戰借款名義，由曹汝霖與日本興業銀行代表直川孝彥，締結吉會鐵路借款預備合同，共十四條，內容要點爲：

(一) 本預備約成立之日，即墊十足日金一千萬元與中國政府，年息七厘半，以中國發行國庫券之折扣方法交付。俟吉會鐵路借款正約成立，即將此款儘先償還。

(二) 本預備約成立，六個月內，即以本預備約爲基礎，締結借款正約。正約成立時，即起工築路。

(三) 由中國政府，速擬定全路之建造費，及其他一切費用，與銀行商議，照議定之額數由銀行發行中華民國政府五厘公債。

(四) 公債期限，爲四十年，自民國十一年起，用分年攤還法償還之。

(五) 以屬於本鐵路現在及將來之一切財產爲担保，非得銀行之承認，不得將此項担保，提供於他人。

(六) 本預備約未規定之條項，將來准照光緒三十三年十二月十日所定之津浦鐵路借款

合同辦理。

民國七年六月十八日，由曹汝霖代表中國政府及日本銀行團（興業銀行，台灣銀行及朝鮮銀行）簽字。翌年雙方又商議訂立正約，由權量及日本岩佐里會商，日本根據中日間島條約第六款，主張吉會鐵路之一切辦法與吉長鐵路一律辦理，要求會計運輸兩主任須聘用日本人，工程師亦為日本人，權限擴大，當時正是五四運動之際，國人反日達於高潮，當局未敢即時簽字，但不久安福系倒，正約遂始終沒能成立，為外交一大懸案。以後日本政府雖時時想成立，但是，因為國人反對甚力，終不得逞，遂改變方針入於地方運動，採分段期成政策，而吉會鐵路乃入於實行建築期了。日本人為達到這個目的，遂由吉會鐵路的兩端作起，一個是天圖鐵路，一個便是吉敦鐵路。

天圖鐵路，自吉林的天寶山起，經老頭溝，銅佛寺，延吉縣，龍井村，而達圖門江的上三峯，與朝鮮北岸的會寧清津間鐵路相接，即是吉會鐵路的尾部一段。日本開始運動這段鐵路，遠在民國四年，日本方面假託泰興會社經理飯田延太郎名義，呈准吉林當局農商部，開採天寶山銀銅礦，因交通困難，同年十二月有築輕便鐵路之計劃。到了民國五年，泰興會社代表劉紹文呈請延吉道尹轉呈交通部，修築天圖輕便鐵路，交部查該路綫與吉會鐵路相仿，沒有批准。民國六年泰興會社因為固請不獲准，乃變計運動吉林當局，進以圖利之說，當局

竟蒙其惑，自行交部代請允許合辦，同時飯田又勾結延吉劣紳文祿，私訂中日合辦天圖鐵路合同，而以文祿爲華方股東代表。民國七年二月，以文祿私冒華方代表所訂之天圖鐵路合同，呈交部請求立案，曹汝霖適長交通，遂批准立案，仍然令該社呈送章程圖案等，以備核辦。民國八年，交通部因查得現呈之圖案與原呈不符，遂通知該會社取消以前批准原案。民國九年，文祿親自入京運動無效，急歿於京。民國八年八月十七日，日本駐京小幡公使照會外交部轉交通部，聲明於未發執照以前，該會社已自行動工，當時交通總長張志潭竟以「備悉一切」四字簽覆，於是日人卽於是年十月實行動工，當時引起延吉公民的激烈反對。民國十一年飯田復唆使該會社書記許德洧賄串延吉和龍兩地劣紳，各認虛頭股份，許以年分紅利，各劣紳乃飛電北京，證明其中有中國股分，嗣事不密，爲當地公民探悉，乃將劣紳等的家屋，全行搗毀。是時吉林當局，始向日領館交涉停止該會社工程進行。未幾，直奉戰興，交涉因而停滯。及戰終，東三省獨立自主，日本乃乘機由駐瀋陽總領事向奉天當局接洽，奉方乃召吉林交涉員與延吉道尹來擬商辦理，彼時公民曾有極熱烈的反對，延吉和龍並派有代表到瀋陽，請拒絕該合同的成立，代表未得見當局的面。當時北京的交通部聽說，卽轉咨外交部，向日本公使提出抗議，阻止簽字，均無效果。民國十一年十月二日，遂以吉林省政府名義締結，「中日合辦天圖鐵路契約」，在瀋陽日本總領事館簽字了！民國十三年修成圖們江到

天寶山全線，共長六十九英里。其朝鮮境內的會寧至上三峯一段，長二十五英里，早在民國八年築成。全路建築費共九百萬元，當時係由日本大藏省及東方拓殖會社所出，現在滿鐵會社已與大藏省及東方拓殖會社接洽妥協，以一千萬元接收，日本在東三省的鐵路管理系統遂日見統一化！

吉敦鐵路，由吉林省城，經蛟河至敦化，約長一百三十二英里，適為吉會鐵路之半，也就是吉會鐵路的頭胸兩部。建築費原定為一千八百萬元，嗣因不足，追加六百萬元，共二千四百萬元。一切建築係由滿鐵會社包工。全路工程經二十八個月而完成，已於民國十七年雙十節日，行開幕禮。這一段鐵路的出賣是在民國十四年段祺瑞臨時執政的時候。當時交通總長是葉恭綽。日本人賄買前吉敦鐵路局長魏武英，與滿鐵會社的理事松岡，成立「吉敦鐵路建築草約」，日方遂得有此路的建築權，但猶慮自己出頭會遭中國人反對，更怕全路建築，啓中國人的疑竇，而發生阻礙，乃運動吉林劣紳組織興業士水公司，發起建築吉林鐵路，實際一切建築，暗中仍由滿鐵會社承受。為建築這一條路，向滿鐵會社借款為一百八十萬元，劣紳等由此數中私提二十萬與日方數人分飽私囊。民國十五年，日本實現築路，至民國十七年十月全路通車。

吉敦鐵路成後，中日間久未解決的吉會鐵路，事實上已完成三分之二，未建築的僅由敦

化到老頭溝的二百三十華里就是了！田中內閣時代曾向東三省當局要求建築吉會鐵路，便是想完成這二百三十華里。田中內閣倒後，日本政府仍在明暗進行之中，大有非達目的不可之勢！

第二節 吉會鐵路的經濟價值

(一) 就人口物產方面觀察

日本政府圖謀這許多年，用盡陰謀鬼計，期在必成的吉會鐵路，一定有他的特別價值。我們先看看經濟方面如何。

由吉會鐵路沿線各站的戶數人口來看，除了吉林省城，人口約八萬六千餘人，和敦化，人口約一萬人之外，其餘的人口都不過幾千人，因為吉林內地多山，大部份均待開發，所以吉會鐵路的經濟價值不在沿線人口方面。

我們再看看吉會鐵路沿線各站的物產的情形，可以深悟日本政府所以垂涎三尺的緣故了。吉會鐵路橫貫吉林全省，而吉林是森林繁密，木材出產最富，其次是礦產，獸毛皮，人參，藥材等，至于豆餅，大小豆，大小麥，諸種穀類等農產品，那更是普通大宗出產。由一般的物產情形來看，吉會鐵路的經濟意義實在是重大的很。茲將吉會鐵路沿線各站戶口及物產

情形列表（表八十二）如次：

表八十二——吉會鐵路沿線戶口物產表

站名	戶數	人口	口產物
吉林	一五、六八七	八六一、〇〇	諸種穀類、木材、葉烟、藍靛、藥材、獸毛皮、木炭
額木索	四〇	三〇〇	
三岔口	—	—	
敦化	二、〇〇〇	一〇、〇〇〇	野菜、及人參、藥材、木材
天寶山	三〇〇	二、〇〇〇	礦物
龍井村	一、五〇〇	八、六〇〇	大豆、大小麥、米及木材
碾春	一、四〇〇	七、七〇〇	大豆、豆餅、木材
局子街	一、八〇〇	九、〇〇〇	農產、獸毛皮革、燒酒、乾粉絲
會寧	—	—	

木材是吉林的大宗主要出產，寶藏最富。松花江，牡丹江，圖們江三大流域，共有森林面積約為二百九十萬餘町，蓄材量共達十七萬萬五千七百六十七萬餘石，其中松花江流域為最多，牡丹江流域次之，圖們江流域又次之。茲將這三江流域的森林面積和蓄材量列表（表

八十三) 如次：

表八十三——吉林省森林數量表

名稱	森林面積 町	蓄材 石量
松花江流域	一、四三六、八三九	九〇三、一二三、一七〇
圖們江流域	八三一、五六三	四三三、五九九、八〇〇
牡丹江流域	六三四、九六六	四二〇、九四九、九〇〇
合計	二、九〇三、三六八	一、七五七、六七四、八七〇

(註)每六町約合中國一頃。

吉會鐵路經過地帶能有這些豐富的森林出產，其重要可以想見。現僅就吉會鐵路已成一段的吉敦鐵路來看，林場已經很可觀。雙岔河，蛟河，黃花甸子，敦化各地都有很豐富的林場。茲將吉敦鐵路沿線大林場列表(表八十四)如次：

表八十四——吉敦鐵路沿綫森林表

(一)屬於雙岔河市場之勢力範圍林場

林場名	地點	面積	材量
-----	----	----	----

雙岔河

老爺嶺下

三〇、二八五・〇

針葉 一、二七九、九〇〇石
闊葉 五、九九三、五〇〇石

(二)屬於蛟河市場勢力範圍之林場

大蛟河

老爺嶺東
下太平嶺

一〇、七四五・〇

針葉 一、〇五九、八八七
闊葉 四、二三九、五四八

老爺嶺東
下海青嶺

二三、二七九・四

針葉 一、四三七、一七五
闊葉 一、一三二、六五八

雅河

呼蘭嶺

二〇、二六六・三

針葉 四、六六三、六九二
闊葉 六、九九六、七二八

葦塘溝

七、五九四・七

針葉 二、七八〇、三五五
闊葉 二、三四一、〇〇六

張廣才
嶺西部

一一、七二二・二

針葉 三、二七六、一二〇
闊葉 四、九一四、一八一

蛟河

黑頂子

一三、二四九・四

針葉 五、八八一、一四四
闊葉 三、九二〇、七六二

烏林河

廣嶺西下

七、七五九・八

針葉 二、七〇一、〇二二
闊葉 二、七一二、二七一

合計

針葉 一九、七九七、三九六
闊葉 三三、二五七、二二四

(三)屬於黃花甸子之林場

張廣才嶺

張廣才嶺
南下

二〇、六六七・七

針葉 九、八一三、六六四
闊葉 一四、七二〇、四九六

威虎河

二五、一七七・九

針葉 一一、三三〇、〇五五
闊葉 一一、三三〇、〇五五

大沙河 二八、三三一、六

梧松拉子 三三、〇二四、三

新開嶺 二七、七三七、一

張家堂子 二六、九二八、二

合 計

(四)屬於額穆縣西北境之林場

張廣才嶺

白石拉子 一〇、九六四、三
西 部

珠爾多河 三四、四二〇、〇

額 穆 索

清 溝 二一、一八二、九

塔 拉 泡 二四、七三五、三

合 計

(五)屬於敦化縣南境之林場

針葉 九、〇六六、一一二
闊葉 一三、五九九、一六八

針葉 七、九二五、八三二
闊葉 一、八八八、七四八

針葉 一四、一四五、九二一
闊葉 九、四三〇、六一四

針葉 一八、八四九、七四〇
闊葉 八、〇七八、四六〇

針葉 七一、一三一、三二四
闊葉 六九、〇四七、五四一

針葉 三、〇七〇、〇〇四
闊葉 四、六〇五、〇〇六

針葉 一八、五八六、八〇〇
闊葉 一、三九一、一〇〇

針葉 一〇、八〇三、二七九
闊葉 七、二〇二、一八六

針葉 二、二二六、一七七
闊葉 八、九〇四、七〇八

針葉 二、二二六、一七七
闊葉 八、九〇四、七〇八

針葉 二、二二六、一七七
闊葉 三、一〇三、二〇〇

牡丹江

牡丹嶺

一九、九一一、一

針葉 八、九五九、九九五
闊葉 八、九五九、九九五

寒蔥嶺

二〇、四七二、七

針葉 一、六六九、四三六
闊葉 七、七七九、六二六

敦化

廟嶺西下

二、二三二、六

針葉 一、八六六、九七八
闊葉 一、八六二、八〇二

合計

(六)屬於敦化縣東部之林場

針葉 二〇、八一六、四一二
闊葉 一八、六〇二、四二二

沙河

廟嶺東下

五、五七二、二

針葉 一、一六七、一六六
闊葉 一、五〇四、四九四

大青背

二二、三九四、〇

針葉 七、八三七、九〇〇
闊葉 七、八三七、九〇〇

太黑背

二五、八五七、六

針葉 九、四八〇、一二八
闊葉 一四、二二〇、一九二

合計

針葉 一七、四八五、一九四
闊葉 二三、五六二、五八六

現在日本資本家在吉林森林的投資總額約為二千四百餘萬元（日本在全東三省的森林投資總額不過二千七百六十二萬元），所以日本非常盼望吉會鐵路的成功。

再就礦產來看：天寶山的銀銅鑛是最著名的，日本政府借口銀銅出口，建築了天圖輕便鐵路。其實，吉林鑛產以煤為第一，金，銀，銅，鉛次之。就吉會鐵路沿線來看：吉林，額

穆，延吉，和龍，汪龍，輝春，樺甸，盤石各地都產煤。延吉，汪龍，濛江，樺甸，盤石各地都產金。濛江樺甸各地都產銀，樺甸盤石各地都產銅和鉛。茲將吉會鐵路沿綫的鑛產列表（表八十五）如次：

表八十五——吉會鐵路沿綫鑛產表

縣名	鑛產	產地	摘要
吉林	煤	缸窰	吉林東北四十里
吉林	煤	大主嶺	
額穆	煤	拉法溝	中英合辦
額穆	煤	望寶山	中英合辦
額穆	煤	奶子山	蛟河南二十里
額穆	煤	泥石溝	拉法站東南十里
延吉	金	鷓鴣子	縣城西北六十里
延吉	銀銅	天寶山	局子街西北七十里
延吉	鉛	關門咀子	
延吉	煤	三道溝轉心湖	三道溝夾心子南二里

輝 濛 濛 盤 盤 盤 盤 樺 樺 樺 樺 樺 樺 樺 樺 樺 樺 樺 樺 樺 樺
 春 江 江 石 石 石 石 甸 甸 甸 甸 甸 甸 甸 甸 甸 甸 甸 甸 甸 甸

煤 銀 金 銅 煤 鉛 銀 金 金 銀 銀 銀 金 金 銀 銀 銀 銀 銀 銀
 廟子溝 阿爾轟 黃泥崗子 皮州硝 蘇密溝 小爾哈達 夾皮溝 栗子溝 太平溝 漂溝 四岔子 五道溝 帽爾山 大泉眼 大頂子山

縣城東北二十五里
 縣城東南二十里
 本縣東北
 夾皮溝東南二十里
 漂河上流九十里
 安圖縣附近
 五道溝與三道溝之間
 小城子西北二十里帽兒山北麓
 呼蘭河上流

盤石	鉛	半截溝	縣城西北四十里
盤石	鉛	玻璃河套	
盤石	銅	黑石頭	輝發河流域
盤石	銅	石咀子	縣城東北三十五里
盤石	煤	天和屯	官街西南二十五里

再就吉林省的農產物來看，每年出產總額約達三千三百九十六萬餘石，其中以高粱為第一，佔總數的三分之一以上，約為一千二百一十八萬餘石，大豆次之，約為七百零六萬餘石，玉蜀黍又次之，約為五百一十一萬餘石，再其次的小米，小麥，陸稻米等，也都在二百餘萬石以上。茲將吉林全省的農產物數量列表（表八十六）如次：

表八十六——吉林省普通農產物數量表（民國十二年度調查）

水稻米	二七三、四〇〇石
陸稻米	二、七一七、六〇〇
大麥	一、〇五一、四〇〇
小麥	二、五五二、一〇〇
小米	三、一八二、六〇〇

高粱	一二・一八八、二〇〇
包米	五・七一、二〇〇
大豆	七、〇六八、七〇〇
雜穀	一、四二五・三〇〇
合計	三三・九六八・五〇〇

再就畜產方面來看：吉林全省的畜類總額約為七百八十四萬餘頭，其中以雞鴨數量為最多，約為五百萬餘頭，豚次之，約為一百二十四萬餘頭，再其次的馬也有七十一萬餘匹，牛也有四十九萬餘頭。茲將吉林全省的畜產數量列表（表八十七）如次：

表八十七——吉林省畜產調查表

馬	七一六・〇〇〇匹
牛	四九五・〇〇〇匹
驢	一八四・〇〇〇匹
羊	一八四・四〇〇口
豚	一・二四一・四〇〇口
雞鴨	約五・〇〇〇・〇〇〇隻

其他

二〇・〇〇〇

合計

七・八四〇・八〇〇

吉林省這樣豐富的物產，每年可以有若干萬噸的貨物需要運輸出口。現在這貨物一部份走中東鐵路由海參崴出口，一部經吉敦和吉長兩鐵路，走南滿鐵路由大連出口，將來吉會鐵路如若被日本政府修築完成了，則這若干萬噸的貨物便都要走吉會鐵路而不走中東鐵路和南滿鐵路。由此看來，吉會鐵路的經濟意義誠然是重大了。

(二) 清津港與中日俄三國鐵路系統

東三省的國際鐵路可以分爲三個大系統：一個是日本的南滿鐵路系統及其吞吐港，大連港；一個是俄國中東鐵路系統及其吞吐港，海參崴港；一個是中國的北甯鐵路系統及其吞吐港，葫蘆島港。可惜中國的葫蘆島開港尙未成功，所以中國的鐵路系統還不能成立，中國的北甯，奉海，打通等鐵路不過是日本的南滿鐵路的營養綫，因爲沒有自己的吞吐港，所運輸貨物的出口或入口終必經大連，也就是終必經南滿鐵路。所以東三省的鐵路競爭，事實上僅僅是日俄兩國的南滿和中東鐵路及其附屬的吞吐港，大連和海參崴的競爭而已。

近來，日本很想伸張他的勢力到北滿，也就是想侵奪中東鐵路和海參崴港的勢力而使其日漸就凋零之途。不過，一條南滿鐵路和一個大連港是不夠用的。南滿鐵路和大連港絕對打

不倒中東鐵路和海參崴港，因大連距離北滿比海參崴遠。就哈爾濱而論，哈爾濱大連間距離是五百八十六英里（約合中國一千八百餘里），哈爾濱海參崴間的距離是四百八十六英里（約合中國一千五百餘里），北滿的貨物，走中東鐵路由海參崴出口，比走南滿鐵路，由大連出口，要近一百英里（約合中國三百里），運費和時間都可以減少，當然是中東鐵路和海參崴佔勝利。不過，如若日本把吉會鐵路奪了去，同時吉會鐵路終端的朝鮮清津港開闢成功，聯絡一氣，則中東鐵路和海參崴港便要陷于不利的形勢。因為哈爾濱清津間的距離是五百四十三英里（約合中國一千六百餘里，比哈爾濱大連間的距離近四十三里（約合中國一百三十里））。自哈爾濱方面看固然是走吉會鐵路由清津出口，是不比走中東鐵路由海參崴出口近多少，但是由哈爾濱到吉會鐵路及其聯接的吉長鐵路終點——長春——來看，除去哈爾濱寬城子間一段的一百四十七英里則長春清津的距離是三百九十六里（約合中國一千二百里）比哈爾濱海參崴間的距離要近九十英里（約合中國二百七十里），所以長春以東的吉林全省的運輸終要被奪于吉會鐵路和清津港了。同時，吉會鐵路和中東鐵路東部綫相平行，不僅是圖門江流域的運輸要被截去，松花江和牡丹江流域也都被吸收而去，中東鐵路將大受其影響。現在吉會鐵路尚未修成，僅天圖輕便鐵路一小段，每年向清津輸出的農產品已有四十二萬餘石之多，將來全路皆通，結果曷可思議。茲將由天圖鐵路向清津港輸出的農產物數量列表（表

八十八) 如次：

表八十八——由天圖鐵路向清津輸出吉林農產物數量表

(自民國十二年十月至民國十三年九月、龍井村朝鮮銀行調查)

大豆	二二六、四五四石
白豆	一二八、二九六石
小豆	二三、五二三石
其他	五、一六九石
合計	四二三、四四二石

吉會鐵路成功後不僅是俄國的中東鐵路和海參崴港要受打擊，中國未成的北甯鐵路和葫蘆島港的鐵路系統所受的打擊尤大。就吉林省城來看：由吉林經吉海，瀋海，和北甯三鐵路到葫蘆島的距離是四百五十英里（約合中國一千三百五十里），由吉林經吉會鐵路到清津的距離是三百四十八英里（約合中國一千餘里），走吉會鐵路要近一百零二英里（約合中國三百里）。再就長春來看，要到葫蘆島非走日本的南滿鐵路換車不可，否則要走吉長，吉海，瀋海，北甯四條鐵路到葫蘆島的距離要有五百四十六英里（約合中國一千六百里）之多，而走吉長和吉會兩鐵路到清津的距離是三百七十四英里（約合中國一千一百餘里），走吉長和

吉會鐵路，近一百七十二英里（約合中國五百餘里）。

吉會鐵路修成和清津港聯接，日本便可以在鐵路方面擊敗中俄兩國而囊括全東三省了。所以最近日本政府大唱「二港二線主義」，一定要吉會鐵路成功。日本政府預定吉會鐵路及其終端吞吐港的建築費大約要用五千萬元。至終端吞吐港，日本方面有人主張在清津，也有人主張在羅津。這兩港吞吐貨物能力在最近十年內預定每年為二百萬噸。

吉會鐵路開通之後，南滿鐵路和大連港當然要略受影響。現在吉長和吉敦兩鐵路的運輸都匯歸于南滿鐵路，由大連港出口或入口，吉會鐵路成功後便改走吉會鐵路由清津出口或入口，如此，吉長和吉敦便不再是南滿鐵路的營養線。好在南滿鐵路的損失和吉會鐵路的獲得都不出日本政府一人之手，而且吉會鐵路和清津港的經營也都歸滿鐵會社，那麼利益可以絲毫不至外溢了。

第三節 吉會鐵路的政治價值

(一) 一條軍事鐵路

吉會鐵路在經濟方面的價值，已經是很有可觀了。不過，據日本人說，吉會鐵路的價值仍不在經濟方面而在政治的軍事方面。因為吉會鐵路所經過的地方都是山嶽，人口稀少，縱

令將來移民，也很沒有太良好的結果。就是以人所共知的森林採木大富源來說，實際上的情形也不像世人所傳那樣的偉大，因為長白山脈的諸山都是趨向東北，而吉會鐵路是貫通東西，對於開發森林方面也不能不減少價值。

但是，吉會鐵路的真正價值在什麼地方呢？這完全是在軍事方面。日本近年來，目光注意到北滿，假想北滿作戰起來，一條南滿鐵路實在是不夠用。因為由日本走南滿鐵路發兵到北滿實在是在太遙遠，曠費時日。由大阪而門司，而大連，走南滿鐵路到長春，距離有一千四百零七英里（約合中國四千二百餘里），費七十七小時，但是，由大阪而敦賀，而清津，而會寧，走吉會和吉長鐵路到長春僅是一千零十英里（約合中國三千餘里）僅費五十六小時，路途可近四百英里（約合中國一千二百里），時間可費二十一小時，在軍事上的便利可以想見。所以日本外務省拓殖課所出版的「滿蒙殖民政策書」說的很明白，內中大意說：吉會鐵路的本身，若提起經濟價值，除吸收貨物，開採森林之外，沒有什麼可以值得注意的。通過的地方既然不是沃肥膏土，且又山峪險峻，我們看見那吉敦鐵路的建築費已經耗去二千四百萬元之多，就可以知吉會鐵路的工程是如何的困難。猶其是圖們江左岸，自會寧到老頭溝一段，多巉巖無比之險。在這險峻地帶，鑿山通道，敷設鐵路，日本政府沒有大野心如何肯辦。因為圖們江左岸的險，在軍事上看來，可謂一夫當關，萬人莫進的要塞，所以在日俄戰爭的

候，日本不能在這個地方運用巨大兵力。日本政府一定要築吉會鐵路，目的在破此天險，以爲將來出兵北滿的地步。

南滿鐵路的旅順大連港畢竟是和日本本土分離，一旦有事，難免不被他國的海軍隔絕。清津港在朝鮮，和日本本部的敦賀是一輩可航。吉會鐵路成功後，則吉林和朝鮮打成一片。而且南滿鐵路和吉會吉長兩鐵路相交于長春，完全用鐵路把遼寧和吉林兩省環抱起來，一旦有事，至多不過一晝夜，日本的軍隊可以完全把遼寧和吉林兩省佔領。吉會鐵路在軍事上的價值有如此者！

(二) 一條殖民的鐵路

日本看滿蒙是很好的一個殖民地帶。殖民的方法是逼迫朝鮮人離開本土，向東三省遷移，然後日本人佔據朝鮮人的土地，而朝鮮人移殖最多的地方要推和朝鮮聯接的吉林延吉道一帶，日本所謂「間島琿春地方」，包括琿春，延吉，和龍，汪清四縣。清末有名的間島問題，也就是朝鮮人移殖的問題。在宣統元年七月，清外務部派梁敦彥和日本公使伊集院訂「間島條約」，內中決定：間島雖然是中國的領土，但須許可朝鮮人自由居住，並規定中國將來吉長鐵路延長的時候，須展到朝鮮的會寧——這是吉會鐵路的發端。所以吉會鐵路爲和朝鮮人向吉林移殖一路來的。日本政府一定要建築吉會鐵路的目的，也就是要把吉林和朝鮮打成

一片，便可利用朝鮮和吉林（特別是延吉道一帶）間的交通，以便宜朝鮮人的移殖。我們看看日本外務省所發行的「滿蒙拓殖政策書」，內中說明很清楚，譯其一段大意如此。

(一) 延吉道是南滿中人口最稀薄的未經墾殖地方：(A) 土地的廣袤和人口的密度列於滿蒙第八。(B) 是日本勢力範圍中人口最稀薄的。

(二) 延吉道是滿洲農業的特殊地域：(A) 土質優良(腐蝕質土壤富有有機物)適於麥豆的栽種(B)。沒有河水汎濫之患(C)。沒有乾旱之虞。

(三) 風土氣候適合于移居，風氣清澄，山清水秀，與日本同。

(四) 適于朝鮮人的開墾，副業豐盛：(A) 朝鮮人有山地民族性的特長。(B) 利用河水以灌溉稻田。其他牛，羊，烟，麻，柞蠶鑛，產等副業頗多。

(五) 爲朝鮮的延長，作新領土的獲得，有保全間島的必要：(A) 間島雖係中國領土，但實爲朝鮮領土的延長。(B) 中國人，除官吏兵士外，其他各業都是朝鮮人。(C) 間島地方的現耕地共有十八萬町步，其中的八萬町步，是朝鮮人所有，在南滿洲實在是無可比倫的一個經濟勢力範圍；居住在滿洲的七十萬朝鮮人，約有一半在間島。

屬於日本勢力範圍的間島地域是依間島條約得來的，爲延吉，汪清，和龍三總的大部份；琿春縣也是準間島的土地，和間島同一看法而取得之。這四縣居於延吉道八縣的

西端。

日本外務省既然注意到延吉道的殖民政策，至于移殖的方法，不主張走南滿和安奉鐵路，而主張由朝鮮直入延吉道。吉會鐵路的真正意義就在此。「滿蒙拓殖政策書」中又說：

(一) 若想維持間島四縣的現勢，經營那四縣是不夠的。保全間島四縣的現勢，依交通的發達，豫想到中國移民的大潮流，尤不能不備其萬一。

(二) 經由大連和安東進入滿洲非通過瀋陽不可，因此必惹起中國人的主意，至利莫大的障礙。

(三) 由延吉道進入是可免前項的不利。從來對於滿洲的經營都是由瀋陽進入，今後須并用之。

(四) 延吉道不僅是以圖們江爲界并與朝鮮相聯接，且與琿春縣，東寧縣，西伯利亞，沿海洲方面接壤。朝鮮人往來於間島的，均經由琿春進至中東鐵路的海林，或經延吉，汪清等縣而至寧安。由此觀之，吉會鐵路對於北滿和西伯利亞的發展，佔有地理的優越地位。所以欲新經營間島的非着眼於此不可。

吉會鐵路對於日本在滿蒙和西伯利亞的殖民政策上有何重大的價值！吉會鐵路現在還沒有修成，但是延吉道一帶已經不是中國的了。我們先看看延吉道一帶有多少中國人？多少朝

鮮人和日本人？延吉，和龍，汪清，輝春四縣，也就是日本所謂間島輝春地方，朝鮮人的數目遠超中國人。延吉縣的朝鮮人有十五萬餘人之多，中國人僅有三萬餘人，不過五分之一而已！和龍縣的朝鮮人有十一萬餘人之多，中國人僅有七萬餘人，不過二分之一以上而已。汪清縣有朝鮮人二萬六千餘人，中國人僅有一萬二千餘人，不到二分之一。輝春縣有朝鮮人三萬五千餘人，中國人僅有二萬六千餘人，不過三分之二而已。其餘敦化，額穆等縣，朝鮮人數目也都佔很大的比例。茲將延吉道一帶中外人口列表（表八十九）如次：

表八十九延吉吉林道中外人口表

縣別	中國人	朝鮮人	日本人	其他外國人	合計	一平方里的密度
延吉縣	三五、六八八	一五六、〇二九	一、四二〇	一六二	一九三、二七九	三七、二
和龍縣	七、三四五	一一、四五二	五九	一	一一八、八五七	三一四
汪清縣	二、七五二	二六、七〇九	八四	一	三九、五四五	七九
輝春縣	二六、五八六	三五、二〇一	三九三	九八	六二、六五八	三三九
敦化縣	—	一一、七三九	—	—	四、七二二	一五七
（民國十四年）						
額穆縣	—	—	—	—	三、〇六七	一〇三
					五〇、五二八	—

(民國十五年末)

寧安縣

五、五四三

三六、二五〇

一一八

(民國十三年末)

東寧縣

五、六八八

二、六九〇

一八

合計

一一、二四五、四二八

六六八、五二九

至于人口增加的速度，朝鮮人尤多于中國人。由民國元年到民國十三年間的十三年間。延邊四縣，中國人口的增加，由四萬九千餘人到八萬二千餘人，不及一倍，但是朝鮮人口的增加由十六萬餘人到三十二萬餘人，超過了一倍。可見朝鮮人移殖的迅速。茲將民國元年到十三年延邊四縣中韓人口增加比較列表(表九十)如次：

表九十——近七年來吉林延邊四縣中韓人口增加比較表

年次區分	中國人	朝鮮人	合計
民國元年	四九、〇〇〇	一六三、〇〇〇	二一三、〇〇〇
民國五年	六〇、八九六	二〇三、四二六	二六四、三二二
民國七年	七二、八九六	二五三、九六一	三二六、八五七
民國十年	七三、七四八	三〇七、八〇六	三八一、五五四

民國十一年

七〇、六九八

三二三、八〇六

三九四、五〇四

民國十二年

七七、七〇九

三二二、〇一一

四〇〇、七二〇

民國十三年

八二、七三〇

三二九、三九一

四一二、一二一

吉會鐵路完成後，朝鮮人的移殖北滿，移殖北滿，將有如何的大澎湃呢？！

第八章 日本勢力下的中國鐵路

第一節 吉長鐵路

(一) 吉長鐵路之史的發展

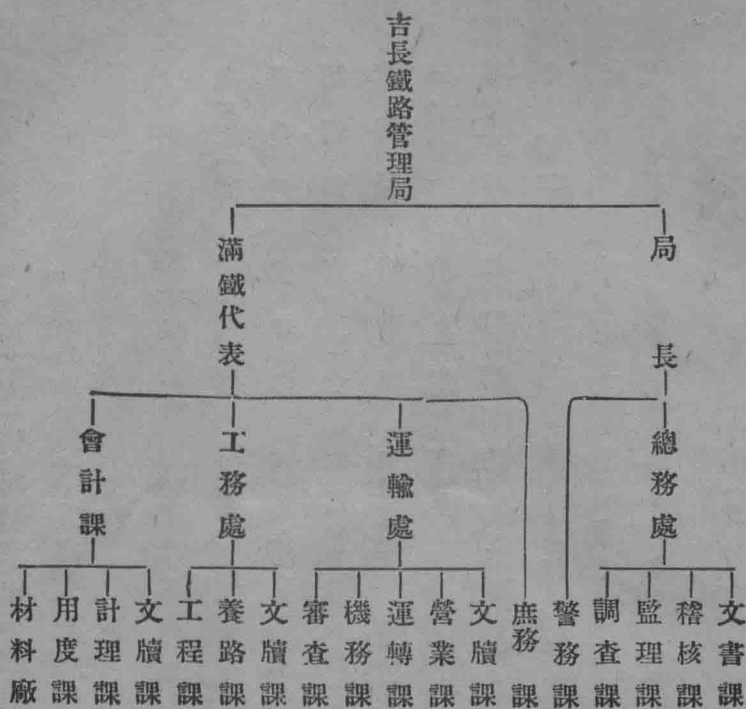
吉長鐵路就是吉林長春間七十九英里有奇（約合中國二百三十餘里）的鐵路。當帝俄和中國締結東清鐵路（即中東鐵路）合同之後，便垂涎這一條鐵路，屢向吉林省當局要求修築。當時吉林將軍長順，擬集款二百六十萬兩，自己修築，便在光緒二十八年六月間奏請自辦，經外務部許可，尚未動工，帝俄百方運動，終又落入帝俄之手。滿清政府和東清鐵路公司訂立合同草案十六條，歸該公司承辦。但是，沒會動工，日俄戰爭便起。戰後，吉林將軍達桂，因合同草案過期，向帝俄爭回自辦。不想日本帝國主義者不肯放鬆，要求代帝俄繼續修築。光緒三十三年三月，滿清政府派那桐，瞿鴻禨，唐紹儀和日本公使林權助訂立續約，規定修築吉長鐵路資本五百三十萬元，其中一半二百一十五萬元，由日本滿鐵會社籌借。借款期限二十五年。借款期限內聘日本技師一人，會計一人。會計對鐵路收支有監督權。民國

前三年（一九〇九年）八月又訂立「吉長鐵路借款細目契約」。民國前二年（一九一〇年）着手動工，先修長春到飲馬河間的一段（長三十二英里），民國前一年（一九一一年）九月竣工，再修飲馬河吉林間的一段（長七十九英里），民國元年（一九一二年）全線開通。民國四年二十一條中，又有中國政府允將吉長鐵路管理營業事宜委任日本政府，期限九十九年的提出。民國六年，安福系當國又成立借款六百五十萬元，改訂新契約，運輸，工務，會計三處改用日人，且有職員任免權，遂完全變為日本的鐵路了。

（二）吉長鐵路局的組織內容

吉長鐵路名義上是中國交通部直轄的一條國有鐵路，實權完全在日本人手裏。局長雖然是中國人，但祇能管總務處的文書，稽核，監理，調查，警務四課而已。最重要的運輸，工務，會計三處都在滿鐵會社代表之下管轄。事實上吉長鐵路完全是一段日本鐵路。今將吉長鐵路局內容組織列表（表九十一）如次：

表九十一——吉長鐵路局組織表



滿鐵會社代表儼如太上皇，權力甚大，一切路款的支出，均須經滿鐵會社代表簽字，方能實行。滿鐵會社，除派代表外，尚有派遣員五十人。茲將吉長鐵路的滿鐵會社派遣員姓名列表（表九十二）如次：

表九十二——吉長鐵路的滿鐵會社派遣員姓名表

加藤清	久保正憲	坂本義信	難波要助	岩下利雄
蘇炳武	祭金武	興德興	鈴木重一	佐藤峯雄
河村新熊	河野哲	富田巳十	寺尾熊次	平田憲治
廣瀨辰三	味岡謙	伏見善太郎	川面成之助	近藤正吉
多用治作	三浦和七	柏原庄作	度邊善太郎	玉井清輝
山本新五郎	手塚五郎	北堀誠	黒木八五郎	關本茂義
南崎例	田譯禮二	中島縣	皆川準一郎	是枝真一
吉兼通衛	弘市一太郎	中村秀一	鈴木輝之	半譯威
牧胤義	芝元正次郎	吉岡龍作	上田貞義	柿沼巖

（三）吉長鐵路的營業概況

（A）收支方面——吉長鐵路雖然是一條長二百三十餘里的短鐵路，但是經營情形很是興盛

。民國十六年度的收入是三百三十萬餘元，支出是二百三十二萬餘元，利益金是九十八萬餘元。吉長鐵路的營業興盛情況與年俱增。在初開辦的民國四年到六年，營業狀況是虧損。第一年虧損最多，計有四十五萬餘元，第二年虧損較少，計有十三萬餘元。第三年虧損又多，計有一萬二千餘元。民國七年以後，漸漸有利益。民國七年的利益計有二十五萬餘元，以後與年俱增。到民國十六年增到九十八萬餘元，和民國七年的數目相比，幾乎到四倍。茲將民國四年到民國十六年，十三年間吉長鐵路收支狀況列表（表九十三）如次：

表九十三——創立以來吉長鐵路營業收支表

年次	收 入	支 出	損 益
民國四年	九一四、〇三一	一三六七、三七〇	損 四五三、三三八
民國五年	九三八、〇〇〇	一〇七六、九一〇	損 一三八、九一〇
民國六年	一一三八、八八七	一一五一、一八五	損 一一二、二九八
民國七年	一八五一、〇四九	一五九九、五九六	益 二五一、四五二
民國八年	二〇八八、五四六	一七六八、七七七	益 三一九、七八七
民國九年	二五六〇、四八八	一八二八、九二八	益 七三一、五六〇
民國十年	二七六三、四〇二	一七五〇、六九〇	益 一〇一二、七一二

民國十一年	二七八九、五五二	一七九〇、五二五	益 九九九、〇二七
民國十二年	二八六六、七九六	一九二八、六三二	益 九三八、一六四
民國十三年	二七一八、六五六	一九六一、三三一	益 七五一、三二五
民國十四年	二六八〇、三四五	一七八六、三七七	益 八九三、九六八
民國十五年	二九一九、七六四	一九九五、三八三	益 九二四、三八一
民國十六年	三三〇五、〇〇五	二二二〇、八一二	益 九八四、一九三

吉長鐵路的主要收入還是貨物運輸。民國十六年度的貨運是二百一十八萬餘元。至於旅客運輸，民國十六年度是一百零七萬餘元，尚不到貨物運輸的一半。不過旅客運輸每年增加的數目較大。民國十二年度吉長鐵路所運輸的旅客不過六十八萬餘人，民國十六年增加到九十四萬餘人，幾乎增加到三分之一。民國十六年度比民國十五年度，無論貨物運輸和旅客運輸兩方面都有很大的進步。貨物運輸，民國十五年度是七十六萬餘噸，國民十六年度增加到八十七萬餘噸。旅客運輸由八十六萬餘人增加到九十四萬餘人。這是因為吉敦鐵路開工，往復旅客和移住農民增加的緣故。茲將民國十二年到十四年的最近五年來，吉長鐵路客貨營業收入列表（表九十四）如次：

(B) 資本和借款——吉長鐵路的最初資本是四百萬三十萬元，其中的一半，二百一十五萬元，係借自日本滿鐵會社。到了民國六年，這二百一十五萬元的借款，已經還了一部份，尙欠一百九十八萬元，但安福系又和滿鐵會社成立了六百五十萬元的大借款。此外吉長鐵路尙向中國方面的銀行，借款八十五萬元。

(四) 吉長鐵路的經濟意義

吉長鐵路雖然是一條短鐵路，但是他的經濟意義很是重大。從戶口方面看，吉長鐵路經過人口六萬八千，南北滿孔道的長春，和人口八萬六千一百，吉林省城的吉林。在物產方面，吉林省是林產，農產，礦產，以及獸皮等物出產的地方，大部份都可以經吉長鐵路運到南滿鐵路，由大連出口。吉長鐵路和南滿鐵路，接連而和中東鐵路平行是南滿鐵路最大的營養線而又是中東鐵路最大的競爭線，在經濟上很是重要。茲將吉長鐵路沿線各站戶口及物產列表(表九十五)如次：

表九十五——吉錢鐵路沿線戶口物產表

站名	戶數	人口	物產
長春	二、〇〇〇	六八、〇〇〇	大豆、米、高粱、大小豆、粟、果實、煙草、木材、煤等
頭道溝			

興隆山			
卡倫	二七〇	一、三〇〇	各種農產
龍家堡			
飲馬河			
下九台			
營城子	五八〇	三、五〇〇	大豆、粟
土門嶺			
河灣子			
樺皮廠			
九站			
吉林	一五、六八七	八六一、〇〇	諸種穀類、木材、葉煙草、藍藥材、獸毛皮、木炭

吉長鐵路最大的經濟在乎貨物運輸，其中最多的是農產品，民國十六年有三十八萬餘噸，收入九十七萬餘元。吉長鐵路特別發達的貨物運輸是林產，民國十六年度是十三萬餘噸，收入三十七萬餘元，和礦產品，民國十六年度是十萬餘噸，收入十六萬餘元，此外畜產等，民國十六年度也有三千五百餘噸，收入一萬六千餘元。茲將民國十六年度吉長鐵路貨物運輸

分類列表(表九十六)如次：

表九十六——民國十六年度吉長鐵路貨物運輸分類表

貨物種類	噸	數	收	入
礦產 品	一〇八、四七一		一六八、六八〇元	
農產 品	三八八、六九四		九七六、八三〇	
林 產 品	一三五、七六三		三七九、四〇六	
畜類及其他	三、五九五		一六、三二五	
工 藝 品	五二、三一五		二〇九、二八〇	
公 用 品	二、五五五		五、八九〇	
鐵路材料	一〇四、一四九		一七八、七六〇	

我們要從縱的歷史方面看，增加最快的是木材。民國十二年度十八萬餘噸。民國十六年度增加到二十一萬餘噸。民國十五年度到民國十六年度各種貨物都有顯著的增加。比如木材由十九萬餘噸增到二九一萬餘噸，大豆由二十一萬餘噸增加到三十三萬餘噸，小麥由七千六百餘噸增加到七千八百餘噸。這是因為吉敦鐵路興築的緣故。所以吉敦鐵路是吉長鐵路的營養線，間接也就是南滿鐵路的營養線。茲將民國十二年到十六年最近五年間吉長鐵路主要

貨物運輸數量列表(表九十七)如次：

表九十七——最近五年來吉長鐵路主要貨物運輸分類比較表(單位噸)

年	次	木材	數	大	豆	小	麥	高	梁	其他雜穀
民國十二年度	一八九、八九二	二七七、二三九	五、六三九	三五、〇二四	三五、九五〇					
民國十三年度	一五三、八九〇	二六一、八六二	五、五八五	一〇、六五三	四一、九六九					
民國十四年度	一九一、〇二四	一九八、七〇七	四、一一四	三七、〇二〇	四七、三五二					
民國十五年度	一九〇、七八八	二一二、四八二	七、六八六	四七、二五〇	三六、九〇七					
民國十六年度	二一四、六八二	二三一、〇〇六	七、八五三	四〇、六三三	四七、一〇五					

第一節 四洮鐵路

(一) 四洮鐵路之史的發展

四洮鐵路是由南滿鐵路的四平街到洮南間，長一百九十三英里有奇(約合中國五百七十餘里)，及鄭家屯通遼間長七十餘英里(約合中國二百一十餘里)的鐵路。

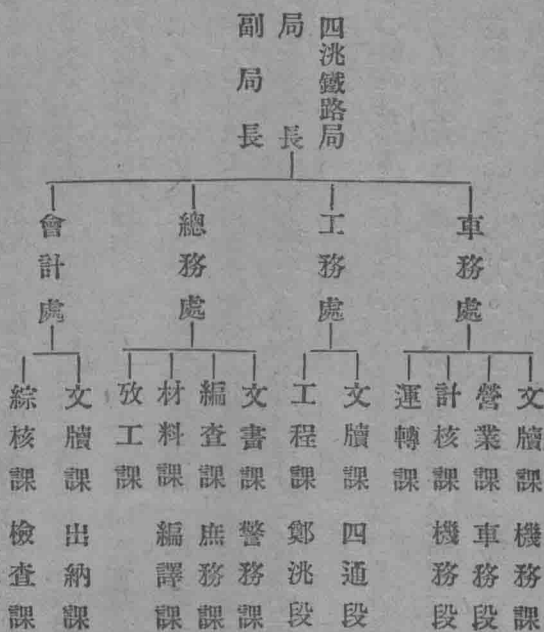
四洮鐵路是有名的滿蒙五鐵路之一。民國二年日本乘中國革命以後的不安，借張勳拘日本軍官的口實，于民國二年十月向中國提出滿蒙五鐵路的要求，袁世凱政府承認。民國四年

十二月又和日本正金銀行成立「四鄭鐵路借款契約」，借款日金五百萬元，除去折扣和經理費，實收借日金九十五萬元，先修四平街鄭家屯間一段，五十五英里（約合中國一百六十餘里），民國六年四月開工，當年十一月竣工，稱「四鄭鐵路」。翌年一月開始營業。後因歐戰，日幣暴落，所借的款不足用，民國七年九月又向日本正金銀行續借短期借款二百六十萬元。前後共借入七百六十萬元。民國八年中日又議延長四鄭鐵路，北到洮南，西到通遼，改稱四洮鐵路，後與滿鐵會社締結三千二百萬元借款合同。於是這四洮鐵路的利權由正金銀行轉到滿鐵會社，而日本在東三省的鐵路政策遂統一。民國九年先起工，修鄭通線（鄭家屯通遼間），翌年十一月竣工。民國十一年一月實行改稱四洮鐵路，開始營業。民國十二年四月，鄭洮線（鄭家屯洮南間）起工，同年十一月竣工，民國十三年七月開始營業。至此四洮鐵路便完全開通。

（二）四洮鐵路局的組織內容

四洮鐵路局的組織內容和吉長鐵路相同，名義上是中國鐵道部直轄的國有鐵路，實際上僅有正副局長和總務處長是中國人。最主要的車務，工務，會計三處長都要用日本人。茲將吉長鐵路局的內容組織列表（表九十八）如次：

表九十八——四洮鐵路局組織表



滿鐵會社并派有派遣駐在員十八名，其姓名列表（表九十九）如次：

表九十九——四洮鐵路的滿鐵會社派遣駐在員姓名表

由利元吉 谷地田清喜 松崎重義 古川達四郎 小粟盛三郎

荻野純 齋藤繞海 佐伯新 山下後調 山領貞二
 松本吉五郎 山崎直三 藤田一二三 田中國榮 中根彌吉
 加藤增平 小平一 鈴木專吉

(三)四洮鐵路的營業狀況

(A)收入情形——四洮鐵路在民國七年，四鄭一段營業開始的時候，收入不過三十九萬餘元。到民國十一年，鄭通線開通以後，便增加到二百六十五萬餘元，民國十二年增加到二百三十七萬餘元。到民國十三年鄭洮線開通以後，便增加到三百四十九萬餘元。民國十四年收入增加到五百七十七萬七千元，支出是二百五十六萬四千八百元，利益金達二百六十一萬餘元。民國十五年收入增加到七百六十七萬五千餘元，支出是三百六十八萬餘元，利益金達三百九十九萬餘元。民國十六年收入是六百零六萬餘元，支出是三百七十一萬餘元，利益金達二百三十五萬餘元。茲將四洮鐵路自創設的民國七年到十六年間營業收入情形列表(表一百)如次：

表一百——創設以來四洮鐵路營業收入表(單位元)

年次	旅客運輸		貨物運輸		雜收入	合計
	人數	收入	噸數	收入		
民國七年度	二七,〇〇七	一八,五三三	二〇一,六四四	二九,〇四六	—	三二,五八〇

民國八年度	一六、三七	二〇九、四九五	二五、五七	四五〇、九七	—	六〇〇、四三
民國九年度	一七〇、二六三	二四八、四八一	二四九、三六	四七、二九	—	七〇五、六七〇
民國十年度	一六九、九六	二四、八七	三六〇、〇三〇	五九、〇三一	—	六三、九〇一
民國十一年度	二六、九三三	四四、三六	四七、六七	一、三三、五五	—	一、六七、八二三
民國十二年度	三九、〇八三	五三、六九〇	五五、九二	一、八四、〇六	—	二、三六、七八
民國十三年度	五〇、三九七	八六、六七	六五、九〇	二、六六、一七	—	三、四九、八六四
民國十四年度	六九、四一〇	一、三三、九六	七九、六一	四、四九、九五	一〇、四一	五、七九、五二
民國十五年度	七六、二六	一、四〇、一三	一、二九、二六二	五、九二、四五	一三、八四〇	七、六五、四二
民國十六年度	七三、二四	一、六六、四五	九七、一六	四、三九、三五	—	六、〇六、二六〇

(B) 資本金——四洮鐵路的資本金是正金銀行借款五百萬元及滿鐵會社借款三千二百萬元，一共為三千七百萬元，此外尚有正金銀行的短期借款二百六十萬元。四洮鐵路的資本金如是，四洮鐵路的借款額亦如是。

(四) 四洮鐵路的經濟價值

四洮鐵路深入遼西一帶大生產地，出產豐富，而通遼為內蒙一帶貨物的聚集地，所以是南滿鐵路一條最好的營養線。民國十五年，洮昂鐵路開通，截中東鐵路于昂昂溪，深入北滿

，使北滿西部的貨物一部份不走中東鐵路由海參崴港出口及入口，改走四洮南滿兩鐵路由大連港出口及入口。四洮鐵路關係于日俄兩國鐵路及兩吞吐港的盛衰很大，經濟意義的重大可以想見。

就人口數目一方面看，四洮鐵路沿線，除了鄭家屯（五萬二千餘人），通遼（五萬人）洮南（三萬九千），四平街（一萬九千人）之外，幾乎是各站都是人煙稀少。不過，這遼西一帶正是處女的待開發地帶，移民甚盛，對於鐵路運輸更爲有益。同時物產豐富，鄭家屯的豆油，麻油，酒，城，獸毛皮，甘草等。通遼是內蒙古貨物聚集之所，牛，馬，獸毛皮，獸骨，家畜等更多。洮南也是一個貨物中心，牛馬皮畜類也很多。至於農產物則更到處都是。所以四洮鐵路的經濟意義甚爲重大。茲將四洮鐵路本支沿線戶口和物產列表（表一百一）如下：

表一百一——四洮鐵路沿線戶口物產表

（一）本線

站名	戶數	人口	物產
四平街	一、五〇〇	一九、〇〇〇	
總局			

泉溝

八面城

農家店

傅家屯

三江口

一棵樹

鄭家屯

臥虎山

玻璃山

茂林

三林

衙門台

金山

豐庫

太平川

一、八〇〇

一〇、〇〇〇

高粱、粟、大豆、燒酒

六、三五〇

五二、六〇〇

藥物、酒、豆油、麻油、碱、野獸皮毛、甘草、各種農產

邊 昭
開 通
鴻 興
雙 興
黑 川
洮 南

八、〇〇〇
三九、〇〇〇

穀類、牛馬皮、及諸種畜產

(二) 鄭通支線

鄭 家 屯
白 市
歐 里
門 達
大 林
錢 家
通 遼
白 音 太 來

六、三五〇
五二、六〇〇

牛馬及諸獸毛皮、猪毛、骨、馬尾、獸骨
及家畜類及農產、米

五八、〇〇
五〇、〇〇〇

四洮鐵路的主要運輸是農產物。在四鄭鐵路開通之初，每年所運不過十萬噸左右。鄭通線開通後增加到二十萬美噸左右。鄭洮線開通以後增加到三十萬美噸以上。到民國十六年度竟增加到五十七萬餘公噸的好成績。農產物以大豆為第一其次是高粱和粟，每年運輸每種在十萬公噸左右。麻子，瓜子，和雜糧，每種在一萬公噸左右。農產物之外，輸出品還有豆餅，城，獸皮獸骨，甘草等。其中以豆餅為最多，每年約在一萬公噸左右。四洮鐵路同時運輸由大連，瀋陽，營口，撫順，長春，鐵嶺等地輸入遼西內蒙，和北滿一帶的布疋，麻袋，火柴，紙類，陶磁器，玻璃，麵粉，煤，和木材等等。茲將民國十四年到十六年最近三年間四洮鐵路的貨物運輸各類數量列表(表一百二)如次：

表一百二——近三年來四洮鐵路主要貨物運輸數量表

種 別	民國十四年		民國十五年		民國十六年	
	(美噸)		(公噸)		(公噸)	
大 豆	九〇、七五〇	一一八、七四四	九七、五七九			
高 粱	七二、四二六	一一一、一四四	八六、二五三			
粟	九〇、四〇五	一一七、九一〇	九五、三〇〇			
麻 子	一二、三九六	大麻子九、五七〇 小麻子八、四一七	六、一二五 四、二二六			

瓜	子	一二、二五二	一五、八四三	一一、〇五〇
雜	糧	五、八九六	一二、一六八	九、九八七
豆	餅	一〇、三四一	九、九九二	一〇、八三〇
藥	材	一、二九四	四八二	
獸毛	皮革	二、七〇九	三、三二五	
城		二、二五一	二、九二八	二、二七七
木	材	六二、五八八	二五、六一九	一六、八三二
煤		三五、九〇三	五九、九〇一	
鹽		一〇、二四九	一一、三九六	八、八六五
棉布及棉		五、一三九	五、〇八九	
砂糖酒及食料		六、四七六	六、七九五	
麻	袋	五、五九六	八、〇一一	九、三六六
蔬菜鮮果		五、七四四	五、一八四	六、三一七
石	油	四、一三〇	五、〇八九	
洋	灰	三、八四五	六、八五五	

石 灰 三、八四五 六、八五五 |

紙 一、六四九 一、八一四 一、五二三

瓦 磁 器 四、六四五 四、七〇九 |

洋 麵 一〇、五三三 一一、四九九 |

玉 蜀 黍 一四、七八七 四二、四九八 一六、六九二

吉 豆 一二、九〇一 二一、四五五 一七、八七一

蕎 麥 七、三四五 一八、六〇五 二八、八三五

芝 麻 二、二六五 二、五一四 二、〇二六

麥 三、四〇七 一、一一六 |

米 二、五八二 一一、五九八 四、二六一

小 豆 一、三〇〇 九五九 一、五四一

油 五五一 四五九 六八三

馬 五二二 一、七四五 四、三一五

牛 七二二 一三二 九一三

羊 一一 七五 五九

猪	其地	農產	鐵作	茶及烟草	棉花	火柴	玻璃	其他畜產	其他礦產	其他林產	其他製造品	甘草	大麥	小麥	落花
一六五	三、三七九	二二、七二九	二二、一三六	一、九七四	一、一九七	七五〇	三〇九	一、五三〇	四、〇四五	一、〇四五	一六、五三一	三二、四九九	二、四九九	三二、四九九	三二、四九九
一二二	一一、三九八	一一、五三一	一一、五三一	二、一二五	二、一二五	六五八	三〇九	二、一二〇	六、七二六	一、三四五	三一、七四〇	三一、七四〇	二、四九九	二、四九九	二、四九九
三二八	五、二六一	一、六二一	一、六二一	一、六二一	一、六二一	一、六二一	一、六二一	一、六二一	一、三二二	一、二六七	一九、五九四	三、五四九	三、五四九	三、五四九	三、五四九

洮昂鐵路是洮南與中東鐵路西部線一站昂昂溪間長二百二十四公里（約一百三十九英里，合中國四百里有奇）的一段鐵路。民國十三年，中俄恢復邦交，中東鐵路移歸中俄共同管理之後，日本對東三省當局要水建築這一條鐵路，名義是由滿鐵會社借款。民國十三年九月，由東三省總司令張作霖及奉天省長王永江和滿鐵會社代表松岡理事簽字借款契約。民國十四年三月開始測量，同年五月開工，民國十五年七月全線修築完成。因為嫩江水患，破壞一部，修理後，到民國十五年十二月全路方纔開通。不過，昂昂溪是中東鐵路的一站，洮昂鐵路要橫斷當然是不肯。而洮昂鐵路爲與昂齊鐵路（昂昂溪齊齊哈爾間係中國自辦鐵路，先爲輕便鐵路，民國十七年改築寬軌。）相聯絡，尤不能不橫斷中東鐵路，於是中日俄三國間便起交涉。東三省當局被迫，民國十六年二月派黑龍江交涉員及洮昂鐵路局長入北平運動，蘇俄不從。直到民國十七年七月，方纔正式解決，允許洮昂鐵路橫斷中東鐵路和昂齊鐵路相連接，而日本勢力深入北滿遂告成功。

（二）洮昂鐵路局的組織及資本

（A）組織內容——洮昂鐵路隸屬於東三省交通委員會。鐵路局設在洮南縣城內。局長之下分設總務，工務，車務，會計四處。滿鐵社會派顧問一名及助手等共四人，監督鐵路收支。茲將滿鐵會社所派洮昂鐵路派遣員姓名列表（表一百三）如次：

表一百三——洮昂鐵道滿鐵會社派遣員姓名表

大藪鐘太郎 石田藤八 郡新一郎 畔辨助

(B) 資本及借款——洮昂鐵路的資本金完全是日本滿鐵會社借款。當時借款總額是一千三百萬元，後來購入車輛又借日本款二百五十萬元，連利益在內，合計借日本款到一千九百萬元之多！

(三) 洮昂鐵路的經濟價值

洮昂鐵路，若是從戶口方面看幾乎是沒有什麼價值可言。除了洮南之外，人口過一萬的大站，僅有泰來一處。說到物產則意義較為重大。北通北滿，西聯內蒙，出產豐富，貨物也易於聚集。洮南是不必說了。泰來的麥，豆，高粱，亞麻，煙草等。昂昂溪的魚類，肉類，酒，農產品等。在這嫩江上游一帶大平原中，沃野千里，完全待開發的處女地帶，前途希望無窮，而洮昂鐵路的將來，誠然是不可限量。茲將洮昂鐵路沿線戶口及特產列表(表一百四)如下：

表一百四——洮昂鐵路沿線戶口物產表

站名	戶數	人口	產物
洮南	八、〇〇〇	三九、〇〇〇	穀類、牛馬、及各種畜類

白城子				
鎮東	一五〇		一、四〇〇	大豆、高粱
東屏				
街基				
泰來	二、三〇〇		一四、〇〇〇	大小麥、大小豆、高粱、亞麻、葉烟草
五廟子				
江橋				
興隆	二〇〇		一、五〇〇	大豆、小麥
塘池				
昂昂溪	六五〇		四、五〇〇	肉類、農產、諸種、魚類、野菜、酒

洮昂鐵路的經濟價值並不在他沿線各站，而在乎與其他鐵路的聯絡上。本來，洮昂鐵路就是四洮鐵路的延長，和南滿鐵路一脈相沿，鐵軌寬度又相等，一方面橫斷中東鐵路和齊昂鐵路相接，深入北滿，可以使北滿輸出入貨物的一部由中東鐵路——或逕不走中東鐵路——轉入南滿鐵路。所以洮昂鐵路和四洮鐵路一樣是南滿鐵路的營養線，而關於大連港的榮盛。因為洮昂更深入北滿，所以比四洮鐵路更為重要。本來昂昂溪，洮南，大連間的距離為七百

英里，昂昂溪，哈爾濱，海參崴間的距離爲六百六十英里，貨物的經中東鐵路由海參崴入口及出口，比經洮昂，四洮，南滿三鐵路，由大連入口及出口要近四十英里（約中國一百二十里），對於中東鐵路自然沒有什麼影響可言，但是，昂昂溪，哈爾濱，大連間的距離爲七百六十里，經洮昂，四洮，南滿三鐵路由大連入口及出口，比經中東路本線，哈長線，及南滿鐵路，由大連入口及出口，要近六十英里（約合中國一百八十里），那末中東路這一部貨物的運輸必然被奪于洮昂和四洮兩鐵路了。

第九章 純粹中國的鐵路

第一節 北寧鐵路

(一) 北甯鐵路之史的發展

北甯鐵路是由北平到瀋陽間六百七十八英里（約合中國一千九百餘里，內計幹線五百一十四英里，支綫九十七英里，民間運煤支線三十七英里）的一條鐵路。這條鐵路是中國最古的一條鐵路。遠在清光緒三年（一八七七年），李鴻章由江蘇調直隸總督，當時招商局總督唐廷樞創設開平礦務局，開採唐山一帶的煤礦，因為運輸不便，從技師長巴賴氏（B. R. Brent）的建議，聘英人肯德氏（C. W. Kinder）為技師，修築唐山胥各莊間七英里（約合中國二十一里）的鐵路，以便運煤，光緒五年（一八七九年）十一月修成。這便是北甯鐵路最初的一段。這段鐵路最初用騾馬拖曳，後來肯德氏利用舊鍋爐，自造小機關車一輛，這是中國的原始機關車，名字叫「中國盧克」（Rocket of China），現在仍存在北平交通博物館內。本來盧克是英國第一個機關車的名稱，肯德氏以此名他的小機關車，實在抱有無窮的希望。

以後肯德氏遂爲李鴻章所信任。光緒十一年（一八八五年）准唐胥鐵路延長到蘆台，并另組織開平鐵路公司，收買舊唐胥鐵路，派伍廷芳爲總理。光緒十三年（一八八六年）唐蘆一段修成。當時守舊派仍多阻撓反對。中法戰爭後，清政府，因爲運兵安南的困難，始知建築鐵路的必要，遂下督促開辦鐵路的上諭。光緒十三年（一八八七年），李鴻章改開平鐵路公司爲中國鐵路公司，募集外資一百萬兩，由英國匯豐銀行一手辦理——這是中國鐵路借外債的第一次。同時，并決定將唐蘆鐵路延長到天津。光緒十四年（一八八九年）三月修到塘沽，八月修到天津，九月開通車禮，李鴻章親往驗路。這段鐵路稱「唐津鐵路」。光緒十四年，清政府准唐津鐵路向西延長到通州，向東延長到山海關，但是因爲阻力很多，一時不能實現。光緒十六年，清政府因帝俄東侵，感覺邊防上的重要，決定建築關東鐵路。那時候，中國鐵路公司已經沒有資本，光緒十七年（一八九一年）李鴻章在山海關設立北洋官鐵路局，續修唐津鐵路東部延長綫，光緒十八年（一八九二年）修到灤州，光緒十九年（一八九三年）山海關內鐵路完全成功。又向關外續修到綏中縣，後中日戰爭起，暫時停止。戰爭後，李鴻章請由天津向西延長，修到北平，清政府應允。光緒二十二年，清政府派胡燏棻爲督理大臣，鐵路遂修到北平西郊的蘆溝橋，并將天津古冶間的商辦鐵路收買，于是北甯鐵路由北平直到山海關外的綏中縣，完全修成。其中天津以西一段稱「津蘆」，天津以東一段稱「津榆」。

。同時北洋官鐵路局也改名津榆鐵路總局。

光緒二十三年（一八九七年）清政府又籌議續修山海關外段到新民，并修溝帮子營口一百二十七里的支綫，同時將津榆鐵路總局改名爲關內外鐵路總局。因爲缺乏資本，遂和英國的中英公司借款二百三十萬鎊。帝俄認東三省是他的勢力範圍，提出抗議，後來英俄兩個互相承認在長江及東三省的特權，借款始于光緒二十四年八月成立。光緒二十五年修到錦州。營口支綫也完成。光緒二十六年（一九〇〇年）修到打通山。以後庚子之變，八國聯軍入北平，北甯鐵路的關內段遂被英兵佔領，而關外一段也被俄兵佔領。光緒二十八年（一九〇二年）英俄交還鐵路，派袁世凱接收。光緒二十九年（一九〇三年）續修到新民。

新民到瀋陽間的一段，在日俄戰爭的時候，曾私自築成輕便鐵路一條，光緒三十一年（一九〇五年）中日議定由中國備款一百六十萬元收回，光緒三十三年（一九〇七年）四月，由中國接收，改造寬軌。七月正式改名爲京奉鐵路。不過，日本政府認爲遼河以東是他的勢力範圍，光緒三十三年，由日本公使林權助向清政府要求：奉天新民間建築鐵路的款項應當由滿鐵會社供給。清政府派那桐，瞿鴻機唐紹儀爲委員，與林權助訂借款日金三十二萬元的條約。光緒三十四年（一九〇八年）日本阿木書記官與清郵傳部締結「新奉鐵路續約」。宣統三年（一九一一年）鐵路修到瀋陽城和南滿鐵路相接。于是這北甯鐵路的全綫便完成了。

民國十年（一九二一年）添築錦朝支路（由錦州到熱河朝陽）借英款八百萬元，現已通至北票。同時又將唐山和山海關間一段改爲雙軌，借英款五十萬鎊又二百萬元。總計北甯鐵路的建築，經過二十九年之久方纔成功。

（二）北甯鐵路的營業狀況

（A）資產及借款——北甯鐵路的建築費，截至民國十年止，除去唐山和山海關雙軌及錦朝支線建築費外，共用二千四百二十九萬零九百一十八元。平均每英里用二萬七千一百零四元六角九分，在全國各鐵路中是最廉的。全路資產價值，據民國九年的報告是九千零五十萬零一百一十六元五角八分。車輛計有機關車一百七十七輛，客車四百二十九輛，貨車三千六百八十六輛，共四千二百九十二輛。

至于負債方面，計有三批：（一）光緒二十四年借英款二百三十萬鎊。（二）光緒三十三年新奉線借日款三十二萬元日金。（三）民國十年唐山和山海關改築雙軌續借英款五十萬鎊又二百萬元。錦朝支線續借英款八百萬元。由此看來，北甯鐵路的英國資本勢力甚大。借款合同規定允許英人在沿線開採煤礦，并有總工程師，及各部首領及洋賬房，倉庫管理員等用英國人的條件。該借款期限四十五年，到現在已過三十一年，九年後方能滿期。至于日本的新奉鐵路借款民國十六年九月十三日，全額還清，借款合同當然廢止。

(B) 收入及運輸——北甯鐵路是中國最獲利的一條鐵路，營業情形在國有鐵路中推為第一。不過，在民國十三年以後，因為內亂的關係，管理上時而統一，時而分立，營業內容不僅是損失而且不發表。民國十三年以前情形：每年收入約在二千萬元左右，最多會到二千五百餘萬元；最少也有一千七百餘萬元；每年支出約在一千二百萬元左右，最多會到一千三百餘萬元，最少也有一千一百餘萬元；每年獲利約在一千萬元左右，最多會到一千二百餘萬元，最少也有五百餘萬元。茲將民國十三年以前四年間，北甯鐵路的營業收支狀況列表（表一百五）如次：

表一百五——四年來北甯鐵路營業收支表

年 次	總 入	收	總 支	出	盈 餘
		(元)		(元)	(元)
民國十年	二五、四八四、七四二		一三、〇一四、六五〇		一二、四七〇、〇九二
民國十一年	二〇、六九〇、四四九		一二、九三三、五〇〇		七、七五六、九四九
民國十二年	一八、二八八、一二四		一一、三三六、六七七		六、九五五、四四七
民國十三年	一七、五〇九、五三三		一一、九一二、九〇一		五、五九六、六三二

至于運輸情形：旅客方面每年運輸約四五百萬人；貨物方面約六百到八百萬噸。貨物運

輸中以開灤煤爲大宗。茲將民國十三年以前四年間北甯鐵路客貨運輸狀況列表（表一百六）如次：

表一百六——四年來北寧鐵路客貨運輸表

年次	輸送旅客 噸	輸送貨物 噸
民國十年	四、七一六、五五九	八、〇〇九、六一五
民國十一年	五、一七一、八七九	六、二〇八、四六八
民國十二年	四、〇三九、九四七	八、〇一二、六五六
民國十三年	五、六〇三、五二四	六、八五九、五九〇

（三）北甯鐵路的經濟價值

北甯鐵路是東三省的中國鐵路系統中一條主要幹線，是東三省和中國內地的一條聯絡線，經濟意義的重大，自然可以想見。最近深入吉林的瀋海和吉海兩鐵路及深入北滿的打通鐵路開通後，北甯鐵路得了兩枝很有力的營養線，經濟價值更爲增加。可惜中國鐵路系統中吞吐港的葫蘆島沒有開闢；如若有了吞吐港，北甯鐵路定然可以戰勝南滿和中東兩條鐵路。現在沒有自己的吞吐港，所以北甯鐵路關外段反變成南滿鐵路的營養線。

就北寧鐵路沿線的戶口和物產來說，當然更有重大的經濟意義。關內一段通過北平，天津等北方最大的都市，同時開灤一帶的煤及鑛業，果實，蘆台天津的鹽及魚類，水產，都是大宗運輸品。就關外一段來看：瀋陽人口近三十萬，新民也有人口三萬餘，而遼河東西高粱，大豆，玉蜀黍，棉花等農產物甚盛，錦州通熱河朝陽，內蒙一帶的毛皮畜產多聚于此。北寧鐵路的所以營業良好，這物產實為其主要原因。茲將北寧鐵路關外段的沿線戶口及物產列表（表一百七）如次：

表一百七——北寧路關外段沿線戶口物產表

站名	戶數	人口	物產
瀋陽	中 三六、七六〇	二六六、〇〇〇	豆油、毛皮類、烟草、棉布、棉織品、家具類
日	四、一〇〇	一九、〇〇〇	
其他外國	一三三	五八〇	
皇姑屯	—	—	
巨流河	一三〇	一、〇〇〇	諸種農產、棉花、麻
新民	六、四二八	三一、五〇〇	豆油、燒酒、麥粉、高粱、玉蜀黍、粟、麻
萬家窩	—	—	

高山子	一〇〇	六〇〇	各種農產
溝帮子	七五〇	五、八〇〇	高粱、大豆、粟、玉蜀黍、果實、野菜
閩陽站	五五〇	三、七九〇	高粱、大豆、玉蜀黍、葡萄、白菜、
石山站	八〇〇	五、〇〇〇	農產、燒酒、豆油、豆餅
大凌河	四〇〇	二、五〇〇	農產諸種
錦州	九、八五〇	五、六〇〇	山羊絨、駝騾毛、羊毛、牛馬皮、狐皮、
高橋	四〇〇	二、五〇〇	水獺皮、其他畜產
連山	六〇〇	三、〇〇〇	玉蜀黍、粟、大豆
興城	—	—	高粱、玉蜀黍、粟、大豆
綏中	二、五〇〇	一八、〇〇〇	棉花、木炭、梨、鹽
前衛	三〇〇	二、〇〇〇	梨、木炭、高粱
中前衛	—	—	—
山海關	—	—	—

第二節 瀋海及吉海鐵路

(一) 瀋海及吉海鐵路之史的發展

瀋海鐵路是瀋陽到海龍間一百四十五英里有奇及梅河口到西安間的支線四十二英里有奇，總計一百八十八英里有奇（約合中國五百六十餘里）的一條自修自有的中國鐵路。這條鐵路在東三省極關重要，而極爲日本所忌視。瀋海鐵路最初是東三省交通委員會的計劃，定爲官商合辦。民國十四年五月設立奉海（卽今瀋海）鐵路公司，七月開工，民國十六年開通到海龍，十二月，西安支線也開通了。以後又由海龍續向吉林省城續修。民國十八年七月吉林海龍間一段（卽吉海鐵路）一百二十七英里（約合中國三百八十餘里）也開通了。從此遼寧省城和吉林省城間有中國鐵路可以通行，而由關內通達吉林也可有一貫的中國自有鐵路。

日本看見這種現象自己是不高興，但爲圖補救起見，便要求瀋海和南滿兩鐵路的聯運。由民國十五年二月議起，直議至民國十七年二月方有眉目，細目協定終了。時常蔭槐長交通，認瀋海南滿兩鐵路聯運有害北寧鐵路利益，主張不承認日本的要求，并改瀋海鐵路爲國有。同年三月，瀋海鐵路又借用洮昂鐵路車輛，洮昂鐵路借有日本款，日本認該路車輛，中國當局不能移動。借這兩個題目，駐瀋陽日本領事桂久治郎，駐北京日本公使芳澤謙吉齊提抗議，波瀾甚大，結果瀋海鐵路返還了洮昂車輛并且和南滿鐵路締結聯運協定，日本遂得如願以償！

（二）瀋海及吉海鐵路的經濟價值

(1) 從中國鐵路系統方面觀察

有了瀋海及吉海兩鐵路，中國的鐵路系統中的東部幹線便成立了。吉林方面的運輸便可以不走吉長和南滿兩鐵路而走瀋海，吉海，北寧三條鐵路。如若葫蘆島開港成功，則吉林方面的貨物可以由葫蘆島出口及入口，不必都匯聚到大連。所以瀋海及吉海兩鐵路是北寧鐵路的營養線，可以完成中國鐵路系統，發達中國的葫蘆島吞吐港，同時是南滿鐵路的競爭線，可以破壞日本鐵路系統，肅清日本的大連吞吐港。據日本說，自從瀋海路開通，南滿鐵路被奪去的貨物運輸計有特產物二十八萬噸，雜貨四百萬噸。吉海鐵路開通以後，影響南滿鐵路當然更大了。可惜葫蘆島開港沒能成功而瀋海鐵路又與南滿鐵路實行聯運，結果，瀋海及吉海兩鐵路都成南滿鐵路和大連港的營養線。

最近東三省當局，又計劃把吉海鐵路向東北延長，直達邊地的同江（即所謂吉同鐵路），如能實現，不僅是中國鐵路系統能成立，對於邊防軍事上也有重大的意義。

(2) 從戶口物產方面觀察

從戶口和物產兩方面來觀察，瀋海和吉海兩條鐵路也有重大的經濟價值。瀋海及吉海兩鐵路通過遼甯和吉林兩省的省城，人口一個在二十八萬以上，一個在八萬六千以上，都是東三省的重要都市。同時瀋海鐵路所通過的撫順，西安，和營盤，金溝，英額門，都是大批煤

的出產地，蒼石是金出產地，而瀋海及吉海兩鐵路全線幾無一處不是大豆，豆餅，高粱，菸，麻等農產物及藥材，木料等出產地。茲將瀋海及吉海兩鐵路沿線戶口及物產列表（表一百八）如次：

表一百八——瀋海及吉海鐵路沿線戶口物產表

站名	戶數	人口	產物
吉林	一五、六八七	八六、一〇〇	諸種穀類、木材、葉烟草、鹽、藥材、獸毛皮、木炭
雙陽	—	—	—
盤石	一、五〇〇	一〇,〇〇〇	大豆、高粱、玉蜀黍、粟、小麥、豆餅
朝陽鎮	二、三〇〇	二五、〇〇〇	穀類、葉烟草、木材
海龍	二、〇〇〇	一二、〇〇〇	烟草、麻、茸
西安	—	—	煤
山城鎮	—	—	—
營盤	—	—	煤
撫順	七、七四〇	六七、〇〇〇	農產及石材
中	三六、七六〇	二六六、〇〇〇	—

瀋陽日 四、一〇〇 一九、〇〇〇 豆油、毛皮類、烟草、棉布、棉織品、家具類

其他外人 一三三 五八〇

至于瀋海的鐵路運輸狀況，主要的仍是貨物運輸。民國十六年度瀋海鐵路的貨運共約四十二萬噸，其中以鐵路用材料為最多，約有三十一萬噸，因為吉海鐵路正在建築中。貨物的運輸，約十萬四千噸，其中以農產品為最多，約六萬噸，礦產品次之，約二萬噸。按地點而論，以瀋陽為第一，撫順及山城鎮次之，海龍及西安又次之。茲將民國十八年度，瀋海鐵路貨物運輸數量列表（表一百九）如次：

表一百九——瀋海鐵路貨物運輸數量表（民國十六年度）（單位噸）

線名	農產品	林產品	礦產品	禽畜產品	製造品	鐵路材料	合計
瀋陽	二、四一七	二八三一	九五八一	二、九六八	七三七	四、四九六	五五、一九〇
撫順	五六四	九五七	一〇七	四四〇	一、七二一	二、五〇九	一一、四三八
山城鎮	二一、五八四	五九二	一八〇	二六二	四七六	—	二、三〇八
海龍	五、二一八	四三七	—	六六	三一	—	五、七五二
西安	—	—	三〇	—	—	一五〇	一八〇
其他	三、〇〇九	八、四三三	二、四三三	一、九	七、七	三、七〇	三、三二、二九三

合計

五、八一 九、五九

一〇、七三

一、六三

一、六三

三、四、八五

四、九、九六

第三節 打通鐵路

(一) 打通鐵路之史的發展

打通鐵路是北寧鐵路上一站，打虎山，到通遼縣間一百五十六英里（約合中國四百七十里）的自修自有的一條中國鐵路。這條鐵路，在東三省極關重要，而極爲日本所忌視。這條鐵路分四段建築，經過六年之久，方纔完成。最初，因爲張作霖在八道壕辦有煤礦，爲運煤以供給北寧鐵路，遂修八道壕打通川間的十八英里（約合中國五十里）鐵路，民國十年動工，民國十一年十二月修成，稱爲「虎壕鐵路」。其後便計劃向新立屯延長，民國十四年八月竣工。以後再向彰武延長，民國十六年一月竣工。成後又向通遼延長。民國十六年十月全路開通。

日本認爲打通鐵路和南滿鐵路平行，實係錦愛鐵路計劃的一段，違反中日滿洲善後條約，屢次提出嚴重抗議，中國方面不理，日本也無法可想。

(二) 打通鐵路的經濟價值

(1) 從中國鐵路系統方面觀察

打通鐵路雖然是一條最短的鐵路，但在中國鐵路系統中很是重大。因為打通鐵路和四洮洮昂兩鐵路相連，和中東鐵路相交于昂昂溪，更由洮昂鐵路進到黑龍江省城齊齊哈爾，所以打通鐵路能把北滿及中東鐵路西部的貨物吸收到北寧鐵路，若葫蘆島開港，便可以由北寧鐵路再匯聚到葫蘆島出口及入口。所以打通鐵路不僅是北寧鐵路的一條營養線，而且中國鐵路系統中的北滿幹線。

打通鐵路和南滿鐵路相平行，自然是南滿鐵路的一條競爭線。而且，如若沒有打通鐵路，北滿及中東鐵路西部線的貨物，除一部份走中東鐵路由海參崴出口或入口，與其餘的都要走昂齊，洮昂，四洮轉入南滿鐵路，由大連出口及入口，但是有了打通鐵路由四洮鐵路便會轉入北寧鐵路，由葫蘆島出口及入口。就通遼來說，由四洮入南滿鐵路到大連，是距離四百九十一英里（約合中國一千四百餘里），由打通鐵路，入北寧鐵路，到葫蘆島，距離二百六十八英里（約合中國八百里），要近二百六十餘英里（約合中國六百餘里）。由四洮鐵路到營口的距離也有三百五十四英里（約合中國一千零五十里有奇），但是由打通鐵路到營口的距離僅僅是二百四十七英里（約合中國七百餘里），要近一百零七英里（約合中國三百餘里）。所以打通鐵路修成後，四洮鐵路和南滿鐵路都要受影響。據日本人的推算，因為打通鐵路開通，四洮鐵路每年要損失九十餘萬元，南滿鐵路損失要到一百三四十萬元。至于大

，間接方面當然是受影響了。

(二) 從戶口物產方面觀察

從戶口方面看，打通鐵路沿線並沒有什麼人口衆多的大城市。全線各站，人口到五萬的，僅有通遼一處，到一萬的，僅有新立屯和黑山縣。但是打通鐵路正在遼西一帶處女的未開闢地方，每年移殖的人口很多，這不僅是將來的希望無窮，而在目前的旅客運輸方面也很關重要。若是從物產方面看，則意義的重大更爲顯然。通遼是內蒙古貨物聚集的地方，牛，馬，羊，皮毛及畜產地甚多。其他彰武，黑山縣，虎山，新立屯，郭家店等地也都是大豆，高粱，棉花，小麥，玉蜀黍等農產物最盛的地方。茲將打通鐵路沿線各站戶口及物產列表（表一百一十）如次：

表一百一十——打通鐵路沿線戶口及物產表

站名	戶數	人口	物產
打虎山	二二〇	一、三〇〇	高粱、玉蜀黍、棉花、大小豆、豆餅、及其他農產
黑山縣	二、〇〇〇	一〇、〇〇〇	高粱、大豆、粟、小麥、及雜穀、梨、葡萄、桃、西瓜、棉花、羊、豚、馬等
八道壕	—	—	煤
芳山鎮	—	—	—

新立屯	一、八〇〇	一四、〇〇〇	大豆、高粱、粟、畜產
郭家店	五七〇	五、二〇〇	大豆、高粱、米、粟、麥、小麥、小豆、玉蜀黍
泡子			
石家子			
彰武縣	九〇〇	八、五〇〇	玉蜀黍、麥、棉、豆、豆餅、燒酒、麥粉
馮家窩舖			
章古台			
阿爾鄉			
甘旗卡			
伴胡塔			
巴塔胡			
木里圖			
通遼縣	五八、〇〇	五〇、〇〇〇	牛皮、馬皮、山羊皮、其他家畜、野獸、

第四節 呼海鐵路

(一) 呼海鐵路之史的發展

呼海鐵路是由黑龍江的呼蘭縣，經綏化，以達海倫，一百二十英里（約合中國三百五十里，內呼蘭綏化間爲七十英里，綏化海倫間爲五十英里）。這條鐵路是固有的中國鐵路。工程材料購自美國。一切均受黑龍江省政府所管轄。每一英里的建築費約需兩萬元。民國十五年興工，民國十六年呼蘭綏化間一段修成。因呼蘭以上各站，土質鬆軟，所以工程甚爲艱難，隨築隨塌陷，呼蘭鐵橋也曾傾陷，損失工程費達三十萬元。綏化海倫間一段，民國十六年動工，民國十七年竣工。現在呼海鐵路全路已通車。呼倫離中東鐵路不過幾十里，現正計劃支線直接中東鐵路的廟台子站。呼海鐵路和中東鐵路已訂聯運合同。

（二）呼海鐵路的經濟價值

呼海鐵路所經過的都是些肥沃之地，人口約三百萬，每年出口農產物約在一百萬斛以上。沿線的麥產最是著名。最近開闢稻田已達八百萬英畝。將來交通便利，移殖漸衆，農產的增加曷可限量。關於呼海鐵路沿線的農產統計，已詳于第五章中東鐵路的經濟價值中，可以參看。

就收入方面看，民國十六年度（由民國十五年十月一日到民國十六年九月三十日）有八十八萬餘元。民國十七年度（民國十六年下半年及民國十七年上半年）增到二百一十八萬餘元。其中尤以貨物運輸增加的爲最多，由四十四萬餘元增到一百六十萬餘元。旅客運輸也幾增一

(一) 中國的出路與日俄鐵路系統

東三省的鐵路鬭爭是東三省一切政治及經濟鬭爭的核心。帝俄時代對東三省所用的政策是鐵路政策。日本現在對東三省所用的政策也是鐵路政策。「滿蒙鐵路網」！在日本國內正高唱入雲。中國在東三省要和日本鬭爭，用政治的反抗，收回，驅逐等等，一時不太容易。在溫和的可能範圍內，要得到勝利也唯有採用鐵路政策。完全中國鐵路系統，在經濟上自然就可以抵制日本勢力的發展。這個方法是可能的。在打通，瀋海，吉海三條鐵路的建築已有先例，日本雖然是忌視，破壞，抗議，但終于無法可施。這個方法并且是有效，多少專家已經斷言如此。所以中國目前的急務是先要完成中國自己的鐵路系統。在說明如何完成中國的鐵路系統之前，先說明日俄已成的鐵路系統：

(A) 俄國鐵路系統——俄國在東三省鐵路系統是一條中東鐵路及海參崴吞吐港。此外尚有穆稜鐵路(自小城子至梨樹間，長二百七十七英里)。範圍在東三省北部。凡黑龍江及吉林方面的貨物，除一部份由中東鐵路南部線(哈爾濱長春間)轉入南滿鐵路外，幾全由這個鐵路系統出口及入口。

(B) 日本鐵路系統——日本的鐵路系統，在東三省南部是以南滿鐵路為幹線，大連為吞吐港。此外尚有安奉，四洮，洮昂，吉長，吉敦，五個半日本的鐵路為營養線。在東三省北部

，日本處心積慮，想另建設一個新鐵路系統，這便是吉會鐵路及朝鮮清津（或羅津）吞吐港。如若這吉會鐵路修成則合吉長及吉會（包括吉敦）兩鐵路成爲一個新幹線而以計劃中的長大（長春大賓間），延海（延吉海林及依蘭間），吉五（吉林五常間）三鐵路爲營養線，舉凡嫩江（長大鐵路範圍），牡丹江（延海，吉長，及吉五三鐵路範圍）的貨物，都要集中吉長及吉會鐵路，而自清津港（或羅津港）出口及入口。幸而吉會鐵路尙有敦化到老頭溝間六十四英里（約合中國二百里）的一小段沒有修成，所以東三省的日本鐵路系統仍僅是一個南滿鐵路及大連港。

（二）葫蘆島吐香港與中國鐵路系統

在全中國來看，是一個輸入遠超過輸出的國家，在東三省來看，是一個輸出遠超過輸入的地方，所以東三省的鐵路功用不僅是在內部的轉運方面，而是在對外輸出入方面，所以在東三省說鐵路系統第一必先說吞吐港。中國現在鐵路系統的不能成空，最大原因就是爲吞吐港沒能開闢成功。不過，自前清末年，徐世昌作東三省總督的時候，由英國技師秀芝氏的調查，已經決定以葫蘆島爲吞吐港，并且已經開闢了一部份。自入民國以來，便因爲內戰停止工事。所以要完成東三省的中國鐵路系統，非繼續葫蘆島開港不可。

至于葫蘆島開港以後，則東三省的貨物必不走大連而走葫蘆島，因此大連和海參崴便日

漸蕭條，而日本鐵路系統也就可以破壞，因為：（一）以洮南作起點來看，洮南大連的距離是五百五十八英里（約合中國一千六百七十餘里）洮南葫蘆島的距離僅僅是三百九十英里有奇（約合中國一千一百七十餘里），要近一百六十七英里（約合中國五百餘里）。（二）以通遼作起點來看，通遼大連間的距離是四百八十八英里有奇（約合中國一千四百六十餘里），通遼葫蘆島間的距離僅僅是二百六十英里有奇（約合中國七百八十餘里），要近二百二十八英里有奇（約合中國六百八十餘里）。（三）以吉林作起點來看，吉林大連間的距離是五百十五英里（約合中國一千五百四十餘里），吉林葫蘆島間的距離僅僅是四百五十六英里（約合中國一千三百六十餘里），要近五十八英里有奇（約合中國一百七十餘里）。（四）以瀋陽作起點來看，瀋陽大連間的距離是二百四十六英里（約合中國七百三十餘里），瀋陽葫蘆島間的距離僅僅是一百八十四英里（約合中國五百五十餘里），要近六十二英里（約合中國一百八十餘里）。所以以洮南，通遼，吉林，瀋陽爲中心的貨物，因爲路途近，運費廉，自會都聚到葫蘆島來，大連不打自倒。同時，葫蘆島距離熱河及內蒙古甚近，還可以吞吐另一方面面的貨物。所以要完成中國鐵路系統，非先完成葫蘆島港計劃不可。

葫蘆島開港成功後，如若一個吞吐港不夠用，還可以再利用已經開闢的秦皇島和營口港。秦皇和葫蘆島間是渤海的不凍港，不過嚴冬的秦皇島也要結冰，不如葫蘆島（葫蘆每年結

冰期不過十天左右），而且瀋陽大連間的距離是二百四十六英里（約合中國七百三十餘里），秦皇島大連間的距離是二百七十五英里（約合中國八百二十餘里），要遠二十九英里（約合中國八十餘里），東三省東部的貨物運輸當然仍爲大連所吸收。自洮南方面看，洮南大連間的距離是五百五十八英里（約合中國一千六百七十餘里），而洮南秦皇島間的距離是五百五十二英里（約合中國一千六百五十餘里），也不過近六英里（約合中國十餘里），所以東三省西部貨物也容易被大連所吸收。營口係河港，而且冬季凍冰，價值更少。不過，大連每年能吞吐貨物六百萬噸，葫蘆島預計不過三百萬，如若中日競爭激烈的時候，可利用這兩個港以爲補助。

就以上看來，開闢葫蘆島實可置日本在東三省的經濟勢力于死地，不過，如若吉會鐵路成功，京津港能成爲東三省的吞吐港時候，也就是日本第二個鐵路系統成立的時候，葫蘆島便失掉競爭的能力，因爲：（一）以吉林作起點來看，吉林葫蘆島（走吉海，瀋海，北寧三條鐵路）的距離是四百五十英里（約合中國一千三百五十里）而吉林京津間的距離是三百四十八英里（約合中國一千零四十餘里），要遠百零九英里（約合中國三百二十餘里）。（二）以長春作起點來看，長春葫蘆島間的距離（走吉長，吉海，瀋海，北寧四鐵路）是五百四十六英里有奇（約合中國一千六百三十餘里），而長春京津間的距離是四百二十八英里有奇（

約合中國一千二百八十餘里)，要遠一百一十八英里（約合中國三百五十餘里）。設或走南滿鐵路轉入北寧鐵路到葫蘆島的距離是三百七十四英里有奇（約合中國一千一百二十餘里）雖是較長春清津間的距離要近五十四英里（約合中國一百六十餘里），但是南滿鐵路是日本經營的鐵路，轉入北寧鐵路，非換車不可，運輸異常不便。所以如若吉會鐵路一開通，清津一作東三省的吞吐港。葫蘆島便受打擊，要完成中國鐵路系統，在消極方面要不使吉會鐵路開通。

(三) 四大幹線及五重要支線計劃

葫蘆島開港後便可以計劃中國鐵路系統。中國鐵路系統當然是以北寧鐵路爲幹線，由北寧鐵路要幅射出四條大幹線如次：

(A) 東部線：北寧線——瀋海線——吉海線——吉同線（未成）

(B) 西部第一線：北寧線——打通線——通太線（未成）——四洮線——洮昂線

——昂齊線——齊黑線（未成）。

(C) 西部第二線：北寧線——打通線——通太線（未成）——太哈線（未成）——

呼海線——海通線（未成）——通奇線（未成）

(D) 蒙熱線：北寧線——錦朝線（已成一部）——朝赤線（未成）

此外尚須有五條支線如次：

(A) 開彰線 (未成)

(B) 長遼線 (未成)

(C) 扶克線 (未成)

(D) 齊克線——克通線 (未成)

(E) 洮索線 (未成) —— 索海線 (未成)

幹線之中以東部線為最完整。瀋海，吉海均已成功，由葫蘆島可以直達吉林省城。以後的步驟便是由吉林向五常，同賓，方正，依蘭一帶修築，和中東鐵路相交于一面坡，以吸松花江及牡丹江一帶的產物。如若經濟充足，尚可延長到，同江，及綏遠，在邊防上便有重大意義了。這吉海和吉同兩線，斜貫全吉林省，可以抵制吉會鐵路，因為長白山脈亦係由東北斜向西南，所以這條鐵路在採伐森林也有大便利。最近吉林當局已預備要修這一條鐵路并已派人測量。

西部第一幹線中，最重要的是先修築通遼太平川間的通太線。太平川是四洮鐵路上的 stations。因為由打通線北上入北滿，現在是要走四洮鐵路，不過，由通遼到洮南的四洮線是一個三角形路途，過于迂迴，所以必須由通遼到太平川修一條鐵路，可稍免繞遠。以下便可以走

四洮鐵路北段及洮昂齊兩鐵路，到黑龍江的省城齊齊哈爾。以後便可由齊齊哈爾建築鐵路先到黑爾根，以吸嫩江上游的產物，如若經濟充裕，能再延長到瓊瑋及黑河，在邊防上便有重大意義了。

西部第二幹線，除北寧線及通太線外，要新修一條太平川，扶餘，哈爾濱間的太哈線，以吸收嫩江下遊及松花江上遊的產物，然後再與呼海線聯絡，直入北滿腹地，以後便將呼海鐵路延長到通北，龍鎮，最終到奇克特。

蒙熱線是通內蒙及熱河的大動脈，這是中國鐵路系統最優越的一大特點。錦朝支路已修到北票，以後如能修到熱河朝陽，并延到赤峯，或承德，深入內蒙腹地，在貨物吞吐上便有大利益了。

支線方面，開彰線（由南滿鐵路的開原經法庫到打通鐵路的彰武）及長遼線（由南滿鐵路的長春經鄭家屯到打通鐵路的通遼），目的為截取南滿鐵路的貨運，洮索線（洮南到索倫）及索海線（索倫到海拉爾），目的為截取中東鐵路的貨運。扶克線（由扶餘經中東鐵路的安達站到拜泉，與齊克線交于克山），所經皆豐富出產地，一方面可以截取中東鐵路，一方面而是中國鐵路系統的營養線。齊克線必須要延長到通北以與呼海鐵路相交。這是重要營養線并且是西部兩幹線的聯絡線。

如若以上所說的鐵路完全都建築，中國鐵路系統便成立，中國的鐵路網便可以遍于全東三省及熱河內蒙古。中東和南滿等鐵路不必收回而自失其效用，大連和海參崴，也必日見蕭條。不過，中國一時建築這多條鐵路也不是一件容易的事，今擇其中最要而不爲人所注意的略加說明。

(四) 幾條急需建築的鐵路

(1) 通太鐵路

通太鐵路是通遼太平川間長七十英里（約合中國二百一十里）的鐵路。這條鐵路一定要建築，因爲由打通鐵路北入北滿腹地，到通遼後必須轉四洮鐵路，四鄭延長線向東行，到鄭家屯，再由鄭家屯北西行，經太平川到洮南，恰恰是走一個三角形的兩邊，成大弓背形路線。所以通遼洮南間建築直線鐵路以省繞道之勞，誠爲必要。不過，建築通遼洮南間的直線鐵路則四洮鐵路，在中國鐵路系統中完全無用，未免太可惜，而所經路途也缺乏大城市，所以最好的辦法是建築通太鐵路。通太鐵路建築成功後，坐中國鐵路入北滿可以縮短距離約七十英里（約合中國二百一十里），因爲通遼和鄭家屯間的距離是七十英里，（約合中國二百一十餘里），鄭家屯和太平川間距離是六十九英里（約合中國二百里），共是一百三十九英里九（約合中國四百二十里）而通遼和太平川的直線距離是七十里（約合中國二百一十里）。

我們再往遠一些看，在北滿方面，中國鐵路系統要和日本的南滿鐵路大連港競爭，也非建築通太鐵路不可，因為以哈爾濱作起點來看：哈爾濱大連間的距離是五百八十六英里餘（約合中國一千七百五十餘里），而哈爾濱葫蘆島間的距離，繞遼四洮鐵路（即不建築通太鐵路）是六百十二英里（約合中國一千八百三十餘里），如若走通太鐵路是五百四十二英里（約合中國一千百二十餘里）。所以通太鐵路修成後，哈爾濱葫蘆島間的距離，要比哈爾濱大連間的距離近四十四英里（約合中國一百三十餘里），否則反遠二十六英里（約合中國七十八里）。通太鐵路在中國鐵路系統中的價值如此。

(2) 太哈鐵路

太哈鐵路是太平川哈爾濱長二百一十三英里（約合中國六百三十餘里）的一條鐵路。經過吉林省的扶餘，黑龍江省的大賚，以達哈爾濱，與呼海鐵路相聯接，直入北滿腹地。這一條鐵路的經濟方面意義異常重大，可以分幾方面來看：

(A) 從經過地點來看——太哈鐵路所通過的扶餘縣，在松花江和嫩江的匯流處，也是嫩江流域和松花江流域的貨物聚集大市場。現在每年聚集在扶餘的貨物有三十萬噸之多。將來鐵路築成，一定更要增加。大賚在嫩江下游，因借嫩江水運，也是大貨物聚積市場。

(B) 從抵制南滿鐵路方面看——北滿的貨物，由中東鐵路聚集在哈爾濱後，一部份走中東

鐵路東部線，東行到海參崴，一部份南行走中東鐵路南部線及南滿鐵路到大連。如若太哈鐵路修成後則南行的貨物都要不走中東鐵路南部線及南滿鐵路到大連改走太哈鐵路及太通，打通，北寧三鐵路到葫蘆島。這對於南滿鐵路的打擊真是不小。由哈爾濱南行的貨物不在少數。輸出方面每年要有一百一十八萬餘噸。輸入方面每年要有五十二萬餘噸。

(C) 從鐵路聯絡方面來看——呼海鐵路現在和中國鐵路系統尚不能聯絡，但是和中東鐵路即將聯絡，所以呼海變成了中東鐵路的營養線。如若太哈鐵路築成，則呼海鐵路可借太哈鐵路與葫蘆島吞吐港相聯絡，而中國的鐵路系統也就可以深入北滿。

太哈鐵路，既然有這些大的經濟勢力，所以預算鐵路築成後，每年大概可以運輸貨物三百五十萬噸，收入約一千五百七十萬元，旅客二百萬人，收入約三百萬元。收入共計可有一千八百七十萬元，純利在一千萬元以上。但是建築費預計要用一千二百萬元（按瀋海鐵路先例）。

太哈鐵路既然是有這樣大的利益，所以日本無時不在窺伺之中，所謂長太鐵路（長春大賚間）要求，便是想吸收這一部份的利源，中國方面為抵制日本，自也非建築太哈鐵路不可。

(3) 扶克鐵路

扶克鐵路是由扶餘縣，經肇東，安達，拜泉，與齊克鐵路相接于克山，與中東鐵路相交。又於安達，長約二百九十八英里（約合中國八百九十餘里）的鐵路。這鐵路所經過各線都是豐富出產地，所以經濟勢力特別雄厚。中東鐵路久想建築滿溝（中東鐵路的一站）肇東間支線及安達（中東鐵路的一站）拜泉間支線，以爲營養線，如若扶克鐵路修成則這一帶的貨物和旅客的運輸都可轉入中國鐵路系統中。預計扶克鐵路修成後，每年可以運輸貨物一百二十萬噸，旅客五十萬人，營業初年收入可達八百萬元，純利益四百萬元。建築二千萬元左右。

（4）開彰鐵路

開彰鐵路是由南滿鐵路一站，開原，經法庫，到打通鐵路上一站，彰武間，長一百英里（約合中國三百里）的鐵路。這條鐵路可以破壞日本在東三省的鐵路系統，使開原以北的貨物，都不走南滿鐵路到大连而改走開彰，打通，北寧三鐵路到葫蘆島，因爲：（一）開原大連間的距離是三百十三英里有奇（約合中國九百三十餘里），（二）開原葫蘆島間的距離是二百七十一英里有奇（約合中國八百一十餘里），要近四十二英里有奇（約合中國一百二十餘里）。

在另一方面，開原是東三省著名的糧食園，農產物聚集的大市場。開原附近的鐵嶺和昌圖也是糧食大聚集市場。法庫是遼寧省最發達的一縣，物產豐富。開彰鐵路更可與開掏輕便

鐵路（開原西豐間）相銜接，而吸收其貨物運輸。預算開彰鐵路開通後可以吸收四方面的貨物如次：

- (A) 開拘輕便鐵路，沿線貨物的全部，約五十萬噸。
- (B) 開原貨物的三分之二，約十三萬六千餘噸（僅就大豆和豆餅而論）。
- (C) 鐵嶺昌圖貨物的二分之一，約二萬七千餘噸（僅就大豆和豆餅而論）。
- (D) 法庫彰武貨物，約十餘萬噸。

由這四項所吸收的貨物至少每年約有八十萬噸，收入約二百萬元，旅客每年約有五十萬人，收入約一百萬元，總收入每年約三百萬元，純利一百五十萬元。建築費不過五百萬元左右。

(5) 長遼鐵路

長遼鐵路是由南滿鐵路北端的長春起，經懷德，雙山到四洮鐵路的遼源縣（即鄭家屯）間長一百餘英里（約合中國三百餘里）的鐵路。如若這一條成功，四平街以北，走南滿鐵路的貨物，都要被奪，改走中國鐵路系統，因為（一）長春大連間的距離是四百三十七英里有奇（約合中國一千三百一十餘里而）（二）長春葫蘆島的距離是四百三十餘英里（約合中國一千二百九十餘里），較近數英里。如若瀋遼鐵路（由瀋陽經法庫到遼源間）成功則由遼寧派兵長春可以不必走南滿鐵路，在軍事上尤為重要。

第十章 日本在東北的經濟勢力

第一節 從資本主義到帝國主義的日本

(一) 日本資本主義的三大躍進

日本自從明治維新（一八六八年）使用機器，振興工業，開拓了資本主義的道路以來，到現在恰是六十一年。在西歐各國，六十一歲的資本主義正在壯年有爲，但是東方的日本，猶如東方人的短壽一般，資本主義竟日就衰死沒落的窮途。日本的資本主義誠然是如人到花甲之年了！

我們爲明瞭日本的經濟勢力，先從歷史上考察牠的發展，經過，借以明瞭現在的情形。日本在推倒幕府，實行維新的當時，經濟勢力異常薄弱，不過是些微小的商業資本而已。到了三十四年以前，中日（一八九五年）戰爭結束，日本從中國獲得三萬萬五千萬元的巨額賠款，和台灣，朝鮮的殖民地，於是資本和原料便日見豐富，因之日本改良貨幣制度，實行金本位，確定了日本資本主義的基礎：這是第一回大躍進。

到了二十四年前（一九〇五年），日俄戰爭結束，日本雖然沒有得着什麼賠款，但是侵入東三省的南部，獲得廣大的原料場和市場。因之，日本的紡織工業方能大見發達，而重工業和電氣工業也漸漸的抬頭，工商業遂有很顯著的進步：這是第二回大躍進。

到了十五年前（一九一四年），歐洲大戰開始，全世界震盪。日本遠在東亞，雖然名義上是協約國，但不曾受戰事的惡影響。雖然也曾對德作戰，結果獲得了青島，膠濟鐵路，和德屬南洋羣島，並沒有什麼損失可言。一方面因為英法等資本主義先進國的不能東顧，使日本獨佔中國的市場，輸出大為激增，另一方面向歐洲輸出軍需品，獲得龐大的戰時利潤。因之，日本擴充生產，蓄積資本，遂由債務國一變而為債權國，而日本資本主義遂達于沸點：這是第三回大躍進。

這日本資本主義第三回躍進是日本經濟勢力的最高點，值得我們仔細看看躍到什麼程度。第一，日本這一大躍，便由小規模的生產機關集聚為大規模生產機關，因之托辣斯（Trust）及卡特爾（Cartel）勃興。在日本全國，擁有百萬元（日金下同）以上資本的大公司數目，歐戰前的民國三年不過佔百分之二有奇，到歐戰後的民國十三年，增到百分之八，資本金由百分之六十二有奇增到百分之八十一有奇。又如經營紡織業的公司，全日本共有一百九十七個，每年產額達六萬萬四千萬元，其中十個大公司的產額佔了一半。茲將日本資本金百萬元

以上的大公司全部的數目，資本金，工場數，及所用工人與全國總數相比較所佔百分比列表（表一百一十二）如次：

表一百一十二——歐戰前後日本百萬元以上大企業對全國總數比率表

	民國三年	民國十三年
公司數	二·一%	八·〇%
資本金	六二·七%	八一·一%
工場數	四·三%	五·〇%
勞動者	四九·一%	五六·〇%

第二，日本這回躍進便由工業資本進到金融資本。主要的銀行也集中起來，數目日少而勢力日見增大。日本全國的銀行數，在民國三年有二千一百五十五所，到民國十五年減到一千六百七十六所，到民國十六年僅僅剩了一千四百九十所。可是各銀行的資本金便增加的太多了。民國元年，資本金在百萬元以上的銀行數目不過佔日本全國銀行總數的百分之六，民國十四年，增加到百分之三十二。一個銀行的平均資本金，在民國元年僅僅是三十七萬元略強而已，民國五年達二百萬元之多。

（二）日本資本主義的三大打擊

自歐戰以來，日本資本主義一天一天的集中資本，勢力也就一天一天的雄厚。如若一條直線的發展上去，那還了得！可是社會現像永遠是一順一逆的，日本資本主義在三次好機會，走幸運之後，便遇着打擊，而日就衰亡沒落之途。這打擊在歐戰結束後十年之間，共發生三次，因之，日本經濟上受了大致命傷。

第一次打擊是在歐戰結束（一九一八）後二年（一九二〇年即民國九年），因為歐戰大破壞的結果，戰勝國的英法等，經濟上起了大動搖，發生全世界的經濟大恐慌，日本也受影響，而隨之，因而輸出減退，生產停止，金融疲滯，銀行公司倒閉不知其數，工場關閉，失業工人達數十萬人。

第二次打擊是在民國十二年（一九二三年），人事之後繼以天災，日本發生空前的大地震，物質上受了絕大的破壞，經濟上也自然受了絕大的損傷。因為這一次地震，日本政府用盡政治的力量，使盡彌縫的方法，停止銀行兌現，發佈禁止現金出口命令，方纔算對付過去。

日本在這天災人禍之後，經濟勢力尚沒有復原，但是歐戰前的勁敵又回來了。英法等國的資本主義逐漸隱定後，貨物又向東方（也就是中國）輸出，而且因為要彌補歐戰的大損失，延長各國資本主義的壽命，祇有向東方發展的一途。以後德國的經濟也漸漸復原，因為有協約國巨額賠款的重大担負，尤不能不講求貨物輸出，謀貿易上的利益，於是德國貨漸漸流

行于中國。另一方面，美國在歐戰中，獲得很厚的利益，造成空前未有的絕大經濟勢力，因為資本過剩出產過豐，不能不求國外的銷路，在歐洲窮疲之後，也祇有向太平洋對面，中國市場，發展的一條道路。日本資本主義——毫無根基的日本資本主義——遇見這三方大勁敵——比歐戰以前勢力更大若干倍的勁敵——如何能不日見失敗！日見衰亡？日趨于沒落窮途？所以從民國九年以後，輸出日漸減少。由民國九年到民國十六年，八年之間，日本的輸入額超過輸出額總數，共有三十萬萬元之多。茲將最近八年來日本輸出入及入超實數列表（表一百一十三）如次：

表一百一十三——近八年來日本輸出入及入超額比較表（單位日金百萬元）

年	民國九年	民國十年	民國十一年	民國十二年	民國十三年	民國十四年	民國十五年	民國十六年
輸入	二,六五九	一,七六六	一,八四九	一,四三三	二,四二一	二,四六六	二,三六六	二,二七七
輸出	一,九〇〇	一,三三六	一,五七九	一,四四四	一,六一一	二,一四二	二,〇〇四	一,九三二
入超	七五九	四三〇	二七〇	五五元	六五〇	三二五	三六二	二九九

（第二季）

同時，日金對美金匯兌行市低落，銀行利率的提高（民國十二年到民國十三年是百分之八，民國十四年到民國十五年是百分之七又二分之一），顯露出來日本經濟緊迫，于是積累

日深，漸漸支持不住，而露出馬脚，因之全經濟界都受其影響而陷于支離滅裂的狀態：這便是日本的第三次大打擊。

這第三次大打擊是在民國十六年，便是有名的日本大金融恐慌。因為鈴木商店作投機事業失敗，影響到日本在台灣經濟勢力中堅的台灣銀行，連帶三十多家銀行，及管皇室大地主存款的第十五銀行一律停兌。因之，多數工場關閉，工人失業，呈大恐慌狀態。在民國十六年四月二十一日的一日間，各發行紙幣的銀行對擠兌的銀行借出了六萬萬三千九百萬元的巨款，日本政府下了全國停止支款三星期的命令，方纔漸漸的彌縫下去。

我們要注意日本這大金融恐慌僅僅是兩年前的事情，而這兩年來，國際政治和經濟的情況更是不利于日本！

(三) 日本帝國主義的特色

帝國主義本來是資本主義的最後階段。資本主義發達到一定程度之後，因為生產過剩，不能不設法謀貨物或資本的輸出，但是很容易和輸出地的手工業者衝突，引起居民的反抗，并且輸出者不能僅是一國，于是各輸出國間引起衝突，遂發生所謂市場的開拓及市場的競爭，因而需要政治的武力的援助，帝國主義便發生了。

但是，日本的帝國主義和其他英國等先進帝國主義者又有不同。因為日本的資本主義發

生最落後，技術遠不及人，國土狹小而貧瘠，資本原料都太缺乏，而且國內人民靡乏，缺乏購買能力。國外則中國這塊市場，英德等先進國早就立下了貿易上的基礎，日本爲謀他自己的資本主義經濟發展，不能不早早的利用政治，利用武力，在國內使用工資低廉的勞動者，在國外掠奪原料，掠奪資本，并掠奪市場。這就譬如冬天的花木，得天獨弱，受不了風霜，又沒有老松老柏耐寒冷的本領，所以必須放在溫室裏，加以人力的保護，用人工供給日光熱力，方纔可以發展。日本的資本主義，正是「溫室的資本主義」，所以他的政治及武力的性質是先天的，而日本的帝國主義也就是與資本主義同時發生並行發展的，這是日本帝國主義的特點。

(四) 日本帝國主義的發展及最近退却

日本的帝國主義的發展大略分爲三個三大時期：第一時期是在中日戰爭之後。他的經營範圍限于朝鮮及台灣。這時候東三省還在帝俄的勢力之下。以後帝俄勢力日漸膨脹，有由滿蒙而入朝鮮之勢，同時日本垂涎滿蒙的利源，也有北上的企圖，兩國遂發生衝突。那時候英國在遠東方面也很不願意帝俄勢力的大膨脹，于是英日同盟便成立，共同與帝俄鬭爭。日本得英國的援助，遂在中國及朝鮮獲得很大的利益。

第二個時期是在日俄戰爭之後，日本的經營範圍，由朝鮮進入東三省南部——長春以南

及遼河以東的地帶。在這個時期日本在滿蒙的勢力大增，英美等國也有些眼紅，便想插足，但日俄分據南北滿，各不相犯，而且聯合以拒其他的國際勢力侵入滿蒙。這個時期的特徵是英日漸漸離異，日俄反漸接近。

第三個時期是在歐洲大戰之後。日本因為得了青島及膠濟鐵路，經營的範圍發展到山東，而且有「高徐」「濟順」等鐵路計劃，以及二十一條的嚴刻對華要求，大有囊括滿蒙，及長江以北，進而延至福建沿海一帶之勢，日本帝國主義的勢力遂達于沸點。民國六年（一九一七年），俄國革命起，日本更進一步經營北滿及東部內蒙古。「到滿蒙去」的呼聲，在日本全國叫着。至于其他帝國主義者因為歐戰的緣故，沒有力量，祇好看。這是日本帝國主義的極盛時代。

日本帝國主義到了極盛之後，便開始入于衰落之途！歐戰後，日本帝國主義時時在苦戰之中，最後仍不能不出于退却的一法。英日同盟既然廢止，日本在遠東陷于孤立的狀態，美國的大威脅及其他國家的隨聲附和，使日本帝國主義不能不退却。華盛頓會議中強迫日本讓出青島和膠濟鐵路，二十一條無形取消，日本祇好忍氣吞聲，收縮經營的範圍，但是絕對不是心願如此。田中義一借中國的內亂的機會，出兵山東，想重整旗鼓，但是，衰落的日本帝國主義何能敵得過英美，所以終歸失敗，不能不作第二次的大退却，撤去山東的駐軍。

這第二次的大退却，日本帝國主義便退到最後防線的滿蒙了。床次來東北聲明：滿蒙是特殊地帶。松田拓相到東北聲明滿蒙是日本所以解決他的人口食糧問題的地帶，有特殊的性質。日本帝國主義現在退却到這絕對不肯放鬆最後防線的滿蒙了！

因為日本放棄全中國的利益而退守滿蒙，所以滿蒙的日本經營愈形重要。因為日本資本主義日就衰亡沒落之途，但日本又不肯使他衰亡沒落，所以更不能不想法救濟，救濟的道路唯有滿蒙，所以滿蒙的日本將愈形重要！在全中國來看日本是失敗了，全中國來看，日本是無可再發展了，以後當然是盡力于滿蒙。滿蒙是日本資本帝國主義的最後原料場及市場，也就是最後的一盤續命湯。滿蒙勢力在日本中的重要，日本勢力在滿蒙中的重要，可以想見！

第二節 日本在滿蒙投資的一般情況

(一) 可憐的日本金融資本

我們要知道日本在滿蒙一帶有多們大的經濟勢力，我們先要看看日本全國到底有多少資本可投，所謂「國富」大概都是一種估計，一種宣傳，不足為憑。比較可靠的還是要算銀行中存款及儲蓄款的總款，這是金融資本主義的基礎，也就是對外投資的總源泉。總計日本一千六百所銀行的存款及儲蓄款全部總額，在民國二年僅僅是十六萬萬零三百萬元。歐戰大得

利之後，也不過增加四倍有奇，實數是七十一萬零五百萬元。到了民國十四年，實數是八十八萬萬三千五百萬元。茲將十二年來日本全國銀行的存款及儲蓄款總額列表（表一百一十四）如次：

表一百一十四——十二年來日本全國銀行存款及儲蓄款總額表（單位：百萬元）

民國二年	一、六〇三
民國九年	七、一〇五
民國十二年	七、八七〇
民國十四年	八、八三五

若是僅就儲蓄銀行的儲蓄款來看，數目更少了；在民國二年不過是三萬萬六千四百萬元。歐戰大獲利之後，民國九年，增加也不過是三倍有奇，實數是十三萬萬九千三百萬元。到了民國十四年也不過是十九萬萬一千九百萬元，茲將十二年來日本全國儲蓄銀行的儲蓄款總額列表（表一百一十五）如次：

表一百一十五——十二年來日本全國儲蓄銀行儲蓄款表（單位：日金百萬元）

民國二年	三六四
民國九年	一、三九三

民國十二年

一、七七三

民國十三年

一、八四八

民國十四年

一、九一九

由以上的數目字看來，日本金融資本主義的基礎是多們狹隘而可憐哪！

(二) 滿蒙投資在日本對外投資的地位

我們再看看日本在中國的投资，在日本全部對外投資佔什麼地位。據日本商工省民國十六年度調查，日本海外投資全部總額是十萬萬一千九百四十萬元，利益年約五分八厘，總計每年可得利益金六千四十餘萬元。其中，除一小部份在南洋外，大部份都投在中國。在中國的日本投資約佔日本對外投資總數的百分之八十五，實數是八萬萬五千六百萬元。在日本對中國的投資中，東三省部份佔全部的百分之八十有奇，實數是六萬萬九千七百五十萬元。在中國內地部份僅佔不足百分之二十，實數是一萬萬五千八百六十萬元。所以日本在東三省的投資，佔日本在中國投資總額的百分之八十，佔日本對外投資總額的百分之六十。就獲利方面說，日本在中國投資的獲利總額每年是四千四百七十萬元，佔日本在國外投資獲利全部總額的百分之七十。其中在東三省的每年是三千五百八十萬元，佔日本在中國投資獲利總額的百分之七十七以上，在中國內地的，每年僅僅是八百九十萬元，對日本在中國投資獲利總額所

佔部份尚不到百分之二十三。所以日本在東三省的投資所獲利益佔日本在中國投資所獲利益總額的百分之七十七，佔日本對外投資所獲利益全部的百分之五十五有奇。日本在東三省經濟勢力之偉及獲利之豐可以想見。茲將日本在中國內地及東三省的商工業投資比較列表（表一百十六）如次：

表一百十六——日本在中國內地及東三省投資比較表（單位日金百萬元）

	東三省		中國內地	
	金額	佔總額%	金額	佔總額%
鐵路業	二二五・〇			
鑛業	一七五・六		四・六	
海運業	五四・一			
工業	四九・六		二七・七	
紡織業	一二・九			
電氣煤氣業	三一・六		一二六・三	
雜	一四・七			
總計	六九七・五		一五六・八	
收益額	三五・八		八・九	

以上是僅就商工業投資而言，如若包括一切政治的投資——即借款——在內，則對華投資總額有十三萬萬元之多。內中財政和交通兩部的借款有五萬萬七千五百萬元。其餘的工商業投資有七萬萬四千百萬元。茲將日本對華政治及商工業投資分別列表（表一百十七）如次：

表一百十七——日本對華政治及商工業投資總額表（單位日金元）

財政部借款	約二億五千六百萬元
交通部借款	約三億一千九百萬元
紡績業四十二所工廠	約二億元
中日合辦事業的投資	約二千五百萬元
滿州事業的投資	約五億一千六百萬元

這個表內的商工業投資數目，東三省投資數目和前表略有出入，或者是因為各種投資分別的界限及調查年度不同的緣故。前表見于長永義正氏所著「中日經濟關係論」後表見于岡田宗司氏所著「從資本主義到帝國主義的日本」

（三）工商業數的總計

據日本關東廳的調查：在東三省日本的營業，共有七千八百零八家。其中歸營業者本身所有的一千八百九十五家，依借貸以存立的五千九百十三家，個人獨立經營業的七千五百九

機械及器具工場	八五	二二	四六、五四	一、〇六七、四六	二、〇五、一四〇	一九、七三、四八
化學工場	二五一	九	二〇〇	一四、六五	三、二九、九九	三、四、七四
飲食物工場	二二三	五	一八〇	一〇、五八	一、四一、〇〇五	一、五四、五三
雜工場	八九	五	一四	二〇、〇七三	一、四四、五〇	一、五三、三三
特別工場	二三	四	二	四、七、七三	一、五、六、八元	二、〇〇三、五一
合計	四九九	二一	七、〇一、四、三三	二、二、八、九三	二、九、七、三六	二、五、〇〇一、三〇三

(四) 過去の消長

日本在東三省的工商業，過去的發展，大體上看來，雖然似乎是年有進益，一條直線的前進，其實也是一起一伏，隨着日本的資本帝國主義的上下以爲消長。並且到最近也是漸就凋零而入于窮途，雖然表面上看着仍是堂皇澎渤的。日本在東三省的工商業發展，在歐戰時期可以說是黃金時代，獲利最豐，以前以後皆不如。詳細來說：民國四年以前（歐戰以前），日本在東三省的工商業是萌芽時期。自民國四年到民國七年可以說是好況時期。民國八九年是反動時期。民國十二三兩年是混亂時期。民國十三年以後可以說是衰落時期了！我們細看看這十餘年來日本在東三省工商業的消長情形。

(A) 數量上的觀察——據大連日本商會書記長筱崎喜郎報告，自民國二年到最近的萬

本大公司的情形說：民國二年度的日本在東三省公司數目僅僅是四家實交資本金爲一百餘萬元，利益金爲二十二萬餘元，平均對於交付資本的利益率是年一成七釐。其後因歐洲大戰勃發，世界船腹頗告不足，故海運業受異常的好影響，運費頓時暴騰，大連的汽船公司，遂得莫大的利益。結果在民國五年時，日本十三家大公司的利益金共爲一百二十七萬八千圓，其利率爲二成三分，比民國二年獲利程度幾增到一倍。及當酣戰的六年下半年期，新事業勃然而興，無論何種事業，皆有相當的好成績，其中海運業更是呈從來稀有的活況，常告船腹的不足，運費的騰貴，有無止境之勢。規模最大的大連汽船會社，在民國七年度的決算，對於交付資本，竟得到十九成三公的利益，獲利之豐真可打破記錄。同年度的日本大公司三十一家的利益總額，也達六百六十二萬六千元之多，利率計爲四成九釐。這是日本在滿蒙經營工商業獲利的最高記錄。民國八年便減到二成二分五厘。在民國八年因爲新公司盛行設立，而此等公司，在將開市便得到這們高的利益，固然是好現象，獨有海運業的利益，直不及前年的半數。譬如就大連船會社來看，民國七年該社的利益佔日本在東三省工商業全體的五成八分，及民國八年時則減到二成，因此全體的利益比率，至八年時，全見低下。到民國九年，因爲財政界的變動，各公司的利益，不特一般皆減少，其中蒙有鉅大損失的公司也不少，所以利益率更加低下了。近來因爲商況不佳，營業不振，不得已而休業，以致損失巨額，一蹶不

振者，繼續而起，因為這種關係，利益率更漸減退。民國十三年僅是二分四厘，民國十四年，以正隆銀行爲首，五品取引所，大連株信錢鈔信託，滿洲倉庫建物，及南滿製糖等公司，因爲生益不好，被迫不能不出于整理之一途。這六個公司的損失額已達一百五十八萬五千元。其他損失的公司也不在少數。綜合三十三公司的成績，已損失六百二十七萬八千元。以後各公司，羣起努力整理，極力儉節經費，專注意於生產設備的改善，販路的開拓等事，成績方纔漸次轉好。民國十五年時的利益率是三分四厘，民國十六年是四分一厘，十七年已漸恢復到五分六厘了。

我們再看看日本在東三省所設工場的消長情形，據筱崎喜郎氏說：東三省的日本工場生產額，民國二年是二千八百十五萬元，以後每年向上遞增。民國二年的生產額作一〇〇來比較，則民國三年是八一，爲二千三百三十萬元，表面上雖然是一伏，但到民國四年則是一三八，（實數是三千九百七十五萬元）便入于進步途中了。到民國八年，一躍到五九一（實數是一萬萬七千一百十五萬元），和民國二年相比，增加幾到六倍。民國九年又一跌而爲三九一（實數是一億一千二百七十四萬七千元）。後逐年增加，漸轉入良好，民國十五年爲六〇三（實數是一億七千四百六萬八千元），民國十六年再一跌而爲四八七減退民國八年以前的數目（實數是一億四千一百十七萬八千元），民國十七年又一轉而爲六七五（實數是一億九

千四百七十八萬二千元)。六七五成爲今日的最高記錄。但是歐戰前後的物價比列爲一與一九一，所以生產額的真正增加數目在歐戰以前的三倍以上。

(B) 性質上的觀察——以上僅就數目上說，再就性質上，便可以看出日本最近在東三省工商業經營的趨勢。據民國十五年末的調查，在東三省的日本大公司數目共有九百九十八個，內中有三百八十五個股份有限公司（資本金五萬萬三千三百萬元），五百四十八個合名公司（資本金五百四十八萬元），和六十五個合資公司（資本金六百五十萬元）。民國十五年的情形和民國十四年相比較，股份有限公司增加了兩個（資本金二千二百萬元），合名公司增加四個（資本金二十三萬元），合資公司增加的最多，公司數目增加七十五個（資本金增加了八百二十萬元）。所以民國十四年比民國十五年日本在東三省的公司的數目增加八十一個，（資本金增加三千五十萬元）。其中最值得注意的是合資公司的增加佔全增加的絕對大部份。我們再看民國十六年的情形：合名公司的數目沒有增減。合資公司的數目大爲增加——增加了六十個之多。股份有限公司除由滿鐵會社分離的南滿洲電氣公司等外，數目上可以說是沒有什麼增加。可注意的就是有幾個公司的解散或收縮，如正隆銀行，滿洲銀行，大連商品信託株式會社等。同時，大連汽船株式會社增加了資本。由此看來，日本在東三省工商業的趨勢是合資公司的增加，大公司資本的增加，這當然是資本集中的現象。

再就工場方面來看，由民國十二年到民國十六年的五年之間，工場的數目，由六百三十個增到七百五十個，其中用原動力的大工場數目由三百六十四個增加四百八十九個，無論這一年都是增加的。不用原動力的工場數目由二六九個減到二百六十一個（若截至民國十五年未止減少到二百二十五個），除了民國十六年外，無論那一年都是減少。所用工人方面，由八百五十五萬餘人，增加到一千二百九十三萬餘人（民國十五年曾達一百三百萬餘人）。其中，日本工人的增加很少，由一百二十九萬餘人增加到一百五十四萬餘人（最高的民國十五年度也不過是一百八十六萬餘人）；中國工人大為激增，由七百二十五萬餘人增加到一千一百三十八萬餘人，并且無論那一年都是增加（就是無論在那一方面都減少的民國十六年也是增加）。這當然是因為中國工人工資低微。日本資本家為整理他的營業當然不能不如此。茲將由民國十二年到民國十六年的五年間日本在東三省的工場變化情形列表（表一百一十九）如次：

表一百一十九——五年來日本在東三省設立工場變遷表

年 別	工場數		工 人		資本金
	用原動力	不用原動力的	合計	合計	
民國十六年末	四九	三六一	七六〇	一、五八、三三三	一、二、六八、九三三
			日本入	中國人	合計
			二、三、九七、三六	一、五、九〇、三六	一、五、九〇、三六

民國十五年末	四〇	三五	六五	一、八六、六三	二、一三、二五	一三、〇〇〇、九三	三〇、六五、二六
民國十四年末	四〇	三六	六五	一、四三、九六	九、三二、七九	一〇、〇五、八七	二六、四八、八六
民國十三年末	三五	二六	六九	一、三九、五九	八、七九、五七	一〇、一五、二八	一九、九五、五九
民國十二年末	三四	二九	六三	一、二九、二五	七、二七、八三	八、五〇、二八	二〇、八七、六七

由這個表很顯著的可以看出來：民國十六年的情形不如民國十五年。資本金總數，由三萬萬一百六十七萬餘元減到二萬萬九千二百萬餘元。同時，生產額也由一萬萬七千八百一十七萬七千四百三十五元減少到一萬萬四千五百零三萬三千九百三十七元。所以日本在東三省所經營的工業在歐戰後雖然加以整理，似有轉入佳境之勢，但到最近又將入于窘境了。

由這一節可以得到兩重要的結論：

(一)由一部份公司的解散或整理，合資公司的增加，可以知道日本在東三省的工商業是採用資本集中的原則，趨于大規模公司的經營，而漸有「托拉斯化」的形勢。

(二)由用原動力大工場的增加及多用低工資的中國工人可以知道日本資本家是採效率的原則，工場內部趨于經濟，榨取的程度較以前更爲劇烈。

(三)在歐戰以後，日本的工商業陷於窮窘，雖然加以整理，力求效率，但最近仍然趨於衰落的窮途。

這三條結論，不僅日本一國如是，全世界的資本主義都是如此。這就是有名所謂「資本主義合理化」運動，並且是資本主義漸趨沒落大頹勢中所不能挽回的狂瀾。

第三節 日本在東北工商投資的地理分佈

(一) 日本投資的五大中心

日本在東北設立大公司九百九十八個，投入資本金五萬萬七千九百萬日元。這許多公司分佈在東北的什麼地方？九百九十六個公司中：（一）股份有限公司三百八十五個，資本金五萬萬三千五百七十一萬餘元，佔主要的大部份。其中，在關東州內有一百九十三個，資本金四萬萬五千二百四十二萬餘元，在關東州外南滿鐵路附屬地以內一百六十七個，資本金六千六百九十八萬餘元，在日本領事館管轄以內的二十五個，資本金一千六百三十萬餘元。（二）合資公司五百四十八個，資本金三千七百一十四萬元。其中，在關東州內三百九十九個，資本金一千四百二十二萬餘元，在南滿鐵路附屬地內一百三十七個，資本金二千一百六十八萬餘元，在日本領事館管轄以內的有十二個，資本金九十三萬元。（三）合名公司有六十五個，資本金六百五十八萬餘元，大部份都在關東州內。茲將日本在東三省之工商業投資的地理分佈情形列表（表一百二十）如次：

表百二十一——東三省日本工商業投資的地理分佈表(單位日金元)

(一) 有限公司(關東州內)

地方別	會社數	實收資本金
地方別		
旅順	八	七四八、〇〇〇
大連	一八一	四五一、五一一、四一二
普蘭店	一	三七、五〇〇
貔子窩	三	一三〇、〇〇〇
計	一九三	四五二、四二六、九一二
(關東州外)		
地方別	會社數	實收資本金
瓦房店	三	一八三、五〇〇
大石橋	三	七八、二一二
營口	一〇	四、六九七、五〇〇
鞍山	九	四、七三〇、〇〇〇
遼陽	七	三、三一二、五〇〇

瀋陽 遼陽 營口 地方別
 計長公四開鐵撫安本瀋
 主平 街 原 嶺 順 東 湖 陽

(日本領事館管轄區域)

會社數	實收資本金
四八	三〇、〇三六、〇〇〇
四	七四五、〇〇〇
二八	一〇、四七二、〇〇〇
六	九八七、五〇〇
五	三、九九六、二五〇
一二	三、一三三、〇〇〇
六	六五三、七五〇
五	四八七、五〇〇
二一	三、四七〇、〇〇〇
一六七	六六、九八二、七二二
七	七三七、五〇〇
一	三五、〇〇〇
一一	一一、六〇八、四二五

鐵嶺	五	一、八三二、五〇〇
長春	一	一〇、〇〇〇、〇〇〇
計	二五	一六、三〇三、四二五
總計	三八五	五三五、七一三、〇四九

(二) 合資公司(關東州內)

地方別	會社數	出資數
旅順	三三三	六八四、〇〇〇
大連	三六六	一三、五四二、七三〇
計	三九九	一四、二二六、七三〇

(關東州外)

地方別	會社數	出資額
大石橋	一	二〇、〇〇〇
營口	二	二〇〇、〇〇〇
鞍山	一五	四、六五七、八五〇
遼陽	二	二二〇、〇〇〇

地方名	會社數	出資額
瀋陽	七二	一、五九九、九二五
本溪湖	五	七、六三九、五〇〇
安東	二三	四、五八七、七八二
撫順	一	六〇、〇〇〇
鐵嶺	一	五〇、〇〇〇
開原	二	三二、八〇〇
公主嶺	一	二〇、〇〇〇
長春	一二	二、五九八、〇〇〇
計	一三七	二一、六八五、八五七
地方名	會社數	出資額
營口	一	一〇〇、〇〇〇
瀋陽	一〇	八一九、〇〇〇
安東	一	一五、〇〇〇
計	一二	九三四、〇〇〇

(日本領事館管轄區域)

地方別	會社數	出資額
總計	五四八	三七、一四六、五八七
(三) 合名公司(關東州內外)		
旅順	二	五七、〇〇〇
大連	四八	四、七六二、三〇〇
營口	二	五六〇、〇〇〇
瀋陽	九	六二五、〇〇〇
撫順	一	三〇〇、〇〇〇
開原	一	一二〇、〇〇〇
四平街	一	一〇、〇〇〇
長春	一	一五〇、〇〇〇
計	六五	六、五八四、三〇〇

由上表可以看出來公司的大部份都聚在日本政治勢力最大的關東州內，共有公司約五百四十二個，資本金約四萬萬七千一百四十七萬餘元，佔日本在東三省工商業投資全部的五分之四以上。其次在南滿鐵路附屬地內，共有公司約三百一十九個；資本金九千零二十九萬餘

元，約佔所餘的十分之九。其餘尙有一百有餘的公司，資本金約一千萬元左右是在日本領事館內佔很小的一部。我們再細看上表。日本的工商業投資大部份都聚集在大連。大連市內有日本大公司五百九十五個，資本金約四萬六千九百八十一萬餘元，佔日本在東三省工商業投資全部的五分之四以上。在關東州外的是瀋陽，安東，長春，營口三大中心。瀋陽有日本大公司一百五十個，資本金約四千五百六十八萬餘元，幾佔所餘的百分之四十以上。安東有日本大公司一百零一個，資本金約一千二百零八十六萬元。長春有日本大公司三十五個，資本金約七百二十一萬餘元。營口有日本大公司二十二個，資本金約六百零九十五萬元。

(二) 百萬元以上的公司

我們再就公司分別來看，資本金在一百萬元以上的大公司在各地的分佈情形。日本在東三省所設立資本金在一百萬元以上的大公司共有一百三十餘個：(一)在大連的有七十餘個，佔總數的一半以上。其中最大的是南滿洲鐵道株式會社，資本金三萬萬三千九百餘萬元，南滿洲電氣株式會社，資本金二千二百萬元。其次是南滿洲瓦斯株式會社，資本金九百萬，大連取引所信託株式會社，資本金六百萬元，大連郊外土地株式會社，資本金六百萬元，正隆銀行，資本金五百六十二萬餘元。此外，大連汽船株式會社，資本金四百七十五萬餘元，國際運輸株式會社，資本金三百四十萬元，南滿洲旅館株式會社。資本金三百八十八萬元

，滿洲銀行，資本金二百九十萬元，大連株式商品取引所株式會社，資本金二百五十萬元，大連株式信託株式會社，資本金二百五十萬元，滿蒙土地建物株式會社，資本金二百五十萬元，金福鐵路公司，資本金二百萬元，規模也都很大。(二)在瀋陽，一百萬元以上資本金的日本大公司有十七個。其中，最大的是東省實業株式會社，資本金三百萬元，其次是滿蒙毛織株式會社，資本金一百九十五萬元，滿蒙殖產株式會社，資本金一百萬元。(三)在安東，一百萬元以上資本的日本大公司有十二個，最大的是鴨綠江製紙公司，資本金三百五十萬元，鴨綠江採木公司，資本金三百萬元；其次是滿鮮坑木公司，資本金一百二十萬元，和石崎商店株式會社，資本金一百萬元。(四)在營口，一百萬元以上資本的日本大公司有六個，最大的是營口水道電氣株式會社，資本金二百萬元，其次是營口株式會社和小寺機器株式會社，資本金都是一百萬元。(五)其他各地，比較大規模的日本公司要推本湖溪的本溪湖煤鐵有限公司，資本金七百萬元，遼陽的滿洲紡績株式會社，資本金三百七十五萬元，鐵嶺的滿洲製粉株式會社，資本金三百二十七萬元。茲將日本東北各地所設立資本一百萬元以上的大公司列表(表一百二十一)如次：

表一百二十一——東三省日本經營主要大公司表

(資本金日金一〇〇萬元以上
民國十六年十二月末調查)

會社名

(一) 在大連者

公稱資本金
(日金千元)

實收資本金
(日金千元)

運輸及倉庫

南滿鐵道

五〇〇、〇〇〇

三三九、一五六

南滿洲物產

(株)

一、〇〇〇

一、〇〇〇

大連汽船

(株)

一〇、〇〇〇

四、七五〇

南滿洲倉庫建物

(株)

五、〇〇〇

一、二五〇

滿洲自動車

(株)

一、〇〇〇

二五〇

金福鐵路公司

(株)

四、〇〇〇

二、〇〇〇

國際運輸

(株)

一〇、〇〇〇

三、四〇〇

銀行

正隆銀行

(株)

一一、〇〇〇

五、六二四

商業銀行

(株)

二、〇〇〇

二、〇〇〇

滿洲銀行

(株)

一〇、〇〇〇

二、九〇六

商事及貿易

大信洋行

(株)

一、〇〇〇

六〇〇

渡邊商事

(株)

一、〇〇〇

二五〇

東亞商事

(株)

一、〇〇〇

五〇〇

中央商事

(株)

一、〇〇〇

二五〇

日華特產

(株)

一、〇〇〇

五〇〇

滿洲特產

(株)

一、〇〇〇

二五〇

滿洲貿易

(株)

一、〇〇〇

二五〇

宏治商會

(名)

二、〇〇〇

二、〇〇〇

大日本興農

(株)

二、〇〇〇

五〇〇

工業

滿洲製麻

(株)

一、〇〇〇

二五〇

大連機械製作所

(株)

一、〇〇〇

七五〇

大連製油

(株)

三、〇〇〇

九〇七

進和商會

(株)

一、〇〇〇

一、〇〇〇

滿洲清酒

(株)

一、〇〇〇

二五〇

日華興業	(株)	二、〇〇〇	五〇〇
滿洲石鹼	(株)	一、〇〇〇	二五〇
中日粉干公司	(株)	二、〇〇〇	五〇〇
大和染料	(株)	二、〇〇〇	五〇〇
大連醬油	(株)	一、〇〇〇	二五〇
東亞板金工業	(株)	一、〇〇〇	二五〇
第二滿洲肥料	(株)	一、五〇〇	三七五
日華油坊	(株)	一、〇〇〇	二五〇
滿蒙殖產	(株)	一、〇〇〇	一、〇〇〇
遼東製冰	(株)	一、〇〇〇	二五〇
滿蒙冷藏	(株)	一、〇〇〇	二五〇
滿洲船渠	(株)	二、〇〇〇	一、〇〇〇
滿洲福紡	(株)	三、〇〇〇	一、二〇〇
南滿洲瓦斯	(株)	一、〇〇〇	九、三〇〇
大連窯業	(株)	一、二〇〇	一、二〇〇

南滿洲電氣

(株)

二五、〇〇〇

二二、〇〇〇

滿洲棉花

(株)

一、〇〇〇

二五〇

土地建物

周水土地建物

(株)

二、〇〇〇

五〇〇

星浦土地建築

(株)

五、〇〇〇

一、二五〇

南滿洲建物

(株)

一、〇〇〇

二五〇

大正湧克里特

(株)

一、〇〇〇

二五〇

滿蒙土地建物

(株)

二、五〇〇

二、五〇〇

東亞土木

(株)

五、〇〇〇

一、二五〇

大連工材

(株)

一、三〇〇

三二五

大連郊外土地

(株)

七、〇〇〇

五、〇〇〇

食料加工

滿洲皮酒

(株)

一、〇〇〇

三五〇

信託及金融

大連取引所信託

(株)

一五、〇〇〇

六、〇〇〇

大連取引所錢鈔信託	(株)	一、五〇〇	七五〇
滿洲貯金信託	(株)	二、〇〇〇	六五〇
滿洲證券信託	(株)	一、〇〇〇	七五〇
大連信託	(株)	一、〇〇〇	二五〇
共濟信託	(株)	一、〇〇〇	二五〇
日華證券信託	(株)	五、〇〇〇	一、二五〇
滿洲不動產信託	(株)	二、〇〇〇	五〇〇
東洋商業	(株)	二、〇〇〇	五〇〇
宏濟證券	(株)	三、〇〇〇	七五〇
滿洲起業	(株)	一、〇〇〇	一、〇〇〇
大正興業	(株)	一、〇〇〇	二五〇
大連株式商品取引所	(株)	一〇、〇〇〇	二、五〇〇
滿洲不動貯金	(株)	一、〇〇〇	二五〇
大信商事	(株)	一、〇〇〇	三〇〇
大連株式信託	(株)	一〇、〇〇〇	二、五〇〇

大連商品信託

(株)

一、〇〇〇

七五〇

第二錢鈔信託

(株)

五、〇〇〇

一、二五〇

保險

大連火災海上保險

(株)

二、〇〇〇

五〇〇

其他

滿洲水產

(株)

一、〇〇〇

三八五

大連製冰

(株)

一、五〇〇

七五〇

滿洲畜產改良

(株)

一、二〇〇

五〇〇

福昌華工

(株)

一、八〇〇

一、八〇〇

南滿洲旅館

(株)

八、〇〇〇

三、八八〇

(二) 在旅順者

雜業

滿洲蠶絲

(株)

一、〇〇〇

二五〇

(三) 在營口者

銀行

振興銀行

(株)

一、一七五

五〇〇

商業及貿易

滿洲物產

(株)

一、〇〇〇

二五〇

工業

營口興業

(株)

一、〇〇〇

一、〇〇〇

小寺機械油房

(株)

一、〇〇〇

一、〇〇〇

土地建物

營口土地建物

(株)

一、〇〇〇

二五〇

其他

營口水道電氣

(株)

二、〇〇〇

二、〇〇〇

(四) 在鞍山者

銀行

南滿銀行

(株)

一、五〇〇

三七五

土地建物

滿洲興業

(株)

五、〇〇〇

二、五〇〇

信託及金融

鞍山財事

(株)

一、一〇〇

三五〇

其他

鞍山振興無有限公司

(株)

四、七四五

(五)

在遼陽者

工業

滿蒙棉花紡績

(株)

一、〇〇〇

二五〇

滿洲紡績

(株)

五、〇〇〇

三、七五〇

(六)

在瀋陽者

運輸及倉庫

南滿倉庫

(株)

一、〇〇〇

二五〇

協濟公司

(株)

一、〇〇〇

二五〇

商事及貿易

秋田木材

(株)

三、〇〇〇

七五〇

工業

滿蒙殖產

一、〇〇〇

一、〇〇〇

奉天窯業

一、〇〇〇

六〇〇

滿蒙毛織

三、〇〇〇

一、九五〇

奉天製麻

一、五〇〇

七五〇

奉天醬園

一、〇〇〇

二五〇

土地建物

滿洲土地建物

一、〇〇〇

二五〇

食料品加工

南滿洲製糖

一〇、〇〇〇

八五〇

信託及金融

東省實業

三、〇〇〇

三、〇〇〇

滿洲取引所

三、二〇〇

八〇〇

梅三商會

一、〇〇〇

二五〇

東亞拓殖

一〇、〇〇〇

二五〇

其他

東亞勸業

二〇、〇〇〇

五〇〇

滿洲畜産改良

二、〇〇〇

五〇〇

奉天電車

一、五〇〇

二七五

(七) 在本溪湖者

工業

本溪湖煤鐵有限公司

(株)

七、〇〇〇

七、〇〇〇

工業

撫順窯業

(八) 在撫順者

(株)

一、〇〇〇

二五〇

食料加工

滿洲産業

(株)

二、〇〇〇

五〇〇

(九) 在鐵嶺者

銀行

日華銀行

(株)

四五〇

四五

工業

滿洲製粉

(株)

五、七五〇

三、二七五

信託

鐵嶺證券信託

(株)

二、〇〇〇

五〇〇

(十) 在開原者

銀行

開原銀行

(株)

一、〇〇〇

五〇〇

工業

亞細亞製粉

(株)

一、〇〇〇

三五〇

商品證券信託

(株)

一、五〇〇

三七五

開原交易信託

(株)

一、五〇〇

三七五

信託

開原取引所信託

(株)

二、〇〇〇

八七五

開原商品證券信託

(株)

一、五〇〇

三七五

(十一) 在長春者

銀行

長春實業銀行

(株)

一、〇〇〇

四〇〇

信託

長春取引所信託

(株)

一、〇〇〇

二五〇

工業

滿洲製油

(株)

一、〇〇〇

五八〇

裕昌源製粉股份有限公司

一、六五〇

八二五

(十二) 在安東者

銀行

協成銀行

(株)

一、〇〇〇

二五〇

商事及貿易

鴨綠江探木公司

(株)

三、〇〇〇

三、〇〇〇

東亞木材興業

(株)

二、〇〇〇

五〇〇

滿鮮坑木

(株)

三、〇〇〇

一、二〇〇

安東挽材

(株)

一、〇〇〇

二五〇

石登商店

二、〇〇〇

一、〇〇〇

滿洲商工

一、〇〇〇

二五〇

工業

鳴綠江製紙

五、〇〇〇

三、五〇〇

滿鮮製函木材

一、〇〇〇

二五〇

信託及金融

安東株式商品取引所

二、五〇〇

六二五

安東商事金融

一、〇〇〇

二五〇

其他

滿洲鑛山藥

一、〇〇〇

五〇〇

第四節 日本在東北主要的工商業

(一) 著名工場鳥瞰

日本在東北所經營工業中的主要者有以下數種：

(A) 油坊業——大豆是東三省的主要出產。豆餅佔中國對外輸出第一位，所以油坊業在東

北工業上也佔第一位。日本自始就很注視這種工業。滿鐵會社附屬的中央試驗所曾用四十萬

元開試驗工場，發明新法製油的化學抽出法。南滿一帶資本金在十萬元以上的油坊共有八十一個（資本金總額達二千五百二十五萬），每年可出豆餅三千六百四十八萬餘枚，豆油一萬萬八千七百一十三萬餘斤。其中日本所經營最大的是日清製油株式會社大連工場，資本金號稱六百萬元，每年可出豆餅九十八萬枚，豆油二千五百九十一萬餘斤。其次是大連油脂工業硬化油工場，實交資本金二十五萬元，每年可出硬化油一百五十四萬餘斤，豆油三十三萬餘斤，和豐年製油株式會社工場，資本金號稱一百萬元，每年可出豆餅四萬八千枚，豆油一千萬斤。以上都在大連。此外以長春的滿洲製油會社為最大，資本金號稱一百萬元，每年可出豆餅一百八十萬枚，豆油三十四萬餘斤。

(B) 製粉業——即所謂磨坊。工作為將小麥磨成麵粉。現在東三省的大規模製粉工場有六十多個，一年可製出麵粉一千五百萬袋。其中，日本人經營最大是滿洲製粉株式會社，民國前五年設立于鐵嶺，資本金號稱五百七十五萬元，每年能製麵粉二十五萬餘袋，價值八十萬餘元。民國二年又在長春設立工場。

(C) 釀造業——因為東三省產高粱，所以釀造業也很發達。油坊，製粉，釀造，有南滿沿線三大主要工業之稱。中國人所開的燒鍋，在南滿一帶，每年可以製酒三萬九千餘石，價值二百一十二萬餘元（民國十六年調查）。日本人經營最大的為滿洲清酒株式會社，資本金一

百萬元，每年可以製出日本酒七百三十六石，價值五萬三千百元，

(D) 製糖業——種甜菜以製糖是東三省的新式大工業。東三省的大製糖工場有三處：一個是阿什河製糖廠，係俄國人所經營。一個是呼蘭製糖場，是宣統元年候補道李席珍所發起。一個便是日本人在瀋陽所經營的南滿製糖會社，民國三年開始設立，民國十五年曾關閉一次，後又重開，資本金八十五萬元，每年可出糖價值二百萬餘元。

(E) 蠶絲業——東三省產野蠶名叫柞蠶，每年出口約值一千二百萬兩，是一種重要的工業。柞蠶產地中心在遼東半島的復州，海城，蓋平，遼陽，及安東鳳凰城一帶，每年產額約九千二百七十六萬斤，價值四千六百五十四萬元。日本人的經營始於民國七年，設立安藤洋行滿洲絹紡所，民國九年，和日華絹絲紡織株式會社合併，規模日大。據民國十六年末的調查，該公司資本金四千五百五十萬元，每年能製絹絲八萬四千七百餘斤，價值二十四萬一千二百餘元，細絲七萬四千餘斤，價值五萬六千九百餘元，柞蠶絲十八萬三千八百餘斤，價值三十五萬三千一百餘元。

同時日本人又在關東州內，經營家蠶事業。民國二年，在旅順創立滿洲蠶絲株式會社，資本金一百萬元每年能製蠶絲九千三百餘斤，價值十一萬二千三百餘元。

(F) 紡織業——遼東半島的遼陽，金州一帶本是大產棉花地帶，日本人在關東州及南滿鐵

路一帶種植美國種綿，所以最近紡織業在東三省很爲興盛成爲重要工業。日本人在遼陽設立滿洲紡績株式會社，資本金五百萬元，三萬一千三百六十錘，每年可出布六萬九千八百餘疋棉紗一萬五千三百萬捆。在金州設立內外棉會社金州支店，資本金二百五十萬元，三萬錘。在大連設立滿洲福紡株式會社，資本金三百萬元，一萬八千八百十六錘。此外還有滿洲棉花株式會社，設在大連，資本金一百萬元，旅順機業會社，設在旅順，資本金十萬元。中國方面所經營的紗廠共有一百七十四處，資本金總額三十二萬元，每年可出布二百萬疋。

(G) 製材業——鴨綠江一帶木材甚盛。所以製木業也是主要工業。日本人經營中最大的是東亞木材興業會社，資本金二百萬元，其次是滿鮮製函株式會社及安東挽材株式會社，資本金都一百萬元。日本經營東三省的木材多用合辦名義。內容亦多不明。

(H) 製鐵及機械工業——日本從東三省掠奪重工業主要原料的鐵，所以製鐵是日本經營的主要工業。製鐵業最大的是鞍山製鐵所，係滿鐵會社經營，每年可產銑鐵約十五萬噸，和本溪湖煤鐵公司，資本金四百萬元，每年可出鐵五萬噸。

至于機械工業最大的要推滿鐵會社的沙河口及遼陽兩工廠。其次是滿洲船渠旅順及大連工場，資本金都是二百萬元，重要工作是造船，每年出品，旅順工場值四十一萬餘元，大連工場值一百二十二萬餘元。其次是大連機械製造場，資本金一百萬元，每年出品值二百一十

七萬餘元，滿洲自動車會社修繕工場，資本金一百萬元。

(I) 電及煤氣業——電工業本是滿鐵會社的一種附屬工業。在帝俄時代已經經營，日本大加擴充，在大連，營口，安東，撫順，鞍山，海城，瀋陽，鐵嶺，長春，一帶南滿鐵路沿線供給電燈及電力，規模宏大。民國十五年，電業與滿鐵會社分離，自成南滿洲電氣株式會社，資本金二千二百萬元，日本在東三省的經營，除滿鐵會社，沒有規模更大的了。每年收入七百七十一萬餘元，獲利一百七十二萬餘元。

日本又利用撫順煤以作煤氣工業。最初亦附屬於滿鐵會社，民國十四年獨立，自組南滿洲瓦斯株式會社。本店設在大連，鞍山，瀋陽，安東，長春設四大支店，資本金，九百三十萬元，也是日本在東三省經營的規模宏大工業。

(J) 其他——此外日本在東三省工業次要的如：(一) 毛織業的滿蒙毛織株式會社，資本金三千萬元，中日合辦。(二) 製紙業的鴨綠江製紙會社，資本金五百萬元。(三) 陶器業的大連窯業株式會社，資本金一百萬元。(四) 玻璃業的昌光硝子株式會社，資本金三百萬元。安東硝子株式會社，資本金十一萬元。(五) 製麻業的奉天製麻株式會社，資本金一百五十萬元，滿洲製麻株式會社，資本金一百萬元。(六) 火柴業的東亞燐寸製軸所，資本金二百八十萬元，大連燐寸株式會社，資本金五十萬元，日清燐寸株式會社，資本金三十萬

元。(七)皮革業的滿蒙殖產會社，資本金一百萬元。(九)製冰及飲料水業的滿洲冰產株式會社，資本金一百萬元。(九)肥皂業的大連石鹼株式會社，資本金一百萬元。……這都很重大，不及備述。

(二) 日本在東北經營的金融機關

日本在東三省所經營的商業，除倉庫，保險外，最主要而且有力的要算金融機關的銀行交易所了。在東三省日本經營銀行業遠在民國前二年（日本明治三十三年），日俄戰爭之前，正金銀行在營口設立支店。其次是民國前十二年設立的大連興信銀行，民國前四年設立的正隆銀行。到日本前三年朝鮮銀行成立，發行紙幣，流行全東三省，就是現在東三省人所說的金票。現在日本經營的銀行共有十七行，資本金總額達一萬萬三千九百五十萬餘元。銀行設立地點自大連，瀋陽，安東，營口，吉林，長春，以及遼陽，鐵嶺，開原，四平街，南滿一帶重要都市幾無處不有，籠斷全東三省的金融了。茲將日本在東三省十七家銀行列表（表一百二十二）如次：

表百二十二——東三省主要日本銀行表（單位日金元民國十六年末現仕）

名稱	設立年月	公稱資本金	實收資本金	本行所在地	積立金
朝鮮銀行	民國前三年八月	50,000,000	15,000,000	京城	1,001,000

橫濱正金銀行大連	民國前卅二年二月	100,000,000	100,000,000	橫濱	500,000
正隆銀行大連	民國前四年一月	11,000,000	5,940,000	大連	70,000
滿洲銀行	民國十二年七月	10,000,000	2,906,000	大連	—
大連商業銀行	民國七年七月	11,000,000	2,000,000	大連	30,000
大連興信銀行	民國前十二年六月	500,000	100,000	大連	—
四平街銀行	民國七年三月	500,000	150,000	四平街	5,500
長春實業銀行	民國六年十二月	1,000,000	400,000	長春	150,000
開原銀行	民國八年十月	1,000,000	500,000	開原	25,500
滿洲殖產銀行	民國九年三月	500,000	500,000	奉天	8,700
南滿銀行	民國八年三月	1,500,000	300,000	鞍山	26,900
安東實業銀行	民國二年二月	500,000	200,000	安東	9,300
協成銀行	民國九年三月	1,000,000	250,000	安東	7,600
商工銀行	民國二年四月	500,000	200,000	遼陽	10,800
日華銀行	民國七年四月	500,000	500,000	鐵嶺	50,000
振興銀行	民國七年五月	1,100,000	500,000	營口	20,500

平和銀行 民國九年一月

500,000

100,000

吉

林

5,840

合 計

1,365,000

1,572,277

101,500,735

日本銀行中最主要的是朝鮮銀行。朝鮮所發行的金票紙幣。在東三省境內，據日本人自己說，已經有四千三百五十八萬四千元之多。同時正金銀行發行銀票紙幣也有九百八十六萬三千元之多。這朝鮮銀行的紙幣是永不兌現的，並且日本國內不能行使，祇行使于朝鮮和中國境內。台灣銀行便是先例，以日本金融資本主義的虛空程度，如若朝鮮銀行一倒，中國人受害何能下於帝俄的羌帖？

同時，日本朝鮮銀行等，在東三省，大放其款，所放出的自然是永不兌現，紙幣本位的金票。就大連一處而論，據民國十八年四月末的調查，各銀行的放款數目金票，達九千九百九十八萬六千元，其中日本方面的銀行佔了約九千五百餘萬元，而朝鮮銀票佔二千三百一十五萬元；銀票數目達一千零七十九萬四千元，內中日本方面的銀行佔了五百萬元。茲將去年四月末調查，大連各銀行存款及放款數目，列表（表一百二十三）如次，（內朝鮮，正金，正隆，滿洲及大連商業是日本的銀行）：

表一百二十三——大連中外各銀行放款總額表（單位千元）

（一）金計算

朝鮮銀行	二、三、一五〇
正金銀行	八、七四三
正隆銀行	四二、二三二
滿洲銀行	二一、一二〇
大連商業銀行	二、五九一
中國銀行	八五
匯豐銀行	九八五
花旗銀行	九六六
交通銀行	七
金城銀行	七九
麥加利銀行	二八
合計	九九、九八六
(二) 銀計算	
朝鮮銀行	三七七
正金銀行	四、四四四

正隆銀行	八八七
滿洲銀行	三二一
中國銀行	八七三
匯豐銀行	一、三三〇
花旗銀行	一、二八四
交通銀行	五四三
金城銀行	五三八
加麥利銀行	—
合計	一〇、七九四

東三省是大輸出入地帶，貿易甚盛，日本人因而經營交易所。日本的交易所主要營業是輸出品的大豆，高粱，豆餅等所謂東三省特產物，在南滿鐵路沿線的兼營錢鈔交易。最初成立的交易所，是說以改善大豆貿易為目的，民國二年在大連開設。民國五年在開原，長春，民國八年在四平街，公主嶺，鐵嶺，民國九年在遼陽，瀋陽，營口等地，又漸次設立。鐵嶺，遼陽及營口的交易所，民國十三年因為營業不振，不得已而撤廢。其他交易所則根據民國八年日本公佈的關東州取引所規章，九年時以合股的組織，設立大連株式商品取引所。該交

易所以有價證券，棉絲，麻袋，砂糖，及下麥粉的交易爲目的，規模甚大。安東取引所係民國十年成立，以股票，鑛平銀，小米的交易爲目的，瀋陽的滿洲取引所，係交易股票及米穀。

現在日本的大交易所共有十處，以開原取引所錢鈔信託株式會社，及大連取引所錢鈔信託株式會社爲大，都是一百五十萬元，因爲開原是糧食中心，大連是貿易中心。大連尙有兩個大取引所，資本金也都在百萬元以上。茲將東三省日本所設立的交易所列表（表一百二十四）如次：

表一百二十四——東三省日本交易所表（單位日金萬元）

取引所	公稱資本金	營業保證金
大連取引所	一五、〇〇〇	六〇〇
大連株式商品取引所	一〇、〇〇〇	—
開原取引所	三、〇〇〇	一五〇
長春取引所	二、〇〇〇	一五〇
安東取引所	一、〇〇〇	七〇
	二、五〇〇	—

四平街取引所

五〇〇

七五

公主嶺取引所

五〇〇

七五

奉天取引所

八七五

七〇

(三) 所謂中日合辦事業

日本在某種情形之下，因為地理的或政治的關係，不利或不能以日本人名義來經營，所以假託中日合辦，其實中國人是一點勢力也沒有，結果與日本人獨辦無異。合辦事業最多的是銀行，取引所，採木，及礦業。取引所全部均係合辦。合辦事業最早的是大倉組主持的本溪湖煤鐵有限公司，在民國前六年設立。民國六年營口正隆銀行，營口水道電氣會社，及鐵嶺的滿洲製粉會社成立。到現在東三省的中日合辦事業資本金在五十萬元以上的有四十二個（礦業四，木材業十二，銀行業九，交易所九及其他），資本金總額達二萬萬二千二百一十五萬餘元。茲將資本金五十萬元以上的東三省中日合辦事業列表（表一百二十五）如次：

表百二十五——東三省中日合辦事業表（資本金日金五十萬元以上者）

名	稱	所在地	資本金
(一)	礦業		
		本溪滿	七、〇〇〇、〇〇〇

本溪湖煤鐵有限公司

本溪滿

七、〇〇〇、〇〇〇

弓張嶺鐵礦無限公司

錦西礦有限公司

天寶山銀銅礦

(二) 木材事業

豐材股份有限公司

興材造紙股份有限公司

華森製材公司

當寧股份有限公司

黃泉採木有限公司

中東海林實業公司

中東製材股份有限公司

滿鮮杭木株式會社

鴨綠江採木公司

鴨綠江製材無限公司

哈爾濱製材株式會社

弓張嶺

大窪溝

延吉

長春

吉林

吉林

吉林

吉林

哈爾濱

哈爾濱

安東

安東

安東

哈爾濱

一、〇〇〇、〇〇〇

三、〇〇〇、〇〇〇

五〇〇、〇〇〇

五、〇〇〇、〇〇〇

五、〇〇〇、〇〇〇

二、〇〇〇、〇〇〇

一、〇〇〇、〇〇〇

四、〇〇〇、〇〇〇

三、〇〇〇、〇〇〇

五〇〇、〇〇〇

三、〇〇〇、〇〇〇

三、〇〇〇、〇〇〇

一、〇〇〇、〇〇〇

五〇〇、〇〇〇

(北洋銀)

札免採木公司

哈爾濱

六、〇〇〇、〇〇〇

(三) 銀行事業

正隆銀行

大連

二二、〇〇〇、〇〇〇

洲銀行

大連

一〇、〇〇〇、〇〇〇

東華銀行

瓦房店

三、〇〇〇、〇〇〇

振興銀行

營口

一、一七五、〇〇〇

南滿銀行

鞍山

一、五〇〇、〇〇〇

協茂銀行

安東

一、〇〇〇、〇〇〇

日華銀行

鐵嶺

四五〇、〇〇〇

哈爾濱銀行

哈爾濱

二、〇〇〇、〇〇〇

開原銀行

開原

一、〇〇〇、〇〇〇

(四) 取引所信託

哈爾濱取引所

哈爾濱

一〇、〇〇〇、〇〇〇

大連錢鈔信託株式會社

大連

三、〇〇〇、〇〇〇

大連取引所信託株式會社

大連

一五、〇〇〇、〇〇〇

株式會社大連株式商品取引所

奉天取引所信託株式會社

開原取引所信託株式會社

四平街取引所信託株式會社

公主嶺取引所信託株式會社

長春取引所信託株式會社

(五) 其他

日華證券信託株式會社

東亞土木企業株式會社

株式會社日華油房

南滿建物株式會社

大連商品信託株式會社

東洋倉庫株式會社

大連火災海上保險株式會社

株式會社大連車夫合宿所

大連

奉天

開原

四平街

公主嶺

長春

大連

大連

大連

大連

大連

大連

大連

大連

一〇、〇〇〇、〇〇〇

三、五〇〇、〇五〇

二、〇〇〇、〇〇〇

五〇〇、〇〇〇

五〇〇、〇〇〇

一、〇〇〇、〇〇〇

五、〇〇〇、〇〇〇

五、〇〇〇、〇〇〇

一、〇〇〇、〇〇〇

一、〇〇〇、〇〇〇

一、〇〇〇、〇〇〇

五〇〇、〇〇〇

二、〇〇〇、〇〇〇

五〇〇、〇〇〇

日華興業株式會社

大連

一、〇〇〇、〇〇〇

日華特產株式會社

大連

二、〇〇〇、〇〇〇

南滿倉庫建物株式會社

大連

五、〇〇〇、〇〇〇

雙合棧糧業株式會社

大連

一、〇〇〇、〇〇〇

宏濟證券株式會社

大連

三、〇〇〇、〇〇〇

滿洲起業株式會社

大連

一、〇〇〇、〇〇〇

第二滿洲肥料株式會社

大連

一、五〇〇、〇〇〇

滿洲鹽業株式會社

大連

五〇〇、〇〇〇

大連製冰株式會社

大連

一、〇〇〇、〇〇〇

滿洲運輸株式會社

大連

一〇、〇〇〇、〇〇〇

大連醬油株式會社

大連

二、〇〇〇、〇〇〇

東亞圖書株式會社

大連

五〇〇、〇〇〇

中華製粉株式會社

大連

五、〇〇〇、〇〇〇

華東信託株式會社

大連

一、五〇〇、〇〇〇

大連運輸株式會社

大連

一、〇〇〇、〇〇〇

南滿信託株式會社	瓦房店	五〇〇、〇〇〇
滿洲物產株式會社	營口	一、〇〇〇、〇〇〇
營口水道電氣株式會社	營口	二、〇〇〇、〇〇〇
滿蒙毛織株式會社	奉天	三、〇〇〇、〇〇〇
東省實業株式會社	奉天	三、〇〇〇、〇〇〇
南滿製糖株式會社	奉天	一〇、〇〇〇、〇〇〇
中和興業株式會社	奉天	一、〇〇〇、〇〇〇
溪城鐵路公司	本溪湖	五四〇、〇〇〇
亞細亞製粉株式會社	開原	三、〇〇〇、〇〇〇
滿洲製粉株式會社	鐵嶺	五、七五〇、〇〇〇
興發公司	錢家店	四、〇〇〇、〇〇〇
長春運輸株式會社	長春	五〇〇、〇〇〇
中日合辦三國鐵路公司	吉林	二、〇〇〇、〇〇〇
金福鐵路公司	大連	四、〇〇〇、〇〇〇
哈爾濱競馬物	哈爾濱	一、〇〇〇、〇〇〇

北滿電氣株式會社

哈爾濱

一、二〇〇、〇〇〇

哈爾濱建物株式會社

哈爾濱

二、〇〇〇、〇〇〇

北滿興業株式會社

哈爾濱

二、〇〇〇、〇〇〇

東亞商業株式會社

哈爾濱

五〇〇、〇〇〇

(四) 華種政治投資

日本在東三省工商業以外的政治投資，大部份都是鐵路。經營南滿鐵路的滿鐵會社，日本投資額號稱四萬萬四千萬元，實交三萬萬五千五百萬元。這當然是一種關係條約的最大政治投資。此外，日本在東三省的鐵路投資本一共有八千二百二十九萬萬元，內分(一)借款，約四千二百八十萬元，(二)墊款，約五十七萬元，(三)合辦，約八百萬元。茲將日本在東三省的鐵路投資列表(表一百二十六)如次：

表一百二十六——東三省的日本政治投資表

權利關係	鐵線	英里數	投資總額
吉長		七七・九	六、五〇〇、〇〇〇
借款關係鐵路	四洮	二五九・五	三六、三〇〇、〇〇〇
合計		三三七・四	四二、八〇〇、〇〇〇

承築執款鐵路

洮昂 一四二・九

一二、九二〇、〇〇〇

吉敦 一二五・〇

一八、〇〇〇、〇〇〇

合計 二六七・九

三〇、九二〇、〇〇〇

溪城 七七・〇

五七〇、〇〇〇

(已成一四・〇)

四、〇〇〇、〇〇〇

天圖 七七・〇

四、〇〇〇、〇〇〇

(已成六九・〇)

四、〇〇〇、〇〇〇

金福 六三・〇

八、〇〇〇、〇〇〇

合計 二一五・〇

八二、二九〇、〇〇〇

總計 八二〇・二

八二、二九〇、〇〇〇

此外尚有鐵路未修，借款已交一部的如滿蒙四鐵路借款二千萬元，吉會鐵路借款二千萬元，內幕複雜，外人無從知曉。北寧鐵路的薪奉（新民瀋陽間）一段借款三十二萬元則已經還清了。

日本在東三省的全部投資情形如此！

第十一章 東北的主要海港及貿易狀況

第一節 帝國主義與貿易政策

(一) 打開資本主義絕路的國外貿易

『大工業使用蒸汽機關及其他機器，能夠於短時間內而且以很少的費用，無限的增大生產。從這大工業裏必然發生的自由競爭，因為生產如此便宜，所以忽然帶着極度激烈的性質了。許多資本家投身於工業，不久便引起生產過剩的結果。那結果，生產出來的商品，找不到買主，就是變成所謂商業恐慌。於是工廠不能不停止，工廠主紛紛破了產，勞動者得不到衣食。極度的貧窮，到處表現了。這樣過了一些時候，過剩生產物賣完了，工廠又開始工作，工錢也漸漸加高，事業也漸漸恢復原來的好況了。但是不久，又陷於生產過剩，又發生新的恐慌了。這新的恐慌又走了與舊的恐慌完全同樣的路子。這樣，從本世紀的初期以來，產業的狀態，不斷的動搖於好況時代與恐慌時代之間。直到今日為止，如上所說那樣的恐慌，差不多是有規則的每五年至七年襲來一次。每一次

恐慌襲來時，陷於極度貧困中的總是勞動者。又每一次恐慌襲來時，總是到處發生革命的騷擾，引起反對現況的最可怕危機。」

這是昂格斯論歐洲產業革命以後資本主義的恐慌狀況。本來，資本主義是「商品的生產」，目的在販賣。同時，資本家一定把他賣出去之後方纔能得到利潤。但是，產業革命以後，使用機器，生產出來的貨物太多。比如，以前每一個婦人使用一架紡車，一天不過紡幾斤棉花。一個莊村有一百家婦人一天也不過紡幾百斤棉花。但是，一個紡紗廠，使用機器，聚這婦人在機器之下工作，每天便可以紡出幾千斤，或幾萬斤的棉花來。同時，每一種新機器發明出來都可以使人工減少而出產貨物迅速且衆多。由經濟學上的話來說，這是不變資本（指機器，原料，房屋，……）的增加，可變資本（指工資）的減少，名曰「資本的高度構成」。資本的構成越高度，貨物的出產越迅速且衆多，對於資本金的利潤率減低而利潤總額增加，也便是更需要很快的賣出。不過，一個地方或一個國家人民的購買力是有限的，貨物越製造越多，結果勢必至於賣不出去。賣不出去之後，資本家不能由所製造的商品換回貨幣，自然也不能由貨幣更去購買原料品和勞動力以從事于生產。所以資本主義的生產，在根本上有一個極大的內在矛盾：一方面勢非擴張生產不可，一方面又使他不能擴張生產。資本的運用有如雪地滾球完全立脚在膨脹，膨脹作用一停止，資本便要死亡。資本家不能擴張其生產，便

成爲經濟恐慌，繼續以後的便是破產。所以資本主義是矛盾而向絕路上進行。

人沒有眼看着自己死亡的，資本家自也不能不想自救的方法於絕路之中。打開這死局的方法，便是對外發展，向沒有產業革命的國家求銷路。用機器製造的貨物，自然比手工製造的貨物，價廉而且物美，於是過剩的貨物行銷于這新開闢的市場上而資本主義賴以苟延他的生命。同時，在生產過程中，還需要原料品，主要的如煤，鐵，棉花，……這原料品也許在本國沒有，或是因爲從事機器生產使用的太多而呈涸盡的情況，這也不能不向沒有產業革命的國家去尋覓。所以資本主義的生產，於市場之外，還需要原料場。這製造貨物向國外市場輸出，原料品從國外原料場輸入，便是所謂貿易政策。這種輸出入的作用，運用的圓滑，資本家的利潤總額增加，而資本主義的壽命因之延長。所以國外市場和原料場是資本主義的續命湯，關係生死存亡，重要的程度可以想見。

(二) 帝國主義，戰禍，及資本主義的死亡

現在我們看看，帝國主義貿易政策的結果如何。資本主義先進國家的貨物輸入及原料品輸出作用達到產業落伍所謂半開化的國家後，手工業者因爲抵禦不過機器生產，便日漸衰微零落，生出許多失業的人來。同時，外貨輸入過多，現金外溢，精血枯竭，陷於極點的貧困狀態中。失業的人民日多，匪患便流行，混亂的情形自會日甚一日。這就是中國近年來窮而

且亂的主要原因。

資本主義國家如保護他的市場和原料場使自己一個國家所獨佔，需要條約及武力等政治的幫助，便形成帝國主義。產業落伍的國家民衆，對於帝國主義，因為生存所關，自然會發生反帝國主義。帝國主義若是再利用他的鷹犬爪牙，壓迫反帝國主義運動，那產業落伍國家的民衆便會起而革命，以打倒帝國主義及其爪牙相號召，結果，資本主義者仍是要掙扎于絕路之中！

資本主義進到帝國主義之後，便想獨佔市場和原料場，但是帝國主義國家不是一個，可以作市場和原料場的地方數目有限，於是各帝國主義國家間便會發生衝突。這就是有名的市場爭奪戰。雖然因為暫時的妥協，各帝國主義國家可以把全世界各產業落伍的地方分割而各據一塊，但是因為資本主義無限澎漲作用及帝國主義者野心的驅使，這種分割祇能安定一個最短的期間。最末後，衝突一天一天的加甚，結果勢必至于一戰。過去英德在非洲等地的市場和原料場爭奪，造成世界大戰，結果差不多使全世界人都轉入旋渦，相持於鎗林彈雨之中，以新式的武器，如野獸般互相屠殺，死亡九百九十萬人，殘傷二千二十九萬人，失蹤五百九十八萬人，軍費直接耗用六千七百五十八萬萬元，間接耗用七千萬萬元。最近，日，美，英，……等帝國主義國家又因為爭奪中國這塊市場和原料場而醞釀第二次世界大戰。將來

的第二次世界大戰比第一次世界大戰還要兇惡而且悲慘。這都是貿易政策的結果。資本主義求打開絕路的貿易政策竟引他入于死亡的歧途中，這是資本主義的矛盾——這矛盾，在資本主義的本身是沒有方法可以解除的。

我們想像中，帝國主義戰爭的結果，敗的固然歸于衰亡，勝的或者可以繁盛發達，其實是大謬不然。在帝國主義戰爭的期間，如產業落伍的地域，所謂殖民地或半殖民地的革命民衆會乘機獨立，遂出帝國主義的勢力，這一層姑且不必論。即使沒有這種革命運動，或更好一些說，帝國主義間的戰爭不會發生，仍然是不利于資本主義的生存。因為使用機器，採取資本主義的生產方法，產業落伍的國家也可以仿效，結果產業落伍的國家也資本主義化了，自己自會製造價廉物美的貨物，自己會使用自己所有的原料品，不必求輸入輸出于國外。一塊一塊的地域漸次的資本主義化而資本主義先進國的市場和原料場便一塊一塊的喪失。最初尚可以由消費品輸入進到機械等重工業品的輸入，直到產業落伍的國家連機械都會自己製造了，那資本主義先進國的輸出入便完全絕望。結果，資本主義仍然是向絕路的盡頭前進，沒有方法可以打開，直到死亡為止。

(三) 日本對東三省的貿易政策

現在，我們再看看，日本的資本主義和東北貿易上特殊意義何在。第一，日本的資本主

義是比其他資本主義國家更需要對外貿易政策。這個「外」字，當然是指中國，其中最主要的便是東三省了。這是因為日本國內的原料品出產異常貧乏。輕工業的棉花，重工業的煤鐵，國內一概不出產，而須求之于外國。同時，國內人民貧乏，購買力弱，銷貨自然是太少。所以日本的資本主義離開了對外貿易關係，原料品和銷路都沒有，如何能生存，不必等將來的踏入絕路。

中國這大塊市場和原料場自然是日本資本主義的養命根源，不過垂涎并活動于中國市場和原料場上的不僅是日本一國。而且，日本是個資本主義後進國與其他國家自由角逐，未必即操勝算，所以便佔據中國市場和原料場的一部份——最主要而多油水的一部份——便是東三省。所以東三省是日本的獨佔市場和原料場。日本握住了東三省的鐵路和航運等交通機關，把住東三省的對外吞吐港——大連，祇許他一個資本主義在這塊土上活動。帝國主義對於市場和原料場本是獨佔的，日本帝國主義對於東三省，獨佔的色彩更濃些。

日本以外的資本主義國家，自然是無時不想把他們的貿易勢力侵入到東三省，日本以「特殊地帶」，「蒙滿除外」等名詞拒絕他們的侵入，同時，以武力等政治力量看守這塊市場和原料品，戰爭在所不惜，因為東三省，這市場和原料場，是日本資本主義存亡所繫。在將來第二次世界大戰中，日本猶不能不死據東三省這塊土，因為這塊土是日本工業上及軍事上

的物質資料的根本。所以，在日本看來，東三省這塊土，在原料品輸出方面的意義迥大於貨物輸入方面的意義，因為日本的貨物輸出方向，在中國任何部份都可以，甚而中國以外也可以，原料品輸入方向則大部份，也可以說是全部份，都是在東三省。東三省，在作為日本市場之外，特別重要的是日本的大原料場——取之不盡，用之不竭的原料場。

由產業落後的國家輸入原料品，經過生產作用，製成貨物再輸出到產業落後的國家，借以獲得利潤，這是一般資本主義的生產過程。日本的資本主義對東三省性質又微有不同。原料品由東三省運回日本，製成貨物再運回來，未免太耗運費，關稅等等，在東三省有的是中國低賤的人工——由中國內地逃難而遷移到東三省的居民——可以利用，同時又在日本極強大的政治力量保護之下，安全程度有如在日本本國一樣，所以日本資本家近年來又進一步，多在東三省境內開設工廠，從事生產。這比貿易政策更加有利而侵掠程度又更進一步了。英國在上海也有相同的情形，但是勢力之大遠不如日本在東三省。所以日本對於東三省，這塊獨佔的市場和原料場，不僅恃貿易政策，不過，貿易政策仍是主要政策之一，值得我們詳細的研究。

第二節 東北貿易一般情況

(一) 東三省貿易之史的發展

東三省的對外貿易關係發生，如若從歷史上來考查，發生很早。遠在清初，俄國和滿蒙邊疆，已有貿易往來。一百四十餘年前，帝俄東侵，由尼布楚南犯，清廷始下令絕其貿易。到了一六八九年中俄尼布楚條約成立，一七二七年中俄恰克圖條約成立，一八五一年中俄璦琿條約成立，于是尼布楚，恰克圖，璦琿三處先後開放，與俄人通商。所以東三省的貿易起始于陸路，貿易的對手方是帝俄。

海關貿易，在東三省，不過是近七十年的事情。一八五八年中英條約成立，開放營口爲商埠，于是東三省的水路貿易開始。其後帝俄建築中東鐵路，一八九八年又租借旅順大連兩海港，闢爲自由港。大連和營口遂并爲東三省貿易吞吐港。日俄戰爭後，旅順大連轉入日本手中，日本竭力經營，大連貿易遂遠超過營口而成爲東三省貿易中心。日本又繼續建築安奉鐵路及鴨綠江架橋，竣工後，安東港的貿易日有進步。到現在，大連，營口，安東，號稱「南滿三港」，握東三省貿易的大宗。此外，北滿貿易地點有哈爾濱，滿洲里，綏芬河三處，因爲中東鐵路及海參崴吞吐港的交通便利，也佔相當的重要。至于東滿貿易地點則有琿春，琿春，龍井村，所佔的成數很少，在現今是無足重輕。

(二) 東三省貿易在全國的地位

東三省的貿易雖然發生很早，但發達是最近二十年間的事。要知道東三省貿易的一般情況如何，我們可以先看民國以來東三省對外貿易表（表一百二十七）如次：

表一百二十七——民國以來東三省對外貿易表（單位海關兩）

年次	輸 入	輸 出	總 和	出入超
民國元年	四、六四〇、六三二	八、三〇九、四五四	一八、三、九五〇、一〇六	入超 五、三三〇、〇七六
民國二年	一一三、〇三三、一六六	一一三、三三三、八五五	三、五、九六六、九三三	出超 一、八九、四七七
民國三年	一一三、四九五、九六一	一〇八、八七三、九三六	三三、三、三九七	入超 三、五七〇、四五五
民國四年	一〇、八二二、四八六	一三〇、〇八四、四三三	三六、一、九六一、四八八	出超 一、九、七一一、八六六
民國五年	二五、四五四、八七二	一三〇、八七七、三三五	三、六〇、二、三三〇、〇〇〇	出超 一、三、六、二、三三七
民國六年	一、五、五二〇、〇一〇	一、六、一、二〇〇、九五二	三、九、一、六二〇、五五二	出超 三、四、五、五二一
民國七年	一、七、三九、一五五	一、七、八五、一〇六	三、四、〇七、三三三	入超 九、五三、八九〇
民國八年	二、三、三〇三、九五三	二、三、三、〇〇八、七六二	四、三、三、三二二、七六六	入超 一、九、二、五五、一九一
民國九年	三、〇、二九、四五一	三、五、九三、四九二	四、三、〇、〇六、八八〇	出超 一、〇、八〇、九六六
民國十年	三、八、一八七、六五四	三、三、四、四七、八九二	五、三、三、九五、五五五	出超 一、六、三、〇〇、三三八
民國十一年	一、五、四三三、〇七二	二、七、四、六六一、九六六	三、一、〇、九三三、九六六	出超 六、三、三、五、八四四

民國十二年	二七〇、〇五、三六	二五三、九六、四〇	五〇〇、九四、一六九	出超	八六、八七、七三
民國十三年	二〇〇、〇六、四七〇	二六九、〇八、〇八二	四六六、六六、五三	出超	六六、三六、六三
民國十四年	二四、七二、〇五五	三三、三六、一四	五七、〇六、六九二	出超	六七、六八、六九
民國十五年	二七、四三、五六	三〇、一四、九二	六七、六三、〇七	出超	九二、七五、九五

由上表我們可以看出來：（一）東三省貿易發達速度特別迅速。貿易總額由民國元年的一萬萬八千三百餘萬兩，到民國十五年增加到六萬萬四千七百餘萬兩，幾乎到了四倍。內中輸入方面，由九千四百餘萬兩增加到二萬萬七千七百餘萬兩。幾乎到了三倍。而輸出方面的增加成數更多，由八千九百餘萬兩到三萬萬七千餘萬兩，已經超過了四倍。（二）出超的優現像。因為東三省貿易輸出方面的特別增加迅速，所以能造成入超的好況。以中國全部是出超的國家，但是，就是東三省一部份來看，在民國八年以前尙有時爲入超——但乃出超佔多數——民國八年以後，年年都是入超，直到最近。入超的數目，民國二年是一百餘萬兩，民國十五年到了九千二百餘萬兩，增加幾乎到了二十倍，這真是可驚的進步，很值得我們注意。

我們再看看東三省貿易額在全國總貿易額佔一個什麼位置。就貿易總額來看，在民國十五年，全國共有一十九萬萬八千八百餘萬兩，內中東三省有六萬萬四千八百餘萬兩，東三省

佔全國的百分之三十二，幾乎到了三分之一；在民國元年東三省也曾佔全國的百分之二十一，在五分之一以上。其中最重要的還是在輸出方面。全國輸出總額，在民國十五年，是八萬萬六千四百餘萬元，內中東三省有三萬萬七千餘萬，東三省佔全國的百分之四十二，幾乎到了一半。在民國元年也佔百分之二十四，約爲四分之一。除了東三省，中國便沒有所謂輸出，這話雖然近乎誇大，但是也並非十分誤謬的話。輸入方面，東三省也佔很高的成分。在民國十五年，全國總輸入額是一十一萬萬二千四百餘萬兩，內中東三省有二萬萬七千七百餘萬兩；東三省佔全國的百分之二十四，約爲四分之一。民國元年也佔百分之二十，恰爲五分之一，茲將民國以來東三省貿易與全國貿易總額比較列表（表一百二十八）如次：

(二) 東北貿易的國際關係

我們再進一步，看看在東三省這一大塊市場上，那一個佔多少勢力。因為中國的市場已經被國際資本帝國主義所分割佔領了，所以在貿易的研究上絕對不可忽略了國際關係。先從輸入方面看：東三省輸入總額，在民國十五年，是二萬萬四千八百餘萬兩。輸入的國家有日本，美，德，英，法，意，俄，比，以及瑞典，荷蘭，丹麥，瑞士……等二十餘國別之多，其中日本的數目最大，連朝鮮在內，有一萬萬零七百餘萬兩，幾乎佔了一半。其次是美國，有一千六百餘萬兩，雖然僅及日本的十分之一，但以美國經濟勢力的偉大，在東三省貿易上佔了第二位，自然使日本感受莫大的威脅。再其次是英國，合香港，英國本土，印度，及加拿大幾處，共約有一千二百餘萬兩，和美國的數目相比，在伯仲之間。再其次是法國，每年也有五百餘萬兩。至于陸路的俄國反年漸減少，到民國十五年竟落到十三萬餘兩的小數目。茲將東三省貿易輸入的國別列表（表一百二十九）如次：

表百二十九——東三省貿易輸入國別表（單位海關兩）

	民國十三年	民國十四年	民國十五年
日本	三、四七、七九	六、二五、六九	一〇、七三、一六
美	二〇、九二、六六	一四、三〇、七三	一六、五九、八〇

香港

五、〇七九、〇五五

五、四九五、二四四

七、九二四、七九七

德國

四、五五二、二四二

六、三六〇、六六六

五、五五六、一三三

英國

三、九九五、七三二

三、九〇三、四六六

五、二〇一、二九九

朝鮮

四、八六五、六六一

四、三三三、〇三五

四、九五三、四三五

加拿大

二、五〇四、四四四

一、三四八、〇三五

三、二四七、八八二

比利時

二、一〇四、二六四

一、三八〇、九九八

一、九五九、三七七

荷領印度

一、二〇九、九三二

一、四四三、九六一

九四〇、一八五

埃及波斯及土耳其

五八、八七〇

六九九、八七二

七八、九四六

英領印度

一、三四四、三二一

一、四九一、三三三

六四四、九五五

意大利

一七、七三一

九六三、〇八九

五三一、八八七

法國

八三六、三五四

一、四九二、二六六

五五九、八七四

荷蘭

二〇三、四三三

二〇三、一八七

四八八、〇四四

新加坡及海峽殖民地

三二、二六八

五二一、三三三

四四三、〇四八

法領印度

八八一

八七、二六〇

一五二、四五七

俄國

五一、五一

五、九四三

一三八、八六三

菲律賓濱	一八、八六七	四一、〇五五	四、六一
瑞典	三七、八三三	三、三三三	二、三六六
丹麥	二七、四九九	三、九六六	一〇、五〇〇
澳洲	九、八二三	一〇、四六六	六、〇八八
瑞西	一七、四一〇	四〇、〇〇七	三、六六六
其他	四三、七〇七	一、四三、九六六	二五、五二二
經由中國各港 之外國品輸入	一六、〇三〇、九〇〇	一七、三五六、六〇〇	一八、四七一、二二七
計	二六、九三三、三三七	一五二、〇四九、一七二	一七、九九九、八三三
中國品	五、三一、五〇〇	三、五七、九七七	七、一四、九七七
合計	一八、三三六、九七七	三四、六六、〇〇九	一四、二四、三二九

我們再看看東三省貿易的輸出方面，各國所佔的勢力如何。東三省的輸出總額，在民國十五年是二萬萬九千九百餘萬兩。輸出的國家有日本，俄，英，德，比，法，意，美等十餘國。其中日本的數目最多，連朝鮮在內，有一萬四千七百餘萬兩，約佔一半。其次，是英國連香港在內，有一千四百餘萬兩，恰等于日本的十分之一。俄國在輸出方面不過十餘萬兩。美國在輸出方面也不如日本，僅僅是九百餘萬兩，但是連菲律賓在內可以有一千餘萬兩，和

英國的數目相彷彿，并且是近來年有增加。（在民國十三年美國僅有六百餘萬兩，十四年便是八百餘萬兩），對於日本也是一種威脅。茲將東三省貿易的輸出國別列表（表一百二十）如次：

表一百三十一——東三省貿易輸出國別表（單位海關兩）

	民國十三年	民國十四年	民國十五年
日本	九、一九三、九〇六	九、二五六、七二五	一一、四七七、〇五二
朝鮮	二、四四三、六五五	二、五〇六、八七一	三、一六六、六六四
香港	二、二四九、五九九	二、六六八、七六六	三、六四四、九九五
荷領印度	四、一三七、〇六〇	四、九二四、一八一	四、〇八五、六六五
菲律賓	八七、四八八	一、二六七、五七七	一、四九九、一三七
俄國	一六二、六六八	二、一九、四八八	—
英國	七六〇、五九九	六、四〇〇、六六八	一一、五五三、二二六
德國	二、〇二六、六六八	一、九九五、二一五	一、五七五、二四四
比利時	四〇一、〇三七	四四七、三三八	三〇〇、〇九九
法國	六五、三〇六	一、七六、八四四	四四、五六五

荷蘭	六、一五、一六	五、三三、一七	八、四七、四七
意大利	一、三三、九六	二、六九、二六	五、七三、五七
美國	六、二七、八〇	八、二四、六三	九、〇七、一八
其他	一、六三、七三、七六	一、七二、七九、三六	二、〇四、六五、〇六
國內各港	四、六六、九六	八、七、九三、三〇	四、八二、二七一
總計	三三、四〇、六三	二五、七三、六六	二九、五〇、二八七

我們再看看：東三省貿易在日本全國貿易上的位置，藉以察出東三省對日貿易的意義來。在日本全國來看，在歐戰以後，貿易總是入超。入超的數目，最近四年來的平均值為三萬五千八百餘萬元（日金），但是日本的對中國貿易總是出超。出超的數目為一萬萬六千和三百餘萬元（日金）。日本對香港，對美國的貿易也都是出超。惟有對關東州（即大連）對印度是入超。日本對關東州的入超數目平均為六千九百餘萬元（日金），日本對印度的入超數目平均為六千六百餘萬元（日金），所以日本對東三省的貿易是日本對外貿易中入超數目最大的一個。茲將近四年來日本對外貿易的出入超額列表（表一百三十一）如次：

表百三十一——近四年來日本對外貿易出入超額比較表（單位日金千元）

全貿易

對中國

對關東州

對香港

對印度

對美國

民國十三年

入超 六六、三三七

出超 一〇〇、八五五

入超 一〇三、一四四

出超 七、九三三

入超 二五二、四一九

出超 七、九三三

民國十四年

入超 二六七、〇六六

出超 二五、六六一

入超 四、九六六

出超 七、一五三

入超 四〇〇、一五一

出超 三三、二六一

民國十五年

入超 三三三、七五五

出超 一八、四五一

入超 五、四七〇

出超 五、五七七

入超 三三五、一八四

出超 三〇、六九五

民國十六年

入超 一八六、八三六

出超 二〇、一四九

入超 四、二七七

出超 四、九三九

入超 二〇三、〇三三

出超 一〇、二一九

平均

入超 三三六、二五七

出超 二六、八〇九

入超 六、二七四

出超 四、八六六

入超 二四七、六六一

出超 二〇、五三三

日本這兩個貿易入超地方有什麼意義？這兩個地方都是日本重要原料品輸入地。日本由印度輸入棉花以爲輕工業的基礎，由東三省輸入煤，鐵及大豆，豆餅，……等農產品，以爲重工業及民食的基礎。所以東三省與其說是對日本貿易的入超地，無寧說是日本的大批原料品供給地，在意義上或者是可以更清楚些。

(四) 東三省貿易的地方比較

我們再細看東三省各通商口岸在貿易上所佔的地位如何。前邊已經說來，東三省的貿易中心，共有三個，一是南滿方面的大連，營口，安東；一是北滿方面的哈爾濱，滿洲里，綏芬河；一是東滿的瑯璅，瑯春，龍井村。這三大中心，以南滿三港的勢力最大，貿易額，在

民國十五年，達五萬萬四千七百餘萬兩，等於東三省貿易全部的百分之八十五。民國十二年
和十四年且到了百分之八十七，幾乎是佔東三省貿易的全部了。北滿東滿合起來的貿易額，
在民國十五年，為九千九百餘萬兩，等於東三省貿易全部的百分之十五。民國十二年和十四
年，僅佔百分之十三，數目太細微了。就發展上說，南滿三港，自入民國以來，進步的很快
。民國元年的貿易額不過佔東三省貿易全部的百分之七十四，十五年到了百分之八十五，十
二年和十四年且會到百分之八十七。北滿和東滿的情形恰恰相反，貿易額一年的減退，民國
元年尚佔東三省貿易全部的百分之二十六，十五年竟落到百分之十五，十二年和十四年且會
到百分之十三。茲將民國以來，東三省各口岸對外貿易額比較列表（表一百三十二）如次：

表百三十二——東三省各口岸對外貿易比較表（單位海關兩）

年次	南滿		北滿及東滿	
	貿易額	對東三省總貿易的比例	貿易額	對東三省總貿易的比例
民國元年	二、一〇、三三六	七	四、七、九〇〇	二
民國二年	二、〇、三九、四六三	七	六、五、二、一七四	元
民國三年	一、六、一、三五、九三三	七	六、〇、二六、九四四	二
民國四年	一、三、〇、七六、二五五	六	五、一、二七、八三三	四

民國五年	一八三、四七、七三〇	七	七、八七、七二	三〇
民國六年	二四、四三、一七	六	七、三七、三七	二四
民國七年	一五三、四七、〇三七	五	五、六八、二六五	一五
民國八年	一七、〇五、二四九	五	六、二六、二六六	一五
民國九年	一五、七四、六一	四	六、二六、二九	一六
民國十年	一七、四九、八三三	三	七、〇四、六三	一七
民國十一年	一五、二五、二〇四	四	七、八三、七四	一六
民國十二年	四四、七〇、四〇三	七	六、一九、七五	一三
民國十三年	一五、七七、六九	四	七、八九、九三	一六
民國十四年	四四、三六、七五	七	七、七〇、九四	一三
民國十五年	一七、四〇、五六一	五	九、四三、五一	一五

至於東三省各口岸貿易中的輸出入關係上也是南滿佔優勢。在輸入方面幾乎是全在南滿三港方面。民國十五年，東三省的全部輸入額為二萬萬七千六百萬餘兩，其中南滿三港有二萬萬四千八百餘萬兩，佔東三省全部的百分之九十；北滿和東滿僅有二千一百餘萬兩，祇佔東三省全部的百分之十。輸出方面，北滿和東滿略勝於前，但仍然不敵南滿三港遠甚。民國

十五年，東三省的全部輸出額爲三萬萬七千餘萬兩，其中南滿三港有二萬萬九千九百餘萬兩，佔東三省全部的百分之八十以上；北滿和東滿爲七千一百餘萬兩，佔東三省全部的百分之二十弱。在發達方面，自民國十一年到十五年，南滿三港輸入額由一萬萬五百餘萬兩增加到二萬萬四百餘萬兩，輸出額由二萬萬一千九百餘萬兩增加到二萬萬九千九百餘萬兩。至於北滿和東滿的輸入額，由二千一百餘萬兩增到二千八百餘萬兩，輸出額由五千四百餘萬兩增到七千一百餘萬兩，和南滿相比相差太遠了。茲將近五年來東三省各口岸對外輸出入額比較列表（表一百三十三）如次：

表一百三十三——東三省各口岸輸出入額比較表（單位海關兩）

年	次	南 滿		北滿及東滿		合 計
		輸入	輸出	輸入	輸出	
民國十一年	輸入	一七五、三三三	一七五、三三三	二二〇、九四五	二二〇、九四五	一、九六、四三三
	輸出	二九、九九五	二九、九九五	五〇、七三三	五〇、七三三	二七〇、六一、九六六
	合計	三九五、二六三	三九五、二六三	二七一、〇八八	二七一、〇八八	四七二、〇五三
民國十二年	輸入	一八八、〇四三	一八八、〇四三	一九〇、二八〇	一九〇、二八〇	二、〇七、〇五五
	輸出	二四八、七六八	二四八、七六八	四七、一八〇	四七、一八〇	二、九三、九六六
	合計	四三四、八一三	四三四、八一三	二三七、四六〇	二三七、四六〇	五、〇〇、九二一

民國十三年

輸入	一八二,三三九	一八,三二,四三三	二〇〇,六六六,四七〇
輸出	二二三,四〇〇,九九三	五五,五七七,三九〇	二二九,〇二八,〇八二
合計	三九五,七三七,六九二	七三,八九九,九三三	四二九,六九四,五五二

民國十四年

輸入	二三四,六六二,二〇九	二〇,〇四四,三三六	二四四,七〇六,五四五
輸出	二五九,七三三,六六二	五五,六五五,五六一	三三三,三八八,一八九
合計	四九四,三九五,八七二	七五,七〇〇,九四四	五七〇,〇六九,七四四

民國十五年

輸入	二四六,二二四,三三九	二六,七六六,四〇〇	二七三,〇九〇,七三九
輸出	二五九,五〇六,二七七	七三,三三六,二一一	三三二,八四二,四八八
合計	五〇五,七三〇,六一六	一〇〇,一〇二,六〇一	六〇五,八三三,二二七

(五) 東三省貿易品性質的比較

東三省貿易是入超的貿易順勢，誠然是不錯，但這便說是好況，便可以樂觀了嗎？不然。要看輸出入品的性質如何而定。如若輸出多為消費品而輸入多為原料品，或機器等生產手段，那可以代表一個地方工業的發達。反之，如若輸出多為原料品而輸入多為消費品，那可以代表兩種意義，一方面是人家的銷貨場，一方面是人家的原料場，結果不過是培養其他國家的資本主義發展，雖然是入超也沒有用。不幸，東三省的貿易竟是沒有用的第二種。現在

我們看看佔東三省貿易全部百分之八十以上的南滿三港輸入品性質如何。在價值數目上，輸入品最多是棉織物。民國十五年南滿三港總輸入品價值是二萬萬四千八百餘萬兩，其中棉織物佔第一位爲五千八百餘萬兩，佔輸入總額的五分之一以上。若是連上毛織物，絲織物，毛棉交織物，以及毛，絲，棉線等全部，一共可有八千八百餘萬兩之多，約佔全輸入價值的三分之一。所以東三省的主要輸入還是消費的纖維工業品。并且最近四年來數量是與年俱增。其次是麵粉，價值有一千九百餘萬兩，麻袋，價值有一千一百餘萬兩。再其次是鋼鐵，機械，機器，金屬物等重工業品，合起來總價值可以到二千二百餘萬兩。再其次便是果物，砂糖，紙烟，茶，酒等飲食物，合起來總價值可以到三千一百餘萬兩。再其次是蠟燭，火柴，肥皂，玻璃，陶器等化學工業品，合起來總價值可以到五百餘萬兩。茲將南滿三港輸入品分類列表（表一百三十四）如次：

表一百三十四——南滿三港輸入品分類表（單位海關兩）

品名	民國十二年	民國十三年	民國十四年	民國十五年
棉織物	四、〇九、八七	三、五〇、〇三	五、三四、三八	五、一〇、八四
毛及毛棉交織物	二、八七、四六	三、三三、〇九	四、一九、三五	五、八七、四七
絲及絲棉交織物	一、二五、九〇	一、六三、七五	一、三〇、九五	三、八九、〇九

其他雜織物

一、五九、九四

八七、三六

一、四三、八六

二、〇七一、八七三

棉 縫 線

四〇三、七七

一七、七四

三九、六九

四四、七四

棉 織 線

一五、七五、八七

二、八六、二〇

一五、五三、四五五

一六、三三、二九七

棉 花

一、一四、三六

一、九六、六〇

三、三三、三〇

五、五九、六九七

繭蠶絲及絲製品

一、四八、一八九

七、三九

一、四四、一五

三、五、二七

其他絲縷及材料

一、三五、一六

八三、七四

一、三〇、四五〇

二、四九、二九

衣服及附屬品

二、六七、九五

二、一六、六六

二、四〇、六六

三、五三、四一

米

一、三三、七七

一、四一、六四

二、五二、一六一

二、八一、六三

其他穀物及種子

一、三五、〇五四

二、九七、八七

一、〇七、〇六

一、八三、八五

麵 粉

八、五八、八九

一八、〇〇七、三六

一八、二五、〇四

一九、一四、六五

野 菜

一、一五、七三

四七、三七

五、四、九五

五九〇、四三

果 物

九四、八三

一、五九、九三

二、二五、三七

三、四六、六〇

砂 糖

四、五九、五〇

五七、〇〇、〇四

六、三一、五八

五、二六、〇八四

水 產 物

二、四〇、五九

一、四二、六七

一、九四、五三

二、六三、六九

其他食料品

三、四六、七三

三、一六、九八

三、九〇、二九

五、〇九、六〇七

茶	三、五二、九四	二、六六、五五	三、六七、四二〇	二、七九、一四一
酒類及其他飲料	二、一六、六九	一、九美、七四三	一、九九、九三	二、三七、五三
紙 烟 等	七、五七、八七	五、五五、四七一	五、四八、四美	五、六四、一八五
烟 草 等	四、八七、七五	二、五七、四四	四、三〇、二九八	三、八〇〇、四〇〇
製造紙烟材料	七美、三三	一、四九、三四	一五八、二八八	五二七、八三四
家 具	一、四六〇、六八	一、四四、二八	九六、三三一	一、三五〇、〇七一
藥品及藥材	三、五九、〇美	三、三三、二九	四、六七、六九	五、四七、三四
染料及顏料	二、九六、七六	三、〇四、四九	三、六三、五三	二、五二、七三
煤 油	五、一七、〇五二	六、〇九、八六	六、三四、四六	四、五四、六八
機 械 油	一、〇九、〇〇	八五、四〇	六九〇、〇三	九五、九二七
其他 油 類	一、二〇六、二六二	一、〇一三、〇六	一、四二五、三七	二、〇九、九二九
蠟 燭	三〇、〇三七	一〇八、四一	三〇、〇三〇	三〇九、一四九
蠟 燭 製 造 材 料	七四、〇三三	八四、四八	五三、一七九	一、一七、五七
肥 皂	八美、七四	六九美、五美	八二六、五二	八〇〇、二六三
火 柴	一〇、四七	五〇、一八三	一〇三、五五	三三、〇七三

製造火柴材料

一五〇、六〇〇

一七七、一七五

一八四、九六

三六、八九三

煤及焦炭

三六、五三三

二五四、〇八八

二四、三〇八

二四〇、九三三

鐵及鋼

六、七五、七〇二

八、八四、三三三

七、九四、四四四

九、九五、三三二

其他金屬

二、三四、四二一

二、四三、六六八

二、三六、八五五

三、〇三、八〇二

金物

三、〇三、四六六

一、四二、九三三

一、五八、二六八

二、九四、五九九

機械機器

五、二二、九五七

八、一八、二五五

六、〇九、二六七

六、六二、三三二

車輛類

一、八六、〇七七

二、五四、一〇三

一、五四、六六八

四、九四、七〇一

洋灰

四七、〇六三

三三、六七七

三三、〇六七

六八、一〇〇

木材及竹

一、五三、二六六

一、三六、五五四

一、九〇、八三六

二、一七、二六五

建築材料

六〇六、三九

一、〇三、四〇一

七二、二六六

七五、二六一

鐵道材料

一、二五四、六四

九五、一五五

八五、八六一

四九、九七〇

電氣材料

二、二六三、〇五〇

二、五五、四七六

二、一〇、三三三

三、六三、三六六

美術及化粧品

一、五〇、四三三

一、二四、七九

七三、七九

一、六七、五六

皮(革毛骨角牙)類

三、九九、八六六

二、六八、八八七

六、三四、〇四一

六、八六、八六六

紙類

五、四八、九三三

四、二五、三三五

五、四三、九三三

六、六二、七四

玻璃及玻璃製品	一〇九、八八元	八六、一六元	八三、九五元	七五、六六元
陶磁器及土器	一、四四、四四元	一、〇五、四六元	一、七六、五〇元	一、七三、九五元
麻袋	四、六五、二七元	四、四九、五三元	六、九五、三三元	一、五三、九七元
其他雜品	八、九三、五三元	七、八六、七四元	一四、八三、〇九元	一〇、一五、七九元
小包郵便	六〇一、〇六元	三三三、三三元	四〇二、七七元	四九、八六元
合計	一八、〇四、四八元	一八、三六、九七元	三四、六六、七九元	二四、一四、三六元

我們再看看南滿三港的輸出品都是些什麼？民國十五年度，南滿三港的輸出品價值總額為二萬萬九千九百餘萬兩。內中以豆餅為最多，價值為七千二百餘萬兩，幾佔輸出全部的四分之一。若是運上豆餅，豆油，大豆，及其他豆類合起來，輸出價值一共可以到一萬萬五千五百餘兩之多，佔輸出全部的一半以上。其次是粟及高粱，價值一為二千三百餘萬兩，一為一千一百餘萬兩。如若將豆餅，豆油，大豆，粟，高粱，玉蜀黍，胡麻，苧麻，及穀物等一切農業物都包括在內，價值總額可以到二萬萬一千二百餘萬兩之多，和總輸出全部的二萬九千九百餘萬兩相比，幾到百分之八十，可以說是絕對大部份了。農業物以外，最多的是煤，價值到三千五百餘萬兩。如是連煤，鐵，及其他一切礦產物在內，價值到四千餘萬兩。再其次是柞蠶絲，價值到一千餘萬兩。如若連柞蠶絲，蠶絲，絲製品，及繭，棉花等纖維物品合

起來，價值總額可以到一千二百餘萬兩。再其次是木材及竹薪，木炭等物，價值到四百餘萬兩。再其次是瓜子，麻子，及其他種子等，價值到五百餘萬兩。再其次是酒，煙，鹽，果實，麥粉，雞卵，水產，及一切飲食物等，價值可以到七百餘萬兩。再其次是各種獸毛，皮，角，骨牙，及家畜，家禽，獸油等畜產品，價值可以到四百餘萬兩。茲將南滿三港輸出品分類列表（表一百三十五）如次：

表百三十五——南滿三港輸出品分類表（單位海關兩）

品名	民國十二年	民國十三年	民國十四年	民國十五年
大豆	四三〇、五九六	四〇、一八四、七七七	四四、〇四、四九九	四四、三三、七〇〇
其他豆類	四、二二六、〇六五	五、四四七、七六〇	五、五五九、四六一	七、一四一、七〇〇
玉蜀黍	四、八七一、〇二六	二、〇五五、一五〇	五、二二五、五九〇	九、四三二、九五五
高粱	一五、八四七、二五〇	五、五九〇、九五五	一六、五五七、三三二	二一、九五九、九五五
粟	一〇、六三三、六六八	一五、六四九、三三七	一九、四三一、四四五	二二、四九九、〇四二
小麥	二、〇〇〇、八七七	三、二六、七三三	四、四、五三三	二、二、二五四
其他穀物	三、五三、二一九	六、三三、〇三三	一、〇七五、四四五	一、一五〇、三三〇
胡麻	二、三三八、九四四	一、七五七、二五五	一、五五四、八四七	一、二六六、六六八

瓜	子	九二、六六	九四、七五	一、一八、五〇	一、九〇、六七
麻	子	六三、二九	一、四四、五八	七五、七七	九七、八〇
蘇	子	八七、五七	一、二八、五三	一、〇九、〇四四	九七、二九三
其他種子		八二、二三	一、五〇、八三	二、一八九、二五	二、〇四、九二
野	菜	六六、三〇	九五、六九	五五、五二	四六、四三
果	物	三六、九一	二五、六八	九、七四	一六、二六五
麥	粉	五八、〇八	一四、六三	三六、六九	四二、一三五
穀		一、六九、三九	九三、六八	八七、六九	九五、〇五
雞	卵	八九	五二	五二	三、七九二
水產	物	三二、一三	四六、七五	四六、一五	三七、八六
中國	酒	六六、六六	六九、五八	六七、八四	一、二六、〇〇三
烟	草	二、七、四八	二、四、九八	一、三八、〇五三	一、六九〇、五九
鹽		一、五四、四二	一、五二、五四	一、四三、一六五	一、四九九、六八
其他飲食物品		五九、九六	四三、〇六三	七九、二六	六〇、〇七九
豆	餅	六、二五、二四八	五、八二、三五二	五七、一四、九三七	七、九五、五七

豆 油

一八、七六、九〇一

一五、八七、四五三

一九、九三、〇四七

二七、八七五、五九

其他油類

三九、〇四

三五、五〇六

四六、六二七

一、二六、六四

苧 麻

四〇、三三

三五、一〇〇

二五〇、八七三

一〇六、一五六

棉 花

七、二三

七、六四

一九、五五

七、五〇

繭

二、四六、七二

一、二〇、七四

一、一九、九七

八九、〇〇

柞 蠶 絲

一五、五五、七二

八、三三、二四五

二、三〇、三七

一〇、四九三、九五

蠶 絲

一、七二、二九七

六三、二二

一、〇三九、〇〇

一、〇三七、六七

絲 製 品

八三、六三

二七、九六

三五七、九六

五三、一四

猪 毛

四八、六四

五二、四九

六四、八五

一、六三、四三

羊 毛

三七、六四

六五、一四五

九八、六八

三七、〇三

其 他 毛

一四、二三

一八〇、二八〇

八四、七四

五五、一五二

皮 革

七六、四四

一、〇七、七三

一、二四、六九〇

一、三六、五八九

角 牙

二五、四三

二〇〇

四、九五

五、三九

獸 骨

二五、九五

三三、四六

三五、三三

四三、五七六

家 畜

五、一九

五〇、三七

五、一八九

一八、一九

家禽	美	四、〇五七	二〇七	六、〇四三
獸油	二、三〇六	一三、八九九	一八、六九〇	二〇、〇三九
木材及竹	一三、三〇〇、〇〇〇	四、六三三、三〇七	一三、三三三、三三三	四、八四四、五八六
薪及木炭	六、八五三	六、七三二	三、三三五	二、四、一五一
煤及焦炭	一七、六三三、三三三	一八、三三三、四五四	三、八八九、一七四	三、〇〇一、六四四
其他礦產品	三、五、六七	四、八、三五五	六、三、四七	九、九、〇三九
藥品及藥材	一、三四、三四五	一、三九、八三三	一、三、八、一三四	一、九、九、五九九
染料及塗料	一、三、〇三三	一、四、三、八九三	八、七、八三三	一、五、三、〇三三
人參	四、七、四八七	五、一、八八〇	四、一、六六一	六、一、八三三
鐵及鐵製品	三、〇、七、三四〇	三、一、三、三三五	三、三、八、七九	四、六、〇、六五五
其他金屬及金屬物	一、六、〇八一	一、四、七、六三	三、五、五、五二	九、七、三、六
其他雜品	二、二、五、九五六	二、三、五、三三三	二、五、〇、一七三	四、三、五、七六四
小包郵便物	三、八、二、六四	七、六、八八七	八、〇、三、五九	五、五、七、六一
輸出共計	一、三、四、七、三、〇五四	一、〇、三、三、七、〇六六	一、二、四、七、三、三、九六六	一、二、六、七、九、六、七四三

中國品	二、七三、二九八	四、一五、二三五	六、一五〇、二四六	五、〇四、八三〇
外國品	九、二五、六三三	五、九四、五〇一	六、二七、四五四	六、四四、七四〇
計	一二、〇〇、九三一	一〇、〇九、七〇二	六、三、四七、七〇〇	一一、五九、五七〇
合 計	二、四、七四、〇三〇	二、三、四〇、〇九二	二、五、七三、二六六	二、五、五九、二六七

第三節 大連港及其貿易

(一) 大連港的開闢及其經濟價值

(1) 大連港之史的發展

東三省最大的吞吐港，大連港，握東三省全部貿易的重心，在經濟上有很大的價值。日本掌握東三省也就是因為掌握了大連港。大連港外借海運以與日本、中國其他各港及南洋、歐美相聯絡，內以南滿鐵路為幹線，支線四出，把全東三省網羅，在政治方面也有絕大的價值。日本佔據了東三省是因為日本佔據了大連，這話毫不為過當。早稻田大學的平治博士有一首頌大連詩：『欲計邦家興廢源，歷游天下志常存。快舟衝破黃海浪，先叩新疆第一門。』

其野心，其意義可以想見。大連港，誠然值得我們細細的研究一下。

大連港在遼東半島的南端，北緯三十八度五十六分，東經百二十一度三十分的地點。包括大連市在內，總面積爲一千零七十六萬餘坪，水面面積爲九十四萬餘坪。人口，據民國十六年度的調查，大連民政署管內有十萬零八千餘戶，六十七萬三千餘人。如若連旅順民政署管內一併計，全關東州的戶數爲十二萬六千，七十九萬一千餘人。大連港可以容二萬五千噸的大輪船自由出入。每年能吞吐貨物四百五十萬噸。其意義的重大可以想見。

但是，這大連港，在三十年以前不過是一個海濱荒涼，叢林蘆葦滋生的一個小漁村而已，地名曰「青泥窪」，何嘗爲世人所注意。如若一定要在史乘上去找大連的事蹟，約在距今五百年前，那正是明朝嘉靖年間，明廷爲防倭寇來襲，曾在該處築臺防守。約在距今七十年前（一八六〇年）英法聯軍進攻天津及北京，當時英國艦隊曾經佔據現在的大連灣，以爲根據。這是大連的荒蕪時代。

清光緒初年，李鴻章作直隸總督，聽德國軍事顧問漢尼克氏的計劃，在現今的大連築要塞，以屯駐海軍，遂將該地統名大連灣。築塞工事由光緒十四年起，到十九年止，在黃金山，老龍頭，和尚島等處建海岸炮台五座，在徐家山建陸路炮台一座。這可以說是大連的萌芽時代。

光緒二十四年（一八九八年）中俄旅順大連租借條約成立，帝俄強索而去。帝俄即以旅

願爲商港，大連爲軍港，將大連改名爲達爾尼，委託東清鐵路公司經營一切，由技師長薩哈羅夫氏指導，實施海陸諸工事。第一期工事自一八九九年起到一九〇二年止，工事費預算一千八百萬盧布。帝俄在這四年間造成了同時可以停泊平均一千噸輪船二十五艘的碼頭及市街的一部。第二期工事擬擴充碼頭到四倍大小，並將市街完成。不想日俄戰事卽在此時而起。這可以說是大連的草創時期。

一九〇四年日軍佔領達爾尼，一〇九五年改名大連，置於司令部轄下。一九〇六年玻茲瑪斯條約成立，大連遂正式轉入日本手中。日本政府令歸滿鐵會社經營，自一九〇七年繼續作築港工事，直到現在仍在建築之中。截至一九二一年止，日本共投下資本二千二百二十四萬七千七百五十餘元。這可以說是大連港的完成時期。

(8) 大連港的價值及日本經營

我們現在可以考量一下，日本經營他的滿蒙侵掠根據地到什麼程度，并且這大連港有何等天賦的優勢。

大連港，形勢天成，自然是一個好港口。優點計有三項：

(A) 港口——大連港的港口寬闊，利於大輪船同時出入而無衝突阻隔之患。港口東曰鮎魚尾，西曰大鵬嘴，兩峯相對，形勢天成。

(B) 水道——大連港口有數小島并列：在北名北三山島，在南名南三山島。由這兩羣島便把大連港分爲三個大水道：(一)南三山島和大鵬嘴之間爲南水道。(二)南三山島與北三山島之間爲中水道。(三)北三山島與鮎魚尾之間爲北水道。水道繁多實爲商港的必備條件。

(C) 水量——大連港內水量深可容吃水甚多的大船進入是最大的一個優點。不過，港內水量各處不同。最好的地方是青泥窪，即現在的大連市街碼頭，水量由十八到二十四英尺，可容大軍艦停泊。此外各港西的潮水套，水量由十二到二十七英尺，可容中等以下的軍艦停泊。港北的河套，水量由十八到二十四英尺，亦能停泊中等以下的軍艦，中日之戰，日本軍隊就在此處登陸。港東北的紅涯套，水量由六到十八英尺，不能停大船，但是紅涯套口附近，水量由二十四到三十英尺，當北風大作時，依大和尚山的屏蔽，實爲中等輪船的良好停泊地。港東的大個口，水量由二十四到三十六英尺，能容大輪船，不過面積很狹，難於發展。

日本經營這大連港到了什麼程度呢？按大連港現在的情形，同時能容二千到三千噸的輪船八隻，四千噸到六千噸的輪船六隻，八千噸到一萬噸的輪船八隻，二萬五千噸的輪船一隻，合計二十二隻。停泊輪船的岸壁有一萬六千二百九十四尺，水面面積爲八十九萬坪，每年能吞吐四百五十萬噸的貨物。並且在大山碼頭有三千七百八十九的帆船停泊岸壁，同時能停

泊三百石到五百石的帆船一百五十隻。大連港頗有可觀了。至於工事方面，最大要推以下數種：

(A) 堤防——日本在大連港內築了兩個大防波堤，擁抱內港。一個是東防波堤，向海中延長一千二百二十一尺，頂上寬二十尺，上有高於潮面四十八尺的燈台，點光達距離八海里的白熱燈。工事由一九〇八年三月起，一九一二年三月始竣。一個是西北防波堤，向海中延長一萬一千九百十五尺，面積九十九萬二千坪，上置光達六海里的燈台。工事由一九〇八年七月起，到一九一八年八月始竣。此外尚有在露西亞町爲帆船建築的防波堤，突入海中三千一百尺。工事由一九一三年四月起，到一九一四年五月始竣。

(B) 碼頭——日本建築的碼頭大的已成三個：第一碼頭，繫船岸壁長二千五百二十八尺，寬五百六十八尺，共分六區，自一九〇八年興工，到一九一五年十月始成。第二碼頭，繫船岸壁長四千四百二十四尺，寬四百二十四尺，分十一區，自一九一一年興工，到一九一四年十月始完成。第三碼頭，繫船岸壁長五千三百五十四尺，寬四百二十四尺，共分十一區，自一九一三年三月興工，到一九二〇年三月始完成。第四碼頭，繫船岸壁長二千尺，寬六百尺，自一九二三年六月興工，預定去年十二月竣工。此外尚有三個較小的碼頭：一個是甲碼頭，繫船岸壁一千一百四十四尺，分三區，自一九一一年五月興工，一九一三年三月始完成。

一個是乙碼頭，繫船岸壁長九百尺，分三區，自一九一三年興工，一九二〇年三月始完成。一個是丙碼頭，繫船岸壁長九百尺，自一九二一年七月興工，一九二四年十二月始完成。

(3) 其他——日本對大連港的經營，尚有倉庫，七十六棟，面積九千八百坪。鐵路四十五英里，貨車二百五十輛，機關車十二輛。護岸三處共長一萬二千餘尺。燈台七處，光線所達距離近者二海里，遠者八海里。最大的燈台在南三山島上，光線可達二十二海里。水淺之處從事浚渫工事，擬浚土量約二百零七萬五千一百九十三立方坪，自一九〇八年起開工。此外尚有碼頭事務所一處，定工費一百零七萬元，為大連的有名建築。

(3) 大連航路和日本的海運勢力

大連港的經濟價值，一方面是對東三省內部的鐵路連絡，以南滿鐵路為幹線，再加上吉長，吉敦，四洮，洮昂，金福，以及中國的瀋海，北寧等線，中俄的中東線，幾乎把全東三省的對外輸出，貨物都網羅在內而聚于大連。同時由外輸入貨物也可以由大連港再分散在全東三省。因此，大連港遂成爲東三省的大吞吐港。另一方面，大連港對外航路也很發達，所以方纔能使大連港成爲東三省輸出入的中心地點。同時，日本完全操縱了以大連爲中心的海運事業，所以日本方纔能操縱了東三省的輸出入事項，操縱了東三省的經濟命脈。現在我們考量一下大連港的航路及日本的海運勢力何如。

大連港和中外各港的距離：大連港和東三省第二個吞吐港海參崴距離一千零五十海里，和另一日本勢力的東三省吞吐港安東港，距離一百九十海里。和中國各港的距離：天津二百四十九海里，煙台八十七海里，青島二百六十二海里，上海五百四十四海里，香港一千二百五十五海里。和日本各港的距離：門司六百十四海里，大阪八百七十六海里，神戶八百六十九海里，橫濱一千二百十二海里。和遠洋各港的距離：新加坡二千零二十七海里，馬賽九千二百海里，倫敦一萬零九百海里，紐約一萬二千七百三十五海里，舊金山五千四百九十四海里。

以大連港爲基點的定期航路線往來于中國沿岸的計有：

- (A) 大連上海線——有般三隻，平均每月配船三萬六千餘噸。
- (B) 大連安東天津線——船二隻，七千餘噸。
- (C) 大連龍口線——船一隻，四千三百餘噸。
- (D) 大連煙台線——船三隻，四萬六千七百噸。
- (E) 大連大津線——船一隻，三千九百噸。
- (F) 大連煙台青島線——船二隻，一萬七千噸。
- (G) 大連青島安東線——船三隻，一萬三千噸。

(H) 大連龍口安東線——船二隻，六千八百噸。
往來于中國沿岸，朝鮮，台灣，及日本內地的計有：

(A) 大連煙台仁川線——船兩隻，一萬五千四百噸。

(B) 大連鎮南浦天津線——船一隻，三千四百噸。

(C) 朝鮮北海道大連線——船三隻，五千九百噸。

(D) 台灣朝鮮大連線——船二隻，三千噸。

(E) 大阪大連線——船五隻，六萬二千噸。

(F) 宇治系琦大連線——船一隻，三千噸。

此外尚有十條定期航路，也經過并停泊於大連，計有中國北部沿岸線，天津上海線，營口上海線，營口大連阪神線，橫濱營口線，鮮滿九州線，朝鮮及中國北部線，九州鮮滿線，高雄天津線，橫濱天津線。合計經過大連的中國沿岸，朝鮮及日本的定期航線有三十餘，每月平均配船逾三十萬噸。此外，尚有若干遠洋航路線也經過并停泊於大連港。總計經過大連的定期及準定期的航線共有三十餘，每月平均配船約五十萬噸。大連港的勢力可以想見。此外尚有經過大連的不定期航路，如大連日本間，大連南洋間，大連馬尼拉間，大連日本朝鮮間，大連中國南部間，大連台灣間，大連日本沿岸朝鮮台灣日本間，大連八幡間，大連上海

間，大連廈門間，大連香港上海營口間，共約十三線。由此看來，大連和中國南北沿岸各口岸，日本沿岸各口岸，朝鮮，台灣，南洋以及歐美遠洋間均有航線，四通八達：大連港在國際濟經上的重大意義便在這點。

至於以大連港為基礎的海運勢力在什麼人手裏，我們可以先看看大連港的出入船舶屬於何人。民國十七年度，大連港出入的船舶共有七千七百四十九隻，一千二百四十五萬五千餘噸，內中日本船佔了五千三百一十一隻，八百三十三萬四千餘噸，約佔了三分之二，中國船不過一千五百三十三隻，一百一十八萬四千餘噸，不及十分之一，此外英國船四百零一隻，一百一十五萬八千餘噸。至於法國，美國，法國俄國的船都不過百餘隻或數十隻，甚至數隻而已。茲將民國十七年度，大連港出入各國船隻數目及噸數列表（表一百三十六）如次：

表百三十六——民國十七年大連港出入船舶國別表

	隻數	噸數
日本	五、三一—	八、三三四、七八五
英國	四〇—	一、一五八、八六八
中國	一、五三三	一、一八四、八三六
德國	一九二	七四〇、八五七

美	國	一一一	四九一、五八七
荷	蘭	五二	一八二、四一四
義	國	二二	一一一、五五八
挪	威	四九	九三、七一〇
丹	麥	一八	七九、四七四
瑞	典	一〇	三三、〇二四
法	國	三四	二六、一七八
俄	國	六	七、七四八
合	計	七、七四九	一二、四五五、〇三九

可見以大連港為基礎的海運，日本佔絕對大勢力。日本的海運業經營者，在大連方面最佔勢力的是大阪商船株式會社，日本郵船株式會社，及大連汽船株式會社等。而往來於大連中國沿岸及日本的航線中，幾全為大連汽船株式會社所獨佔。大連汽船株式會社為滿鐵會社旁系，資本金一千萬元（日金）。該社有船二十八隻，七萬八千餘噸，另有貨船十二隻，四萬一千餘噸，合計四十隻，十一萬九千餘噸，現在比會社創立之初增加到十三倍以上，其發達的程度可以想見。

(二) 大連港的貿易

(1) 貿易的一般情況

大連港的貿易起始于一八九八年，帝俄租借旅大之後。當時，帝俄即宣言大連為自由港，但未甚成功，便移轉到日本人手中。民國前五年（明治四十年）五月北京總稅務司和日本公使林權助，締結大連海關協定，使用特惠關稅辦法，對於洋灰，玻璃，麻布，果實，煉瓦，鋼鐵電料等實行免稅，對於大豆硬化油實行減稅，於是日本銷費品的輸入及東三省原料品的輸出大為便利而貿易愈為發達。

大連港貿易在全國各重要口岸中佔第二位，僅亞於上海而已。在輸出方面，民國十七年度，全國總額為九萬萬五千二百餘萬兩，大連為一萬萬八千八百餘萬兩，約佔百分之二十。在輸入方面，民國十七年度，全國總額為一十一萬萬七千八百餘萬兩，大連為一萬萬一千七百餘萬兩，約佔百分之十。并且大連的貿易額一年比一年增加的很快。在一九一七年，大連貿易在全國居第四位，一九一八年便居第三位，一九一九年以後便飛躍而居第二位。就是最近的民國十五，十六，十七三年間，大連的貿易也在進展之中。茲將近三年來全國各重要口岸貿易額比較列表（表一百三十七）如次：

表一百三十七——近三年來全國各重要口岸貿易額比較表（單位百萬海關兩）

(一) 輸出方面

民國十五年

民國十六年

民國十七年

上海

三六二

三三一

三六二

漢口

一四

一二

二八

青島

三六

三七

二六

天津

六一

九〇

八二

大連

一五六

一五〇

一八八

其他

二三五

二九三

二六六

總計

八六四

九一三

九五二

(二) 輸入方面

上海

五九六

四五五

五四九

漢口

五四

一九

五〇

青島

三七

四一

三七

天津

八四

一〇一

一一三

大連

一〇二

一〇二

一一七

其他（概算）

二五〇

二九六

三二二

總 計

一、一二二

一、〇一四

一、一七八

大連貿易在東三省貿易中自然佔很多的比率。比如民國十五年度，東三省的貿易總額為六萬萬四千七百餘萬兩，大連貿易額為二萬萬五千八百餘萬兩，約佔三分之一以上。輸入方面，東三省總額為二萬萬七千六百餘萬兩，大連為一萬萬零二百餘萬兩，約可佔二分之一。輸出方面，東三省總額為三萬萬七千餘萬兩，大連為一萬萬五千六百餘萬兩，約佔三分之一以上。大連貿易在東三省全貿易中的地位如此。

大連貿易最近情形：民國十七年度貿易總額為四萬萬三千一百餘萬兩，比民國十六年度增加五千四百餘萬兩。和十年前（民國八年）相比較：如以民國八年度的貿易為一百，則民國十七年度為一百七十七。大連貿易，分輪船及帆船兩種。輪船貿易為四萬萬一千五百餘萬兩，帆船貿易為一千五百餘萬兩，帆船僅為輪船的尾數，佔千分之若干而已。在輸入方面，輪船貿易額為一萬萬六千五百餘萬兩，帆船貿易額為三百餘萬兩，在輸出方面，輪船貿易額為二萬萬五千餘萬兩，帆船貿易為一千二百餘萬兩，輸出略勝於輸入。茲將最近三年大連港貿易一般情況列表（表一百三十八）如次：

表百三十八——最近三年大連港貿易一般情況表（價額單位海關兩）

大連的貿易，以那一國的數目為最多？自然是日本，因為大連事實上是完全在日本手中。民國十七年度，大連港貿易額為四萬萬三千一百餘萬兩，其中日本及朝鮮為一萬萬七千九百餘萬兩，約佔三分之一以上。在輸入方面，大連港總額為一萬萬六千八百餘萬兩，其中日本及朝鮮為六千七百餘萬兩，幾乎佔了全部。在輸出方面，大連港總額為二萬萬六千二百餘萬兩，內中日本及朝鮮為一萬萬一千二百餘萬兩，約佔二分之一。其次是美國，貿易總額為二千四百餘萬兩，約佔百分之五。美國的輸入多於輸出：輸入額為一千七百餘萬兩，輸出額為六百餘萬兩。再其次為英國，貿易總額為一千九百萬兩，連印度在內有二千一百餘萬兩，英美國在伯仲之間。英國是輸出多於輸入：輸出為一千三百餘萬兩，輸入為六百餘萬兩。大連的沿岸貿易為一萬二千四百餘萬兩，約佔大連貿易總額的三分之一。若專就大連的對外國貿易而論，則日本佔百分之五六。八，美國佔百分之八，英國佔百分之六。四，土耳其埃及佔百分之五。七，荷蘭佔百分之五。五，香港佔百分之四。九。民國十七年和民國十六年度相比較，朝鮮，荷蘭，西班牙，葡萄牙，瑞士，菲律賓，加拿大，南美，南非，法領印度，及海峽殖民地等皆減少；同時，日本，香港，英國，挪威，瑞典，丹麥，德國，比國，法國，意國，奧國，俄國，美國，墨西哥，英領印度，土耳其等均增加。其中以日本增加的最多，計輸入增加百分之七。八，輸出增加百分之二十二，總貿易額增加百分之一六。三。茲將

最近兩年大連港貿易關係國別列表（表一百三十九）如次：

表百三十九——最近二年大連港貿易關係國別表（價額單位海關兩）

民國十六年

民國十七年

國別 輸入 輸出 計 輸入 輸出 計

外國貿易
（亞洲）

日本 六、二五〇、四九 八九、〇三三、〇美 一五、三三、四四 六、〇七〇、〇八二 八、四四、四四 一七、五三四、五二

朝鮮 一、九二一、〇八三 三、七八、六九五 五、三九、七六 一、二五五、〇一一 三、四一、三五 五、〇〇六、七六

俄國（太平洋沿岸） 四、四三〇 二、〇〇〇 五、五〇〇 一、三九、四七七 二九、四六七 二五、九四四

同（黑龍江沿岸） ———— ———— ———— ———— ———— ————

香港 七、四六、一四〇 四、三五、六三三 一、七三、七三三 九、〇四三、九六一 五、八三〇、九六一 一四、八七四、八六三

菲律賓濱 四、八一 一、六五、二七五 一、七〇九、四美 三、八三二 一、五二〇、二六 一、四四、九五九

法領印度 五、九三九 九、四七 一四七、三六 一九、八三 一、五、五五 一三、三六九

暹羅 三、八六一 ———— 三、八六一 七、七三二 一〇、八〇〇 一八、五三二

英領海峽殖民地 一四、四七二 一、〇五、四〇〇 一、一九、九三二 五、四六八 六八、一六一 六八、六四九

英領印度 八四、四七四 吳、三〇 八八一、七四四 二、九四、六八 四一、〇〇 二、九〇八、六二八

荷領印度 四四、七五五 四、八七、三九九 五、三〇三、二四 三五、四三三 六、二六、六四三 六、五九四、一三五

澳門 — — — — — 六、七四 六、七四

小計 七、〇四、七五五 一四、九六三、三三四 一七、七三三、〇四九 九、七五、二二六 二、五、八〇三、三六八 二、五、九、五、四、四四

(歐洲)

英國 四、三四、八二五 一三、七五、七四三 一七、二〇六、五六一 六、一五、三六七 三、五八、〇六六 一九、六七、九三三

法國 八〇、六九八 四九一、九九九 一、三七三、六七七 二、二六、〇三三 一、〇三七、九五五 三、一六、六三三

德國 四、五五、三六三 一、五九、〇三三 六、一六、三九五 六、四、四、一七〇 一、六三、七〇〇 七、七六、九二〇

比利時 一、六九、八〇九 一〇七、八〇六 一、八〇六、六二五 三、一八、四九九 三、三、〇九九 三、四二、五八八

意大利 五三、六九五 四、五七、九四四 五、〇三、六九九 五、三、〇三七 五、三、六、一九九 五、八九、三三五

瑞士 三〇、三五九 — — — — — 二、〇三三 — — — — — 一、一、〇三三

奧地利匈牙利 — — — — — 四八 四八 五七 五七

荷蘭 七三、三四四 一六、四三、一七六 一七、四、五三二 六四、六五 一六、二六、六六六 一六、八九、三三三

瑞典 二五、九四六 五、二九 八三、二四四 一六、六四 一六、八〇 三、三、四三五

挪威 九、四九一 — — — — — 九、四九一 二、五、〇二〇 一、二、三、三九

俄國(歐洲各港)

— | — | 西元 | 西元

西班牙

七、四三 | 五、八九 | 五、六三 | — | 二、三〇 | 二、三〇

葡萄牙

一四 | 三、天 | 三、四〇 | 四一 | — | 四、五

丹麥

一、九四 | 一、三、七二 | 二、天、二、七 | 四、一、六一 | 一、天 | 四、三、六七

波蘭

三、六四 | — | 三、六四 | 二、天、二、天 | 二、天、二、天

芬蘭

三、一七 | — | 三、一七 | — | — | —

拉多維亞

一、五三 | — | 一、五三 | 三、五〇〇 | — | 三、五〇〇

小計

一、三、八三、六二 | 三、五、〇三、八九 | 四、八、八、四七 | 一九、〇、四、四四 | 元、四、三、五元 | 五、七、六六、〇三

(美洲)

美國

一、五、五、三、四〇 | 七、六、五、四八 | 三、二、八、六八 | 一、七、六、九、二〇八 | 六、八、〇、八、四八 | 二、四、四、七、〇、四四

加拿大

一、五、五、〇、八九 | 一、二、九、〇、六二 | 一、六、四、一、五二 | 三、四、九、三三 | 空、三、三三 | 四、五、七、二、四四

墨西哥及中美

— | — | — | 四二 | 五、四、四、五五 | 五、七、三、三六

南美洲

— | 一、八、四八 | 一、八、四八 | 一、七九 | — | 一、七九

小計

一、七、〇、六、四九 | 七、八、九、二、五九 | 二、四、九、四、六七 | 一、八、〇、九、一、〇〇 | 七、四、〇、六、三三 | 二、五、五、〇、一、七、三三

澳 洲 四、六五 三、〇八六 一六、七一一 三七、九九 二七三、四八 三一、四七

土耳其、波斯、
埃及及其他 二、五、七六 九、九五、一〇三 一〇、三五、八一一 一六、七三 一七、二一、九六 一七、七六、九九

南非洲 ———— 四、〇七〇 四、七〇〇 ———— ————

計 一〇一、一三三、一六一 一、五、五七、六〇 二、〇〇、七〇、八五 二、七、〇九、三三 一、九、四一、九三 三、〇七、〇〇四、三五
 (沿岸貿易)

輪 船 四、七九、八五 六、四七、一五 一〇一、〇七、〇三一 四、三、四、四一 六、一四、六四 一〇八、六三、〇五

帆 船 二、四、四、四〇 二、一〇、五、七二 三、〇三、一〇一 三、四九、七六 二、二、五、九八 一、五、七五、七四

計 四、三、三、六 七、四、五、九六 一、五、六、九、三三 五、八、四、一七 七、五、三、六三 二、四、三、六、八四

合 計 一、四、三、九、四八 二、三〇、〇〇、〇六 三、六、四、〇〇、〇五 一、六、九、六、五九 二、三、四、四、〇五 四、三、四、二、一八

(3) 貿易的主要品別

大連貿易品中主要的都是些什麼呢？這要分輸入和輸出兩方面說：

(A) 輸入方面——輸入品最主要的是棉織物，毛織物，絲織物等纖維工業品。其中以棉織物為最多，民國十七年度為一千七百餘萬兩，和輸入總額的一萬萬六千八百餘萬兩相比，佔百分之十以上。如若合一切纖維工業計算，可達四千三百餘萬兩，佔總額的四分之一以上。

其次便是鐵及鋼，爲一千一百餘萬兩，若合一切金屬品在內，可達一千五百餘萬兩。再其次便是麻袋，爲一千一百餘萬兩。此外尚有烟草，砂糖，果物，酒，野菜等飲食物品，紙，火柴，玻璃，肥皂，蠟燭等化學工業品，以及煤，洋灰，木材，建築材料，鐵路材料，電材料，等等。茲將最近兩年大連港輸入品數量，及價值比較列表（表一百四十）如次：

表百四十——最近二年大連港輸入品數量及價額比較表（價額單位海關兩）

品名	數量單位	民國十六年		民國十七年	
		數量	價額	數量	價額
棉織物	担	—	四、七、七、六六	—	一七、二、六、七、五〇
毛及毛棉交織物	担	—	五、四、六、六二	—	六、五、三、七、七
絲及絲棉交織物	担	—	一、八、六、六五	—	二、〇、七、七、五
其他雜織物	担	—	三、二、七、一、八六	—	三、八、六、五、七
棉縫線	担	—	三、九、〇、〇六	—	三、九、〇、五、三
棉織線	担	九、〇、〇〇	四、四、六、四一	一、五、二、五、三三	七、〇、五、四、六三
棉花	担	一、五、五、五八	五、三、八、三、五五	一、六、一、四、九七	五、二、八、五、七〇
繭蠶絲及絲製品	担	—	一、九、四、九七	—	一、三、〇、一、四〇

其他線縷及材料

一、六一〇、六五二

二、三六七、九六六

衣服及附屬品

二、六三一、六一

三、九一〇、六三三

米

担 三、五、二五五

二、〇〇〇、七七八

三、五七、七九九

三、一〇四、七六八

其他穀物及種子

担 五、〇〇、九一九

二、五二二、二九九

五、五五、六九〇

二、四三三、二〇〇

麥

粉担 八〇三、七六七

四、六三六、五八八

七、四八、七五九

三、七九八、五三三

野

菜担 一、八五、五五六

四、七〇、三二一

一、四、七三三

五、一、三九九

果

物担 三、元、五七一

二、〇〇四、四三五

三、七九、五一

一、八八一、二一九

砂

糖担 四〇五、二三四

二、八七、八八一

四、九八、三六八

三、六〇四、八九一

水

產物担 二、三三、六五六

一、七九、八五四

三、四三、九五

二、七九、六一

其他食料品

担

三、一三〇、八九七

—

三、四六〇、〇三三

茶

担 二、三三、〇四七

六、四四、〇三六

一、〇、六五〇

六、二五、五三三

酒類及其他飲料

—

一、八六〇、四二五

—

二、〇六六、〇六六

紙卷及葉卷烟草

—

五、三九九、〇九〇

—

七、九七七、一八八

其他烟草

—

五、四四四、四四五

—

五、〇九七、五〇四

紙烟草製造材料

—

五、八八、四八一

—

六、四二、四八〇

家具	—	—	一、二七、二九	—	—	一、三三、四三
藥品及藥料	—	—	三、八元、三三	—	—	四、五八、三〇
染料等	—	—	一、〇五、八七	—	—	一、三五、八五
煤油	美俄	二、〇七、七四	三、八元、一五	二、七六、七三	—	三、三四、〇八九
機械油	俄	二、九五、五九	一、二六、〇五	二、八六、三五	—	一、〇九、〇三三
其他油類	—	—	一、二五、七三	—	—	一、六七、九一
蠟燭製造材料	燭担	一、三、四八	一、四、一八	四、四六	—	六、五、五四
肥皂	—	—	四、一、九七	—	—	五、五、八四
火柴	柴盒	一、五、五〇	七、六、二五	—	—	八、三、七一
火柴製造材料	—	—	四、四三	三、七五	—	七、四、二四
煤及焦炭	英噸	一、三、七七	九、〇、五〇	—	—	一、三、六三
鐵及鋼	担	一、七、三、四三	一、五〇、九五	二、四、二八	—	二、五七、八三〇
其他金屬	担	一、六、四二	八、九、七、〇三	二、五八、六五	—	一、〇九、七〇七
金物	—	—	一、六、五、八四	一、三、九、七〇	—	一、三三、一三六
	—	—	二、二、七、九六	—	—	二、八、四、九三

機械機器

六、四九、五四〇

七、五三、七三二

車輛類

五、八四、五四三

六、二七、八二二

洋灰担 三、五、九七

三、五、一〇八

一、六、四七

二、〇三、一四

木材及竹等

一、四八、〇三五

一、九〇、一八

建築材料

七、八、八五一

九、二、〇六一

鐵道材料

六、三、〇九

八、三、四〇四

電氣材料

二、五、四、五二

二、九、七、四三

美術及化粧用品

一、四、天、一二

一、七、四、一三五

皮革毛骨角牙類

五、〇〇七、八六九

四、八、六、〇二九

紙類

三、四、三、一〇六

三、六、七、一三

玻璃板及玻璃器

五、一、六、〇六九

五、九、六、六

陶磁器及土器

八、六、四、七九

一、〇、〇、九四

麻袋 三、一、六、一、四

一〇、一、四、九、五三二

六、九、五、一、九四

二、一、三、五、八六一

其他雜品

八、四、八、四八九

八、八、五、八四六

小包郵便物

—

—

合計

一四、三九、四四

一六、五五、五九

(B) 輸出方面——大連輸出品以大豆，豆餅，豆油為最多。內中大豆佔第一，民國十七年度為九千二百餘萬兩，和總輸出額，二萬萬六千二百萬兩相比，約佔三分之一以上。若將豆類全部計入可達一萬萬五千七百餘萬兩，約佔總輸出額的十分之六。其次是煤及焦炭，輸出額為二千九百餘萬兩。再其次為高粱，輸出額為一千二百餘萬兩。此外尚有炸蠶絲，鐵，玉蜀黍，小麥，胡麻，苧麻，麥粉，木材，以及酒，煙，鹽，皮革等等。茲將最近兩年大連港輸出品數量及價額列表（表一百四十一）如次：

表一百四十一——最近二年大連港輸出品數量及價額表（價額單位海關兩）

品名	數量單位	民國十六年		民國十七年	
		數量	價額	數量	價額
大豆	担	一五、三九、七四	五、五七、七四	三、五四、四〇	九、〇六、七五
其他豆類	担	一、七六、三五	六、〇六、一〇	一、三九、五八	六、三三、〇三
玉蜀黍	担	一、三六、二七	三、四三、一〇	九七四、七六	二、七九、六一
高粱	担	五、三三、六六	一、二七、〇三	五、三三、三六	一、三三、七三
粟	擔	一、〇〇、四三	一、二九、八三	三六、五九	一、三四、二六

小麥	擔	一六、〇四〇	六四、三五	九三、三六	三五、六九
其他穀物	擔	五〇、六四	一、四八、七〇	四九、三三	一、七七、二五
胡麻	擔	三、五五	二七、七五	五、一七	四九、八五
瓜子	擔	一八、四五	一、二七、五三	三、八、四四	一、八三、二〇
麻子	擔	一八、六一	六四、九七	三五、二四	一、二四、九五
蘇子	擔	六、八七	四四、七四	一〇、一三	六五、五五
其他種子	擔	六〇、六三	三、五三、六七	七六、六四	四、四四、〇四
野菜	擔	八、五一	二〇、三六	六、五五	二五、九七
果物	擔	一、五九	八、四四	四、四九	二、九七
麥粉	擔	三、四六	一四、三三	二六、二八	一、一四、五五
蠟	擔	八、五〇、五六	一、六九、七五	一、二六、七四	二、二六、二四
雞卵	千個	六三	八、〇九	一一	二九
水產物	担	六、一四	五四、七四	一〇〇、一四	五七、〇八
中國酒		三、六六	四七、四九	二七、五〇	三七、三六
煙草		—	二、三六、五二	—	二、一五、〇五

鹽	担	一、八〇、〇三三	九四、三五六	二、〇六、〇三三	一、三〇三、八九五
其他食飲料品		—	五五、六五三	—	三九七、〇九
豆餅	担	一九、四八、五五四	四九、四七、七三三	一四、七六、六六二	四〇、九五、七五五
豆油	担	二、二六、二二六	二二、五九、五三三	一、六五、四八八	一八、三〇、九四
其他油類	担	零、〇七	八四、七四	二、三六七	五五、六九
苧麻	担	一五、七四	一四、七〇	一六、二五四	一三、一八二
棉花	担	—	—	七	八八二
繭	担	一八、八三	四六、六四	三〇、九四	四七、〇九
柞蠶絲	担	四、七二	—	三、三五	一、二四、三〇
屑絹絲	担	四、六五	二六、〇八四	八、三五	四七、八七五
絲製品		—	九二、一〇〇	—	二四、二二
豬毛	担	四、八二	六八、五六	一〇、〇三六	一、六二、六六〇
羊毛	担	六、四七	一四、〇六	六、六五	二〇〇、二八四
其他毛	担	八、八三	四〇、三三七	七、五四	五〇八、三五
皮革		—	一、二四、三五	—	三、〇九四、五五四

角	牙	担	五〇	一四九	一五	一六〇
獸	骨	担	一九六、三三七	四三〇、六三七	三三、四七	五〇七、四九一
家	畜	頭	三、七七	五二、六五三	六、八三三	七三、四三
家	禽	羽	一四〇、二四四	一七、二一九	一〇五、八五四	一〇、三五九
獸	油	担	一、三四	二二、四〇	六九〇	八、九七
木材及竹等			—	二二〇、〇七	—	一三、五〇四
薪及木炭	担	四、四一	八、七五	四、四九	—	八、八八
煤及焦炭	英噸	三、四七、四二	—	二九、四四、八〇〇	三、六六、二二	二九、〇四三、六九
其他礦產品			—	四九六、四二	—	五九四、三七
藥品及藥材			—	六〇五、一六	—	七四、五〇
染料等			—	二二、五四	—	九七、七七
人參	斤	四七、七七	—	八五、一五〇	七九、一七	二二五〇九
鐵及鐵製品	担	三、三〇、八六五	—	五〇八一、六五四	三、二六九、八三	五、七〇、六七
其他金屬及金物			—	一七三、七三	—	一八二、八四
其他雜品			—	五、四九、六一七	—	七、二四、二八五

小包郵便物

四九二、八六五

五〇、七五

輪移出計

三五六、七九、六九一

一四九、二四、六六

再輸出

中國品
外國品

六、三二、一四

四、九六、八二〇

七、四九、七三

八、二三、一五

計

一四、三三、九五

一三、一六、九六

合計

三三〇、〇〇、〇六

二六二、四四、〇五

第三節 營口港及其貿易

(一) 營口港的經濟價值及航路

營口港是東三省第一個開闢的港，也是中國唯一管理支配的港。營口便是外人所謂牛莊，一八五八年，中英天津條約開為商港。事實上，一八七二年以後方纔開始使用，輪船往來，貿易漸興。那時候，大連尚未開港，營口遂為東三省唯一的吞吐港。其後大連日漸繁盛，營口便一落千丈，直到現今的淒涼情狀！

營口在遼河口，是個河港，其經濟的價值自然減退。每年平均由十一月下旬到翌年三月，河水結冰，船舶不能出入；這是最大的缺點。港內水深，在乾潮時，河北車站附近為四

十英尺，最深處可到七十五英尺，新市街附近爲五十至六十英尺，大輪船，吃水在十七英尺以上的，乘潮可以出入。另一方面，營口港有鐵路直達溝幫子，與中國鐵路幹線，北寧鐵路相接，自打通鐵路開通後，由營口可以直入北滿，營口的價值增高不少，而營口貿易也漸有回頭之勢。可惜經營不得法，建築設備都遠不及大連。

營口與大連距離爲一百六十五海里，與安東距離爲三百三十五海里，與天津距離爲二百九十五海里，與龍口距離爲二百一十五海里，與日本門司距離爲七百六十九海里，……。航路自然也很發達，不過主要的是與中國各重要口岸間的往來，遠洋航線很是缺乏。出入營口港的船隻，民國十七年度的爲一千七百二十四隻，一百五十六萬九千餘噸，和大連的七千七百餘隻，一千二百餘萬噸，不過十分之一略強而已。但是，營口港出入船舶以中國爲最多，民國十七年度爲八百六十四隻，六十九萬一千餘噸。其次是日本，有船五百另九隻，四十五萬四千餘噸。再其次是英國，有船二百十八隻，二十八萬九千餘噸。茲將民國十七年度，營口港出入船舶國別列表（表一百四十二）如次：

表一百四十二——民國十七年營口港出入船舶國別列表

（隻數）

（數噸）

中 國

八六四

六一九、五八八

日本	五〇九	四五四、九六九
英國	二一八	二八九、九三二
諾威	三九	五一、五一一
德國	二四	二五、八四四
荷蘭	八	一六、五二〇
法國	五八	二〇、八四四
美國	四	一八、〇九六
合計	一、七二四	一、五六九、三〇四

營口港的海運業經營者，成爲華商，英商，日商三足鼎立之勢。華商輪船多爲短距離航線，往來于天津，上海，龍口，復州等地。日本船往來于天津，大連龍口及日本內地。英國船則往來于天津，上海。海運業者以肇興及海昌輪船爲大。肇興有船二十隻，一萬四千噸。海昌有船十隻，五千噸。其次爲英商太古，怡和。太古有船十三隻，一萬二千噸。怡和有船一隻，一千噸。日本方面則有營口海運合資會社，三井物產牛莊出張所，東和公司等。

(二) 營口港的貿易

(1) 貿易一般情況

營口在大連未開港之先，握全東三省貿易的總樞紐。大連繁盛而後，營口便日漸衰微，但最近數年來，因為打通等鐵路的完成又漸趨于好況，和大連相比相差仍太遠。在海外貿易方面，民國十六年度，大連為二萬萬六千餘萬兩，營口為一千七百餘萬兩，尚不及十分之一。沿岸貿易，大連為一萬萬一千五百餘萬兩，營口為六千五百餘萬兩，約佔二分之一以上，尚不太遠。所以營口港的主要貿易是沿岸貿易。這沿岸貿易近年來頗有增進。民國七年度，營口港沿岸貿易額為三千五百餘萬兩，民國十六年度躍至六千五百餘萬兩，幾乎增了一倍。海外貿易亦有增進。民國十七年度，營口海外貿易額為九百餘萬兩，民國十六年度躍至一千七百餘萬兩，增加的數目也很大。茲將近十年來營口港的海外及沿岸貿易總額比較列表（表一百四十三）如次：

表百四十三——近十年來營口港海外及沿岸貿易額比較表（單位海關兩）

(一) 海外貿易

民國七年	九、二一八、九五〇
民國八年	一六、五八八、五四四
民國九年	一〇、三三一、一二二
民國十年	一五、二〇六、九七四

民國十一年

民國十二年

民國十三年

民國十四年

民國十五年

民國十六年

民國七年

民國八年

民國九年

民國十年

民國十一年

民國十二年

民國十三年

民國十四年

(二) 沿岸貿易

一四、二二二、四一一

一五、八五二、〇四三

一四、八七九、三九三

二二、九七二、二五二

一六、七三二、七八八

一七、一五六、〇九三

三五、九三八、四〇二

三七、七六四、〇二八

四九、六〇三、〇三〇

五四、七〇〇、二一一

五八、二八七、五三三

七〇、七九八、四八五

四九、五〇六、五九四

六九、七四七、三七五

民國十五年

七四、四一七、一六三

民國十六年

六五、〇六二、〇五七

營口港貿易總額，民國十五年度爲九千一百餘萬兩，和東三省貿易總額的六萬萬四千七百餘萬兩相比，僅佔約七分之一而已，和大連的三萬萬六千二百餘萬兩相比，僅佔約四分之一而已。民國十五年度營口港的輸入額爲五千八百餘萬兩，和東三省輸入總額的二萬七千六百餘萬兩相比，約佔五分之一，和大連輸入總額的一萬萬四千四百餘萬兩相比，約佔三分之一以上。民國十五年度營口港的輸出額爲三千二百餘萬兩，和東三省輸出總額，三萬萬七千餘萬兩相比，約佔十分之一，和大連輸出額，二萬萬一千七百餘萬兩相比，約佔七分之一。

最近的民國十七年度，營口港貿易總額爲八千四百餘萬噸，比民國十六年度增加二百餘萬兩。其中輸入爲四千八百餘萬兩，比民國十六年度減少六萬餘兩；輸出爲三千五百餘萬兩，比民國十六年度增加二百餘萬兩。營口貿易分輪船及帆船兩種。輪船貿易額，民國十七年度爲七千五百餘萬兩約佔貿易總額的十分之九，比民國十六年度增加四百餘萬兩。帆船貿易爲八百餘萬兩，約佔貿易總額的十分之一，比民國十六年度減少二百餘萬噸。茲將最近三年來營口港貿易一般情況列表（表一百四十四）如次：

表百四十四——最近三年來營口港貿易一般情況表（單位海關兩）

		民國十五年	民國十六年	民國十七年	對前年度之增減
輪船	輸 入 額	五、八六、八四〇	四、八七、〇七六	四、九八、八七六	增 一、二五、七九八
	輸 出 額	三、九七、六六六	二、六、五二、二九九	三、七三、三五一	增 三、五、〇三一
貿易	再輸 出 額	二四、三三七	二、七、九三二	一八、九七七	減 九、八二五
計		七九、〇八四、八四三	七、七三、一九	七、九八、二四	增 四、八四、九五
帆船	輸 入 額	六、九五、三三三	六、一六、三三三	四、六〇、五九九	增 一、五三、八三三
	輸出及再輸出額	五、一五、八〇五	四、三三、六九九	三、七六、七八	增 五五四、九〇一
計		二、〇〇、二〇八	二、〇四、九五一	八、四七、二七七	增 二、〇六七、七四
合計	輸 入 額	五、八九、四三三	四、〇三、四二〇	四、六、九三五	增 二、六七、〇二五
	輸出及再輸出額	三、三三、〇八八	三、一八、七四〇	三、六六、九五六	增 二、五〇、三六
計		九二、四九、九五一	八二、三、八五〇	八四、三三、三五一	增 二、二七、二〇一

(2) 貿易的主要國別

營口港的貿易主要特點是對中國各重要口岸的沿岸貿易特別佔很高的比率。民國十七年度，營口港的貿易總額為八千四百餘萬兩，其中沿岸貿易為五千八百餘萬兩，約佔三分之一以上。對外國的海外貿易為二千五百餘萬兩，不及總額的三分之一。在對外國之中，仍以日

本為多，民國十七年度為一千一百餘萬兩，不及總額的一半，比大連的對日貿易比率當然是不如了。其次是美國，約二百餘萬兩，不及總額的十分之一。挪威，波蘭每年也有二百餘萬兩。德國每年有一百餘萬兩。英國每年不過四十餘萬兩，但是香港有二百餘萬兩，二者相合在三百餘萬兩，便是日本以下第一位了。茲將近兩年來營口港貿易關係國別列表（表一百四十五）如次：

表百四十五——近二年來營口港貿易關係國別表（單位海關兩）

國 別	民國十六年		民國十七年	
	輸入	輸出	輸入	輸出
(一) 外國貿易				
(亞洲)				
日 本	五、八六一、九六八	三、五七七、六六六	九、四九五、六五四	四、七三三、三三三
朝 鮮	六、八六五	一、二九一、七五七	三、九六六、六三三	一、五八〇
俄國(太平洋沿岸)	—	—	—	—
香 港	二、五五六、四二五	七六、三三八	三、三三二、七三三	一、八九二、九三三
澳 門	四〇〇	七	五二〇	—
				三、九〇六、六二二
				二、七三三、〇〇五

暹羅

—

—

—

八二〇七九

—

八二〇七九

英領海峽殖民地

二四〇

一、四七六

一、七六六

五五七、八九三

一一、六七三

五五九、五五四

英領印度

七、六二六

九〇

七、七六六

六五、八六一

—

六五、八六一

荷領印度

五七三、八三三

二、八七五

五五、七〇七

六〇五、四八八

二四、二九五

六二九、七三三

法領印度

—

—

—

—

—

—

菲律賓濱

一〇〇

—

一〇〇

五五〇

—

五五〇

小計

九、〇四六、四〇六

四、六六〇、二二二、七六六、六八八

七、九五三、九六六

七、五二一、一〇五

一五、五五五、〇七一

(歐洲)

英國

一五五、一五〇

三七、二四

二二二、二六八

四四、四七七

二〇、四二四

四六、一七一

法國

一三、〇三三

九二〇

三三、九三三

三三、〇九九

一、五五五

三三、五七四

德國

三三、七四四

三二、〇四五

三九八、四九九

一、七五五、九三三

七、九七七

一、八三六、九四〇

比利時

七、六七六

—

七、六七六

四六、八〇八

—

四六、八〇七

意大利

五三、三六八

—

五三、三六八

六、二一八

一七三

六二、一九〇

荷蘭

四七、九三三

一三、一五〇

四九三、〇七六

一七、二〇六

—

一七三、五〇六

瑞典

—

三〇

三〇

四四四

—

四四四

挪威	四四、二五〇	二〇六	四四、三六六	二、六六、九七七	—	—	二、六六、九七七
瑞士	—	—	—	—	—	—	—
丹麥	八七	五〇	八七	一六、二六二	—	—	—
波蘭	—	—	—	—	—	—	—
奧地利匈牙利	—	—	—	—	—	—	—
西班牙	—	—	—	—	—	—	—
俄國(歐洲各國)	—	—	—	—	—	—	—
小計	一、五七九、七四九	八二、四二九	一、六六二、一八八	七、七三、四九九	—	—	—
(美洲)							
美國	一、三四三、五三三	一四四、二三三	一、五八六、七五五	一、九八、〇六七	—	—	—
加拿大	一八〇,〇〇〇	—	一八〇,〇〇〇	—	—	—	—
南美洲	—	—	—	—	—	—	—
小計	一、五三三、五三三	二四四、二三三	一、七六六、七五五	一、九二九、一二二	—	—	—
澳洲	—	—	—	—	—	—	—
土耳其波斯埃及其他	—	—	—	—	—	—	—

計 一三、二四、一四七 五、〇〇六、四六 一七、一五、〇九三 一七、六九、五七 七、七五、〇四九 二五、四三、五七六

(二) 沿岸貿易

輪 船 三〇、七三、九三一 二二、八五、一七五 四、五七、一〇六 二六、三九、〇四九 二四、二四、一八九 五〇、五〇、五八

貿易帆船 六、一六三、三三二 四、三二、六九 二〇、四四、九五一 四、六五、九九 三、七六、七八 八、四七、二七

計 三、八七、三三三 二六、一七四、七四 五、〇六、一〇五 三、〇四、〇八六 二七、八九、〇九七 五、九三、七七

合 計 四九、〇三六、四〇三 三、一八二、七四〇 八、二三八、一五〇 四、六四九、五五 三五、六五、九五 八四、三五、三五

(3) 貿易的主要品別

營口貿易的主要物品都是些什麼呢？仍分輸入和輸出兩方面來說：

(A) 輸入方面——輸入的物品仍以棉，毛，絲三種織物為多，其中以棉織物為最多，民國十七年度為八百餘萬兩，和輸入總額，四千八百餘萬兩相比，約佔六分之一。其次是酒類等飲料品，三百餘萬兩，及食料品，二百餘萬兩。再其次煤油，麵粉，每年也都在二百萬兩以上。茲將近兩年來營口港輸入品列表（表一百四十六）如次：

表百四十六——最近二年營口港輸入品表（價額單位海關兩）

品 名	民國十六年		民國十七年	
	數量	價 額	數量	價 額
	數 量	價 額	數 量	價 額

棉	織物		一一、一八九、五三一		八、三三五、八〇四
毛及毛棉交織物			一、一五三、三三九		一、一三〇、〇二六
絲及絲棉交織物			一、三九九、七九		一、四八〇、五九九
其他雜物			五、九八		一六九、三七〇
綿	縫線		一、五、一三四		一〇六、一六三
棉	織線	担	一六、四五四	六、三四〇、八三九	五〇、八九一
棉	花	担	一五、一六九	三、九五、一四一	九、四七四
繭蠶及絲製品				一〇、六八	一一、三五〇
其他線縷及材料				三三、〇七〇	四六九、八三三
衣服及附屬品				一五、一六五	二五二、八六三
米		担	一六、四九一	一〇六、四九九	二七四、三八〇
其他穀物及種子		担	一一、〇九一	七九、四三五	四〇、三六一
麵	粉	担	三、五五、六九〇	一、四六五、三三八	七、五九、六八
野	菜	担	三、六、四三三	一、五九、八七九	二二、三三三
果	物	担	二、九、八四〇	一、九六、九九五	三三、一七六

砂	担	三三、九六〇	一、四三三、二三三	一、五、三三二	九〇、三三五
水產物	担	一〇、五三三	三三、七六六	一七、五五五	一〇〇、四四四
其他食料品		—	二、〇五三、五五〇	—	一、八四四、五三三
茶	担	七、二一九	二、七九、七三五	七、六九九	三、二五、三三〇
酒類及其他飲料		—	七、五、五五五	—	九、三三六
紙卷及葉卷烟草		—	五、〇八四	—	一九、八五五
其他煙草		—	六、五、二四四	—	一、七四、七四四
紙煙製造材料		—	三、三九〇	—	—
家具		—	三、八六六	—	四〇、七九九
藥品及藥材		—	一、四五一、六三二	—	一、三三、六四四
染料等		—	一、八〇八、四六六	—	一、一五〇、四四〇
煤油	美俄	五、一八三、四三〇	一、二四九、二五九	九、六三三、八六〇	二、一〇四、六七七
機械油	噸	五、七〇〇	二〇、三一一	七、三三〇	二、六、四〇〇
其他油類		—	三、六、〇七九	—	六、八、三三三
蠟燭	担	三、〇〇〇	四三、九七五	二、〇三〇	二、九、四八一

蠟燭製造材料	—	一七〇、八六一	—	三五六、八〇一
肥皂	—	二六、八八〇	—	一三七、一五
火柴	—	—	—	—
火柴製造材料	—	九〇、〇七	—	六、五七
煤及焦炭	英噸	三、〇六	一四一、四四五	七〇、九九五
鐵及鋼	担	一九、六六	九四三、二九二	一〇四九、五三三
其他金屬	担	八、〇〇	一、八四九、二五八	九九五、四一八
金物	—	—	五二四、四三三	二六八、五三二
機械機器	—	—	一、五八二、八九〇	一、一四、九九八
車輛類	—	—	六、二五四	一三〇、一五
洋灰	担	九、七四	九、六五四	三、三九一
木材及竹等	—	—	四三、二六	三六、六四
建築材料	—	—	一〇、〇九	二、一六二
鐵道材料	—	—	三六、七三	—
電氣材料	—	—	五九、三三	二四七、〇三

美術及化粧用品	—	一七、五八	—	三三、四六
皮革毛骨角牙類	—	五四、〇五	—	七四、二六二
紙類	—	一〇〇、四七	—	一、八六、四九九
玻璃板及玻璃器	—	五、七七	—	一一、一五
陶磁器及土器	—	九四、九三	—	一一、八六、二五四
麻袋	三、四六、三六	一、〇三、〇九	二、六八、二七	七五、三四
其他雜品	—	一、一〇、九六	—	七、七二、四〇
小包郵便物	—	九、九六	—	五、〇四
合計	—	四九、〇三、四〇	—	四九、四九、三五

(B) 輸出方面——營口港的輸出品也以豆餅，大豆，及豆油為最多。民國十七度，豆餅輸出為八百餘萬兩，約佔輸出總額，三千五百餘萬兩的四分之一；大豆為五百餘萬兩，豆油為二百餘萬兩。三者合計達一千七百餘萬兩之多。其次是高粱，五百餘萬兩，煤及焦炭，三百萬兩，鐵及鐵製物，一百餘萬兩。茲將最近二年來營口港輸出品列表（表一百四十七）如下：

表百四十七——最近二年來營口港輸出品表（價額單位海關兩）

民國十六年

民國十七年

品名	數量單位	民國十六年		民國十七年	
		數量	價額	數量	價額
大豆	担	一、二七四、五六一	四、六三七、〇八九	一、六九八、七九九	五、九三三、六八八
其他豆類	担	三五四、九七七	一、六〇三、〇七六	二四八、一八三	一、〇九七、二〇五
玉蜀黍	担	二五五、二六七	八四四、九八	二九九、〇〇九	七五三、五七
高粱	担	一、八〇一、五三三	六、六四四、六五五	三、二四六、〇六六	五、八二二、八四八
粟	担	一〇六、二四八	四四〇、四三三	八二、五〇〇	三九、三三三
小麥	担	五、七九九	三〇〇、九三三	一七、二〇〇	六七、五三三
其他穀類	担	一〇一、八五八	二七七、〇三五	四三、四七七	一三三、九七〇
胡麻	担	五、八二二	六七、七九九	二三、三六	二五四、〇六四
瓜子	担	三、九二四	一〇三、四三二	一八、五九九	一六七、三三五
麻子	担	—	—	—	—
蘇子	担	—	—	—	—
其他種子	担	三、四七	九七、九七七	一、二五八、八一	二五四、八四七
野菜	担	七、四〇三	五、二〇七	八、五五六	四三、九九八

菓	物	担	八、七九	三、九五	一三、六三	二五、二九
麵	粉	担	四、八五	三二、七五	八四、七六	四三、八六
穀	担	担	一五、〇八五	四〇、八八〇	二、一四	八、一七
鷄	卵	千個	五五	六、二九八	一、九四	二四、〇五
水	產	担	七、七四九	二四、三四五	三、九四一	九〇、四八〇
中	國	担	六、四七七	七四、四九九	三、七七一	四六、七四
烟	草	担	—	八四、九六	—	二七五、五二
鹽		担	三九、九六	一、〇三、四九	七九、四三	一三〇、八六
其他飲食料品			—	三、八七三	—	一三七、六五二
豆	餅	担	二、六三、四八	八、一七四、〇七	三、〇一三、一三	八、五三、四三
豆	油	担	二七、九〇	二、二四、五六	三、五八七	二、六九、五五
其他	油	担	一三、三三	一、六三、〇三	一、六、三三	一七五、一六
苧	麻	担	二、三、三四	一、八、五六	六、〇〇〇	四二、六六
棉	花	担	—	—	—	—
繭		担	五	五、四七	八、一	四、〇六四

煤及焦炭	薪及木炭	木材及竹等	獸油	家禽	家畜	獸骨	角牙	皮草	其他	羊毛	豚毛	絹製	屑絹	柞蠶
英噸	担		担	羽	頭	担		草	毛	担	担	品	担	担
三五三、〇九三	四六一	—	—	—	八四〇	四、七五五	—	—	一、四三三	六、八六三	一、〇八三	—	一、四八一	三三
三、三五二、四〇二	三四五	八、四九九	—	—	一三、八七四	八、一七三	六七九	六、四五六	一四〇、八四〇	一五、五三〇	三三、八五六	八九〇	四、五二二	八、五〇〇
三六七、三三三	六	—	—	—	五三三	三、七四〇	—	—	一、一〇三	五、五四	八四	—	一、八七	六
三、一八〇、三九	六	三、一六	—	—	六、八四八	九、〇〇〇	六四	三三、六九	一五、三九	一四、〇〇五	一六、七六	二、〇〇五	七、九六	二、二五七

其他鑛產品	39,533		350,700
藥品及藥材	71,533		869,966
染料等	2,667		5,134
人參	15,800	48,366	59,166
鐵及鐵製品	34,933	66,411	1,044,666
其他金屬及金物		4,866	9,733
其他雜品	16,666		200,566
小包郵便物	26,277		8,873
輸出計	3,833,666		3,496,666
再輸出			
中國品	77,666		83,666
外國品	30,666		103,200
計	29,077		166,666
合計	3,12,700		3,65,966

第五節 安東港及其貿易

(一) 安東港的經濟價值

安東港在鴨綠江口，與大連，營口，同為南滿三港。自開拓以來，至今五十餘年，因為鴨綠江水運及安奉鐵路的便利，且與朝鮮相連，遂成為商業中心。安東於一九〇三年十月，開為商埠。民國前一年，安奉鐵路開通，鴨綠江鐵路亦完成，於是安東遂北通瀋陽，南連朝鮮，借鴨綠江水運直入吉林廣大森林地帶，而黃海海運又可以通大連，天津，上海，及日本內地，貿易因之日盛。

安東港在地理上自然有他的重大價值，但在港口的本身則遠不如大連。第一，水量低淺。在鴨綠江鐵橋下水深，乾潮時平均為十二英尺，滿潮時平均約為二十英尺。去安東三十里有地曰三道浪頭，為安東的副港。二三千噸的輪船可以溯江上泊。第二，結冰期長。安東結冰每年平均約在十一月二十七日，故自十月尾或十一月初旬輪船即已不能通航。解冰平均約在三月十一日。平均結冰期每年為三月十八日之多，在航行上甚為不便。

安東港入港定期輪船有大連汽船，朝鮮郵船，大阪商船，鴨綠江運輸，鴨綠江輪船公司的輪船。出入船舶仍以日本船為多，民國十七年，有五百八十八隻，二十九萬餘噸，其次是中國船，有三百四十二隻，十六萬餘噸，再其次是英國船，有六十二隻，七萬七千餘噸。茲將民國十七年度安東港出入船舶國別列表（表一百四十八）如次：

表百四十八——民國十七年安東港出入船舶國別表

	雙數	噸數
日本	五八八	二九九、三七八
中國	三四二	一六六、七一四
英國	六一	七七、二六五
挪威	四	四、二四〇
合計	九九六	五四七、五九六

(二) 安東港的貿易

(1) 貿易的一般情況

安東港的貿易，民國十五年度為九千四百餘萬兩，和東三省貿易總額，六萬萬四千五百餘萬兩相比，約佔七分之一。輸入為四千四百餘萬兩，和東三省輸入總額，二萬萬七千六百餘萬兩相比，約佔六分之一。輸出為四千九百餘萬兩，和東三省輸出總額，三萬萬七千餘萬兩相比，約佔八分之一。安東港，因為接連朝鮮，有陸路貿易及輪船貿易兩種。陸路貿易的數目大于輪船貿易。陸路貿易民國十五年度為七千九百餘萬兩，輪船貿易僅為一千四百餘萬兩。

安東港最近貿易情狀不良，在數目上很呈退減的形勢。民國十七年度貿易總額為九千八百餘萬兩，比民國十六年度減少八百餘萬兩。輸入額為四千八百餘萬兩，增加六百餘萬兩。輸出額為四千九百餘萬兩，減少一千四百餘萬兩。輪船貿易的輸出入均減少。陸路貿易輸入增加而輸出減少。茲將最近三年安東貿易一般情況列表（表一百四十九）如次：

表百四十九——最近三年安東港貿易一般情況表（價額單位海關兩）

民國十五年 民國十六年 民國十七年 對前年度之增減

輪船貿易		陸路貿易		合計	
輸 入	輸 出及再輸入額	輸 入	輸 出及再輸出額	輸 入	輸 出及再輸出額
七、九二、三〇三	六、二四、三五五	三、五二、二八	四、三八、三五三	四、〇六、四三二	四、五二、七八
八、二六、六五五	二、八五、九六六	四、三九、六六六	五、五五、五〇一	四三、六六、二五二	四〇、五三、四七七
七、四三、七六一	二、二五、六三二	四、三九、六六六	四、九七、四三三	四、七五、九五五	四、八六、四三三
減 八〇二、九四四	減 三、九三四、一四六	增 六、九二二、五八	減 一〇、七五二、〇〇八	增 六、一五九、五五四	減 一四、五〇六、一五四
					減 八、三四九、五〇〇

(2) 貿易的主要國別

安東貿易仍以對外國為多數，民國十七年度為八千七百餘萬兩。沿岸貿易僅有一千一百餘萬兩。外國貿易之中，以日本為最多，民國十七年度為四千六百餘萬兩。朝鮮佔很高的比率，這是安東貿易的特點，民國十七年度為四千餘萬兩。在輸出方面，朝鮮的數目超過日本。民國十七年度，日本對安東貿易的輸入為八百餘萬兩，朝鮮的輸入為三千四百餘萬兩，多到四倍以上。若合日本朝鮮對安東貿易總額計算，可達四千六百餘萬兩，幾佔外國貿易的全部。其餘，除德國貿易尚及十萬餘兩外，均在數萬兩之間。所以安東港完全是日本的市場！茲將最近二年來安東港貿易關係國別列表（表一百五十）如次：

表一百五十——最近二年來安東港貿易關係國別列表（價額單位海關兩）

國別	民國十六年		民國十七年	
	輸入	輸出	輸入	輸出
外國貿易				
日本	三、七六、八七九	九、四七、一七四	四、九三、九四三	三、三、四八一
朝鮮	四、五三、二八四	六、三、七五九	四、一七、〇四七	五、九四、八七四
英國	一九、一〇四	一九三	一三、三九七	一三、三九七

沿岸貿易

輪船

五、九五、一五二 10、000、四八五 一五、六五、六三七 四、三三、四八六 七、二四、七三三 二、五五、六四四

合計

四二、六六、三九一 四三、四七、四七二 一〇七、〇〇八、七六四 七五、八五五 四九、八六六、三三三 九、六三三、一六八

(3) 貿易的主要品別

安東貿易的主要物品是些什麼？這仍要分輸入輸出兩方面來說：

(A) 輸入方面——安東的輸入品仍以棉、絲、毛織物為最多，其中棉織物佔第一位，民國十七年度為二千九百餘萬兩，和總輸入額四千八百餘萬兩相比，佔一半以上。其次是砂糖，一百八十餘萬兩，木材及竹，一百六十餘萬兩。茲將最近兩年來安東港輸入品列表（表一百五十一）如次：

表百五十一——最近二年來安東港輸入品表（價額單位海關兩）

品名	民國十六年		民國十七年	
	數量	價額	數量	價額
棉織物	—	二六、二五、四八	—	二九、六〇、六五七
毛及毛棉交織物	—	三〇九、三四	—	九五、四〇六
絲及絲棉交織物	—	一八七、五八	—	一三三、七三三

其他雜織物

一、五、三二

三、五、五七

棉 縫 線

四、九、一五

三、五、二五

棉 織 線

四、六、九

二、四、八、六一

五、一、四二

三、四、一六、四九五

綿 花

二、二、六

三、五、〇、五七

九、五、五七

二、五、六、四三六

繭蠶絲及絲製品

三、七、二、二

九、三、〇、〇五

其他線縷及材料

一、四、二、六七

三、七、九、〇四

衣服及附屬品

六、四、六、九

一、四、六、四、五

米

二、七、五

六、六、三

三、八、四三

九、二、五

其他穀物及種子

三、八、七

二、五、六、五

一、二、四

九、二、七、五

麵 粉

一、〇、一、五、三

一、四、四、四、三

一、四、一、三、六

六、〇、四、六

野 菜

八、三、六

四、八、九、二

九、九、五、一

五、三、六、五

果 物

四、三、三

四、五、一、三

五、〇、四、三

四、八、一、〇、二

砂 糖

一、四、七、六

一、三、四、一、八、四

二、四、四、八、九

一、八、二、九、三、三

水 產 物

七、三、九

五、八、五、九

四、九、五、五

四、九、六、九、七

其他食料品

二、一、五、〇

二、四、二、六、八

茶	酒類及其他飲料	紙卷及葉卷烟草	其他烟草	紙烟製造材料	家具	藥品及藥材	染料等	煤油	機械油	其他油類	蠟蠟	蠟蠟製造材料	肥皂	火柴箱
一、八二	—	—	—	—	—	—	—	美俄 一、五五、二五五	俄 九六、〇八四	—	三九三	—	—	一七、二五三
五、〇六三	四五、一九〇	七、三三三	六、九四	一、三三二	一〇七、〇五五	五〇、四九九	一六、八〇九	四九、一三三	三、八四〇	五、一七四	六、一三二	五、六八	一三、九二	四、〇四
一、七九	—	—	—	—	—	—	—	一、二〇、六〇〇	九、四〇	—	二九	—	—	七、八五
五、九七	五〇、四六	六、二二	二七、〇九	一、三五	九、六六	五〇、九四	一四、〇五	三〇、二四	三、四六	五、五〇	四、四二	五、八九	一、〇五	三、一七

火柴製造材料	—	四〇、六七	—	一七、三五
煤及焦炭	一、四七	三、〇六	八二	一〇、〇五
鐵及鋼	八三、〇二	三八、八六	三、七五	一六、四七
其他金屬	六、五五	六、五四	六、五九	八三、八八
金	—	二六、八三	—	二七、二六
機械機器	—	三〇七、七〇	—	二七、五三
車輛類	—	一〇四、四三	—	六五、四九
洋灰	二二、四三	二六、四四	七、九三	七、二四
木材及竹等	—	五五、四二	—	一、六四、九六
建築材料	—	三、五三	—	二六、〇五
鐵道材料	—	二五	—	一、四五
電氣材料	—	四、二七	—	三、九六
美術及化粧用品	—	五、〇一	—	八〇、六九
皮革毛骨角牙類	—	九九、六四	—	九六、七五
紙類	—	六六、九三	—	五三、五九

玻璃板及玻子器	—	四〇、三三	—	三〇、六三
陶磁器及土器	—	七〇、八七	—	八二、〇五
麻袋	二、二五、六〇〇	二七、二〇三	一、五二、六五	二四、〇三
其他雜品	—	一、四〇、六七	—	一、三三、二九
小包郵便物	—	三三、四二	—	二七、七五
合計	—	四三、六六、二五	—	四、七五、八五

(B) 輸出方面——安東的輸出以粟佔第一位，民國十七年度為一千九百餘萬兩，和輸出總額四千九百餘萬兩相比，約佔三分之一以上。其次為豆餅，七百六十餘萬兩，大豆，二百餘萬兩。柞蠶絲是安東的一個主要輸出，民國十七年度為七百餘萬兩。木材及竹也是安東的主要輸出，民國十七年度為四百餘萬兩。此外，煤為二百六十餘萬兩，鐵為三十餘萬兩。茲將最近兩年來安東港輸出品列表（表一百五十二）如次：

表一百五十二——最近二年安東港輸出品表（價額單位海關兩）

品名	民國十六年		民國十七年	
	數量	價額	數量	價額
大豆	五、四、七二	二、二七、二五	五、四、三〇	一、一三、六二

其他豆類	担	二六、九四	一〇六、八五	一八一、四五	七九、七五
玉蜀黍	担	七五、五九	一七、七〇	四〇、九三	四、〇一
高粱	担	一〇、九九	三四、九五	二七、八五	三四、二八
粟	担	五、五三、六四	六、〇八、五五	四、三三、七四	一九、五五、四七
小麦	担	一〇、四二	四、二六	三、六三	一五、〇八
其他穀物	担	一八、二二	四四、七五	二五、七二	四〇、一七
胡麻	担	三、四二	三四、二五	五、七三	六三、六六
瓜子	担	九	二〇六	三三	三、九〇
麻子	担	五	二五	二	二
蘇子	担	—	—	—	—
其他種子	担	二、五六	三、〇〇	三、五〇	一九、五三
野菜	担	二、八三	一七、〇一	四、三〇	三三、二六
果物	担	三	五〇	二	五五
麥粉	担	三、四九	一七、〇四	二、八四	一五、〇五
穀	担	三、二四	一九、二五	三、四六	四、五八

雞卵	千個	充	1,083	7	495
水產物	担	39	5,611	62	3,377
中國酒	担	1,079	16,498	5	1,266
烟草	担	—	106,100	—	4,422
鹽	担	—	—	—	—
其他飲食料品	担	—	6,777	—	19,533
豆餅	担	3,335,337	10,730,255	2,400,034	7,692,421
豆油	担	1,333	15,544	19,633	29,544
其他油類	担	151	5,637	26	3,137
苧麻	担	66	1,439	44	8,848
棉花	担	89	3,555	87	3,344
繭絲	担	8,031	250,621	6,334	134,498
柞蠶絲	担	27,298	8,226,330	2,338	7,333,247
層蠶絲	担	2,958	84,933	23,372	86,758
絲製品	—	—	33,635	—	48,344

人	斤	六、〇〇〇	九、二六三	六、四〇〇	一一、二三三
鐵及鐵製品	担	二五、三六六	三五、五八八	二〇九、八九〇	三四九、八三三
其他金屬及金物			二七、五六六		三四、二一九
其他雜品			八〇〇、八六六		六二〇、六六一
小包郵便物			二七、三三二		三、八六七
輸出計			壹、〇六、五五一		四九、二〇、〇六八
中國品			七七、四〇三		六五、七六六
外國品			六六、四八三		六〇、〇七九
兩輸出計			七四、九三三		六七、八五五
合計			四、三三、四七七		四九、八六、三三三

第六節 北滿的貿易

(一) 貿易的一般情況

北滿貿易發生最早。當康熙年中國與帝俄締結尼布楚條約，有「行旅有官許文票得貿易不禁」的條約，局部的貿易即開始。咸豐八年中俄締結璦琿條約，北滿貿易日盛。俄國革命

後北滿貿易漸衰，最近又復有抬頭的形勢。

北滿的貿易額，民國十五年度爲八千六百餘萬兩，和東三省貿易總額，六萬萬四千七百餘萬兩相比，僅佔百分之十幾而已。輸入爲二千餘萬兩，和東三省輸入總額，二萬萬七千六百餘萬兩相比，尙不及十分之一。輸出爲六千四百餘萬兩，和東三省輸出總額，三萬萬七千餘萬兩相比，約佔六分之一以上。不過，近年略有進步。北滿貿易額，民國十六年增到九千六百餘萬兩，民國十七年又增到一萬萬八百餘萬兩，比十年前的民國七年增到五倍，比五年前的民國十二年，輸入增加三倍、輸出增加二倍。北滿有中東鐵路及松花江水運之便，並有海參崴吞吐港相連，可與外國交通，前途未可限量。

民國十七年度，北滿的貿易總額爲二萬萬二千餘萬兩，其中輸入額爲八千餘萬兩，輸出額爲一萬四千餘萬兩。但是輸入有百分之六十五，輸出有百分之四十，係經由南滿轉入者，所以純粹北滿貿易總額爲一萬萬八百餘萬兩，輸入爲二千八百餘萬兩，輸出爲八千餘萬兩。主要對外貿易國別除經由南滿者爲日本，其餘大部均爲蘇俄。所以北滿貿易，日俄在伯仲之間——輸入日多于俄；輸出俄多于日。

北滿主要貿易地點有三：一爲綏芬河，經此以達海參崴，貿易額最多；輸入有二千一百餘萬兩，輸出有七千三百餘萬兩，和北滿輸入總額二千八百餘萬兩，輸出總額八千餘萬兩相

比，佔絕對大部份。一為滿洲里，經此以入俄境。這方面的輸入有四百餘萬兩，輸出有一百餘萬兩。一為黑龍江沿岸。這方面輸入有七十餘萬兩，輸出有二百四十餘萬兩。茲將民國十七年度哈爾濱稅關管內貿易一般情況列表（表一百五十三）如次：

表一百五十三——民國十七年度哈爾濱稅關管內貿易一般情況表（價額單位海關兩）

	中國領黑龍江沿岸		滿洲里		綏芬河		其他諸國（小包郵便物）		合計
	輸入額	輸出額	輸入額	輸出額	輸入額	輸出額	輸入額	輸出額	
輸入額	七三三、一八二	四、九〇〇、九九九	二、三三三、四九九	一、六六二、一六二	一、六六二、一六二	二、六六二、一六二	一、六六二、一六二	一、六六二、一六二	一、六六二、一六二
輸出額	一、七三二、六六七	一、一九〇、八七二	七三、五一、二七九	一、六五、六一	一、六五、六一	一、六五、六一	一、六五、六一	一、六五、六一	一、六五、六一
再輸出額	六三三、六四四	五三三、一〇三	七〇三、七六六	二五〇、八三三	二五〇、八三三	二五〇、八三三	二五〇、八三三	二五〇、八三三	二五〇、八三三
合計	三、四九、四三二	六、七三、九八八	九、五六一、二五五	三、五九、三五五	三、五九、三五五	三、五九、三五五	三、五九、三五五	三、五九、三五五	三、五九、三五五

(二) 貿易的主要品別

北滿貿易以什麼物品為最多呢？這可分輸出及輸入兩方面來說：

(A) 輸入方面——北滿輸入品以鋼鐵，煤及焦炭，機械機器一類重工業的基礎物品為最多，所以就貿易品性質而論，北滿似優於南滿。其中鋼鐵佔第一位，為四百餘萬兩，煤及焦炭為二百餘萬兩，機械機器為一百餘萬兩。第二位為麻袋三百餘萬兩。第三位為棉織物，二百八十餘萬兩。第四位為砂糖，二百五十餘萬兩。茲將最近兩年來哈爾濱海關管內輸入品列表

(表一百五十四) 如次：

表百五十四——最近二年來哈爾濱稅關管內輸入品表 (價額單位海關兩)

品名	民國十六年		民國十七年	
	數量	價額	數量	價額
棉織物	—	二、三三、五三	—	二、八九、六四
毛及毛棉交織物	—	六、六一	—	一、二六、九三
絲及絲棉交織物	—	二、九九	—	三、〇三
其他雜織物	—	六、四二	—	七、八四
棉縫線	—	一五、四五	—	二、四、三七
棉織線	查	三、七一	查	三、七一
棉花	二〇三	五、六九	九	三、四〇
蠶繭絲及絲製品	—	一、三四	—	二、八五
其他線縷及材料	—	四、九九	—	二、四、五二
衣服及附屬品	—	六、六五	—	六、一〇、九五
米	—	—	一〇五	八、五

其他穀物及種子	担	101,334	363,585	83,331	290,831
麥粉	担	9,185	69,686	2,700	18,095
野菜	担	15,366	25,730	13,330	16,666
果物	担	7,633	400,250	30,110	73,660
砂糖	担	33,336	3,333,334	26,666	2,559,028
水產物	担	47,621	63,696	5,433	83,471
其他食料品	担	—	26,866	—	25,155
茶	担	9,333	17,621	7,336	27,633
酒類及其他飲料	担	—	26,733	—	23,569
紙卷及葉卷烟草	担	—	5,183	—	26,599
其他煙草	担	—	26,433	—	10,366
紙煙製造材料	担	—	15	—	1,666
家具	担	—	7,555	—	7,100
藥品及藥材	担	—	25,966	—	22,233

洋灰担	一七、四九	三、〇七	七、八四	一、五、七五
木材及竹等	—	三、八、三三	—	五、五、五九
建築材料	—	二、八〇	—	一、九、五二
鐵道材料	—	七、三、三六	—	五、〇、〇六
電汽材料	—	二、四、〇七	—	四、七、九二
美術及化粧用品	—	四、六三	—	二、五、五九
皮革品骨角牙類	—	一、五、一、三五	—	五、五、七四
紙類	—	二、五、三六	—	一、〇、七、四三
玻璃板及玻璃器	—	一、〇、一八	—	六、九、三三
陶磁器及土器	—	三、八〇	—	四、三、七
麻袋	五、六三、〇〇〇	二、〇、九、四五	七、二、四、三三	三、一、九、四九二
其他雜品	—	八、九、六四	—	七、九、四九
小包郵便物	—	二、三、一、八九	—	八、二、一三
合計	—	一、三、〇、七、一八	—	二、六、五、六、六一

(B) 輸出方面——北滿的輸出仍以大豆，豆餅，豆油為最多。大豆佔第一位，為四千六百

餘萬兩，和總輸出額八千餘萬兩相比，佔一半以上。豆餅佔第二位，為一千六百餘萬兩。豆油二百餘萬兩，三種合計共達六千四百餘萬兩，佔輸出的絕對大部份了。第三位為小麥，三百七十餘萬兩。第四位為皮革，二百七十餘萬兩。茲將最近兩年來哈爾濱海關管內輸出品列表（表一百五十五）如次：

表一百五十五——最近二年來哈爾濱稅關管內輸出品表（價額單位海關兩）

品名	民國十六年		民國十七年	
	數量	價額	數量	價額
大豆	二,四三〇,九	三〇,六六,二〇七	一四,七六,三五四	四,一三,三六
其他豆類	一一七,〇三	一五,四一〇	六八,五五二	一三,四六五
玉蜀黍	一四九,二八六	二,五,七七一	七,四五四	一三,九六三
高粱	一,一〇一,四〇六	一,七,八一四	三三,四二四	五,七,四七六
粟	四九三,八〇五	一,四六,八四八	五八,五六〇	一,五五,七四〇
小麥	三六,三三六	一,七〇,〇五	九三,二二	三,七三,一八五
其他穀物	九,一六〇	三,五,一四	一,七,〇三三	四三,〇六〇
胡麻	四,三六	三,三,九五	七,二	七,一九

瓜	子	担	三	三七	一三三	一、六六
麻	子	担	一、四、一八〇	四、五、一八一	二、三、〇六一	三、四、三三
蘇	子	担	—	—	—	—
其他種子	担	担	七〇	六、六七	一、二、五	二、三、四九
野	菜	担	五四	九、八四	一、四、三	二、三、六四
果	物	担	七四	二、三、八七	九、九	一、三、七三
麥	粉	担	六、八三	四、五、二八	七、五、九〇	五、六、八四
穀		担	三、六、三二	三、〇、九三	三、〇、六九	四、七、五七
雞	卵	千個	100	一、九四	七	一、二、五三
水	產	担	一、七四	二、九、七五	一、〇、五	二、〇、二八
中	國	担	二、九三	三、七、〇	一、八、五	二、〇、〇五
煙	草	担	—	一、六、三八	—	二、四、二一
鹽		担	二、七四	一、七、七二	一、〇、六四	七、二、五五
其他飲食料品		担	—	三、七、九七	—	一、四、四三
豆	餅	担	七、五、五、二九	一、六、五、七、三九	七、一〇、三、〇六	一、六、〇、五、二、八七一

豆	其他油類	苧	棉	繭	柞蠶	屑蠶	絲製品	豬毛	羊毛	其他毛	皮革	角牙	獸骨	家畜頭
担	担	担	担	担	担	担	担	担	担	担	担	担	担	担
五九、四七	二五	二五	二五	二五	二五	二五	二五	三、九七	三、九七	三、九七	二、五六一、一四	二、五六一、一四	二、五六一、一四	二、五六一、一四
七〇三、二七	三、九八	五三	五三	五三	五三	五三	五三	八三、一六	八三、一六	八三、一六	四、九〇	四、九〇	四、九〇	四、九〇
三、六、七三	二五	三	三	三	三	三	三	三、六九	三、六九	三、六九	二、七三、六三	二、七三、六三	二、七三、六三	二、七三、六三
二、六六、五九	四、九八	二四、五	二四、五	二四、五	二四、五	二四、五	二四、五	五、四、四〇	五、四、四〇	五、四、四〇	一、五七	一、五七	一、五七	一、五七

家禽羽	200	9	—
獸油担	1,555	3,655	1,047
森及竹等	—	19,833	—
薪及木炭担	—	—	243
煤及焦炭	155	2,254	38
其他鑛產品	—	555	—
藥品及藥材	—	110,612	17,010
染料等	—	2,599	1,731
人參斤	—	—	—
鐵及鐵製品担	2,079	16,757	4,083
其他金屬及金物	—	19,492	34,533
其他雜品	—	1,393,326	1,226,444
小包郵便物	—	24,444	192,418
輸出計	—	7,444,812	7,359,044

入多爲棉織物，衣服，及其附屬品等。

瓊瑋貿易在歐戰以前甚好。俄國革命後年漸衰微。民國九年瓊瑋貿易總額爲七百四十萬兩，逐年減退，到民國十六年度減到二百零一萬一千兩。民國十七年度稍增加，爲二百三十八萬一千二百六十九兩，內中輸入爲一百四十一萬三千五百五十六兩，輸出爲九十六萬七千七百一十三兩，但是，和東三省貿易總額相比，不過千分之三四而已！

第十二章 日本在東北的原料奪取

第一節 日本的原料貧困與滿蒙政策

『資本主義的不斷發展，必須有原料品的不斷供給。今日資本主義國的領有地域，已不適於資本主義的發展，所以無論如何，必須侵掠他國獨佔地域解決自己的困難。因此，鐵，煤，石油及其他主要原料的出產地都變成列國激烈爭奪的戰場。這樣，與……各種理由合在一起來看，便可以知道列強爲其殖民政策，在世界到處進行其決死的爭鬪。』這是日本爲什麼要爭奪滿蒙的原因，也就是英美等國爲什麼時時想染指滿蒙，因爲引起對日本的衝突——或即爲第二次世界大戰的導火線，亦未可知——的原因。

本來，所謂帝國主義，不過，是由殖民地或半殖民地奪取原料品，再加工精製以販賣于該殖民或半殖民地的過程而已。所以殖民地或半殖民地有兩種意義：一個是市場，一個是原料場。在日本方面，原料場的需要尤急于市場，因爲日本本土那樣的貧瘠，煤鐵等原料品那樣的缺乏，爲維持日本資本主義的存在，不能不求之于外——求之于滿蒙。重工業的基礎，

煤與鐵日本的儲量不豐，產額甚少，而且品質惡劣。日本煤的儲量，據他自己說有三十億噸，可持續一百年，但在世界各國中為最少，不僅和美國（一萬六千七百三十億噸）相比，相差太遠，就是法國（一百三十六億噸），比利時（二百五十三億噸）也都不如。而且日本煤質不佳，差不多沒有無煙煤。煤田集中于九州（佔百分之六十）和北海道（佔百分之三十），其餘則散佈于本島及四國。主要的煤田和工業區遠隔。最近日本煤的生產額自一九一四年以來，已經有停滯不進的形勢（一九一四年為二千二百餘萬噸，一九一九年為三千一百餘萬噸，一九二七年為三千二百餘萬噸）而輸入額一年一年的飛漲（一九一四年為九十五萬餘噸，一九二四年為一百九十七萬餘噸，一九二七年為三百二十萬噸），輸出一一年一年的減退（一九一四年為三百五十八萬餘噸，一九二四年為一百七十一萬餘噸，一九二七年為三百三十九萬噸），可見日本的煤行將枯竭了。茲將近十餘年來日本煤的生產，輸入，及輸出額列表（表一百五十六）如次：

表一百五十六——近十餘年來日本煤產量及輸出入額表（單位千噸）

年 別	生 產 額	輸 入 額	輸 出 額
一九一四	二二、二九三	九五八	三、五八七
一九一九	三一、二七七	七〇〇	二、一九七

一九二四	三〇、一一一	一、九七八	一、七一四
一九二五	二九、二一六	一、七六八	二、六九八
一九二六	二九、二六三	二、五〇八	二、五八九
一九二七	三二、五〇〇	三、二〇〇	三、三九〇

日本鐵的儲量和產量尤不如煤。日本本部鐵的儲量不過五百萬噸，朝鮮有五千萬噸。歐戰以後，日本重工業發達，每年用鐵在八十五萬噸以上，日本國內所產不過八萬餘噸，所差之額在百分之九十以上。這所差之額當然是要靠輸入。所以自一九二二年以來，日本鐵輸入額一年一年的飛漲。在一九二二年不過九十餘萬公噸，一九二四年到一百三十五萬餘公噸，一九二七年為二千五百零萬餘噸。茲將近五年來日本鐵產額及輸入額列表(表一百五十七)如下：

表百五十七——近五年來日本鐵產量及輸入表(單位千公噸)

年 份	本國產額	輸 入 額
一九二二	三九	九〇八
一九二三	五五	九八八
一九二四	六五	一二、二五一

一九二五	六四	七八四
一九二六	八二	一、二四八
一九二七	八四	二五、〇五七

(該年以千担算)

日本這不足的煤，鐵以及其他的原料品，由什麼地方供給呢？這自然大部份是在東三省了。東三省是日本的原料場，是日本資本主義存在的根基。全中國都可以是日本的市場，惟有東三省是市場而兼原料場。東三省在日本帝國主義眼中的特別意義在此。將來第二次世界大戰起後，日美交鋒于太平洋中，日本被封鎖之後，這東三省便是日本唯一的煤，鐵，食糧，原料的物資供給地。在第二次世界大戰以前，日本帝國主義不會放手滿蒙的，其原因及意義即在此！

第二節 東三省的煤與日本

東三省的煤埋藏量，估計約為三十億乃至九十億噸，所以很引日本的注意。東三省的煤，最有名是撫順，此外尚有本溪湖，煙台，新邱，大疙塔，牛心台，田師傅溝，西豐，缺窰，老頭溝等處，大小共有煤礦約八十。其中以撫順煤礦為最大，據云，埋藏量有十餘億噸。

其次是煙台煤礦，據云，埋藏量有兩千萬噸。本溪湖的埋藏量，據云，有二億噸。據民國十六年的調查，南滿三港，煤及焦炭的輸出達七百一十二萬四千八百一十八噸，價值三千五百二十六萬三千四百一十四兩。主要輸出地是日本。現在我們分別看看日本在東三省所經營各煤礦的情形：

(A) 撫順及煙台煤礦——東三省最大的煤礦，撫順及煙台煤礦，現在在日本手裏，由滿鐵會社經營。撫順煤礦在瀋陽東二十英里，距大連二百七十英里，遼寧省撫順縣地方。據日本說，在六百年前，高句麗時代，已為韓人所試掘，清末，本為中國華商所經營，日俄戰後，為日本所佔領。戰後強認為中東鐵路經營，奪之而去，民國前五年四月歸滿鐵會社經營。

撫順礦區面積約為一千八百二十萬坪。煤層平均厚一百二十尺（日本尺下同），最厚處達四百二十尺。在民國前五年，共有四煤坑，平均一日出煤六百三十八噸，每年二十三萬三千三百二十五噸。民國十七年度，煤坑擴充十處，連煙台支礦在內，平均一日出煤二萬一千八百八十二噸，每年七百二十五萬二千二百四十七噸。茲將撫順及煙台煤礦歸日本後出煤量列表（表一百五十八）如次：

表百五十八——撫順及煙台煤礦歸日本後出煤量表（單位英噸）

一日平均出煤量

年 別 撫順煤礦 南昌洋行經營 煙台支礦 合計

撫順 南昌洋行 煙台 計

民國前五年 二二三、三三五 | 二二三、三三五 六八八 | 六三三

民國三年 二、四九、八二五 | 九七、七三二、四七、一八九 六、六六五 | 三〇三 六、九九

民國六年 二、三二、四四五 | 二五、三〇〇 二、四六、七五五 七、一七六 | 三九九 七、五五

民國八年 二、六二、六五四 | 二七、七八二 二、八七、三三三 八、五六一 | 三三一 八、八三三

民國九年 三、二六、七四五 | 八、八三三、三四、五六 九、八三三 | 二四四 二〇、〇七六

民國十二年 四、九四、二〇〇 | 九、〇〇〇 五、〇五、二〇〇 二四、九三三 | 三五五 一五、二二七

民國十三年 五、五九、二〇〇 | 一〇四、一〇〇 五、六六、三〇〇 二七、三三七 | 三四一 一七、九九〇

民國十四年 五、五五、八七三 | 二七、七〇〇 五、八六、九三三 一八、〇二二 | 三七二 一八、五五

民國十五年 六、四一、四六〇 | 二美、八〇〇 六、六四、二五〇 九、五九九 | 四三三 二〇、〇三三

民國十六年 六、九八、八〇〇 | 四〇、〇〇〇 一四、〇〇〇 七、一〇、八六〇 三、五五四 | 二五五 四四五 三三、二四

民國十七年 六、七〇、九〇〇 | 四六、八七〇 二四、五〇〇 七、三三、四七二 二〇、三一一 一、三二二 | 四六〇 三、八八三

這撫順煤礦每年有一百八十五萬餘噸，價值二千一百五十七萬餘元，約合全出產量的四分之一運往日本，有一百一十萬餘噸，價值八百五十六萬餘元，約合全出產量的七分之一。歸滿鐵會社所用，有四十二萬餘噸，價值五百一十三萬餘元。歸朝鮮銷用。所餘本地銷售的不過一百七十四萬餘噸，二千一百三十七萬餘元，運往海外的不過一百二十八萬餘噸，價值

以上總計

噸數
金額

七、一二四、七九五

七八、三一九、五七七

(B) 本溪湖煤礦——本溪湖煤礦，名義上是中日合辦，事實上是在日本資本家大倉手中。本溪湖煤礦在安奉鐵路的本溪湖站附近，離瀋陽七十四英里，離安東一百二十四英里。礦區面積一千一百五十六萬餘坪。煤層共有八層，合計厚十三公尺左右（最厚三公尺，最薄一公尺）。每年出煤約四十萬三千餘噸，平均每日出煤一千五百餘噸。茲將最近八年間本溪湖煤礦出煤量列表（表一百六十）如次：

表一百六十一——最近八年間本溪湖煤礦出煤量表（單位英噸）

民國十年	三三八、〇〇〇
民國十一年	二八五、〇〇〇
民國十二年	三七三、〇〇〇
民國十三年	四五〇、〇〇〇
民國十四年	四〇〇、〇〇〇
民國十五年	四一五、〇〇〇
民國十六年	四〇三、七二七

民國十七年

三九八、〇〇〇

第三節 東三省的鐵與日本

東三省的主要鐵礦地點爲鞍山，本溪湖，廟兒溝，弓張溝，大粟子溝，七道溝，鞍山河，鐵洞山等處。其中最主要的兩處是鞍山和本溪湖，都在日本手中。分述之如次：

(A) 鞍山製鐵所——日本滿鐵會社在鞍山設製鐵所以經營鐵礦，起始于民國五年三月。鐵礦山的半徑約十五公里，成半圓形。埋藏量估計約爲三億公噸，含鐵量百分之三十五。平均每天出鐵七百公噸。民國十三年度，鞍山製鐵所出產銑鐵不過九萬五千餘公噸，民國十七年度漲到二十二萬四千餘噸。茲將近六年來鞍山製鐵所出產量列表（表一百六十一）如次：

表百六十一——最近六年來鞍山製鐵所出產量表（單位公噸）

年 度	正	銑	荒	銑	屑	銑	合	計
民國十三年	八九、三一〇		六、六八九			一		九五、九九九
民國十四年	八二、五〇九		五、九四四		一、二二三			八九、六七六
民國十五年	一四四、四七六		一八、五六九		二、〇一五			一六五、〇五四

民國十六年

一八六、六〇〇

一一、〇八七

五、七五八

二〇三、四四五

民國十七年

二一三、二六五

五、〇四四

六、一五二

二二四、四六一

(B) 本溪湖煤礦公司——本溪湖的鐵礦發現很早，自古即有試曬，光緒年間又廢棄。

民國前二年，日本資本家大倉，以中日合辦名義，掠之而去。每年出產銑鐵約五萬噸。茲將

近五年來本溪湖所產鐵量列表(表一百六十二)如次：

表百六十二——近六年來本溪湖鐵礦出產量表

民國十二年

二四、三八八

民國十三年

五一、九五〇

民國十四年

五〇、〇〇〇

民國十五年

五一、〇〇〇

民國十六年

四六、三六二

民國十七年

五九六、九四

第四節 東三省的豆油產日本

大豆及其製造品的豆餅，豆油，在東三省的物產上是最有名不過的了。在全世界來看，

大豆的產額，推東三省爲第一，每年爲三千二百三十八萬餘石，佔全世界總產額（五千六百一十三萬餘石）的一半以上。茲將大豆的世界的主要產地及產額列表（表一百六十三）如次：

表百六十三——大豆世界主要產地產額表

產地名	耕種面積 (千町)	產額 (千石)
日本	三九一	二、九九九
朝鮮	七九二	四、三五二
東三省	三、二三八	三二、三八〇
中國內地	二、三〇〇	一五、三〇〇
瓜哇	一六七	八一〇
美國	七六	六〇八
合計	六、九六四	五六、一三九

因爲東三省大豆產額之多，所以油坊業發達，豆餅和豆油的出產也很豐富。東三省大規模的油房工場有四百四十七，一晝夜能出豆餅五十五萬六千餘塊，豆由二百七十八萬三千餘斤。每年大豆輸出南滿三港爲一千七百餘萬担，價值六千三百餘萬兩，海參崴爲九十萬餘美

噸（一美噸等于十五担）。每年豆餅輸出，南滿三港為二千五百餘萬担，價值六千八百餘萬兩，海參崴為五十五萬餘美噸。每年豆油的輸出，南滿三港為二百三十餘萬担，價值二千五百餘萬兩，海參崴為四萬三千餘美噸。

日本每年要用大豆約七百六十萬担，但國內的產額僅為四百三十萬担，不足的三百餘萬担皆由東三省輸入。每年由南滿輸入約五百萬担，佔日本總輸入量的百分之六十以上。至于豆餅則日本視為極上等的肥料。日本農業上所用的肥料費約在六億元日金以上，其中一億五千萬元日金的肥料都是由外國輸入，豆餅即是其中主要的一個。東三省輸出的豆餅，除極少數向歐美輸送以外，大部份都是運到日本。

第五節 東三省的木材與日本

東三省驚人的物產，要算是木材了。據推測全東三省的森林總面積達三千六百二十三萬餘町，蓄積量達一百五十一萬萬石。以北部，中東鐵路沿線，大小興安嶺，松花江一帶為最富，其次便是鴨綠江及圖們江一帶了。茲將東三省森林面積及蓄積量列表（表一百六十四）如下：

表百六十四——東三省森林面積及蓄積量表

森林地域名

森林面積

蓄積量

(町)

(名)

鴨綠江流域右岸渾江流域	九八七、九三一	四三三、三五一、六八〇
松花江流域	一、四三六、八三九	九〇三、一三〇、〇〇〇
圖們江流域	八三二、五六三	四三三、六〇〇、八〇〇
牡丹江流域	六三四、九六六	四二〇、九五〇、九〇〇
拉林河流域	六三三、七七五	三〇一、一四九、八〇〇
中東鐵道東部沿線	二、四三五、二〇二	九二四、六九六、五五〇
三姓地方	五、二八〇、九九二	二、六一八、六〇一、八〇〇
中東鐵道西部沿線	八〇二、二七一	五三三、四三五、九一四
大興安嶺	一四、〇〇〇、〇〇〇	五、六〇〇、〇〇〇、〇〇〇
小興嶺安	一〇、〇〇〇、〇〇〇	三、五〇〇、〇〇〇、〇〇〇
合計	三六、二三五、二六八	一五、一三五、四八一、五三〇

日本國內需要木材很多，每年輸入木材價格達一億三百餘萬元日金，如何能放鬆東三省
的森林。自清末到現在日本在東三省的森林投資已達二千七百六十二萬餘元日金，其投資地

點幾遍全東三資，而投形式則多用中日合辦名義。茲將東三省的日本森林投資列表（表一百六十五）如次：

表百六十五——東三省日本森林投資表（單位日金千元）

投資年月	投資額	投資地域名	投資形式	投資者名
國民八年	四、七〇〇	中東鐵道部線 海林附近	中日合辦	東拓
國民十一年	五、〇〇〇	中東鐵道西部線 榮度河附近	同上	滿鐵
國民八年	三、五〇〇	吉林省牡丹江下流 三道河附近	同上	三井物產
國民八年	五〇〇	中東線東部線小市 附近吉敦線、敦化附 近黑龍江省嫩江上流	同上	大西庫治趙守信共同出資
國民九年	三〇〇	吉林省方正縣	同上	鴨綠江採木公司
國民十五年	三〇〇	中東鐵道東部線 牡丹江附近	中日合辦	植田一夫哈爾濱新公 司共同出資
國民七年	六一六	吉林省	華人名義	中日豐材公司
國民八年	四一三	同上	同上	興林公司
國民七年	一、〇三四	同上	同上	富甯公司

民國七年

一、一三一

同 上

同 上

華人名義黃川公司

民國七年

二、八九一

同 上

同 上

中日合辦華森公司

民國九年

三九〇

同 上

華人伐探者契約

吉林木材株式會社

民國七年

三〇〇

同 上

同 上

三井物產出張所

民國七年

八〇

同 上

同

三菱合名出張所

民國九年

五〇

同 上

同

吉林探木公司

民國十三年

七〇〇

同 上

丹吉公司名義

滿鐵

民國七年

一五〇

問 上

華人伐探者契約

日華共同出資

民國七年

一五〇

同 上

同 上

石光洋行

民國七年

一三

同 上

同 上

鳴綠江製材無有限公司

民國七年

二〇〇

同 上

同 上

內垣實衛吉林在住

民國七年

五〇〇

同 上

同 上

一般小木材

光緒三十二年

三、〇〇〇

鳴綠江流域

中日合辦

鳴綠江探木公司

民國九年

七〇

奉天省內示京縣

山林伐探權

東拓

民國十三年

六九

瀋寧省本溪湖大邊溝

同上

同上

民國七年

二五〇

松花江上流

收買林場之投資

滿州製材會社
東亞興產會社
松永洋行阿川
洋行高橋商會

民國七年

一、〇五〇

三井物產長春出張所
三菱商事長春出張所

合計

二七、六二四

日本租借的關東州內有山地林野約九萬四千町，據民國十七年未的調查，森林面積合計達九萬四千九百餘町，其中官有為七萬九千餘萬町，民有為一萬五千餘萬町。茲將關東州內林業列表（表一百六十六）如次：

百六十六——關東州林業表（民國十七年末調查）

地方別

官有地

民有地

合計

(町)

(町)

(町)

旅順

二三、五一五

八八八

二四、四〇四

大連

一六、九五—

三七五

一七、三二六

金州

一五、八八四

四、五九六

二〇、四八〇

普蘭店	一六、二九一	六、六五三	二二、九四四
貔子窩	六、四四三	三、三〇七	九、七五〇
合計	七九、八〇六	一五、八二〇	九四、九〇七

關東州又實行造林。據民國十七年未的調查，關東州造林總面積共達六萬八千八百餘町，其中官行造林為八千八百餘町，公有造林為一萬五千四百餘町，私有造林為四萬四千五百餘町。茲將民國十七年未調查，關東州內日本造林列表（表一百六十七）如次：

表百六十七——關東州內日本造林表（民國十七年未調查）

地方別	官行造林		公有造林		私有造林		合計
	(町)	(町)	(町)	(町)	(町)	(町)	
旅順	四、四九三	三、五一三	一二、二八八	二〇、二九五			
大連	三、一三五	一、七五〇	九、一六一	一四、〇四七			
金州	一、二〇一	三、五四六	一一、二六二	一六、〇一〇			
普蘭店	—	五、九七四	八、六九七	一四、六七一			
貔子窩	—	六四一	三、一七五	三、八一七			
合計	八、八二〇	一五、四二六	四四、五八五	六八、八四二			

第六節 東三省農產品與日本

東三省是大農業地帶。東三省的主要出產品是農產。以全東三省而論，高粱每年出產五千四百餘萬石，穀子每年出產三千六百餘萬石，玉蜀黍每年出產一千七百餘萬石，大豆每年出產四千四百餘萬石，大麥每年出產九百餘萬石，小麥每年出產一千餘萬石，水稻每年出產一千餘萬石，旱稻每年出產六十餘萬石，數目可謂不少。茲將東三省農田面積及農產收穫列表（表一百六十八）如次：

表百六十八——東三省農田面積及農產收穫表（單位面積千畝收穫千石）

	遼寧省		吉林省		黑龍江省		共計	
	種植面積	收穫額	種植面積	收穫額	種植面積	收穫額		
高粱	一八、四三二	一、四〇〇	二、八六六	一、六五五	八、一三五	九、六五一	三、三五三	三、〇六六
穀子	九三、二八九	二、一六三	一三、八九〇	一〇、一四〇	一〇、一四〇	二、九五五	三〇、九七七	三、〇六六
玉蜀黍	四、四七三	四、四六六	六、三九九	三、三九七	三、三九七	三、三九七	一、三、四〇〇	一、七、六九九
大豆	一六、二七二	一、五八八	一、九〇三	一、七、一七七	二、六三三	一、三三四	四、七、八二四	三、三九九
大麥	三、三三三	四、七五五	五、三三三	七、五八八	一、一四四	一、六六五	二、〇六六	九、六六六

小麥	一、四四五	一、四四六	三、五九	三、四四五	五、七五	五、六三	一〇、七九	一〇、三三
水稻	七、三	二、五六一	二、九〇	七、七五	—	—	一〇、三三	一〇、二九
旱稻	一、〇六一	一、六六	三、三三	四、三五	四	七〇	一、四六	六、三

日本因為本國內食糧的不足，自然很注意東三省的農業。同時，盛移朝鮮人到東三省種稻田，而東亞勸業的水田經營很是興盛。東三省農產品的輸入日本，計：高粱民國十六年度為二十四萬二千六百三十一担，價值五十七萬零四百八十五兩。小麥為日本的主要食品之一。日本每年米及小麥等的輸入額共達九千三百萬元，內中米為五千萬元，其餘為小麥有四千三百萬元。歐戰前多由美國供給，戰後多由中國內地及東三省輸入。玉蜀黍，民國十六年度由南滿三港輸入日本為四萬七千零七十七担，價值十二萬二千四百一十三元。

第七節 東三省的柞蠶家蠶等與日本

柞蠶即野蠶，是東三省特產品之一。平均每年遼寧一省可以出產二十三萬籠（七十六億粒），價值平均為九百八十萬元左右。以安東為最多。安東附近約七萬籠，價值三百萬元左右。其餘遼陽，鐵嶺，昌圖，復州，金州，懷仁，通化，臨江，輯安，興京，海龍等處，出產柞蠶也很多。柞蠶絲是纖維工業的原料之一，民國十六年度由南滿三港輸入日本有一萬六

千七百二十六萬，價值七百八十六萬六百三十三兩。

在日本租借的關東州內，也有柞蠶的飼育，每年收穫一百七十七萬顆，價值三千餘元。茲將關東州內野蠶統計列表（表一百六十九）如次：

表百六十九——關東州內野蠶統計表（民國十七年末調查）

管內別	飼育面積	飼育戶數	種蠶量	收繭量	價額
	町	戶	顆	顆	圓
普蘭店	一九六	一三	二二、九〇〇	四五〇、〇〇〇	九〇〇
柞蠶	魏子窩	四五	二五、一一〇、〇〇〇	一、三二〇、〇〇〇	二、六四〇
計	二四一	三八	一三三、九〇〇	一、七七〇、〇〇〇	三、五四〇
天蠶	魏子窩	三三	一	一八二、四一四	二、七三六

日本在關東州也很獎勵家蠶的飼養，并有滿洲養蠶會社及滿洲蠶絲株式會社的組織。據民國十七年的調查，關東州內養蠶者達一千餘戶，收繭價值年達三萬二千餘元（日金），其中，中國人有九百餘戶，收繭價值為一萬六千餘元，日本人為一百餘戶，收繭價值一萬餘元。茲將關東州養蠶業列表（表一百七十）如次：

表百七十——關東州內養蠶量表

桑園面積

養蠶戶數

收購量

價額

(町)

(戶)

(貫)

(日金元)

日本人 二八四、九六〇〇

一四八

三、四〇一

一六、〇〇七

中國人 一五四、七五〇〇

九〇七

三、五六一

一六、九三九

合計 四三九、七一〇〇

一、〇五五

六、九六一

三二、九四六

日本爲獲得纖維工業的重要原料品，在關東州又經營棉花并設有滿洲棉花會社。民國十七年度，關東州內棉花產額已達六十五萬四千餘斤，價價十萬三千餘元。茲將關東州內棉花耕作面積及收穫量列表（表一百七十一）如次：

表一百七十一——關東州內棉花耕作面積及收穫量表

地方別	面積		收穫量		價額	
	(反)	(斤)	(斤)	(日金元)	(日金元)	(日金元)
旅順	二、五七五	一一七、四三九	一七、七六八			
大連	三、〇八八	二四六、一二〇	三七、四一〇			
金州	四、七二二	一七〇、〇〇〇	二八、九〇〇			
普蘭店	四、六九三	一一二、七〇六	一六、九〇六			

鴉子窩

五七二

一五、七二三

二、〇四四

民國十七年計

一五、六五〇

六五四、九八八

一〇三、〇二八

民國十六年計

一三、四三一

八〇二、一六六

一二六、九〇八

民國十五年計

七、六三三

一六八、四三九

三五、四九三

日本爲獲得原料方纔經營東三省，掠取的種類和方法自然也是太多，爲經濟紙面和讀者
的時間起見祇好暫止于此！

呼倫貝爾蒙古青年黨運動真相

(一) 先從地理方面看

——毗連蒙古人口稀少——

研究東三省的人不能不注意蒙古。事實上，蒙古便是東三省的一部份。比如遼寧洮昌道的大部份及遼瀋道的一部份是蒙古科爾沁的遊牧地。黑龍江的呼倫貝爾亦復如是。

呼倫貝爾就是黑龍江省的海滿道全部，面積共有六十四萬七千餘方里，約佔黑龍江全省面積的四分之一以上（黑龍江全省面積爲二百二十九萬二千餘方里。）因爲一條興安嶺把呼倫貝爾和黑龍江隔絕，所以呼倫貝爾在政治上的區分，雖然是隸屬於黑龍江而在地理上自然的和內外蒙古成爲一片。幸而有一條中東鐵路鑿山開道，迂迴誇述而過，東三省當局方纔可以因交通上的便利，統治這塊化內的外土！但是，東三省的政治勢力仍然不出中東鐵路沿線。呼倫貝爾有四縣。主要的兩縣，呼倫縣（就是海拉爾），臚濱縣（就是滿洲里），都在中東鐵路沿線。其他的室韋和奇乾兩縣，偏在西北邊疆，並且是設縣不久，人口稀少（室韋和奇乾每縣不過一千一百餘人；呼倫縣有二萬五千一百餘人，臚濱縣有二萬九千二百餘人）。

海拉爾特別重要，不僅是呼倫貝爾的政治中心，而且是內外蒙古貨物聚集場。中東鐵路在該處設有洗革廠，經營皮毛，運輸出口。

呼倫貝爾全土人口特別稀少，總數不過五萬六千六百餘人，平均每一方里尚不足〇・〇一人，（黑龍江省人口平均密度每一方里爲一・四人弱），可以說是全國最不見人煙的地方了。

（二）這塊土上的民族

——慄勇的四部蒙民——

說到這一塊的人民，就更複雜了。大部都是蒙古游牧民族。這蒙古民族又可以分爲三大部：一個是「巴爾虎」，一個是「索倫」，又一個是「額魯特」。其中以巴爾虎爲最多，約佔全蒙古人的三分之二。巴爾虎又分新陳兩部。所以呼倫貝爾的民族是四部，共十七族，內中新陳巴爾虎合爲十族，索倫人佔六族，額魯特爲一族。

新陳巴爾虎屬於外蒙古的喀爾喀民族，所以呼倫貝爾一切事情都和外蒙古有關係。巴爾虎民族因爲在清初編旗有先後，所以名稱分新陳。陳巴爾虎從前本在黑龍江省的木蘭圍場附近游牧，以後方纔移到興安嶺以東，呼倫貝爾地方，現在因爲和漢人雜居的緣故，文化較高，有受同化的傾向。新巴爾虎則本居外蒙，在外興安嶺北麓一帶，從事游牧，到清嘉慶年間

漸漸向南遷徙，遂成部落，編入八旗。其編入時期較晚，故曰「新巴爾虎」。新巴爾虎後來又移到伊敏河（海拉爾河的支流）兩岸，逐水草而居。新陳巴爾虎語言相同，不過新巴爾虎文化似較低，同化亦甚薄弱，陳巴爾虎人多看他們不起，罵他們是蠻族，兩部份不甚相和。

索倫人散居在西伯利亞，黑龍江中流，額爾古納河的東岸，興安嶺的東麓，嫩江上游沿岸，及呼倫貝爾一帶。索倫民族分佈於中俄兩境，範圍很廣，居呼倫貝爾的僅是一部分。言語爲通古斯語，所以人類學家歸之於通古斯族。居住接近西伯利亞一帶的索倫人，更通俄語。索倫人驍勇好戰，清初屢立戰功。

額魯特族，人類學家稱之曰「西部蒙古族」，以和那「東部蒙古族」的喀爾喀族相區別。這一種蒙古人最初本來住在西藏，中央亞細亞，及俄國南部，分佈很廣。其後漸漸分散移居，其中一部份東遷呼裕爾河流域及呼倫貝爾地方。額魯特族身體很強，慍悍善戰。

總之：呼倫貝爾的民族和外蒙關係密切，無論在民族上，宗教上，言語上，歷史上以及民情風俗上都有不能分隔之勢，同時接近俄國，並且他們同族的一部在我國的統治之下，又因爲人民皆勇敢善戰，是呼倫貝爾常出問題的原因。

（三）蒙民的自治熱

——清末以來連次獨立——

蒙古是中國內地的大患，自匈奴，契丹，以至遼金都是如此。游牧漂泊民族好戰而善戰，東西洋歷史上率皆如是。惟有滿清一朝治蒙最得法，所以二百年間沒有聽說蒙古獨立入寇等等。呼倫貝爾也是如此。呼倫貝爾在唐朝屬室韋地，遼爲上京路，金屬北京路。明季爲索倫達湖爾人所居。其情形皆不可攷，也無需乎考。自康熙二十六年尼布楚條約以後，俄國承認額爾古納河以東的地方——卽是呼倫貝爾地方——爲中國領土，於是清政府設旂制，置都統，頒部自治，呼倫貝爾終清之世也沒有什爲變亂發生。

帝國主義的軍艦和大炮打開了中國久閉的大門。隨着鐵蹄之後，中國的經濟，政治，社會，……全部都發生有史以來未有的大動搖。這動搖居然達到邊遠的呼倫貝爾。動搖這呼倫貝爾蒙古民族的力量是什麼呢？便是那由西伯利亞直衝入黑龍江省的中東鐵路。在帝俄獲得中東鐵路建築權（一八九六年）後十五年，滿清政府臨終呻吟牀第的剎那間，辛亥年（一九一一年）八月，呼倫貝爾的蒙古商民，招集會議，議決呼倫貝爾自治權及其他特權。當時議決的內容共有五項：

（一）中國官吏軍隊全部退出呼倫貝爾。

（二）呼倫貝爾統治的全權歸於呼倫貝爾人之手。

(三) 呼倫貝爾禁止漢人移民。

(四) 現在呼倫貝爾地方居住的漢人有不服從呼倫貝爾官廳者即放逐於外。

(五) 關稅與發掘權，以及因自然富源所生的稅金，一概歸呼倫貝爾官廳徵收。

我們看這五項議決案大有「民族自決」的精神，其中運用指導當然是不乏能人了！

辛亥年十月武漢革命起，十一月外蒙宣言獨立，同時呼倫貝爾亦起而響應，宣告獨立，並牽制中國對外蒙的軍事行動。民國二年十一月，關於呼倫貝爾及外蒙的獨立，中俄兩國締結中俄協約五項，中國承認呼倫貝爾及外蒙的自治。民國四年六月，中俄蒙三方又締結中俄蒙協約，呼倫貝爾及外蒙的獨立自治遂愈有保障，拒絕中國軍隊，拒絕漢族移民，同時帝俄獲得營商及其他特權。

歐戰發生，俄國革命，帝俄在中國所獲的利權也隨着「沙」的滅亡而滅亡了。民國九年，徐樹錚以武力令外蒙取銷獨立，同時呼倫貝爾也自不能不取消自治而復歸於黑龍江省的統制之下。不過事實上，呼倫貝爾的統治仍在蒙旗衙門手中，而呈一種「半自治」的狀態。

(四) 政治組織的變遷

——蒙民問題的關鍵——

呼倫貝爾蒙古民族所爭的是自治，所以統治呼倫貝爾的政治組織如何，是呼倫貝爾問題

的關鍵。我們現在看一看，由清末到現在的情形如何：

(1) 清初——清初在黑龍江設將軍，管轄全境。同時在齊齊哈爾，瓊瑯，黑爾根，布特哈，通肯，及呼倫貝爾，設副都統，在黑龍江將軍之下，分治各地。當時呼倫貝爾副都統所統轄的蒙民共分新巴爾虎，陳巴爾虎，索倫，額魯特四部，十七旗。副都統以下設一處二司，由各旗總副管佐驍等官分別當差。當時的特點是允許蒙民自治。

(9) 清末——清末光緒三十三年黑龍江改建行省，裁黑龍江將軍，改設黑龍江巡撫。呼倫貝爾副都統仍保存，但在其下另添局處。光緒三十四年又改呼倫貝爾為呼倫道，設一府二廳：
(一) 滿珠府，即滿洲里；(二) 呼倫直隸廳，即海拉爾；(三) 室韋直隸廳，即吉拉木。
宣統元年又改滿珠府名稱為臚濱府。

(3) 民國——民國三年呼倫貝爾及外蒙取銷獨立。同年六月改呼倫直隸廳為呼倫縣，室韋直隸廳為室韋設治局，臚濱府為臚濱縣。於是呼倫貝爾的政治組織遂和內地一致。不過，根據中俄蒙協約，呼倫貝爾的蒙古民族仍是自治。到了民國九年以後，取銷呼倫貝爾蒙古民族自治，但事實上統治蒙民的仍是呼倫貝爾蒙古副都統，直到現在。我們可以看看，這綿延幾三百年的蒙旗衙門的內容如何：

呼倫貝爾蒙古副都統衙門：

左廳……管理內政，財政，戶口。

右廳……管理司法等事。

印務廳……管理文書。

額魯特翼……管理旂務

索倫左翼……管理旂務

索倫右翼……管理旂務

陳巴爾虎翼……管理旂務

新巴爾虎左翼……管理旂務

新巴爾虎右翼……管理旂務

最高官吏是副都統。左右廳各置廳長一，分掌司法，行政，財政大權。六翼各置總管一人，總管以下有佐領六十，分掌旂務。事實上除中東鐵路沿綫以外，呼倫貝爾內地遊牧地帶並沒有中國軍隊，警察；納稅也是歸於蒙旗衙門的左廳，固憐蒙古民族自有「蒙古保衛團。」所以呼倫貝爾可以說是「多半自治」狀態中。

(五) 東北的蒙古對策

——青年黨運動及興安屯墾——

東三省因爲土地的一部份是蒙古游牧地，所以不能不注意蒙古事情。東三省的對蒙方針是聯絡蒙古王公。達爾罕王在瀋陽是唯一的貴客。張作霖與俊陞都和達爾罕王是兒女親家。瀋陽沒有蒙旗處，重心也在蒙古王公方面。但是，內蒙原有國民黨，分化，聚合，經過若干複雜作用之後，呼倫爾有蒙古青年黨的組織。這蒙古青年黨和王公是反對的。乘民國十七年東北軍自平津撤退，統治力薄弱的時候，呼倫貝爾，蒙古青年黨發動，於八月十五日夜襲擊中東鐵路西部線。十六日拂曉，武裝青年黨出現于烏諾爾（在海拉爾東）車站附近，襲擊中東鐵路第六次列車，並破壞路線，以斷海拉爾齊齊哈爾間的連絡。當時，呼倫貝爾的副都統貴福是守舊派。海拉爾鎮守使是張明化。海滿道尹是趙仿仁。黑龍江新督辦萬福麟在滿洲里，回齊齊哈爾途中，鐵路被蒙黨青年黨所斷，待修復後始得通過。於是東三省感覺呼倫貝爾的不好對付，遂採取招撫政策，一方面允許在蒙旗衙門內設置參議廳，並任用蒙古青年黨領袖郭道甫。十二月郭道甫到瀋陽，張學良任爲總司令部祕書。民國十八年又命辦理蒙旗師範學校，專教育內蒙生，暑期已招兩班學生。於是東三省當局對蒙古是王公和青年黨兩方並進。

王公及青年黨均在東北當局的籠絡之中，應當蒙古問題好辦了，實事上是太謬不然，反是一天一天的多事起來。最主要的原因便是鄭作華部屯墾興安區。自去年東北軍撤退出關後，便編第一軍砲兵全部爲屯墾軍，在興安嶺，索倫一帶辦理屯墾事業。鄭作華任興安區屯墾

督辦。督辦公署初設在濟陽，後移在興安。去年春又運送河南難民三千，實行放地開墾，同時遼寧省政府也公佈放荒條例。這屯墾範圍，正是呼倫貝爾蒙古游牧地的一部。放地開墾，在漢人爲大利，在蒙民失牧場，影響生活甚大，所以頗引起蒙古人的反感。去年春曾有某蒙古王公被鄒作華押解到瀋陽，可見雙方衝突的激烈。在呼倫貝爾蒙古民族中間最近時常聽見有人奔走呼號着說：我們蒙古人眼着自己的牧馬大平原，一點一點的被漢人墾成熟地。豐美的水草漸漸得不到了！如若我們永久採取無抵抗主義，那末，我們就要被趕到貝加爾湖邊上去了！』這個經濟原因是東三省蒙民問題的核心。

(六) 青年黨的領袖

——傑出的郭道甫——

呼倫貝爾蒙古青年黨！呼倫貝爾蒙古青年黨！呼倫貝爾青年黨到底是些什麼人呢？我想我們都一定急於要知道。內容實力究竟如何，局外人當然無從知曉，祇好說說領袖人物吧。呼倫貝爾蒙古青年黨的首領。是郭道甫及敖霖泰等。郭是呼倫貝爾扎拉木德（中東鐵路的免渡河海拉爾間一站）南墨河爾村的人。他父親榮祿，現在呼倫貝爾蒙古副都統衙門右廳幫辦兼索倫右翼鑲黃正白兩旗的副總管。郭道甫姓郭博勒，名黑爾斯，中國名字原爲桂馨，以後改名郭濟黃，最後改名郭道甫，在三十七歲。郭道甫於宣統二年入黑龍江省立第一中學，

民國二年畢業，所以他的中國文和中國話都很好。畢業後遊歷外蒙。民國六年，家遭蒙匪之亂，因而輟學，回呼倫貝爾組織青年黨，同時創辦呼倫貝爾蒙旗中學校。民國十二年到北平，任蒙藏學校學監，並出遊外蒙，且到莫斯科，作「新蒙古」書。同年任中俄交涉公署諮議。民國十三年，中華教育改進社在南京開大會，郭道甫代表呼倫區出席會議。會議畢後南遊廣州，謁見孫中山。民國十四年任西北邊防督辦公署祕書。同年十二月，張家口開內蒙國民黨第一次代表大會，郭道甫選為中央執行委員會祕書長。以後即在寧夏綏遠一帶活動。民國十六年重遊外蒙，被推為外蒙職工會中央執行委員會祕書長。民國十七年春重遊莫斯科，同年夏季返內蒙，秋季即作成呼倫貝爾之變。自前年十二月，至今均住在瀋陽，任邊防司令長官公署祕書兼蒙旗師範學校校長。

由以上看來，郭道甫對於中國，外蒙，和俄國的情形很清楚，而且通中俄，蒙三種語言；對於中國文學也很有根底。據郭道甫自己說：『白雲梯是他的政敵。』所以郭道甫是一個很有能力，知識，而左傾的人，在蒙古人中誠然是傑出，不可多得。

(七) 解决的三大鬭爭

——政治的，經濟的，階級的——

我把呼倫貝爾的過去現在情形全部說完之後，可以知道呼倫貝爾蒙古問題，共包括有以

下幾種：

(1) 呼倫貝爾問題包括有蒙古民族獨立自治的對中國當局政治鬭爭。

(2) 呼倫貝爾問題包括有蒙古民族拒絕墾植的對漢人經濟鬭爭。

(3) 呼倫貝爾問題包括有蒙古青年反對部落封建制度對王公的階級鬭爭。

同時呼倫貝爾蒙民有三分之二是外蒙人，而且呼倫貝爾多山，該地蒙民必須到外蒙牧馬，在民族上，經濟上，語言上，歷史上，宗教上，民情風俗上，都有和外蒙不能分離的關係，現在外蒙已經組織共和國而自立，呼倫貝爾何能不生羨慕之心，合併之說遂不能免。同時，國際背景尤為複雜。呼倫貝爾一部份同種人住在俄國境內。同時日本人近年頗注意於內蒙的經營，所謂「滿蒙」是也。日本大資本家大倉組在白音泰來（通遼）蒙古達爾罕王府附近置有農務，東亞勸業株式會社在蒙古賓圖王府附近也置有農場，移日韓人民從事墾植。對於索倫，呼倫貝爾一帶也在秘密調查中。蓋遼河及興安嶺西南，一帶蒙民游牧地，純粹是未開發的處女地帶，寶藏甚富，移墾植最為適宜，故日本人在垂涎之中。

由此看來，呼倫貝爾問題如其複雜，如其重大，牽連方面如其多，在將來，實是東三省政治上一個大問題，時時有可以爆發的危機。

日本帝國主義與東三省

本書校對疎忽，錯誤太多，務請讀者原諒！

正誤表

頁數	表次	行數	字數	誤	正
二	二	五	一三	獄	嶽
三	二	八	六	四十一	四十
三	二	9/12		六年	五年
三	二	一五	二九	二五五	二五二
四	二	二	五	六	四
四	二	二	五	二	二
七	三	八	六	當	尙
七	三	九	一八	當	尙
八	三	四	二六	力	尙
八	四	七	一〇	年各	方
一	五	六	一〇	山縣有朋	伊藤博文
三	一	三	一〇	沿	延
四	一	二	二〇	交	瓜
四	一	三	七	前五	五
四	一	六	二	水一	水田一
五	一	八	一三	版	阪
五	一	二	六	始皇	皇島
五	一	六	一八	局郵	郵局
五	一	八	三	局郵	郵局

頁數	表次	行數	字數	誤	正
六一	一九	八	二六	的的	的
六一	一九	一五	二八	寫	擺
六三	一九	一二	四	省日	省的日
六四	一九	一〇	四	前九	前八
六四	一九	一二	六	八	七
六四	一九	一四	四	八	六
六六	一九	一	四	六	五
六六	一九	一	二	究亦	究所亦
六八	一九	一	一七	六	五
六八	二〇	八	一六	五	四
六八	二〇	九	二	〇	八
六八	二〇	一	六	六	五
六九	二〇	一	七	三	二
六九	二〇	一	七	三	二
七〇	二〇	三	六	四	三
七〇	二〇	五	六	四	三
七〇	二〇	七	五	前	元
七〇	二〇	一〇	七	二	一

頁數	表次	行數	字數	誤	正
一一三	四〇	一	三	之商究研	之研究
一一四	四〇	一	九	月	回
一一九	四〇	一〇	六	商業工	商工
一二〇	四〇	九	六	摸	漠
一二三	四〇	四	一〇	月	月
一二五	四〇	三	五	三月	月刊
一三三	四〇	五	三〇	如	各
一三六	四〇	一	八	s a	i o
一三六	四〇	二	五	洲	縣
一三六	四〇	七	四	於	與
一三九	四〇	一	二	於	與
一三九	四〇	二	二	大關係的	大的
一三九	四〇	三	二	部	線
一四一	四〇	一	一	雷路鐵	雷鐵
一四二	四〇	三	二	七	九
一四三	四〇	四	一〇	十一	餘
一四四	四〇	一	九	九十六	六十九
一四四	四〇	一	三	按	據
一四六	四〇	一	五	面秤	坪
一四七	四〇	一	一	強修	修
一四九	四〇	一	一	路如若	路

頁數	表次	行數	字數	誤	正
一五〇	四〇	一〇	三四	巖距	巖港距
一五一	四〇	六	三一	三十二	二十五
一五一	四〇	一	三五	口出	出口
一五二	四〇	五	四	三千九百八十三	四千零七
一五二	四〇	五	二一	一千九	二千一
一五三	四〇	一	二七	五	六
一五六	四三	三	七	吉	林
一五七	四三	四	一	丁	金
一六〇	四四	二	五	三	二
一六二	四五	九	二	家	家屯
一六二	四五	九	一〇	四洮	不要
一六二	四五	一〇	一〇	四洮	不要
一六五	四五	一	二	衛	衛
一六六	四五	八	八	滿鐵	新新
一六八	四五	七	二	苛	苛刻
一六八	四五	七	二	和帝	帝
一七〇	四五	三	一七	的部份子	與
一七一	四五	一	三	東	路
一七一	四五	一	三	六	五
一七三	四五	一	三	v	u
一七三	四五	一	三	布	佈
一七三	四五	一	三	密	秘

頁數	表次	行數	字數	誤	正
一七四	四六	三	一一	尤	尙
一七四	四七	一四	二七	是事實上因歷史關係	
一七八	四八	五	二〇	日	年
一八一	四八	四	二七	如是	如此
一八三	四九	四	一一	一	二
一八四	五〇	四	一七	二	三
一八四	五〇	六	三五	一兩	一萬萬兩
一八四	五〇	一	二三	辨	辦
一八五	五一	六	二九	八、二四	八
一八五	五一	八	二九	三	二
一八五	五一	一〇	二四	三、九二	三
一八五	五一	一一	三一	四、一八	四
一八五	五一	一二	二七	〇、二六	〇
一八五	五一	一五	二六	六、七一	六
一八六	五一	一	一七	一一	二
一八六	五一	三	一五	三、八三	三、二六
一八六	五二	一三	一三	表五十二	表五十二

路建築費表(單位盧布)

全誤 | 中東鐵
 鐵路建設費三、五、四、五、四、一
 改良費及其他三、〇、三、七、三

合計三九七、五三、三四

頁數	表次	行數	字數	誤	正
一八九	五二	五	二二	滿	部
一八九	五二	三	一一	二萬萬三千	七萬萬八
一八九	五二	四	三二	四百	千餘
一八九	五二	四	三二	二萬四千	三萬六千
一八九	五二	五	三二	八百	餘
一八九	五二	五	三二	一萬萬八	二萬萬七
一八九	五二	七	四	千四百	千餘
一八九	五二	七	四	九千	一萬萬三
一八九	五二	八	一一	三千八百	五千七百餘
一八九	五二	九	二五	六	九
一八九	五二	一〇	一五	二	三
一八九	五二	一一	二五	輪	輪
一八九	五二	一二	二九	六萬萬四	十一萬萬
一八九	五二	一二	二九	千八百	一千餘
一八九	五二	一三	二六	三萬萬四	五萬萬一
一八九	五二	一四	二八	四萬六千	千餘
一八九	五二	一四	二八	二萬萬零	三萬萬餘
一八九	五二	一五	二三	三百	
一八九	五二	一五	二三	表五十二	表五十三
一八九	五二	一五	二三	及五十三	

頁數	表次	行數	字數	誤	正
二二四	六九	一一	一八	清路	清鐵路
二二四	六九	一二	九	各車所送	所送各軍
二二六	六九	四	四	噸	噸
二二六	六九	一一	一六	議	擬
二二八	六九	六	六	分	各
二一九	六九	一	一三	與俄國	與蘇俄
二二二	六九	一一	一四	御	卸
二二三	六九	一〇	二	又在	在
二三四	六九	一二	二八	史執爭	吏爭執
二三五	六九	八	一三	可	司
二三五	六九	一一	二〇	九	一九
二三六	六九	一五	六	A	i
二三七	六九	一	一	B	ii
二三七	六九	九	一〇	璦	璦
二四二	六九	一	三一	東	東
二四三	六九	一四	一六	栗	票
二五〇	六九	四	三一	國由	國主義者
二五二	六九	一二	二〇	義依	義者依
二五五	六九	一四	一七	二十八	三十一
二五七	六九	六	一六	裁就	裁第一任
				總裁就	總裁就

頁數	表次	行數	字數	誤	正
二五七	六九	一四	三〇	口	五
二五九	七〇	三	一一	育	習
二六三	七〇	一二	二	渡	瘦
二六六	七一	九	三二	〇	四
二六八	七一	六	三五	般	船
二七〇	七一	六	一九	站	站
二七〇	七一	六	三四	站	站
二七二	七二	七	二一	一八、〇	一、八
二七四	七二	三	三〇	(國幣)	(國幣)
				與日金價值略相等)	
二七五	七三	二	三〇	五・九	七・六
二七五	七三	九	六	一二	三
二七五	七三	一二	三	二〇	三〇
二七九	七五	二	六	一、二、四、五、六、二、四、三、二、六	二、六
二七九	七五	二	一九	一一	三一
二七九	七五	六	一八	一一	五二
二七九	七五	九	一七	三、七、三、九、三、七、三、九、三	三、九、三
二七九	七五	一四	二一	一	二
二七九	七五	一五	二八	八	九
二八〇	七五	一	四三	八五	五八
二八〇	七五	二	二三	二	三
二八〇	七五	七	四〇	一	二

頁數	表次	行數	字數	誤	正
二八〇	七五	八	三〇	三六四八六	三六四八六
二八一	七六	六	八	一八四六六九	一八四六六九
二八一	七六	八	一九	員數	數
二八一	七六	一五	一七	二	三
二八三	七七	三	二七	二	一
二八四	七八	八	五	八七	七八
二八六	七九	七	一五	吞藟、生蠶藟、生	類
二八六	七九	一	一四	鹽	鹼
二八八	七九	一	一六	化	花
二八八	七九	九	五	五六	五二八
二八九	七九	二	一	烟大台	烟台
二八九	七九	一	一三	灰	炭
二九〇	七九	九	八	二	一
二九三	七九	七	一	野	山
二九八	八〇	一四	七	三	二
三〇〇	八〇	二	二	賃	費
三〇〇	八〇	八	一〇	的養路線	的營養線
三〇〇	八〇	八	二五	六	七
三〇〇	八〇	九	四	海。海，北甯。	〇
三〇一	八一	一五	一四	三	〇

頁數	表次	行數	字數	誤	正
三〇五	八一	三	三〇	約期	約時期
三〇七	八一	五	一八	國年	國十年
三〇八	八一	一	二四	士	本
三一二	八四	六	一六	三五五	三五六
三一四	八四	二	一九	四三六	四三九
三一九	八六	二	一	包米	玉蜀黍
三二一	八七	二	三七	門	們
三二六	八八	二	三二	此。	次：
三二六	八八	一四	二九	龐三總	龍三縣
三二七	八八	五	三二	利	生
三二八	八九	七	三五	延吉林	吉林延吉
三二八	八九	九	三〇	、二	三
三二八	八九	一三	三八	四五	五四
三三二	九〇	八	一一	交通	鐵道
三三四	九二	九	七	和	加
三三五	九二	三	四	捐	損
三三五	九三	三	一〇	四六	六四
三三六	九三	一	一六	一	七
三三六	九三	一	二九	國民	民國
三三七	九四	一	一九	萬三	三
三三七	九五	一	一六	錢	長
三三八	九五	一	一〇	一、	一、

頁數	表次	行數	字數	誤	正
三九二	二三	七	二	，而隨之	，而
三九一	二二	一	二二	人與	人數與
三九二	二三	一一	八	因而	彌
三九二	二三	一一	八	彌	彌
三九二	二三	一三	八	隱	穩
三九三	二三	九	二五	民國十七年	不要
三九三	二三	一〇	三五	(第二季)	不要
三九三	二三	一一	三五	六一二	不要
三九三	二三	一二	二七	四七三	不要
三九四	二三	一五	一三	英國等	不要
三九五	二三	六	一八	室的	不要
三九五	二三	一二	二〇	原	室的
三九六	二三	一一	一五	法	厚、
三九七	二三	六	九	的	途
三九九	二五	八	八	在中國的	在中國
四〇一	二七	七	二	績	織
四〇一	二七	九	一	滿洲	東三省
四〇一	二七	一五	三二	業	不要
四〇二	二七	三	一七	，滿	，除滿
四〇二	二七	三	二四	分兩	分爲兩

頁數	表次	行數	字數	誤	正
四〇三	二六	五	一五	三	二
四〇三	二六	一五	三三	萬	日
四〇四	二六	三	五	腹	隻
四〇四	二六	六	三九	腹	隻
四〇四	二六	一二	七	連船	連汽船
四〇四	二六	一二	七	信	式
四〇五	二六	一〇	二五	一伏	減少
四〇五	二六	一三	一八	後	以後
四〇五	二六	一四	一〇	百六	百零六
四〇五	二六	一四	三四	退	退到
四〇六	二六	一	三三	列	例
四〇六	二六	二	一五	在歐戰以	爲歐戰
四〇七	二六	五	三一	百	千
四〇八	二六	一	四六	二	三
四〇八	二六	二	二七	七九八	八七九
四〇八	二六	四	一七	一	二
四〇九	二九	一〇	二一	萬元	萬餘元
四〇九	二九	一二	三一	有	不要
四一五	二九	三	一七	萬六	萬萬六
四一五	二九	七	三三	萬元	萬餘元
四一六	二九	一二	二四	本東	本在東
四一七	三三	四	三	鐵	洲鐵

頁數 表次 行數 字數 誤 正

四一九	三	五	四	油	正
四二四	三	四	九	(株) 不要	酒
四二五	三	1/15		加 (株)	
四二六	三	1/3		加 (株)	
四二八	三	一五	一	石崎商店	石崎商店
四二九	三	一		加 (株)	
四二九	三	2/4		加 (株)	
四二九	三	6/7		加 (株)	
四二九	三	九		加 (株)	
四二九	三	九後		加 (註) 株係	

「株式會社」，即股份
有限公司。

四三二	三	一	九	綿	棉
四三二	三	七	一七	木	材
四三三	三	一二	二五	硝子	玻璃
四三三	三	一三	五	硝子	玻璃
四三三	三	一四	二八	燐寸	火柴
四三三	三	一五	一〇	燐寸	火柴
四三四	三	六	二一		

二年(日)十二年(日)
本明治三 日本明治
十三年) 三十三年)

頁數 表次 行數 字數 誤 正

四三四	三	七	二〇	年	正
四三五	三	二	二三	九	年六月
四三五	三	四	三〇	二、	一月，
四三五	三	一三	二七	八	年六月
四三五	三	一四	二五	五、〇〇〇	四、四三
四三六	三	一〇	三一	票	行
四三六	三	一二	一一	存款及	不要
四三八	三	四	六	三	二
四三八	三	七	五	五三八	八三五
四三九	三	一	八	棉	棉
四四三	三	二	一二	奉天	藩陽
四四五	三	3/7		奉天	藩陽
四四六	三	一〇	六	鐵路	政治
四四七	三	一二	一七	薪	政治
四五二	三	九	一九	白	新
四五二	三	一一	五	銷	自
四五六	三	七	二五	一、	消
四五六	三	一一	二四	二、	二、
四五六	三	一五	二四	二四	四五
四五七	三	二	三二	三	四
四五七	三	三	三二	三	二
四五七	三	三	三二	二	三

頁數	表次	行數	字數	誤	正
四五七	二七	九	二七	入	出
四五七	一七	一〇	一	出	入
四五七	一七	一〇	三二	乃	仍是
四五七	一七	一一	一三	入超，直	出超，直
四五八	二六	一五	一三	到最近。入	到最近。出
四五八	二六	一五	九	九二	賀
四五九	二六	一五	二二	個	國
四五九	二六	一五	二〇	七	二
四六二	二二	一五	一一	六	七
四六三	二二	九	六	和	不要
四六三	二二	11/18	二九	，日本：	不要
四六六	二二	一〇	二〇	……一個	不要
四六七	二二	三	三〇	二	三
四六七	二二	四	四	四百	四千八百
四七一	二二	一五	一三	三	二
四七二	二二	一四	二	(革毛骨類(革毛角牙)類(骨角牙))	二
四七五	二二	一一	九	六	八
四七七	二二	三	二〇	一二	三
四七七	二二	一一	七	屬	不要

頁數	表次	行數	字數	誤	正
四七七	二二	一五	三六	九九、六	九九六、
四七八	二二	二	二二	六二、	六、二
四八〇	二二	一	三	商港，大	軍港，大
四八〇	二二	一	三	連為軍	連為商
四八一	二二	六一	一四	〇九	九〇
四八一	二二	一一	二七	績	積
四八一	二二	一五	二七	九	九尺
四八三	二二	七	一〇	定	預定
四八五	二二	一一	三三	三	二
四九一	二二	六	三〇	九七三	九七四
四九二	二二	四	一三	幾乎佔了	佔了三分
四九二	二二	一五	一九	全部	之一以上
四九三	二二	四	一〇	十	不要
四九三	二二	一一	二四	出超	輸出
四九四	二二	一	三一	三	二
四九四	二二	六	四五	一	不要
四九四	二二	七	三五	九五	九〇
四九四	二二	一二	一	與	塊
四九五	二二	一	一二	〇	八
四九五	二二	三	一三	一	五
四九六	二二	一	一	澳	濠

頁數	表次	行數	字數	誤	正
五二六	一〇	一三	二五	九	八
五二七	一〇	八	一九	列	不要
五二七	一〇	一三	四七	一	二
五二七	一〇	一四	一六	三、三五	四、四七
五二八	一〇	五	二三	三	二
五二八	一〇	八	一二	二	六
五二八	一〇	一四	一一	澳	濠
五二八	一〇	一五	二三	九、九二	一三一
五三〇	一〇	三	一九	一	七
五三〇	一〇	四	一	綿	棉
五三〇	一〇	一〇	四	二	三
五三一	一〇	一	一四	二	三
五三一	一〇	一	一	茶	茶担
五三一	一〇	三	二	卷及葉卷	捲及葉捲
五三一	一〇	八	二	〇	二
五三一	一〇	九	二	六	五
五三一	一〇	〇	二	六	九
五三一	一〇	〇	一	三、三五	三、一八
五三四	一〇	四	一〇	六	二八
五三四	一〇	一	一六	五九〇	九九一
五三五	一〇	一	一〇	三	四

頁數	表次	行數	字數	誤	正
五三六	一〇	二	九	七	八
五三六	一〇	一	二	一六	三八
五三九	一〇	八	一〇	四	三
五四一	一〇	二	二	紛	粉
五四一	一〇	一	二	卷及葉卷	捲及葉捲
五四五	一〇	九	一五	二	六
五四七	一〇	三	一	森	木材
五四七	一〇	二	九	三	二
五四七	一〇	一四	七	一	二
五四八	一〇	九	三二	和，輸出爲	四百七十一萬一千
五五二	一〇	一五	八	二、	三、
五五四	一〇	一	一五	千	千
五五五	一〇	一	二	二	八
五五五	一〇	一	二	豆油產日	豆產與日
五五九	一〇	一三	九	三	〇
五六〇	一〇	九	一	由	油
五六〇	一〇	一四	二九	(名)	(石)
五六二	一〇	二	二	格	值
五六二	一〇	一四	一八	免渡河	免渡河
五六三	一〇	六	一一	百	表一百
五六五	一〇	八	一		

五八〇	五八〇	五七九	五七八	五七六	五七六	五七六	五七五	五七三	五六六	五六六	頁數
一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	表次
一	三	〇	六	七	七	二	一	九	一	三	行數
六	三	二	一	八	三	九	〇	六	五	五	字數

蒙生，沒財 (9) 爲部金我誇述 一八〇 誤
 去年，蒙學生，設政 (9) 麼佈金元中跨越 〇八 正

一八	一七	八	四	一	一	五八三	五八三	五八三	五八一	五八一	頁數
目次	目次	目次	自序	自序	自序	一七	一七	一七	一七	一七	表次
一	一	二	一	七	六	一	九	七	一	四	行數
三	三	〇	三	五	九	〇	三	七	三	五	字數

人 人 設立 添加 終 棹 移 務 貝何 在 鄒作華 誤
 戶 戶 不要 10/24 沒 棹 移民 場 貝爾何 不要 正