

新時代
史地叢書

滿

洲

問

主編者

吳敬恆
蔡元培
王雲五

撰述者
王勤培
校閱者
柳詒徵



新時代史地叢書

滿

洲

問

題

主編者

吳敬恆
蔡元培
王雲五

撰述者
王勤培
校閱者
柳詒徵

商務印書館發行

新時代史地叢書

主編者 蔡元培 吳敬恆 王雲五

滿洲問題

版權有所翻印必究

中華民國二十年四月初版

每冊定價大洋肆角伍分

外埠酌加運費匯費

撰述者

王勤 增

校閱者

柳詒 徵

發行人

王雲五

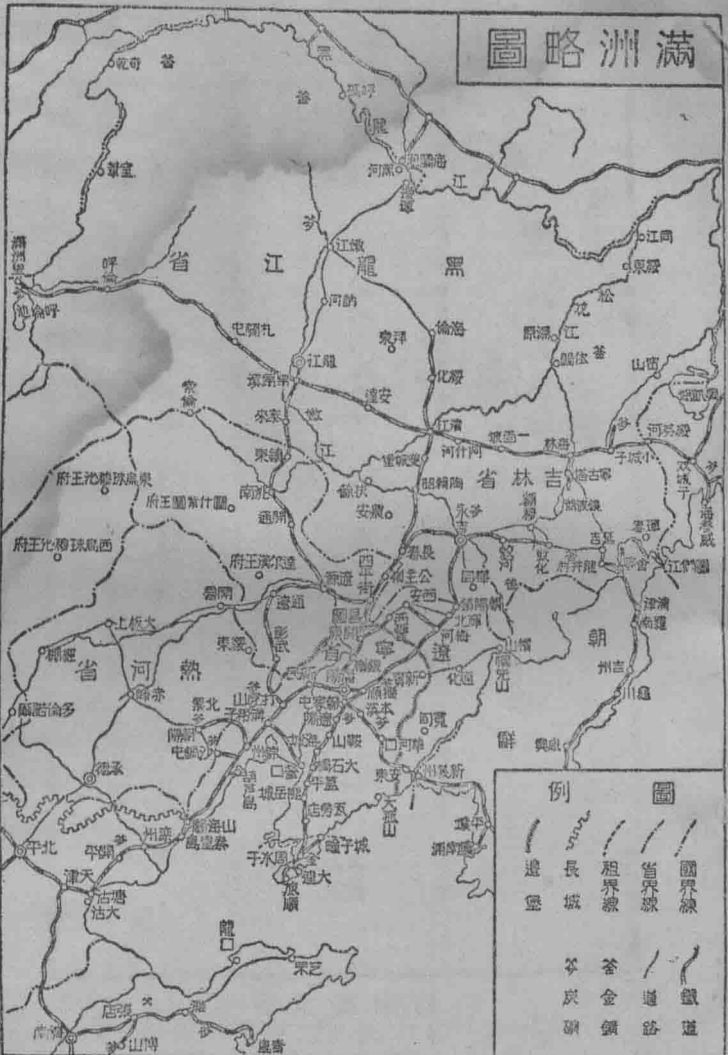
印刷所

上海河南路
商務印書館

發行所

上海及各埠
商務印書館

滿洲略圖



圖例

- | | | | | | | | | | |
|--|----|--|----|--|-----|--|-----|--|-----|
| | 邊界 | | 長城 | | 租界線 | | 省界線 | | 國界線 |
| | 岑 | | 炭 | | 鑽 | | 金 | | 鑽 |
| | 鐵 | | 道 | | 路 | | 鐵 | | 道 |

滿洲問題目次

第一章	導言	一
第二章	滿洲問題之背景	七
第一節	日俄侵略滿洲之政治的淵源	七
第二節	滿洲問題之經濟的背景	一二
第三章	日本與南滿	一六
第一節	南滿洲之鐵路問題	二七
第二節	旅大問題	四〇
第三節	中日雜居問題	四九

第四章

俄國與北滿

.....六四

第一節

中東鐵路問題

.....六四

第二節

松黑航權問題

.....八〇

第五章

結論

.....八五

滿洲問題

第一章 導言

民國十八年之十一月，太平洋國交討論會開會於日本之京都，集英、美、法、日、中國等外交家於一堂，共謀太平洋問題之改善。付議之題凡八，而滿洲問題實爲本會議之中心。於時日本代表提出其狂放之理由，謂『日人之居滿洲，初因中國不能自衛以禦該方面之外患，故日本在滿之利益，乃屬於特別種類，滿洲之和平，爲日本自存之所賴。』又謂『日本在滿所處之地位，類乎英國之在印度，美國之在海地。』中國報紙，譏之爲狂謔，爲譫語，不知日人此種論調，早已司空見慣。猶憶華盛頓會議討論滿洲問題之際，日本代表埴原氏有言曰：『現在日本所有之租借地，爲膠州及關東州，即旅順及大連。日本租借地有一特色，即日本非直接取諸中國者，乃因人民及國帑之

相當犧牲，爲他國之承繼人也。』又曰：『關於旅順大連兩地，日本代表等深欲言明：日本目前無意放棄以極大犧牲正式取得之重要權利。該租借地係滿洲之一部，因領土接近之故，日本在該地有關經濟命脈及國家安全之生死利益。日本在該地之生死利益，當加以保障，此事在組織國際財團時，已經英、美、法三國政府承認矣。』（註一）則日本欲以滿洲土地，爲其發展經濟生活與保障其自然安全之根據地，其久佔之念，侵略之心，不已彰彰明甚。吾國苟欲收回滿洲已失之權利，與之折衝於擲俎之上，殆無異與虎謀皮。日人不藉口『以世界剩餘資本，爲開發天然資源之用』，即藉口於滿洲爲中國境內過剩民衆輸送之地。日本如此，俄國亦然。中國苟不欲自儕於強國之林則已，否則，空言無補於事實，外交有賴於實力，一方面固仍不能不用外交的手腕，以謀解決，他方面亦不可不另謀實力抵制之道。此則中山先生之籌劃已詳，國人當可有所遵循矣。

今試一察滿洲之現狀。滿洲自民國以來，政治經濟，殆莫不仰外人之鼻息。試述政治，則遼東半島無論已，南滿安奉二路沿線之主權，完全落入日人手中，我當局欲有所設施，輒遭掣肘。馴至盜匪則越境乃免，煙賭則借爲遮蓋，雜居各地之外僑，要難依約服從警察法令。我政府以國權屏

弱，處處退讓，縱有良好政策，難望推行無阻。中東路沿線，在俄帝國侵略之時，狀與南滿路同。民六以還，軍警政法各權，次第收回，成一東省特別區之行政區域。就歷史論，僑居是地之外僑，宜采純粹屬地主義，受治於我政權之下，顧友邦領事，猶不免藉口領事裁判權，與曲解條約，而不能完全就我範圍。華府會議尊重中國領土主權之精神，難望實現，政治因無美滿之效果。抑南滿之鴨綠、圖們兩江，境連朝鮮，北滿之烏蘇里、河黑龍混同各江，壤接蘇俄，頻年多故，滋擾殊甚。人已慘淡經營，著著進逼，我乃因循苟且，步步退縮。使日俄而長此內顧多憂，無力外侵，我或可苟延殘喘，不然，黃金世界之東三省，將如象齒之焚身，懷璧以獲罪，謂能永永保存者，誠自欺欺人之語也。

次言經濟，滿洲之農業工業，幼稚已甚，商業亦爲他人作嫁，若林若礦，要在外人掌握，而最可悲者爲鐵路。如此沃野萬里之東三省，非假鐵道無術以溝通，然今則溝通大地之鐵路，殆無一非權屬他人者。以云南滿，則自營口、旅順、大連以達長春，爲南滿線，進而至吉林爲吉長線，更進而至和龍對岸之會寧爲吉會線，而安奉一線，亦爲直達朝鮮之捷徑，如此三面包抄，問遼寧全部吉林半部尙有活動之餘地否耶？舉凡農產物之集散，工商品之運輸，左之右之，惟其所欲，南滿經濟，可

謂囊括無遺。以云北滿，中東鐵路，西達滿洲里，東抵綏芬河，南支長春，共長三千三百五十六里有半，富源盡爲此路貫串吸收，而我無救濟之方。因收回路權，竟致釀成國際戰爭，我軍一再敗北，卒鑄成伯力會議之大錯，俄人氣餒，倍形囂張，此後交涉，正未可料。使此路重入俄人掌握之中，則自西伯利亞南下而直達海參威海口，俄人可橫行無阻，於是北滿又成一弧形之包抄式矣。

抑東三省復有一重大之問題，在上述政治經濟範圍之外者，則外族雜居問題是也。東三省之外僑至夥，最重大而於將來發生糾紛者，要不外乎朝鮮、日本與俄國三種人而已，朝鮮人因緣歷史的關係，延邊一隅，根據圖們江界務條款，別之曰墾民，而允許其居住。若輩生於斯，長於斯，聚族於斯，受治於我法律之下，初無問題，詎自民國七八九年以還，日本以政治的關係，馴變延邊爲日鮮政爭之點，國籍之爭，亦由是起。糾紛擾攘，卒難解決。夫朝鮮人奚止限於延邊，南沿鴨綠江，北循烏蘇里河，亦非少數。不獨鴨綠江、烏蘇里河，凡滿洲腹地，荒烟蔓草，山深林密之間，不乏所謂高麗村者，成千累百，依農爲生，去之則彼無家可歸，不去則日將來治，此一問題，實滿洲之一大問題也。日本人僑居沿線一帶而外，間有散居屯集者，專營不正當之事業，每發生特殊之案件，地方官

吏，畏憚放任，若輩更若驕子之益形态，雖知其情者，僉稱難治，此又一問題也。俄人徒殖中東路，嘗有逃亡各地，貧無聊賴者，雖經分別去留，數仍不少。白俄赤俄，視同仇寇，此亦一問題也。近者中東路之交涉未了，旅大之懸案未決，鑒往測來，東三省之前途爲何如耶？

曩年天津大公報記者胡君，考察東北，歸而著論，其言有曰：『東三省乃中華全國公有之東三省，非東三省人民獨有之東三省。以東三省介在日、俄之間，過去與現在，日、俄兩國之經營東三省，皆以全國之力爲之，故俄國勢力，至今日在北滿已經摧毀，而中東路沿線俄人，猶有三十萬之多。至於日本，則曩昔專事拓殖南滿者，今已深入於北滿東蒙，彼邦各黨對華政策，雖不盡同，而於所謂『滿蒙進取政策』，決不敢或有否認。任令政局如何變化，其於東三省之經營，斷無放棄之可能，最大之差異，不過巧拙之殊，與緩急之別而已。夫外人經營我國領土，既舉全國之力以相臨，則吾人之應自固吾圉者，又寧能如胡越之相視。乃自來關內各省，對於關外，大率視爲邊徼荒野，無足重輕，近年雖移民漸盛，觀感稍更，終以關內政治上環境不同，又往往不顧地方之歷史關係，致令關內外常有隔膜，反予外人以構煽挑撥之機會，此實最堪痛惜之事。近來東北外交，益形困

難，鐵路地權，在在可虞，非合全國之力，研究東北問題，考其經過，權其利害，扶植糾正，共同應付，決不足以抵禦外力之侵凌，此國人所當注意者也。『胡君之所言如此，亦即著者之本旨也。

欲瞭解滿洲問題之所以釀成今日之局面，不可不先知其已往之經過。欲明瞭已往之經過，尤不可不探究其背景。滿洲問題之背景唯何，政治與經濟，是其最要者，爰先述滿洲問題之政治背景與富源。背景既明，乃進而探討滿洲問題之現狀，於是分之爲南滿與北滿而個別研究之，末則根據中山先生之計畫，爲亡羊補牢之計焉。

(註一) 引自周守一 華盛頓會議小史頁二七四 (十一年中華出版)。

第二章 滿洲問題之背景

第一節 日俄侵略滿洲之政治的淵源

俄國之海口尋覓政策

俄國自彼得大帝（一六七二至一七二五）以來，皆努力以求地中海之門戶。蓋俄國國土，雖以廣大自豪，然偏於北方，缺乏良港，欲雄飛於地中海，非有軍艦之出路不可。故自十八世紀末葉，以迄於十九世紀之初期，俄政府對於土耳其之侵略，巴爾幹事情之干預，皆着着先進，不遺餘力。不幸一八七七年俄土戰爭之結果，俄國之侵略計畫因第三者之阻力，功敗於垂成。百年來之雄圖，至此終成畫餅。俄國對於近東之企圖，坐是而感覺其爲不可能矣。

然俄國南下以求出口之宏願，初未嘗因此而拋棄。近東不成，乃轉而注意於遠東。蓋當時遠東老大帝國之積弱，本更甚於近東之病夫，日本雖已實行維新，亦尙未能得歐洲強國之注意。而

同時與遠東有利害關係之列強，又輒有鞭長莫及之感。雖欲阻止俄國在遠東政策之進行，又無實力足以爲後盾，此其一。且自一八七八年柏林會議以後，德國外交家畢士麥又竭力鼓勵俄國向他方面發展，冀調虎離山，以減少近東之紛擾。於是俄國乃實行其向遠東侵略之政策，而滿洲岌岌危矣。此其二。

日本之大陸進取政策

日本在維新以前，國勢尙未臻於強盛，於是時，俄國之勢力來自北方，向日本而壓迫；英、美諸國，則自南方向日本而進攻。日本處此兩大強力壓迫之下，勢不得不自圖生存之道。於是日本外交政策，遂發生海洋進取政策，與大陸進取政策，或南進與北進二種政策之考慮。所謂海洋進取政策，其基本自必有賴於強大之海軍，然此非所語於當時之日本。抑當時英、美之強大，絕非日本國勢所能匹敵。日本苟欲採取海洋進取政策，則其結果，亦惟有見制於英美，而一無所成耳。至於北方，則當時之俄國，雖強盛一時，至於朝鮮與中國，則固亞東之病夫也。日本於此，爲減少阻力計，其舍海洋進取政策，而努力於大陸進取政策，固勢所必至也。日本之大陸進取政策，亦遂坐厥原

因而確定矣。

日俄在滿之角逐

日本自確定大陸進取政策而後，益蓄意向北發展，以遂其初願。於是時，朝鮮地位，俄瞰於北，日攬於南，而中國則以脆薄之宗主權，勉強應付於其間。日本既蓄意併吞朝鮮而北上，其第一步驟，自在於先使朝鮮脫離中國之羈絆而獨立，然後可以惟其意之所欲爲。東學黨之亂，卽所以授日本以絕妙之機會者也。中日戰爭既一發而不可遏，結果中國敗績，翌年中，日訂議和條約於馬關，於是朝鮮雖我而獨立，同是更賠償軍費，開闢商埠，並割讓遼東半島、臺灣及澎湖羣島於日本，而日本規取朝鮮進圖滿洲之宏願，償其大半矣。

雖然，馬關條約之締結，日本之利，俄國之害也。俄國之經營遠東，其目的卽在於太平洋沿岸，求一不冰之港，以爲其自由出入之通路。今朝鮮既落於日本之掌握，更益之以遼東半島之割讓，實足以控制黃海、渤海之海權，而使俄國尋覓海港之企圖，根本無一線之希望，此又豈俄國所能甘心者。俄、法、德三國干涉中，日和約強迫日本交還遼東之舉，自成爲不得不發之勢矣。三國干涉

之結果，日本交還遼東於中國，而取三千萬兩之賠款，以爲之報。日本侵略滿洲之野心，至是又反因俄國之橫加干涉而受一極大之挫折，此其懷恨爲何如乎？識者於此，固早知日俄二國，必有兵戎相見之一日矣。

日俄戰後，二國訂立和約於樸次茅斯 (Portsmouth) (光緒三十一年，一九〇五年)，俄國既承認日本在朝鮮之勢力，復將得自中國之旅大租借權，及滿洲鐵路之南段，自長春以至旅順者，讓與日本。同時中日訂滿洲善後條約，對於此項權利之讓與，加以承認，而附約之中，更許以開放東三省商埠十六處，軍用之安奉鐵路，仍由日本經營，改爲工商業路。改良竣工後，十五年滿中國方得備價取贖。於是不獨朝鮮完全屬於日本保護之下，卽南滿亦劃入日本勢力範圍之中，俄國數十年之計畫，至此又俱付東流，而日本則自中日戰後一時所不能達到之侵略滿蒙之目的，茲後亦竟完全如願以償，日人今日在滿之勢力，日俄一戰，實造成之也。

日俄之妥協與南北滿勢力範圍之畫定

日本自戰勝俄國後，以新興之國，一躍而爲東亞之霸主，俄國於此，自不能不有所忌憚。一九

○七年（光緒三十三年）之日俄協約，實爲二國修好之先聲。迨一九一〇年（宣統二年）之第二次日俄協約，則視一九〇七年之協約，更進一步，而具有特殊之政治目的。日俄之締結此約，其動機實由於美國國務卿諾克斯（Knox）氏『滿洲鐵路中立』之提議。蓋是時日本方銳意經營南滿，忽得此耗，心中自不免惴惴，且從此對於日俄在滿洲之地位終不免受第三國干涉之一念，亦益橫梗於胸中。在外交上，於是感覺非日俄取一致之步調，不足以抵制第三國之行動。故此密約，實爲日俄互保在滿權利之手段也。

自是以後，日本聯俄之傾向，日盛一日，而俄國亦深知日本勢力之未可輕侮。日俄接近，至是乃成爲實際的問題。下迄一九一二年（民國元年），日本有名之軍人政治家桂太郎，奉命赴俄，其目的在於締結特殊之政治協定，殆無可諱言。此行結果，乃有日俄密約之成立，約定將南滿、內蒙劃歸日本之勢力範圍，而北滿外蒙，則劃歸俄國之勢力範圍。於是南滿北滿，乃分別劃入日俄帝國主義之勢力下，受日俄之侵略，滿洲至此，乃不復有完土矣。滿洲問題之釀成今日之局面，此種國際政治之變遷，實與有力也。

第二節 滿洲問題之經濟的背景

滿洲者，亞洲之穀倉，中國之寶藏也。日俄之侵略滿洲，其原來目的，固非完全覬覦滿洲之富源。然既得滿洲以後，至於今日，猶強詞奪理，不肯舍棄滿洲者，則滿洲之天然富源，實中其慾也。茲請略述滿洲之農產，畜牧森林與礦產，以見滿洲富庶之一斑焉。

滿洲之農產

滿洲農產物，以大豆爲最負盛名。滿洲大豆，大別爲黃豆、黑豆、青豆三種，最普通者爲黃豆，亦稱元豆，富有油量，可製豆油。豆油之色黃褐，從前僅供農家食用及燈油之用，近且以爲工業之原料。榨油後所剩之渣滓，則爲豆餅。滿洲大豆含油極富，約有百分之十四乃至二十二，含蛋白質百分之三十一至四十一。其品質之佳，久爲世界市場所稱道。滿洲大豆輸出於中國本部、日本、南洋羣島、丹麥、英國、斯塔的那維亞諸國，其始在民國紀元前四年（一九〇八）之冬季，始有大豆之輸出，二十年來，突飛猛進，迄於今日，竟占世界市場百分之九十，成爲我國出口貨之第一大宗，

蠶絲而上之，而遠非茶市所可比矣。據最近日人之調查，民國十六年大豆之輸出，爲數達三千萬石。（註一）除豆而外，滿洲之農產品，尙有高梁與小麥，二者皆爲滿洲之主要糧食，蓋南滿恃高梁，而北滿則賴小麥以充飢也。在民國十一年以前，北滿小麥之產額，曾占世界市場百分之四，近年以來，收穫較少，民國十一年之收穫量，達二十一萬二千七百萬斤，民國十六年則僅十七萬一千萬斤，相去蓋已遠矣。（註二）

滿洲種稻，始於清季，雖未能十分發達，前途亦頗有望。蓋東省稻田，近由日、韓人民之開墾，每年均呈增產狀況，而在南滿鐵路之附近，發達尤甚，農民且有改大豆高粱而種稻者，以種稻獲利鉅也。近據滿鐵調查，遼河沿岸，及吉林東部之低處，地質肥沃，頗宜植稻；又據日人小林靖太郎考察之結果，滿洲水田，苟發達至於極點，當可產米六百萬石。徵諸民國十六年之收穫，南北滿共收水陸稻三百八十四萬餘石（每石以四百斤計），其說誠可信也。

滿洲之畜牧

關外草原，原一天然之放牧地。牛馬驢騾，實爲滿洲農家必養之牲畜。據南滿洲鐵路會社之

調查，滿洲境內，共畜馬一百七十六萬匹，計遼寧省七十五萬匹，吉林省五十萬匹，黑龍江省五十一萬匹，馬皆駿良，體質強健，堪供勞役，可以臨陣。此外則騾計五十五萬匹，驢五十萬匹，牛八十八萬頭，羊五十六萬隻，豬五百二十九萬隻，分佈於三省境內，有如下表：（單位萬頭）（註三）

馬	遼寧省	吉林省	黑龍江省	合計
七五萬	五〇萬	五一萬	一七六萬	
騾	遼寧省	吉林省	黑龍江省	合計
二〇	二三	一二	五五	
驢	遼寧省	吉林省	黑龍江省	合計
五八	九	二一	八八	
牛	遼寧省	吉林省	黑龍江省	合計
四〇	一〇	六	五六	
羊	遼寧省	吉林省	黑龍江省	合計
三五五	一二五	四九	五二九	
豬	遼寧省	吉林省	黑龍江省	合計

故滿洲畜牧之盛，舍蒙古外，國內恐無其匹。總計民國十六年滿洲畜產物之輸出，為數七百零八

萬七千八百餘海關兩，其中輸入日本者，達一百二十九萬海關兩，占總輸出額百分之一八·二，日本總輸入額百分之一·四焉。（註四）

滿洲之森林

滿洲全部，山地約占地面四分之一。林木葱鬱，夙乏樵採。大者數千里，小者亦數百里。皆天然雄大之森林也。統觀滿洲全境，森林之盛，南數長白山，北推興安嶺。長白山之森林，南起吉林南境，及朝鮮之北境，西及遼、吉交界，北逾哈達、螞蜒河諸嶺，廣袤千餘里，蒼蔚蔥蘢，天日爲之遮蔽，所產紅松、杉、松、黃花松、柞、樺、榆、楊諸品，大者周丈餘，高十餘丈。山上之伐木者，統凡三萬六千人。而以安東爲南滿之木材市場。安東木材，由鴨綠江順流而下，北走天津，南下江、浙，轉運既便，銷售亦廣。至於興安嶺則多爲斧斤未加之區，其地森林，約居滿洲森林五分之四，利源之厚，可想見矣。據最近日人之調查，滿洲境內之森林面積，有如左列：

- 一、鴨綠江流域之右岸，及渾河流域，計共占地一千零六十八萬八千畝，材積三萬四千七百六十五萬五千石。

二 松花江、牡丹江及圖們江等上流，計共占地三千一百四十二萬四千畝，材積十三萬一



滿洲森林分佈圖

(採自最新中國商業政治地理大綱 The Now Atlas and Commercial Gazetteer of China 1907 上海遠東地理學會出版)

千五百五十一萬九千石。

三、中東鐵路東部沿線，計共占地三千八百九十六萬畝，材積九萬二千四百六十九萬六千石。

四、三姓地方，計占地八千四百六十五萬六千畝，材積二十六萬一千八百六十萬二千石。

五、興安嶺之森林，調查所及，僅屬中東路西部沿線一帶之地，計共占地三千八百五十九萬二千畝，材積三萬六千萬石。此猶就中、日、俄三方已獲得採伐權之面積而論，事實上當不止此也。（註五）

滿洲之礦產

三省境內，礦產極富。金銀銅鐵煤鹽等等，無不具備而以煤鐵爲尤著。遼寧之撫順、煙台、本溪、吉林之穆稜、黑龍江之札賚諾爾與鶴岡，皆爲重要之煤礦，而鞍山與廟兒溝，則鐵礦之重要者也。

撫順煤礦位於遼寧省撫順縣之東二十里，距大連約二百七十英里，其地質時期，屬第三紀

之漸新統，主要煤層，平均厚達四十公尺，最厚部分計一百三十公尺，其儲藏量達十億噸，（註六）有世界無匹之譽。此礦在遼金時代，（十二世紀）即已開採，清代因陵寢所在，恐損風水而封禁焉。至光緒年間，始又許俄人開採。日俄戰後，轉讓於日，現為南滿洲鐵路公司所經營。每日出煤，二萬餘噸，年額七百四十一萬噸以上，居全國第一位，駕開濼而上之。他日突破千萬噸之計錄，殆亦意想中事，如是則一礦之所出，即已佔我國現時產額總數之半矣。

本溪湖煤田在遼寧省之本溪縣，位於安奉路上之本溪湖站，距瀋陽四十七英里，安東百二十四英里，儲藏量一億餘噸。初由日人大倉組乘日俄戰爭之際，從事經營，嗣於宣統二年定為中日合辦，資本二百萬元。爾後一再擴充，至民國三年，資本已達七百萬元。現在每日出煤約一千五百噸，年產額五十五萬噸。（註七）烟台煤礦位於遼寧省之遼陽縣，南滿路本線烟台車站之所在也，每年出煤約十萬噸。

穆稜煤礦在吉林省之穆稜縣境，民國四年，東省鐵路礦產科始發見之。惟其地距鐵路幹線七十五里至一百三十里，路局雖擬引入路界之內，卒以與中俄所訂東省鐵路有權在路界內三

十里經營煤礦之規定未符，開採之議，因以中止。迨民國十一年，始有私人資本家，注意及此，第煤量雖富，而資本無多。民國十三年，乃歸穆稜煤礦公司開採，由中、俄二國合辦。礦區在中東路馬橋河站（穆稜縣站之東四十五里）之北八十里，面積計共二十八方里四百十五畝三十一方丈，儲量估計爲一千六百萬噸。現在自馬橋河站築有支線，長一百十里，專供運煤之用，將來更有延長至密山之計畫。北滿居民，向以木材爲唯一之燃料，沿途森林，年來砍伐殆盡。穆稜煤礦與東路近在咫尺，成本既輕，運費又廉，將來哈爾濱及沿線一帶所用之煤，必將舍撫順而用穆稜，可預卜也。札賚諾爾屬黑龍江之臚賓縣，在東路滿洲里站之東四十里，呼倫貝爾之西五百餘里。發現於清光緒二十七年，所蓄褐煤，計共三千三百萬噸，已採者僅四百萬噸，前途正未可量。惜煤質太劣，含水達百分之二十三，發熱量僅四八二九加羅里，以視撫順煤之發熱量在六千以上者，優劣相去遠甚。故在哈爾濱市場，頗難競爭，即鐵路應用，亦僅黑龍江西部林木稀少之處而已。（註八）此外如鶴岡，如杉松，亦均以產煤著。

煤礦而外，當數鐵礦。滿洲鐵礦，其已著名者，有鞍山鐵礦及廟兒溝鐵礦。鞍山位於遼寧省之

遼陽縣，滿鐵鞍山製鐵所所用礦石之取源地也。現由中日合辦之鞍山鐵礦振興公司採掘之。礦牀以鞍山製鐵所爲中心，成一半徑約十五公里之半圓，凡櫻桃山、王家堡子、關門山、大孤山、東鞍山、西鞍山等礦區皆在其範圍之內，目前以櫻桃山、大孤山、西鞍山爲其主要開採之地。礦屬磁鐵礦及赤鐵礦，儲量在三億噸以上。然含鐵成分，多在百分之四十上下，卽所謂『貧礦』者居多，而『富礦』則僅一小部分。（註九）據民國十四年之調查，鞍山鐵礦共產鐵十四萬零九百二十七公噸，占全國產額百分之十四弱（全國產額是年約爲一百零一萬九千零二十一公噸）。（註十）廟兒溝在遼寧省之本溪湖，卽本溪湖煤鐵公司所取材。礦量豐富，屬磁鐵礦，此礦開採，遠在清道光十三年（一八三三）日俄戰前，俄人亦嘗垂涎及此。（註十一）至於北滿，則據調查所得，計有二處，皆在中東路附近，一在帽兒山車站之南，一在小綏芬車站近旁，各企業家苟能請准政府，取得開採權，集合充分資本，而加以經營，其有裨於北滿，當匪淺鮮焉。

滿洲沙金，自來著稱。遼吉黑三省境內，靡不有之，而以黑龍江左側各河之兩岸爲最。中以呼瑪爲第一，漠河、瓊瑋、湯原、嫩江等縣次之。各金礦中之工人，皆在萬人以上，惟所採金額，向無統計。

吉林產金，以東部各縣爲多，如寧安、穆稜、依蘭、樺川、琿春等是。（註十二）遼寧則多產於鴨綠江流域。（註十三）

自此而外，尚有天寶山之銅礦，在吉林龍井村西北九十里，現有中日合辦之太興公司開採之。此礦原爲銀礦，直至近年，該公司始以礦石冶銅。一噸礦石，含銅百分之六十七，鉛百分之十三，銀二百四十七兩，每年產銅二百噸。自天寶山至朝鮮會寧，建有天圖輕便鐵道，運輸甚便。礦石皆輸至日本，再事鑄鍊。（註十四）

民國十四年滿洲產煤額與全國比較表（單位米噸）

（據謝家榮中國礦業紀要頁一四）

省	別產	煤	額百	分	比
滿	洲	六、八九六、一六六			四〇%
直	隸	五、九七八、二八五			三五%

共	其	河	山
計	他	南	東
一七、二五五、〇四二	一、四三三、二七四	一、三七六、一〇五	一、五七一、二二二
一〇〇%	八%	八%	九%

民國十四年滿洲產金額與全國產額比較表（單位金兩）

（據中國礦業紀要頁一六七）

新	甘	滿	省
疆	肅	洲	別
一七、〇〇〇	一七、〇〇〇	一五〇、〇〇〇	產
八·六五%	八·六五%	七六·二〇%	金
			額
			百
			分
			比

外	其	共
蒙	他	計
一〇、〇〇〇	二、九〇〇	一九六、九〇〇
五〇〇%	一・五〇%	一〇〇・〇〇%

滿洲之富源，略如上述，今請返觀日本。日本者，今日世界五強之一，以武力雄視東亞者也。然一國之強弱，不僅有賴於兵力，尤有賴於實業。煤鐵者，興辦實業之原動力也，試問日本煤鐵之產量爲何如？原料者，工業所不必可少者也，又試問日本原料之供給，其多寡爲何如？總而言之，日本國內，無論原料（如大豆小麥等等），無論原動力，其所產皆斷不足以應其所需，日本所需之原料與原動力，蓋大部分取諸滿洲。是故滿洲者，日本之府庫也。日本苟一旦而無滿洲，其他且不論，即滿洲煤鐵之供給，一旦斷絕，其影響於日本者，已非淺鮮。蓋日本爲遠東銷用鋼鐵最多之國，惟本國之所出者，爲量極少，全國鐵礦之儲量，僅及中國十二分之一。其大規模之製鐵事業，所用礦石，大都去自我國，（漢冶萍與裕繁）而鞍山廟兒溝之鐵礦，即其著者。此外如撫順之煤，亦爲日

本工業原動力之一重要來源。一九一九年（民國八年）之正月，東京帝國議會開會時，外相內田子爵致詞有曰：『吾國多藉支那之富源，以樹經濟之基礎，』日本外交當局之所言如此，更可見滿洲對於日本，其關係之重要為何如矣。

（註一）見滿蒙要覽頁一〇一（昭和四年印，民國十八年出版）。

（註二）詳見北滿與中東路頁二四（民國十一年中東鐵路經濟調查局出版，英文本）及北滿與東省鐵路頁六

四（民國十六年出版，中文本）。

（註三）見滿蒙要覽頁一四二至一四四。

（註四）見滿蒙要覽頁一〇二〇。

（註五）見滿蒙要覽頁一五一至一五二，及東方雜誌二十五卷十二號日本所垂涎的滿蒙產業概要（民國十七年六月出版）。

（註六）據謝家榮中國礦業紀要（第二次）為八億三千九百萬噸。

(註七) 詳見滿蒙要覽頁一七三。

(註八) 詳見北滿與東省鐵路頁一五三至一五七，滿蒙要覽頁一七二，中國礦業紀要（第二次）頁四三，英文經

濟月刊（*Chinese Economic Journal*）一卷五期及二卷一期（十七年十一月及十八年一月，工商

訪問局出版。）

(註九) 見滿蒙要覽頁一六七至一七四。

(註十) 見謝家榮中國礦業紀要頁一二五。

(註十一) 見日人安達氏所著滿洲考察記（*Hachii: Manchuria, a Survey*）頁二一一至二二一。

(註十二) 詳見北滿與東省鐵路頁一六〇至一六一。

(註十三) 見黃著勦中國礦產第二編頁四。

(註十四) 見張其昀本國地理下冊頁三一。

第三章 日本與南滿

日本既得南滿，於是一意經營，以南滿鐵路與大連，爲其進攻之利器，是卽所謂一線一港政策是也。數十年來，南滿鐵道會社，竟大有步武東印度公司之氣概。沿路之礦產，由日人開採無餘矣。沿路之物產，統歸南滿運輸，亦無論矣。此外如沿路之警權，亦均被日人所掠奪。總而言之，則今日之東三省，已無異於『滿鐵王國』。試觀近年滿洲在中國國際貿易上所佔之地位，已可窺見日本之志得意滿，爲何如矣。

茲請先言主要之出口貨。中國之出口貨，素以茶絲爲著。乃近十年來（自民國七年至十六年）豆及產品之輸出，逐年均有增加，自民國七年之七千五百萬海關兩，迄於十六年之一萬八千四百萬兩，相去十年，增加已達一倍有餘。返觀絲類，則此十年之中，所增不及一倍，以價值論，民國十六年之輸出，計一萬四千萬兩，猶少於豆之輸出額四千餘萬兩，退居於中國出口貨之第二

位。至於茶葉，則更退而列於第七位。由此可見近十年來，滿洲在日本勢力範圍之下，其生產發達之可驚。更就進出口之商港而言，則十年來上海與天津之貿易額，不過增加一倍左右，廣州僅增半數，而在日人勢力下之南滿數港，則大連增加一倍，安東增加二倍，哈爾濱增加五倍；二十年來，則大連增加十倍，安東增加四十倍，哈爾濱更無從加以比較矣。（註一）由此可見滿洲產業之發達，遠非內地各省所能及也。

日本之侵略滿洲，其成功已略如上述，茲請就南滿境內之問題，擇其重要者而加以討論。其一為鐵路問題，其二為旅大問題，其三則為雜居問題。

第一節 南滿洲之鐵路問題

日本經營滿洲鐵路之過去歷史

鐵路政策者，帝國主義最進步之侵略政策也。日本之於滿洲，既已久存覬覦之心，其侵略方法，自必先注力於交通，利用建築鐵路之名義，以商租土地，移殖人民，開採礦山，採伐森林。故滿洲

鐵路，實日本侵略之前驅也。以歷史言，其經營可分爲三時期，第一時期自清光緒二十五年（一八九九）日、美訂立協約，以迄於光緒三十年（一九〇四）之日、俄戰爭。是時，日、俄皆以武力經營滿洲，競爭最爲激烈，惟事實上日本之能力，遠在俄國之下，而經濟能力爲尤甚。且俄國於光緒二十六年（一九〇〇年）乘拳匪之亂，以兵力強佔滿洲，並設立華俄道勝銀行，日本乃設法與美攜手，以抗俄國，由伊藤博文與美國資本家哈立門（Edward Hariman）氏訂立條約，將南滿鐵路及其附近各地之森林礦山等等，皆歸日、美二國所共有。是即著名之『滿洲鐵路合同問題』也。（註二）故此時期，乃日本借重美國以與俄國對抗之時期，亦即日本經營滿洲之第一步也。自是以迄於歐戰發生（民國三年），則爲第二時期。於是時，日本所視爲唯一勁敵之俄國，已被逐出於南滿之外，日本方以爲此後當可爲所欲爲，不意美國忽然作梗，不得已乃有光緒三十四年（一九〇八）十一月之『日、美協定』，其換文之第一節，即謂『日、美兩國在該區域抱同一目的，政策，與意見』。易言之，則日、美協取同一步驟以侵略滿洲也。日本於此，自不願將方自俄國奪得之南滿鐵路，拱手而與美國共享其權利，不得不小心翼翼，以防美國之干預，其侵略計畫，自不

敢盡量施行。故在此時期中，日本在滿所經營，殆不出於南滿本線之範圍。此後至於大戰發生，列強對於遠東問題，已無暇顧及，俄國又發生革命而自顧不遑，日本乘此機會，向我提出二十一條要求，自此以後，日本在滿遂肆行無忌，而滿洲鐵路問題，亦日益緊急矣。

南滿洲鐵道會社之使命

南滿鐵道會社者，東印度公司之流亞，日本侵略滿洲之大本營也。言其名稱，因爲一半官半私之鐵路公司，按諸實際，則其所抱野心實有驚人者。南滿鐵道會社，創設於光緒三十三年（明治四十年即一九〇七年），成立迄今，已歷二十餘年。總社設於大連，支社設於東京。民國十八年資本已增至六億四千萬圓，（註三）實爲日本最偉之公司。名爲鐵道會社，實則國家之諸機能，無不備焉。據民國十三年之報告，南滿鐵路一路之收入，計共九七、三八五、二二八日元，純利計五八、五九四、五三七日元，（註四）返觀我國國有鐵路之收入，則共計一一八、二八八、九九四元，純利四九、九二九、五五四元。（註五）兩相比較，可見全中國國有鐵路之收入，多於南滿一路者僅二千餘萬元，而純利則反少於南滿八百餘萬元。日人經營南滿之努力，誠令人驚詫也。

抑南滿鐵路會社在南滿之經營，實不止鐵道一業。滿鐵之鐵道，爲南滿、安奉二路及其支線，共計七百英里，聯絡北寧、奉海、四洮、洮齊、吉長、中東諸大幹線。鐵道而外，則爲水運，經營大連、安東二大商港，以便貨物之海陸聯運。此外則一爲礦業，即撫順、烟台二煤礦，與鞍山製鐵所。撫順煤礦有電氣工業，化學工業等等。近更有用撫順油頁岩以提取石油之計畫，籌畫準備，費時已久，每年預期，可出油五萬噸，約等於現在日本產油額五分之一。石油爲軍艦之燃料，關係至爲重大。二爲科學事業，如中央試驗所，地質調查所，東亞經濟調查局（設於東京），農事試驗場（設於公主嶺、岳城等處）等等。三爲教育事業，有南滿洲醫科大學，甚爲著名。民國十二年，日本所辦之學校中，共有中國學生三千餘人，是又其文化侵略之道也。（註六）

由此以觀，日人對於滿洲之侵略，南滿鐵道會社，實爲其最重要之武器，其計畫之詳盡如此，能不令人寒心。南滿鐵道會社之宣言有曰：『用諸多經濟的文化的機關，促進兩國之共存共榮，以及增進人類之福利，實爲敝社之宗旨。』蓋儼然以滿洲之主人翁自居，國人對之，亦覺有所媿怍而思奮起乎？

滿蒙積極政策

滿洲富源之豐厚，既如前述，日本經營南滿後之獲利，又日增一日，綜觀民國十四年至十六年中，南滿鐵路之收支統計，有如下列：

十四年至十五年

十五年至十六年

總收入 九七、四〇〇、〇〇〇・〇〇日元 | 一〇七、九二〇、〇〇〇・〇〇日元

消費 三五、〇四〇、〇〇〇・〇〇日元 | 四〇、四五〇、〇〇〇・〇〇日元

淨收入 六二、三六〇、〇〇〇・〇〇日元 | 六七、四七〇、〇〇〇・〇〇日元

一年之隔，獲利增加，竟達五百萬日元，幾及總數之十分之一。大利所在，趨之若鶩，日人之積極經營南滿，豈非意料中事哉？

原日人之侵略南滿，向取一線一港政策，一線者，南滿鐵路也；一港者，大連商港也，蓋以南滿線吸收滿洲境內之物產，自大連以出口也。邇來東省境內國人自築之鐵道日多，如打通奉海等，南滿營業，不免受其影響，為滿足其獨占南滿之慾望計，日人自不得不急起直追，而謀抵制。民

國十六年之十月，『南滿鐵道會社社長山本蒞任以後，即建議政府，廢棄以前所採取之『南滿中心主義』即『大連中心主義』而改採『南北滿中心主義』蓋日人決定進一步而伸足於北滿矣。於是第一步向東省當局提出交涉，其當時之根本方針，一爲抵制打通奉海兩新路與南滿路之競爭，謀訂立一種特殊條約，以阻止二路之發展，一爲開發北滿富源，建築滿洲以北之鐵路；其最後目的，則在於滿蒙五大鐵路之敷設。此五大鐵路，即日本『滿蒙積極政策』之主幹也。

『滿蒙積極政策』者，日本田中義一就任內閣後對華政策之綱領，亦即田中內閣整個併吞滿蒙之新政策也。論其淵源，殆可謂爲『北進政策』或『大陸侵略政策』之新表現。此政策之計畫，日人雖籌措已久，然其積極進行，則在十六年七月七日日本『東方會議』閉幕之後。『東方會議』中之列席者，除政府要人外，日本駐在滿洲之官吏，如關東長官，滿洲社長，奉天大連等領事，皆過返列席。會議閉幕以後，日本侵略滿蒙之進行，遂突呈空前之緊張矣。

茲請一述此政策之內容。滿蒙積極政策爲日本併吞滿蒙之整個的計畫，其綜錯複雜，自非片語所能盡，擇其要者，則有三端：

(一) 六大鐵路建築問題 六大鐵路卽上述五大鐵路之變相，其動機已如上述，至六大鐵路之路線，則一爲吉會鐵路，卽自吉林以迄會寧，二爲洮齊鐵路，自洮南以至齊齊哈爾，三爲洮索鐵路，自洮南以至索倫，四爲大賚鐵路，自大賚以至扶餘，五爲新林鐵路，自新邱以至林西，六爲賓黑鐵路，自哈爾濱以至黑河。六線所及之地域，不僅東三省，且進而窺我熱河與內蒙。其中最重要者，厥爲吉會，蓋此線爲聯絡滿洲朝鮮兩地之鐵路，足以抵抗中東路及海參崴之貨物集中政策。其關係於東三省者至鉅，其詳俟後論之。

(二) 擴充滿鐵權限問題 此卽所謂『大滿鐵主義』也。日本之所謂擴充滿鐵權限，卽擴充南滿洲鐵道會社之權限，使之爲滿洲之東印度公司，採東印度公司之所以亡印度者，以亡我滿洲也。東方會議閉幕後之一月，東京方面卽紛傳田中擴大滿鐵之意見，特任南滿鐵路會社副社長兼任奉天總領事，而同時以監督駐滿領事並商務官之權，付諸南滿鐵道會社之社長。蓋完全採取東印度公司滅亡印度之辦法，欲以經濟機關達到侵略目的者也。

(三) 實行中日雜居問題 中日雜居在滿洲本爲一極嚴重之問題，間島問題之引起，亦

即在於朝鮮人之雜居於延邊。茲當別爲一節，以詳述之。

吉會鐵路之簡史

『滿蒙積極政策』之成立，滿鐵社長山本氏，實與有力。蓋山本對於東省之自築鐵路，開闢商港（當時東省當局方謀開闢牛莊以北之連山灣不凍港），深感不安，因建議政府，捨棄以前步武俄國之一線一港政策，而採取二線二港政策。二線者，南滿之外助以吉會，二港者，大連之外，輔以雄基也。

吉會鐵路起吉林而迄於朝鮮之會寧，橫貫吉林東南部。其與日本發生關係，由於宣統元年（一九〇九年）關於間島問題之『中日協約』。當時協約之規定，除開放百草溝（汪清）局子街（延吉）龍井村、頭道溝等延邊四處爲商埠外，並規定『中國政府將來延長吉長鐵道於延吉南境，與朝鮮鐵道聯絡於朝鮮之會寧，其一切辦法與吉長鐵道一律。開辦之時期，由中國政府酌量情形與日本政府商議定之。』於是吉會鐵路之建築權，遂輕輕斷送，日本東滿侵略政策之基礎，亦遂於此伏焉。

吉會鐵路之在今日，雖猶未全部完工，然自吉林以迄敦化，則已有吉敦鐵路，於十七年十月工程告竣，而通車矣。自天寶山以迄圖們江邊，則天圖輕便鐵路，完成已久歷歲月。所謂吉會鐵路未成部分，僅自敦化以至天寶山之一段耳。

天圖鐵路由天寶山，經老頭溝、銅佛寺、延吉縣、龍井村等處，而達圖們江岸。橫貫延吉道之延吉和龍二縣，即日人所稱間島之地，而爲中日間二十餘年來國際糾紛最難解決之區域也。民國四年，日人泰興會社經理飯田延太郎呈准吉林當局及農商部，採掘天寶山之銀銅礦；惟天寶山距圖們江岸二百四十餘里，交通不便，運輸困難，是年十二月，遂有建設天圖輕便鐵路之計劃。於是勾結劣紳文祿，私訂合辦合同。民國七年，呈請交通部立案。此天圖輕便鐵路之建築權，遂入於日人之手矣。（註七）

至於吉敦鐵路之交涉，則始於民國七年（一九一八年），當時我國交通部與日本特殊銀行團代表日本興業銀行締結借款草約，先支付預備金一千萬元，其後借款正約雖以我國人民之反對，而未訂立，然日本終保留其吉敦鐵路建築投資之權。民國十四年，遂有吉敦鐵路合同之

締結，卽於是年由我國代表交通總長葉恭綽與日本南滿鐵路代表松岡洋右，締結吉敦鐵路工程承辦契約。契約訂立之後，惟恐國人之反對，以疾風迅雷之手段，着手路線之測量。翌年六月，卽行動工，去年八月，全線完成，十月十日，竟開始通車矣。（註八）

吉會鐵路與東滿之利害關係

日本之與東省，僅爲一航之隔，兩者既有唇齒之關係，交通便利，呼應自尤爲靈便，惟旅順大連，究屬租借性質，南滿鐵路亦有一定之年限，主權終屬諸我國，無論若何，將來終須歸還我國，固非永久之根據地。故日本欲保長久之勢力，並謀伸展之計者，不得不另闢新地以爲根據，卽以日本海爲其中心之政策也。日本海環抱於日本諸島、朝鮮半島、庫頁島及俄屬東海濱省之間。若遇戰時，但封鎖對馬、千島二海峽，卽不致受敵人之襲擊。故若闢清津、羅津或雄基爲商港，北連吉會鐵路，卽可集滿蒙之物產於北鮮，而以三港爲集散之大市場，是則無論在軍事上與經濟上，皆居重大之地位，而於日本海之發達，尤有密切之關係。抑且吉會而一旦告成，則日本對於滿蒙之侵略，無論在軍事與經濟，皆可不必迂迴於南滿，而於俄國之北滿利權，亦將予以重大之打擊矣。茲

請更就軍事與經濟，詳細論之：

先言軍事。日本之築此路，其目的尤在於軍隊運送之便利。此路若成，則一旦中日有事，日本軍隊自朝鮮或日本出發，沿吉會鐵路而北上，不出三日，即可舉吉林膏腴之地而佔有之，以與南滿相呼應。若日本軍隊完全由朝鮮出發，則不出十日，即可遍滿東三省矣。且延吉一帶，爲我國防重地，日本屢次設法破壞，然終不能遽加兵力，施其機謀。是以亟欲攫得此境路權，以爲進取之權。苟吉會路而一旦完成，則我國國防不可保，而日人得以任意出入矣。再進而言之，吉會苟全部完成，日人必將援南滿鐵路之先例，藉口保護僑民，駐軍隊佈警察（現琿春、局子街、龍井村等，已滿佈日警），設民政署，我國主權，喪失將更多，滿洲問題之糾紛，亦將日趨嚴重矣。

再從經濟方面而加以觀察。東滿地當牡丹、松花、圖們諸江之上流，長白諸脈會集之區，山川交錯，其間不乏肥腴之平野。且初經開墾，地力未耗，而所謂間島地方，尤宜於農墾。農產品甚多，其中以荳類爲最，其他如麥類、米、粟、高粱之屬，所產亦豐。森林則以圖們江流域爲最豐，亦爲東省大森林區域之一，惟以年來採伐頗烈，已不若昔日之盛。其分布之區域，自琿春河及嘎雅河圖們江

之支流上流一帶，至老爺領一帶，皆為廣大之森林地帶，與鴨綠江流域殊無大差異。至於礦產，則以天寶山之銀礦，為最有名。天寶山在頭道溝之西，即天圖鐵路之終點。銀礦之外，則有銅礦。現歸中日合辦之南滿洲太興會社所經營，此外老頭溝附近產煤，現亦由太興公司開採之。

抑由長春而論，取道吉會以達日本之大阪，以視其他諸線，距離皆縮短不少，試列表以明之：

起點	經由地	終點	計程	需時
長春	海參崴	大阪	一千二百英里	六十三小時
長春	大連	大阪	一千四百一英里	七十七小時
長春	朝鮮鐵路	大阪	一千四百十二英里	約一百小時
長春	清津	大阪	一千〇十英里	五十六小時

可知由清津以達大阪，實為最短之途程，途程縮短，則時間減少，時間減少，則運費亦必大為低廉，此又對於商業前途，有莫大便利者也。（註九）

朝鮮三港之開闢與日本東滿侵略政策之成功

日本之侵略東滿，以吉會鐵路爲其先鋒，而以雄基港爲其後盾。蓋猶大連之於南滿，海參崴之於中東也。雄基而外，則輔以清津與羅津。雄基位於圖們江口之西方，爲朝鮮最北之港口，海水不深，風浪險惡，岸後負山，築港艱難，以港口本身而論，實不足以資發展。惟以其位置與俄屬東海濱省及我國琿春一帶相交界，占國際貿易交通上重要之地位，故日本於大正十四年（即民國十四年一九二五年）指定之爲開港場。自俄國革命以後，海參崴、琿春之貿易，皆爲雄基所奪，貿易額一躍而爲一千萬元。即將來日，俄通商盛行，此港亦必貿易繁盛。若由琿春築一鐵路以與中東路之寧古塔相連絡，則雄基實爲東滿以至北滿貨物之一大集散地。近年來朝鮮總督府鐵道局有於十年間擴張三億數千萬元之鐵道之議案。民國十六年日本政府又有以雄基爲起點，沿圖們江岸敷設環境鐵道之說，則將來發展，誠未可限量也。（註十）

清津位於朝鮮、咸鏡北道海岸之中央，開港迄今已達二十餘年。現有人口二萬二千餘，貿易額年達二千萬元。惟以港口不甚佳良，風浪險惡，且沿清津、會寧路線之山勢，險峻難行，論其形勢，殊不足以當北鮮、東滿之大吞吐場。羅津在清津之北，港灣頗大，灣內有大草、小草二島，故水浪平

靜，便於停泊。陸上則東西北三面負山，南面臨海，岸地廣大，宜於街市之建設。且附近皆富農業，們江右岸尤多煤礦，故此港前途，亦大有發展之希望。（註十二）

綜觀上述，可見日人之於滿洲，已漸由南滿而侵略及於東滿與北滿矣。據十八年七八月中報章之所傳，日人一方建築多獅島港（在安東下流韓岸洪山龍岩浦），修築安奉雙軌，以攘奪安東之商業，兼以便利軍事之運輸；一方則以六百四十萬元，建築清津港，以備吉會鐵路通海之尾闕，其處心積慮以侵東滿者，至是而倍加顯著。他日吉會貫通，三港告成，則席捲滿蒙之所有，以納諸囊中，蓋朝夕間事也。滿蒙之前途，其尙堪設想乎？

第二節 旅大問題

旅大之形勢

旅順位於遼東半島之西南端，口門南向，東有黃金山，西有虎尾半島，左右環抱。兩岸山勢峻峭異常，門口甚窄，口內極寬，內分東西二澳，水深約三十六英尺，乃至四十二英尺。西澳之寬闊，當

東澳之三倍，而水深則不如東澳，最深之處亦不過二十四英尺。故旅順之二澳，東澳小而深，西澳大而淺，均不適於軍港之設施。俄人占據旅順時，嘗有開浚西澳之計畫。旅順要塞之建築，可分三期，清光緒六年（一八八〇）首築旅順、黃金山礮臺，是爲旅防之經始。中法戰後，於此置海軍提督署，建大船塢於口內，爲海軍分船修理之所，是後繼續經營，共建礮臺二十餘座，迄於光緒二十年（一八九四）而設備始告完全。是年發生中日戰後，曾一度爲日人所佔領。後租借於俄國，增設強固礮壘，以爲侵略遠東之根據地。經營十載，始稱完備。日俄戰後，日本根據『朴次茅斯和約』（Portsmouth Treaty），佔有旅順，略加增葺，未予注意。後復採用開放政策，將西澳繼續浚深，建設碼頭，以東澳爲軍港，而以西澳爲商港，旅順至是，形勢大變矣。現在人口十二萬三千餘人，內日人一萬一千，（註十二）關東州政治中心之關東廳，卽在於此。

大連在旅順之東二十海里，面臨黃海，遼寧省內黃海沿岸之第一大灣也。東西之長，達八海里，南北亦略等於此，周圍約共二十四海里。口門之東爲鮎魚尾，西爲大鵬嘴，兩峯對峙，形勢極勝。口外二島並立，分水道而爲三，中北較狹，南道獨寬。灣內分五小港，皆宜停泊，水深自十二英尺至

三十六英尺不等，而以青泥窪爲最繁盛。青泥窪本一漁村，咸豐十年（一八六〇）英法聯軍嘗占領之，中日之役，亦曾被日人所佔據。迨入於俄，乃改名曰達里內（Daly），日人繼有，始稱大連。港內有一萬三千四百尺之防波堤，輪船碼頭，其長如之，川崎造船所卽位於港內，氣象簇新，已非本來漁火蘆荻之面目矣。大連現爲南滿鐵路之基點，距長春四百三十七英里。其港終年不凍，水程極便，西南行則八小時可達山東之龍口，東南行則八小時可達山東之烟台。自大連至天津爲程僅二百四十海里。茲將大連與各地之距離，條列於後，以覘其交通之便利焉。（註十三）

大連至大阪

八七六海里

大連至東京

一二二五海里

大連至橫濱

一二一五海里

大連至上海

五四五海里

大連至香港

一二五五海里

大連至天津

二四二海里

大連至青島

二六二海里

大連至漢堡(Hamburg) 11130海里

大連至倫敦

10900海里

大連市街以一大廣場爲中心，經緯連絡，狀如蛛網。官署區居其南，各國領事署，大連民政署及南滿鐵道會社皆在焉。商業區卽位於北，諸大公司銀行旅館亦皆在此。至於工業區則在船塢南東廣場之附近，豆餅豆油之工廠，巨廈櫛比，蓋滿洲大荳之集中地也。

旅大問題之經過

旅大問題之起因，遠在甲午戰役之前，朝鮮被併之際。甲午戰爭，日本佔據遼東半島，戰事結果，我國大敗，於是締結馬關條約，割遼東半島與朝鮮、臺灣、澎湖以爲賠償，旅大問題於是肇端。

俄國之覬覦遼東，本非一日，旅順、大連之歸日，對於俄國之遠東政策，實予以一極大之打擊。俄國於此，自不能默然而息，於是有聯合德法，出而干涉，強迫日本，返還遼東之舉。光緒二十四年（一八九八）中，俄兩國締結旅順、大連租借條約，以旅、大附近一千三百方英里之地，租與俄國，

以二十五年爲限。同時規定俄國所租之地，不准中國陸軍之駐紮，惟旅順及大連灣除口內一港外，專爲華俄兵艦之用，而以其餘地方爲自由通商口岸。光緒二十五年（一八九九）八月，俄國遂以遼東租借地改建關東州，置總督治之，以旅順爲總督府之所在。

俄之租借旅大，不啻奪自日本，又豈日人所能甘心。光緒三十年（一九〇四）二月，俄邦交斷絕，戰局開始，慶戰年餘，俄國海陸軍皆大敗，美總統出任調停，停戰議和，於是有一『朴次茅斯條約』之締定，約中規定：『俄國政府經中國政府之承認，將旅順口、大連灣並其附近領土領水之租借權，及與該租借權相關聯之一切權利特權，移轉讓渡於日本政府』（註十四）明年（一九〇五）日本政府又與我締結『中日、滿洲善後協約』於北平，承認旅大之讓渡，於是日本多年未償之夙願，乃竟見諸實現矣。然中、俄舊約之規定，租期以二十五年爲度，則屈指計算，民國十二年（一九二三）之三月二十六日，卽爲租借期滿，正式歸還之一日，是又豈日本之所願。於是民國四年（一九一五）之五月，袁氏稱帝之際，提出二十一條之要求，其中第二號關於南滿、東蒙者，要求旅順、大連之租借期限，展至九十九年，如此則須延長至於民國八十六年（一九九七）

之三月二十六日矣。

民國十年（一九二一）十一月十一日，美總統哈定召集與太平洋問題有關係之各國代表，開會於華盛頓。於是我國代表即提出取消二十一條中日協約之要求。當時日本代表幣原氏，即在遠東委員會席上，正式聲明：（一）拋棄其南滿東蒙鐵路借款及以稅收為擔保的借款之優先權；（二）拋棄其以日人任南滿政治財政軍事警察顧問，及以日人任警察教練之優先權；（三）撤回第五號要求之保留。准此以觀，則所謂二十一條者，除另案解決之山東問題而外，其已變更效力或完全失效者，實際不啻三分之二，而日方所堅持不讓者，亦不過（一）關於旅順、大連租借地及南滿鐵路展期九十九年之契約；（二）關於南滿、東蒙之土地商租權，居住自由權。及礦山採掘權之契約；（三）關於漢冶萍鐵廠鐵礦之契約，與乎（四）關於中國沿岸不割讓之契約四者而已。而日人心目中所認為最重要者，又不過旅、大之租借地與南滿鐵路之展期一項耳。故二十一條問題之重心，至此已完全移至旅、大問題。十二月十四日，遠東問題總委員會議席上，中日代表曾作激烈之爭辯。日本代表埴原氏，仍以『旅、大為日本流血換來』之一語，藉

口搪塞，中國代表王寵惠氏乃明白加以駁斥，謂「日本流血，僅換至一九二四年爲止，九十九年之延長，則日本並未流血，乃用最後通牒逼成者。」其言誠鞭拍入裏，無如外交無實力以爲後盾，終無勝利之可望。所謂華盛頓會議中之旅大問題，亦僅如此敷衍了事矣。是後中國外交當局，雖以二院通過「二十一條無效」之議案，向日本提出取消二十一條件，接洽接收旅大租借地之照會，亦卒未有結果。至於今日，旅大固依然在日人掌握之中，初未嘗有異於昔也。

旅大之現狀

民國十五年之九月，關東廳舉行始政二十週紀念典禮之時，滿鐵社長安廣氏之言曰：「回憶明治三十九年在此地創立民政署，自施政以來，二十年間，我等市民經幾許難關，嘗幾許辛苦，若回顧當時，關東州之人口，不逾現在三分之一，例之目下連埠居民，相差十倍，其發展不可謂不大矣。至於產業貿易之發達上，更爲令人驚嘆無已，二十年前，年額不過數千萬，而今即南滿之輸出入貿易，亦有二億萬之巨，大連埠邇來貿易市場，凌駕中國全土，占中國稅關所在地位中第三位焉。即州內農村之發達，亦頗隆著。竊查亞細亞大陸雖廣，然欲求生命財產安固，若我關東州之

高枕而臥者，實不可得也。』日人之所言如此，亦可見其志得意滿，爲何如矣。茲請一察二十年來所謂關東州境內進步之狀況，俾國人知所警惕焉。

請先言商業。遼東半島之商港，大連其巨擘也。大連開埠，在光緒三十三年（一九〇七）當時海關收入，不過十四萬海關兩，至民國四年（一九一五）貿易額已超越天津、廣州而上之，居中國口岸進出口貿易之第二位。民國七年（一九一八）貿易額達一億六千五百餘萬兩，占全國貿易額百分之十有奇。民國十六年，貿易額達三億四百萬兩，是年滿洲貿易總額爲六億七千六百萬兩，大連實占百分之五十。

滿洲商業之發達，即就大連一港而觀，亦已可窺見其大概。據滿鐵會社之調查，現在滿洲境內，日本之投資，總達十四億〇二百〇三萬四千六百八十五日元。即就合辦事業而言，投資已達十一萬七千餘元。

公司數目	資本總額（單位日元）	在大連之數目
------	------------	--------

觀此，可見日人之努力，其勢非將滿洲完全日本化不止。國人觀此，當亦已知所警惕矣。

第三節 中日雜居問題

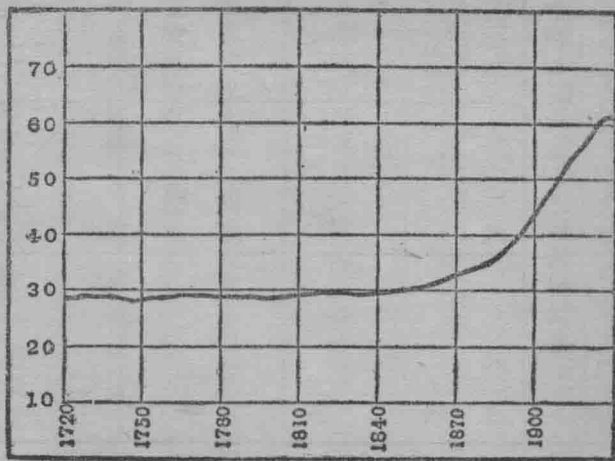
總計	補習學校	大學	專門學校	實業學校	師範	中學	公學	初等小學
三九		一		二	一	六	二〇	一九
二				一		一		
一二六	四四	一	三	六		九	一〇	二九
七三八	一〇		一	一			一	七二一
九〇五	五四	二	四	一〇	一	一六	二一	七五九

自上述滿鐵與旅、大二大問題而外，東三省尚有一重大之問題，是即雜居問題是也。考日本之侵略滿洲，一方面固由於帝國主義向外發展之野心，一方面亦由於日本國內人口問題壓迫之嚴重。欲明瞭此種背景，請先觀察日本國內之人口問題。

日·本·之·人·口·問·題·

日本局處海隅，人口甚為稠密，以現時世界各國人口之全國平均密度而論，日本僅次於比利時、荷蘭與英國。據民國十五年之調查，日本國內之人口，達六千零五十二萬，平均每方哩達一百五十九人，是年淨增數達九十萬人。十六年之

日本二百年來人口增加圖表（以百萬為單位）



淨增數，由各月增加數推算，約及百萬。試觀下圖，可見其近三十年來增加之迅速。

日本人口之增加，雖迅速異常，而日本可耕之地面，則爲數實少。大概國內可耕而未墾之地，爲數約五百萬英畝，其中適於種稻者，約二分之一。使均加以墾殖，則食物之供給，當可視目前增加百分之三十三，換言之，足以供給二千萬人之食糧也。然按諸已往墾地之歷史，自光緒三十一年（明治三十八年即一九〇五年）至民國四年（大正四年即一九一五年）二十年間，新墾之田，每年不及十萬英畝。以此爲例，則欲開墾此等荒地，爲期且五十年，而所謂二千萬人口者，則不到二十五年，即可如數增加。是則欲藉荒地開闢以救濟人口過剩，殆無異於畫餅充飢。日本於此，自不能不謀向外移殖，以減少國內之擁擠。於此可以開拓者，惟北海道（即蝦夷島）樺太島（即庫頁島南部）朝鮮、臺灣、北美、夏威夷與滿洲耳。然北海道暑期極短，產米不多，冬季甚寒，非南部日人所能忍受，內地交通不便，文化低落，與日本南部人民之習慣不合，而境內多山，可耕之地，亦僅百分之十五，前途之阻力甚大，而希望則甚小也。至於樺太，亦坐天氣太冷，麥產不多，日人視爲畏途。朝鮮雖適於日人之移殖，然境內多山，可耕之地僅及百分之十，而人口密度，則在每

方哩二百三十人左右，是朝鮮自身，已有不暇自給之象，更何能容日本之插足。臺灣雖爲日本之『外府』，然山多而平地少，又多毒蚊，西北沿海良田，又爲我國遺民所占。據光緒三十一年之統計，每方哩平均密度已達四百十五人，此等人烟稠密之區，日人殆無移殖之可能。至若北美，則自美國之排日運動興起，移民律頒布後，已不啻重門深鎖，後來者大有莫得問津之慨矣。（註十六）

『到滿洲去』

日本之人口，增加既如此迅速，食糧供給之加增，既不能與之並駕而齊驅；國內移民，既大都歷久而無成效，北美移民又受『紳士條約』（Gentlemen's Agreement, 1907）之限制而飽嘗閉門羹之滋味，其惟一出路，自在於我以『穀倉』著聞之滿洲。當日本初得關東州之時，日本政府卽有十年內移民百萬之計畫，到『滿洲去』之口號，於是乃甚囂塵上。至今歷二十年，雖尙未能如願以償，然爲數亦已不少。據民國十五年之日人統計，是年日人之住居關東州及南滿鐵路沿線一帶者，共二十二萬七千三百人，占關東州全人口（一百〇九萬五千九百人）百分之二十一弱，以視民國元年之八萬六千者，蓋已不啻增加一倍有半矣。茲就關東州及滿鐵沿線

日人之增加數，列表如下，讀者於此，可窺見日人移殖滿洲，近年來之努力爲何如焉。（註十七）

關東州及滿鐵沿線之日人增加表（以千人爲單位）

年 份 總	人 口 日	人 百	分 比
一九〇六	三八四、八	一六、六	四・三%
一九一二	五八三、九	八六、〇	一四・七
一九一七	七〇七、五	一一八、四	一六・七
一九二二	九四〇、四	一九七、〇	二〇・九
一九二六	一、〇九五、九	二二七、三	二〇・七

茲請更就日本移民之總數，加以觀測。據民國十六年之調查，（註十八）日人之移居國外者，凡六十七萬四千五百人，其中居住於滿洲者，計十九萬八千七百人，占總數百分之二九・三，合中國其他各處而言，爲數達二十五萬，占全數百分之三十七。返觀民國二年，居住滿洲境內者，僅

九萬零八百人，即就全國而言，亦僅十萬七千餘人，相去不過十四年，人數增加，竟達一倍以上，從可窺見近年來日人移民滿洲之激進，而滿洲問題之日趨緊急，此蓋一主要之動力也。

抑上之所述，僅及於日本國內之人民，他若朝鮮人之越江而私墾，為數尤夥，苟並此而加以統計，其數當猶不止此，亦可想而知矣。是以居今日而言滿洲之日本移民問題，實有二種涵義，其一，為日人之直接移殖於滿洲，喧賓奪主，強占民地，以經濟侵略為先驅，而以文化征服為後備，其二則為日人驅鮮人入滿，私墾我土地，私運我糧食，因以救濟日本國內之糧荒。關於後者，間島事件，即其著者也。

間島問題之經過

日本之移民政策，一方面固直接自日本以輸入於滿洲，他方面更間接驅鮮人入於滿洲，而



(年六十國民)圖佈分人日在外

由日人移殖於朝鮮。朝鮮人處於政治經濟二重壓迫之下，自不能不出於退讓，且朝鮮與滿洲，相隔一江，其移殖自更爲容易，於是大批鮮人，遂聚居於滿洲，而間島事件，乃因之以起。

間島位於圖們江之北岸，面積約八百方哩，以英額嶺與哈爾巴山脈爲其二面之界限，圖們江之支流，蜿蜒其間。土壤肥沃，最宜墾殖，居民利用山泉，開闢稻田，達數十萬响，

(註十九)所產水稻，大都運往日、韓二地。其地三面環山，森林蒼然，礦產亦富，天寶山之銅礦，其尤著者。地居延吉、和龍、汪清三縣，延吉爲間島之政治中心，龍井村爲商業中心，和龍當朝鮮、會寧入境之孔道，頭道溝則間島西部之巨鎮。所謂吉會鐵路者，即橫過此境，故間島實爲北滿洲之門戶，當



圖略島間

日本海之捷徑，日本得此，可以出奇制勝，此所以日人之念念不忘也。

朝鮮人之偷渡圖們江以私墾延邊一帶之荒地者，由來已久。至咸豐時越界私墾者，爲數漸衆，率皆春夏渡江，聚族開墾，收穫後則裹糧南渡，仍棲舊居，嗣因刈穫豐富，轉運煩勞，乃伐木建屋，與國人雜處，歷年既久，宛成土著。光緒七年（一八八一）吉林將軍銘安奏請將朝鮮流民查明戶籍，分隸琿春及敦化二縣管轄。嗣因朝鮮國王墾請收回流民，而朝鮮人安土重遷，妄欲變更國界，誤以亞滿圖們爲二江。光緒十四年（一八八八）中韓第二次勘界，乃於圖們江上源設立界碑十座。時吳大澂督辦邊防事宜，於延吉、琿春各處開道路，興墾政，扼圖們江以爲重防，而吉省東南邊境藉以無事者十餘年。然中國雖禁止韓民越境私墾，實際已形同具文，韓民之私自渡江者，固仍源源而來也。

自日本併吞朝鮮以後（光緒三十一年即一九〇五年）即派農學博士數人來延吉一帶調查農業，歷時數月，其地之形勢土壤，森林礦產，均爲所詳悉無遺，於是決意覬覦其地，而間島事件以起。間島者，防自韓人，而日人襲之，蓋即『墾土』之轉音，初無確定之界址。故當時日人所稱

之間島區域，其範圍亦衆論紛紜，吾人觀其政府經營之迹，窺測其用意之所在，蓋在於和龍、延吉、汪清三縣之地，即所謂『延邊』者是也。間島事件，雙方爭執者年餘。宣統元年（一九〇九）始訂定『間島協約』，以汪清河（即嘎雅河）西，老爺嶺東，概作鮮、滿雜居區域，凡有墾民，均受中國管轄裁判，與華民一致。迨民國四年（一九一五），日本二十一條要求『日本國臣民得在南滿洲及東部內蒙古任便居住權，並經營商工業等各項生意』。日本更藉口圖們江舊約不適用於，強將鮮民管理權擄去，力爭不獲。是年九月駐延吉日本領事，遇有墾民刑各案，輒加逮捕，謂韓人戶籍未清，縱入中國籍，日政府固仍認爲帝國臣民，初無區別也。甚至發生日兵越界示威之事。民族雜居，動滋事端，東省危機，殆無逾於此矣。

朝鮮農民移殖問題

韓人之移殖延邊一帶，一方面固由於在朝鮮境內受日人之政治壓迫與經濟榨取，他方面亦由於東三省境內經濟上適於生存之引誘，蓋東三省自開放以來，對於苦力之需求，本隨經濟事業之發展而日增，同時自水稻事業因消費之增進，而成爲滿洲新興之一種重要農作物，但原

在滿洲之直魯移民，大都不諳水稻之種法，是實促成鮮農移入滿洲內地雜居之重大原因。且韓民本爲食米民族，善於種稻，對於滿洲人民所棄不顧而有大利可圖之農作物，其樂意從事，自可想見。

滿洲境內，朝鮮農民之總數，據調查所得，自民國前二年至民國十四年，移來東北居住者，合共二十七萬八千餘人，其中返歸朝鮮者，計八萬七千人（註二十）住居於滿洲境內之鮮農，當不下二十萬人。至於現在，日本新設拓務省以後，對於鮮民之移殖，更進行不遺餘力，北由朝鮮，南由大連，雙管齊下，以經營滿洲之農田，據民國十六年八月朝鮮日報之所載，是年一月以後，移出朝鮮國境之鮮民，爲數達十七萬，至於目前，則其數字，當更可驚矣。卽就韓僑所經營之水田而論，聞已達九十六萬餘畝，每年可收糧米一百餘萬石。

然朝鮮農民之移入滿洲，就過去情形而論，對於東三省之影響，實異常惡化。論其原因，則全由於當時中國地方官吏與外交當局之顛預。自經濟而言，政府對於被吸收而移入三省之直魯苦力，始終未有一定之指導與支配方針，以致現在東三省之水田事業，幾完全由非國籍之鮮農

置產經營。就政治而言，則由條約指定之鮮農雜居區域，已擴充至於鮮農之內地雜居，目前如遼寧之東部與吉林之全境，皆有鮮農之足跡，是實極有損於條約之精神。從文化上言，則鮮農之生活，既未同化於中國，而地方官吏，對於入境之鮮農，亦未嘗施行一定之教育。總而言之，鮮農之在滿洲，已有數十年之自由居住，與自由殖產營業，吉邊各縣之鮮籍人口，有已達百分之八十以上者。是等鮮農實不可不加以取締。吾人於此，當必予以特別注意：第一，凡滿洲境內，非商埠地之朝鮮居民，必須入籍同化，否則驅逐出境；第二，對於居留境內之朝鮮人民，須施以中國教育；第三，對於入籍居住之鮮民，須設置特種機關以管理之。

民國十七年春，吉林當局有鑒於此，因有取締韓僑之舉，雖因而引起中日交涉，然其結果，則日本卒至無條件允許韓人自由入中國國籍。是後在滿之韓僑，請求入籍者，既與日俱增，而朝鮮本土窮民之渡鴨綠江以入奉吉者，亦復源源不絕。東省官吏，鑒於韓民處於中日之間，自來另成一種特殊分子，不得不格外加以注意，故當時決定，第一步先將嫩江沿岸所有荒地，加以開闢，預計當可安插二十餘萬人。自此以後，韓人之歸化者，當更見踴躍，滿洲荒地之墾闢，當亦日見進步。

所可慮者，日本利用浪人以德、惠、韓人肆行擾動耳。蓋日本之侵略滿洲，鐵路政策與土地政策，本如雙管之齊下，日本自民國四年『中日條約』提出商租權後，在三省境內即有使用日人土地所有權之計，爾後『滿蒙積極政策』之中，商租權亦爲一重要之議案。猶憶民國十五年夏，在滿日人之報章有言曰：『在滿同胞發展上具有根本要義之土地租借問題，自明治四十一年對華締約以來，忽已十有九年，但迄今仍未見有何等解決之適當辦法，殊覺遺憾。』日僑之感想如此，日本政府之政策又如彼，則土地租借問題之在滿洲，必不能隨便而消滅，可以想見。朝鮮農民之入滿，殆爲實行此土地租借之先鋒，日本政府之允許鮮人自由入籍，表面雖似乎減少雜居問題之一部分糾紛，實際上或即係日本之一種策略，將來之糾紛，將益形頻繁，亦未可預定也。

日本之拓務省與滿洲移民

十八年六月，日政府新設拓務省，專司移民事務，南滿鐵道會社，歸其監督，其第一次實施方針，據當時世界新聞社之通訊，其中關於滿洲者，凡三：一、組織滿蒙及沿海州農業考察團，考察各地，未開墾之荒地情形，並設立一大規模之開墾事業研究機關；二、移住民之初期生活費及開墾

事業費，由拓務省供給。移殖地分爲兩種：第一種爲南滿各地，其風土氣候與朝鮮相同，在朝鮮已有農業經驗之農民，皆可移住。居住第一種地達於相當年度，習於該地風土者，卽向南滿以外之地移住，是爲第二種移住地；三、在滿洲設一金融機關（滿洲中央銀行）與朝鮮銀行互相聯絡，供給移住民金融上之便利。是則所謂滿洲者，殆已成爲日本之囊中物矣。我國不急起直追，滿洲前途，尙堪問聞耶？

（註一）詳見楊端六最近十年中外貿易變遷的大勢（現代評論第八卷第二〇二期，民國十七年十月出版。）

（註二）詳見 Hsu, Mongkon Chih: Railway Problems in China, Columbia University, 1915.

（註三）見昭和四年時事年鑑。

（註四）見滿鐵北京公所研究室編支那鐵道概論頁三八五（大連中日文化協會發行昭和二年。）

（註五）見東亞同文會編支那年鑑頁一二〇一（昭和二年。）

（註六）見張其昀論中日兩國經濟的關係（中央大學地理學系出版之地理雜誌第一卷第一期，民國十七年七

月)及南滿鐵路記略(經濟半月刊第二卷十期及以後,民國十七年工商訪問局出版)。

(註七) 詳見徐堉天圖鐵路問題(東方雜誌二十卷三號民國十二年二月)。

(註八) 詳見盛敘功吉敦鐵道與日本之東滿侵略政策(東方雜誌二十五卷二十一號民國十七年十一月)。

(註九) 詳見章勃吉會鐵路問題之過去與現在(國聞週報五卷四十八期民國十七年)。

(註十) 吉敦鐵路沿線之物產,可參閱吉敦鐵路沿線調查錄,刊於經濟討論處出版之經濟半月刊二卷二期及三

卷四期。

(註十一) 見前頁。

(註十二) 見滿蒙年鑑頁一十八。(民國十八年中日文化協會發行)。

(註十三) 見滿蒙年鑑頁一一二。

(註十四) 各約詳見國際條約大全。

(註十五) 見滿蒙要覽頁二七六。

(註十六) 詳見拙著日本之人口問題(中央大學地學系地理雜誌一卷二期)及黃廬千日本之人口問題(東

方雜誌二十六卷九號。

(註十七) 此表採自日人矢野恆太編日本國勢圖會頁二四八。(昭和四年東京日本評論社發行。)

(註十八) 此調查及附圖均根據日本國勢圖會頁二四九。

(註十九) 見張其昀本國地理下冊頁三二一。

(註二十) 見民國十七年十一月九日時事新報。

第四章 俄國與北滿

北滿富源，久爲世所豔稱，俄國之侵略，一方面固由於海口尋覓政策，一方面亦受北滿富源之引誘。俄人之窺北滿，遠在明清代之交，至康熙二十八年（一六八九）有『尼布楚條約』之締結，雍正五年（一七二七）有『恰克圖條約』之締結，自是以後，中俄之交涉，日就頻繁，愛琿、北京諸約，相繼締定，滿洲北境，日益多事，喪權辱國之舉，亦所在多有矣。茲請就北滿之各個問題，分而述之：

第一節 中東鐵路問題

中東鐵路之簡史

中東鐵路又稱東省鐵路，舊稱東清鐵路。清光緒十七年（一八九一）俄皇尼古拉二世佔

領阿穆爾及東海濱二州以後，即經營西伯利亞鐵路，以壟斷歐亞之交通。然路線須繞黑龍江之北部，地勢險峻，不易建築，沿途又人烟寥落，毫無生產，故擬假道滿洲，再轉而南，以達海參崴。適甲午一役，李鴻章恐日人要挾過甚，求助於俄，許以軍事上與交通上之便利。二十二年（一八九六）之春，俄皇行加冕禮，清廷派李鴻章馳賀，即與俄國訂立東清鐵路鋪設計畫之密約，即所謂『喀西尼密約』是也。（註一）是年八月二十七日，遂由駐俄公使許景澄與華俄道勝銀行訂立『建築經理東清鐵路合同』。然斯時路線僅橫貫滿洲，由後貝加爾至烏蘇里爲限，適膠州德教士被害，政府又求援於俄，乃俄反與德合駛太平洋艦隊，迫脅我國，卒至訂立北京條約九條，其後又續訂專款六條於聖彼得堡，旅順、大連遂入於俄人之掌握。於是推廣南滿洲鐵路，再由東清幹線（東清路開工於光緒二十三年即一八九七年，竣工於光緒二十九年即一九〇三年）上築路至大連、旅順，水陸相連，俄人尋求海口之夙願，至是完成矣。

自日俄戰爭後，俄國被屈於叢爾三島之日本，乃訂約於馬關，俄將東清路支線自長春寬城子以南各路，及旅順、大連，悉讓歸日本。於是南北滿之勢力範圍，遂畫定矣。

民三歐戰方興，俄軍之守中東路者，皆調往西部，而代以預備兵。六年我國加入協約國，一致對德，時適俄國革命，風雲靡定，駐哈之兵，乘機作亂。段祺瑞當令東省督軍驅俄軍出境。七年二月，任郭宗熙爲中東鐵路督辦。適協約國以中東路關係軍事運輸，遂設聯軍委員會以共管中東路，以西伯利亞退兵爲期。然俄人有謀以中東路爲根據，而與赤軍對抗者，我國遂派軍驅逐俄人，整頓路警，並收回法權，時交通總長葉恭綽以俄亂方殷，遂代行職權，其期限以我國政府正式承認俄國政府，彼此商定該路辦法爲止。

民國十三年五月，中俄復交，我國與蘇維埃社會主義聯邦共和國，締結『中俄協定』，其第九條關於中東路者，則曰：『兩締約國政府聲明中東鐵路純係商業性質，並聲明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，如司法行政軍務警察市政稅務田畝等，概由中國官府辦理。』中東路依約設理事會爲議決機關，置理事十人，中俄兩國各選派五人組織之，中國政府派定華理事一人爲理事長，即督辦；蘇聯政府派定俄理事一人爲副理事長，即會辦。又設局長一人，由俄人充任；副局長二人，華俄各一，各級人員，按照中俄兩國人民平

均分配之原則任用。(註二)至中東路沿線則改爲東省特別區，設三機關，有東省鐵路公司督辦，以司路政；東省鐵路護路軍總司令，以司軍政；東省特別區行政長官，以司行政。此近年來之東路情形也。

中東鐵路之組織與俄國之侵略

中東鐵路在俄帝國時代，實爲一種殖民政策之結晶，試觀當時中東鐵路公司之組織，正局長以下，設副局長二人，一司藝務，一司總務，藝務副局長下，則設工務、車務、機務、電務、材料、礦務、航務七處，總務副局長以下，則設民政、田畝、交涉、衛生、獸醫、學務六處，另有報館亦隸屬之，此外尙有總務、法律、商務、會計、軍事五處，則直接隸屬於正局長。總計公司之內，設處凡一十有八，以一長僅二千餘里之鐵路，組織之複雜如此，謂非蓄意殖民，步武東印度公司而何？迨『中俄協約』締定以後，航務、礦務、軍事、民政、交涉、學務、報館等關係中國主權之七處，均已取消，然中國歷年來之損失，亦已不貲矣，請分述之：

先言航務，中俄交通，因邊疆相接，早已實行。迨咸豐八年（一八五八）締結『愛璦條約』

俄國正式開始黑龍江之航業。至光緒二十一年（一八九五）俄國投資二百萬盧布，組織黑龍江商船公司。由俄政府撥二十五萬，并保護公司營業十五年。是即松黑航權問題所由來。其詳後當另節述之。

次言林礦，清光緒二十九年（一九〇三）中俄同訂伐木合同，將吉黑森林，逐年斫伐，不加補養。三十三年（一九〇七）清代表宋小濂及俄代表達長爾訂正式煤礦合同，將沿線煤礦權專讓俄人開採。同年又訂吉黑購地合同，共計二百七十七萬一千畝。至於軍事，則俄國護路軍成立於光緒二十三年（一九八七），專事管理保護該路之用。有清末年，俄兵增至三萬。民國九年（一九二〇）之三月，始收回其警權。此外關於民政，則有俄國駐華地方法院，於光緒三十年（一九〇四）由旅順遷至哈爾濱，有邊界地方法院，光緒三十二年（一九〇六）始分設於各處，專司中東鐵路區內居民之訴訟，按俄國法律以處理之，於是東省之行政權，一部分遂橫受劫奪矣。關於學務，則因俄國政府厲行殖民政策，故對於中東鐵路沿線俄僑之教育，非常注意。當時由東清鐵路局設學務處，專司移民教育事務。計哈爾濱一地，鐵路學校有大學一，中學七，小學若干，其餘沿

線各站，均有中小學一二所。專授俄文，以造成完全俄化之中東路。俄國之用意，蓋如此也。（註三）

最近之中東鐵路問題

民國八年（一九一九）蘇俄對華宣言有曰：『勞農政府願將中國中東鐵路，及租讓之一切礦產森林金產及他種產業，由俄皇政府及克倫斯基政府及霍爾瓦特、謝米諾夫、苛而恰克等賊徒，與從前軍民商人，及資本家等侵佔得來者，一概無條件歸還中國，毫不索償。』（註四）言之未常不娓娓動聽。迨後民國十三年（一九二四）之『中俄解決懸案協定』其第九條規定解決中東鐵路問題之原則，就中之第一項，即聲明中東鐵路純係商業性質，是年九月之『奉俄協定』亦有同樣之聲明。是則中東鐵路純粹爲一商業機關，經營商業以外，不能行使有礙中國主權之事業，蓋已彰明昭著。且當時一再聲明，中東鐵路爲中國之鐵路，是主權在我，亦已不可否認。乃俄國陽奉陰違，所有在協定締結以前各項不平等條約中所規定之特權，仍一意壟斷把持。華方權利，日受剝奪，舉其犖犖大者，如理事會下設四股，正股長均屬俄人，實權皆由彼操，理事長俄有指揮全路之權，華則動多掣肘，倘有利於俄，則不問已經理事會之通過與否，均可見諸實行，凡

此種種侵權違法之處，不勝枚舉，我國對此，乃有實行華俄局長會簽案、華俄職員平均分配任用案、華俄文字併用案等之提出，冀其覺悟，而蘇聯方面，不特悍然不顧，一意孤行，且復變本加厲，一面假路員之地位，作宣傳赤化之工具，一面假工會之勢力，以遂其把持路權之野心，交相爲用，別具深謀。是則不僅犧牲路務，損害我方利益，且顯有圖謀危害駐在國家之行動，其對於協定，不特爲消極之抵制，不予施行；抑且力行宣傳，積極破壞。中國當局於此，自不得不取積極的手段，以防止未來之禍患，十八年五月二十七日，乃實行搜查哈爾濱之俄國領事館，結果發現關於赤化之祕密文件甚多，七月八日，乃實行收回中東路。蘇俄至是，竟提出最後通牒以相恫嚇，經中國答復以後，竟更進一步以斷絕國交要脅我國，同時更增兵於中、俄邊境，至八月八九日，蘇俄乃竟正式分兵侵擾沿邊各地，一方面以海軍猛攻吉林之同江，一面又以陸軍侵略黑龍江之滿洲里等處，十月十二日，同江曾一度陷落，十八日滿洲里又以被陷聞。據最近報章所載西線扎蘭諾爾、海拉爾（即呼倫）各地，均已受困，而東線綏芬、密山諸縣，亦正猛烈進攻。北滿風雲，日益緊迫。而國境前線，迄今祇有少數之部隊，同江、虎林一帶烏蘇里江岸，蜿蜒達一千二百餘里，同江至依蘭、松花

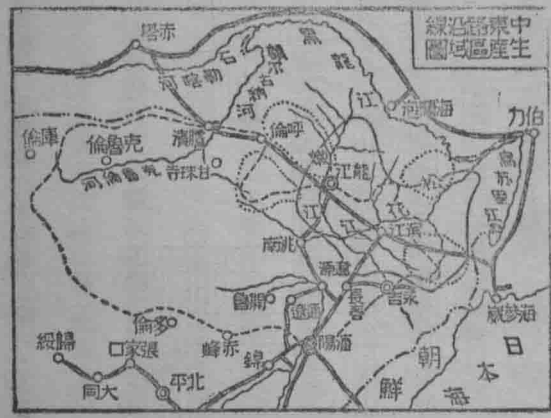
江沿岸，亦延巨六七百里，在此兩千里防線之中，陸軍僅有一旅，以負全責，海軍則僅數艘殘缺不全之軍艦與海軍陸戰隊之數百健兒勉事抵禦，其必無幸，豈待贅言。

最近中東路問題之主因

綜觀上述，中東路問題至於今日，已有引起國際極大糾紛之危險，而所以釀成此次收回中東路主權之原因，則除上述亦俄藉中東路以宣傳共產之政治作用而外，尚有下列數因，亦不可不加以注意。

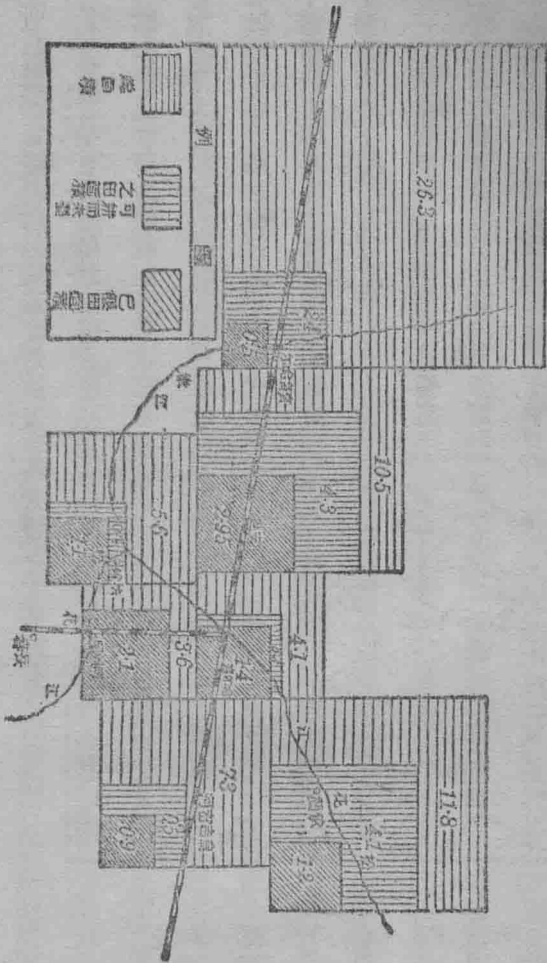
一、北滿之經濟關係 北滿天產豐富，

前已略述。森林農礦，遍地皆是，關內人滿為患，北滿則地有餘利，即就耕種田畝而論，中東鐵路沿線五十縣內，已種植之田畝，僅佔



圖城區產生之線沿路東中

田畝總數百分之十五，但以响計之，已達一千萬响（一响約等於十畝）以上，則其前途，寧可限



中東鐵路與滿北自採圖較比畝田墾未及墾巴之線沿路中

量。（參閱上圖）最近數年，北滿洲所產糧食，價值達二億五千餘萬元，除供給境內民食之外，運銷海外市場者，佔總額百分之四十。全境工商業，莫不賴此啓發，而中東鐵路之運輸，亦什八仰之。即此一端，可見其餘。則中國苟欲發展北滿實業，舍收回中東路權而外，寧有他道。

二、東鐵本身之價值 東省鐵路在民國十年以前，據東省鐵路經濟調查局所發表，逐年皆虧損數百萬盧布，十一年起，則運輸突增，收入銳加，民國十四年盈餘竟達一千六百八十二萬三千餘盧布。

以千餘萬金之純利，竟全入俄人之手，中東鐵路名爲合辦，華人竟毫無分潤之資格。即此一點而論，已可推想俄人之把持路權，無所不用其極，則利權所在，即無宣傳赤化破壞所在國家之陰謀，中東路主權之收回，固亦不可須臾緩也。

三、文化上之價值 抑尤有進者，中東鐵路爲西伯利亞大鐵道之東端，實聯介歐亞交通之孔道，東西文化之構通，中東鐵路實爲一重要之工具。同時中國欲謀北滿之發展進化，勢亦非以中東鐵路爲中心不可。中國最近既努力於邊境之開發，則此開發邊境命脈所在之中東路，又非

先行收回自管不可也。

收回中東路主權之條約上根據

中國之收回中東路主權，固急不容緩矣。然此次之收回，是否有法律上之根據，是亦不可不加以充分的注意。欲明此點，當先觀察民國十三年所訂定之『中俄協定』與『中東鐵路暫行管理章程』。

『中俄協定』全文凡十五條，其第六條規定：『兩締約國政府，互相擔任，在各該國境內，不准爲有圖謀以暴力反對對方政府而成立之各種機關或團體之存在及舉動，并允諾彼此不爲與對方國公共秩序社會組織相反對之宣傳。』根據此條，則俄國不能在中國境內假各種機關或團體以宣傳赤化，不已無可否認。此次收回東鐵以前，在哈爾濱領事館所搜出之文件，既在在證明俄國假中東鐵路以行使其赤化之陰謀，則中國之收回中東鐵路，理直氣壯之舉也。

再觀『中俄協定』第九條第一項，規定中東鐵路純係商業性質，毫無其他行爲。然按諸實際，則中東鐵路之業務，初無如此簡單，實含有不少政治意味。上述哈領署案件中，所獲人員，多係

中東路重要職員及中東路職工聯合會之會員等，於此可見俄人實以中東路爲對華宣傳之中心，爲對華施行各種政策之工具，例如東鐵各站之電信電話，原爲鐵路行車而設，乃東鐵俄員竟利用之以宣傳赤化，兼營商報，則俄人之違反協定精神，破壞我國安寧之罪，已彰彰明甚，我國之收回中東路權，固有法律以爲根據也。

或謂『中、俄協定』第九條第二項，載明『蘇聯政府允諾以中國資本贖回中東鐵路及該路所屬一切財產，並允將該路一切股票債票移歸中國』，中國此次收回中東鐵路，初未用資本贖回，持此說者，殆未注意我國所收回之路權，乃係被俄人侵佔之一部分主權，至於俄國之東路利益，則初未嘗加以沒收。中國方面屢次表示，鐵路事務，仍照合辦性質，公開營業，持平辦理，則我國此次之收回主權，實完全以協定爲根據，蓋收回『中、俄協定』中所規定而久被俄國所侵佔之主權也，謂爲違反協定原則，寧非謬論。至若中國驅逐蘇聯一部分人員於境外，亦完全因其在中國宣傳共產，關係國家之安寧，而非中國冀乘此壟斷中東路，侵害俄國在中東路所應享之權利也，不謂蘇俄蠻不講理，竟以此而妄興干戈，赤色帝國主義者之猙獰面目，至是乃畢露矣。

中東鐵路與日本

抑最近之中東鐵路，其情形尙不若是簡單也。俄國之後，蓋尙有日本在。俄國大革命爆發之時，日本不嘗出兵西伯利亞乎？當時之目的，蓋卽在於併吞中東鐵路，嗣後因中俄、日、美、英、法、意共同管理，未能如願以償。迨『中俄協定』規定中東鐵路取決於中俄兩國，不許第三者干涉以後，日本始知失望，然其侵略北滿囊括東路之野心，初未嘗稍減也。

最近中東路事件發生以前，蘇聯外感中國方面收回東鐵之呼聲，內受國內經濟之壓迫，不惜將此路讓諸日本，民國十六年十月十二日，東鐵俄局長曾至大連與滿鐵社長山本條太郎秘密交涉，成立『中東路草約』，由『日本政府令滿鐵辦理中東路，與俄國共同反對中國收回，南滿社立請俄國保護中東路。』雖日人解釋，謂蘇俄所讓者，屬於俄方權利，於中國權利無損，然卽如此，俄國之私訂草約，私相授受，根本已違反『中俄協定』之精神，藐視中國之主權矣。

此次中東路糾紛之發生，自爲日本不世之良遇。『趁火打劫』殆爲日本之故技。於是增兵南滿，操演戰鬥，其躍躍欲試之神情，殆可不言而喻，同時且阻止我國兵車通過長春，以爲俄國之

聲援，據最近報載，且運輸糧秣，接濟蘇俄，則其用心叵測，已可窺見，猶憶八月中文匯報載：『聞赤俄軍隊中，有日本軍官數人，外傳日俄已有成約，日本允助蘇俄，俄國則決將北庫頁島之漁業利益讓與日本，並聞日本反對美國提議干涉中俄事件云。』證諸近來日人之行動，此說未始無因也。

中東路事件之經過

自十八年七月初旬，中東路事件發生以後，中國即派遣哈爾濱交涉員蔡運昇與俄國全權代表梅里尼柯夫協議解決辦法；旋以俄方條件太苛，我國不能依從，而會議終於決裂。爾後朱紹陽公使奉命北上，請俄談判，爲所拒絕，於是交涉不能進行。俄國即於此時，實行進兵犯邊。八月十三日攻擊綏東兆興鎮，十六日攻滿洲里，十八日又攻綏芬。我國政府惟以鎮靜自恃。是爲蘇俄侵略之第一期。迄後德國外交總長出而調停，請駐德中俄兩國公使晤談，試行和平協商。旋以俄國方案有『蘇俄政府保舉正副局長各一人，應即由理事會任命之』一語，我方認爲違背歷來協定，須加更改，而俄方不允，且更聲明，非我國撤換理事長呂榮寰，俄國始允更換俄局長。交涉因之，

又成僵局。九月六日，俄軍又大舉進攻我國邊境，六、七二日，綏芬與滿洲里二路均有大戰；九十二日，扎蘭諾爾方面亦有俄軍進攻。我國軍民喪亡無數，財產損失，更無待言，是爲蘇俄侵掠之第二期。至九月下旬，赤軍飛機軍艦又紛紛向各方進攻。吉林、綏遠縣城於十九夜即爲赤軍炮擊；東寧方面自二十四日起，亦有俄軍繼續攻擊。至十月二日，西路滿洲里方面，乃突有俄軍騎炮兵一萬餘人，作大規模之進攻，幸我軍極力抵抗，得未失守，然戰鬪之烈，視前更甚。同時東路三江口、同江方面，俄軍亦下全力猛攻，十月十一日，同江失守，富錦縣亦爲俄軍飛機擲彈，損失頗鉅。十四日，始將同江恢復。此次戰役，我國損失軍艦數艘，死亡士卒數百人，視前數次，犧牲更大。是爲蘇俄侵掠之第三期。自是以後，蘇俄乃更不復假借名義，惟實行其流寇式之侵掠。十月三十及三十一二日，蘇俄海陸軍隊又突攻富錦、綏濱各縣。十一月十七日起，又大舉猛攻滿洲里、扎蘭諾爾、密山、穆稜、綏芬河等處，東西國境防務，均見緊張。十九日，扎蘭諾爾失守，我國軍民死亡達數千人。二十日，滿洲里亦陷。而在東面，則密山於十九日被陷，此外若綏芬河若室韋，若奇乾等，亦均爲俄所佔領。中國國境之重要門戶，於是爲所蹂躪淨盡，而滿洲里、扎蘭諾爾之役，我國旅長韓光第團長林選青，

竟以身殉。綜計自中俄戰事發生以來，戰爭之烈，莫過於此次，我國損失之大，亦以此次爲最。是爲蘇俄侵略之第四期。

東省當局，鑒於滿扎之失守，覺長此任俄人之暴掠，地方損失，未免太甚。乃急謀和平之解決，國民政府亦於十一月二十四日，發表對外宣言，並託由駐俄德使，致一牒文於俄，提議『兩國各將邊境駐軍同時撤退三十哩，以免再起衝突，中俄爭端提交無偏袒之第三者公斷，』因此中俄交涉，遂有重開之勢。十二月十六日，中俄預備會議，方正式開會於伯力，外交員公署，蔡運昇以遼寧省政府全權名義，謝米諾夫斯基以蘇俄政府全權名義，議訂正約十條。（註五）據正約所訂定，東鐵須回復爭執以前之原狀，是不啻我國自認當初行動之不當，而俄籍人員，將因此更多一種成文的保障。且予蘇俄以干涉東鐵內部行政之權，外交部以該約越權誤國，乃下令與會代表，免職查辦。並發表正式宣言，斥責蔡氏之超越權限，另派莫德惠爲代表，赴莫斯科出席正式會議。專事討論中東鐵路之善後問題。莫氏以十九年五月一日起程赴俄，九日抵莫斯科。抵俄以後，俄方堅持伯力紀錄爲有效，中俄交涉，乃至是而又告停頓。此後中俄交涉能否順利進行，中國能否免

於失敗，要有俟於外交當局之努力，與國人之能否協力同心以謀對付矣。

第二節 松黑航權問題

松黑航權問題之起因

考松黑航權問題之起因，遠在清咸豐八年（一八五八）之『璦琿條約』，是約關於此項之第一款，載明『黑龍江、松花江左岸，由額爾古納河至松花江海口，作為俄羅斯國所屬之地。右岸順江流至烏蘇里河，作為大清國所屬之地。由烏蘇里往彼至海所有之地，此地如何接連，兩國交界明定之間地方，作為兩國共管之地。黑龍江、松花江、烏蘇里河，此後只准許中國、俄國行船，各別外國船隻，不准由此江河行走。』當時締結此約者，中國方面為奕山與吉拉明阿，俄國為木喇福岳夫。約中之所謂松花江，在奕山等之意，非指今之松花江，乃指黑龍江與松花江會流以後之黑龍江，即指阿穆爾河之下流。試觀上文『黑龍江、松花江左岸，由額爾古納河至松花江海口，作為俄羅斯國所屬之地』，從可知此松花江，實非今日完全內河之松花江，蓋完全內河之松花江，

與俄國屬地，絲毫不發生關係也。且『璦琿條約』第二款之規定，有兩國人民得於黑龍江、松花江、烏蘇里江兩岸，相互自由貿易，兩國官廳，均有保護商民義務。如約中之松花江，即爲今之松花江，則兩岸均屬中國領土，此種規定，豈非毫無意義？一名之訛，竟釀成今日之糾紛，當時外交當局之顛預，罪誠不能恕，而俄人之狡滑，亦從可想見矣。

迨後光緒七年（一八八一）之『伊犁條約』，更反復聲明，兩國人民，得於黑龍江、松花江、烏蘇里江航行船隻，與沿江一帶居民，自由貿易。是則俄人眼中，早視松花江即今之松花江，非奕山輩所指之黑龍江下流明矣。徐曦著東三省紀略，謂『俄自東清鐵路條約成立以來，妄自攫取我松花江之航權。』不知松花江航權之喪失，奕山輩之昏庸，實使之也。

俄國砲擊華船案

照上述條約而言，俄船之航行松花江，在事實上，已不能完全收回而封鎖之，不許俄船之間津。然即照『璦琿條約』而言，黑龍江、松花江與烏蘇里河，三大河流之航行權，我國固得與俄國共享之。乃俄國對於伯力以下至廟街海口黑龍江之下游，舊屬我國版圖者，竟禁止我國輪船之

航行，廟街海口，遂如河漢星槎，遠不能及。俄國之持強逞勢，悍然違反條約而不顧，有如此者。航權既失，華商僑俄者數百萬，時被虐待，當時松黑航務，自三姓往來東俄者，有汽船十餘艘，自三姓西至哈爾濱，有小汽船數十艘（吃水在四尺上下），七千里之航業，皆爲俄國所壟斷，清季勢弱，無如何也。

歐戰暴發，俄亂繼起，我國人始組織戊通公司，以爲恢復東北航權之先聲。戊通公司成立於民國七年（一九一八），開辦之初，資本總額共二百五十萬元，內官股一百五十萬元。購入俄船四十餘艘，總公司設於哈爾濱，航線分布於松花江、嫩江、黑龍江、烏蘇里江及額爾古納河，並根據『瓊瑋條約』挽回固有之利權。八年戊通公司遣輪下駛，直抵廟街，爲數十年來未有之盛事。俄人於此，自不肯默爾而息，是年遂有砲擊華船之舉，以爲示威。民國十年，更電令伯力俄官，只准華船行駛於黑龍江內華口岸與俄口岸之間，其行駛於兩俄口岸之間者，一律禁止。此令頒後，國人大譁，黑河道尹張壽增，卽與俄之伯力長官，嚴重交涉。乃交涉未了，三江口之俄國軍船，竟迭演砲擊江亨軍艦與戊通公司杭州輪之慘劇。雖經江亨奚艦長等，先後提出質問，俄皆強詞奪理，不予

開誠答復。於是張壽增提出最後之讓步辦法，以阿穆爾河自上游至伯力，完全爲中俄兩國公共河流，中俄船隻，各不簽字；中國境內，自同江之松花江口至哈爾濱，純屬中國領土，俄船除用本國護照外，更須經華官簽字；伯力而下至於廟街，本屬國際河流，惟就地勢論，姑作爲俄國境域。所有華輪行駛其間，應取本國官廳護照，經俄國官廳簽字。乃幾經交涉，迄無效果。民國十三年春，黑省當局，與俄國航務機關，訂結局部中、俄通航新約六條，規定以黑龍江及其他中、俄邊境各江河，以中、俄兩國船隻爲限，中國輪船，可在廟街行駛，俄國輪船，則得行駛於松花江中、俄兩國輪船，在中、俄兩國國境停泊或行駛時，應服從所在國之法律，蓋權利已屬平等矣。厥後五月三十一日締結『中俄協定』，更規定黑龍江、松花江、烏蘇里江按照平等之原則，闢爲公共航路，中國船隻得航行黑龍江下流，並自由出入海口，俄國船隻亦得駛入松花江，他國船隻則不與焉。松、黑航權問題，至此已得確實之保障。據民國十一年日人調查，松花江上有汽船約百艘，大多數屬於俄籍，我國戊通公司有汽船二十六艘，載重共一萬二千六百噸，中東路備有輪船十二艘，拖船三十隻，行駛松、黑二江，以便運載下江各種產物，合計載重二萬五千噸。

(註一) 關於「喀西尼密約」之締結時情形，可參閱濟之譯中東鐵路成立祕史（東方雜誌二十卷二號，民國十二年一月二十五日）。

(註二) 見外交部公布「中俄協定」全案。

(註三) 俄國對於東路沿線之各種侵略，詳見陳登元中俄關係述略。

(註四) 見陳登元中俄關係述略頁一四八。

(註五) 正約條文，參閱蔣星德中俄會議的前夜。（東方雜誌二十七卷八號，民國十九年）。

第五章 結論

日俄之侵略滿洲，已有數十年之歷史，根深蒂固，決非一朝所能拔，而日人之狡猾，俄人之凶狠，又斷非目前無實力以爲後盾之外交，所能取勝。蓋和平的外交，在今日殆已成敷衍粉飾之門面語，苟欲藉此以收回東三省已失之權利，誠可謂爲癡人說夢。此則著者前已言之矣。居今日而言滿洲問題之解決方策，以著者之見，舍國人努力建設外，其道莫由。此策誠迂迴而艱難，惟事愈艱難，則收效愈宏，事愈迂迴，則成功之後，基礎亦復倍加穩定。茲請本總理平素之主張，謀解決滿洲問題之道，並以備國人之採擇焉。

綜觀上述，日俄之侵略滿洲，其惟一方法，皆在於鐵道政策，日本恃南滿爲進攻之利器，俄國藉東鐵爲侵略之先驅，而日本之用心，尤視俄國爲險狠。一方面以大連爲其吸收滿洲產物之尾閥，一方面又利用鮮人以遂其侵土略地之野心，是以今日之滿洲問題，析而言之，對日可分爲鐵

路問題，移民問題與商港問題，對俄則爲鐵路問題與商埠問題，蓋俄國以哈爾濱爲其勢力之中
心也。今卽本此而謀應付之策。

鐵路問題與商港問題

日本之南滿鐵路，橫行於東三省者，達二十年，東由安奉路接連朝鮮與日本之鐵路，西由北
寧路直達北平，北出中東路，正當歐亞交通之孔道，南有大連港以通世界各大埠。左之右之，惟其
所欲。吾人對此，既不能收回爲己有，自惟有採取鐵道競爭政策，以爲抵抗。

查東省近數年來，國人對於鐵路之建築，發展甚速，計現已完竣者，南滿有奉海（自瀋陽至
海龍）、打通（自打虎山越彰武而達通遼二線）、北滿有洮昂（自洮南至昂昂溪）、呼海（自
呼蘭至海倫）二線。其在計畫中者，則有海嫩（自海倫至嫩江）、長扶（自長春至扶餘）、三一
（自三姓至一面坡）、鏡甯（自甯安至鏡泊湖）等諸線。茲請就已成諸路，觀察其對於中東、南
滿二路之影響。

一、奉海鐵路 奉海路全線長一百五十二英里，有支線一起，梅河至西安，長四十二英里。乃

滿洲境內完全中國資本與技術所築成之惟一大鐵路也。開工於民國十四年七月，十六年九月工竣通車。此外尚有敷設撫順、興京、臨江間支線之計畫，本路既橫貫南滿之『穀倉地帶』，又有培養支線以爲之助，其成績當不可量。即就目前而論，通車雖爲日無幾，其每年運輸貨物當已有四十餘萬噸，乘客二十餘萬人。滿鐵之撫順線，因此所受之打擊，當在十三萬噸左右。瀋陽、開原間之滿鐵，約二十七萬噸，現在因北寧路在關外尙無吞吐港，故貨物仍須運往大連，滿鐵所受之打擊尙小，將來葫蘆島之商港，一旦築成，本路更與吉海鐵路（吉林、海龍間）相聯絡，更進而與呼海鐵路相聯絡，則對於中東、南滿二路，必將予以極重大之打擊，可預卜也。

二、打通鐵路 此路完工於十六年來，起打虎山而迄於通遼，中經新立屯，新立屯爲對蒙貿易之中心，獸皮有名之集散地，每年在此集散者，有羊毛十萬斤，羊皮六千枚，狐皮六千枚，牛皮五百枚，豬毛五千斤，此外尙有馬鬃等等，而高果及其他穀類之運集該地者，亦約十萬石。此路苟更北進而與中國最近計畫中由四洮路開通站至扶餘之鐵路相結合，更進而至哈爾濱，與呼海鐵路相聯絡，以努力吸收北滿之貨物，同時葫蘆島築港實現，則實予滿鐵之致命傷。試以通遼爲中

心，而比較其距大連與葫蘆島之遠近，由通遼至大連，爲程四百九十二英里，由通遼至葫蘆島，則爲二百六十八英里，相差達二百二十四英里，又以鄭家屯爲中心而比較之，則距大連四百二十英里，距葫蘆島爲三百四十英里，相差亦八十英里。是可見洮昂線與四洮支線一帶之貨物，自必經打通而入於葫蘆島，日本借款所築之四洮，寧不又將受致命之打擊哉？

卽此以觀，中國苟能在最近數年之間，一方面完成吉海鐵路，以聯絡吉長、奉海與北寧，一方面更促成北方大港之實現，則南滿之運輸，必將奄奄而無起色；同時更完成通遼與洮南間之鐵路，北越齊齊哈爾而築至黑河，則不僅日本借款以築之四洮路，此後將不能再有活動之餘地，卽中東鐵路亦將受相當之影響矣。故欲解決南滿之鐵路問題，滿鐵既已根深蒂固而一時無收回之可能，吾人惟有運用此鐵路競爭政策，以致滿鐵於死命耳。

至於俄國之在北滿，就中東路論，則有呼海路以與之競爭，有洮昂路之引長線以與之對抗。呼海沿線，尙有北滿穀倉之稱，其主要都市中之呼蘭，爲呼蘭河流域之門戶，穀物雜貨木材等之出入地，實省內第一商業區域。將來苟能依照總理之鐵路計畫，由呼蘭以築至哈爾濱西南一百

英里之東鎮，更由東鎮以築至北方大港，東北鐵路系統逐漸完成，則中東鐵路即將逐漸衰墜，而哈爾濱今日之繁榮，亦必爲東鎮所奪取，俄雖仍擁有東鐵，亦終歸於無用。此殆所謂釜底抽薪之法也。總理有言曰：『夫廣州誠成爲一世界港，則香港之爲泊船載貨之一切用處，自然將歸於無用矣。』本此意而推廣之，則北方大港一成，大連商業，必將一落千丈；東北鐵路系統完成，則中東、南滿均將奄奄以待斃，東鎮成爲運輸之中心，則俄國勢力中心所在之哈爾濱，亦將歸於無形消滅，一蹶而不復振。所謂滿洲問題者，豈非已解決其大半乎？

移民問題

滿洲面積，據日人統計，共三八二、六二七方英里，等於二四四、八八一、〇〇〇英畝，現在耕種之農田，約三〇、五〇〇、〇〇〇英畝，不過占全面積百分之十二·五，除去興安嶺、長白山之山地，計六四、五〇〇、〇〇〇英畝，是則足資開發者，尙有一四〇、〇〇〇、〇〇〇英畝，即等於日本全國耕田之三倍。（註一）至於人口，則東三省之平均密度，每方英里僅爲五十三人（即遼寧一三二人，吉林七〇人，黑龍江一二二人）。（註二）是即盡移日人於此，亦無人滿之患。日人之

得邁往直前，如入無人之境者，蓋卽由此，吾人對此，其惟一抵禦之方法，厥在於從事大規模有組織之移民實邊運動。

考東三省在前清初葉，尙爲封禁之地，不准漢人出關開墾，迨道光、咸豐之間，漢民越關私墾者，爲數始多。咸豐末年，俄人割我黑龍江以北，烏蘇里江以東之地。清廷鑒於內外情勢之變遷，始以招民實邊爲急務，河北、山東之民，相率出關，或春去而冬返，或久居而不歸，自同治七年（一八六八）迄於光緒十三年（一八八七）十九年間，卽就呼蘭平原而論，旗營戶口，增加二倍，漢人則增加四十五倍。滿人漢化，從茲肇端，關外荒徼，亦漸多熟土矣。

至於近年，滿洲境內勞工之需要，倍形增加，不僅農田墾闢，有賴苦力，卽撫順、本溪湖、烟台諸煤礦之開採，呼海、吉敦、打通諸鐵路之建築，亦在在有需於勞工，中東、南滿既竭力設法，如減收旅費，以招徠關內之勞工，山東人民，亦方困於人多田少（山東人口密度每方英里計五百五十二人，當東三省之十倍），災荒連年，對於滿洲，亦大有樂土之感。於是扶老攜幼，絡繹於路，奔赴關外，殆無異水之赴壑。據海關報告，山東移民由龍口起程，至大連或營口上岸者，每年約六萬人，由烟

臺起程至安東登陸者，每年約五萬人，由青島起程者，約三萬五千，此外尚有四萬人由津浦路或小青河、羊角溝出口，合計不下二十萬人。最近數年，因內地災荒連年，關內人民，舉家出關以避災者，更形激增，民國十四年交通部更特定移民減收車價辦法，以示鼓勵。據前經濟討論處之調查，民國十三年移民之由大連登陸者，共計十六萬人，民國十四年增至十九萬，十五年增至二十五萬，此等移民，大都來自山東（占全數百分之八十以上），既達大連，則各奔前程，分散於長春、公主嶺、四平街、開原、鐵嶺、瀋陽、鞍山、撫順諸地，或務農，或開礦，或築鐵路，或爲苦力。其由營口登岸者，每年亦在五十萬左右。（註三）此外由中東鐵路以輸入北滿者，爲數更夥，據哈爾濱商會之概算，民國十六年中，河北、山東二省之農民，移入北滿者，總計達四百萬，民國十七年之四月，一月之中，哈埠移民過境者，達七十萬，其廬集長春未獲登車者，尙有四萬餘衆，至於由南滿下車逕往各地謀生者，猶不在內，可以想見移民之擁擠。近年黑省更頒發移民墾地辦法，通令東荒各縣，舉凡未開墾之荒地，無論官私，均許移民墾殖，墾成以後，地主或官家取四成，移民取六成，不遵此令而拒絕移民開墾者，以違令論，荒地沒收，人從重懲，移民無農具資金牲畜者，由地主酌量假予，以助其

成。(註四)北滿農墾，將坐是而發展更速，可預卜也。

夫日人之橫行於滿洲者，不過二十萬耳，乃竟使我國民舉步荆棘，莫敢奈何。自山東慘案以後，日本態度，咄咄逼人，向我政府提出所謂「滿蒙治安」之覺書。日本所謂滿蒙特殊地位，乃日本所自定，並未經國際上之承認，在華府會議條約之中，更毫無根據。日本有意破壞公約，蔑視中國之國權，及領土之保全，已臻其極。此仇未報，我國民有何面目，偷生於世界時勢至此，吾國民欲保全領土，挽回國權，非積極進行移民政策不可。訴之外交，徒能使世界輿論知是非之所在，苟欲雪恥圖存，非我國民團結自救，自爲功也。

中山先生之言曰：「以滿洲現時殖民言之，雖於雜亂無章之中，虛耗人工地力，不知凡幾，然且奇盛，假使能以科學方法，行吾人之殖民政策，則其收效，將無倫比。」「與辦此事，必當組織數大機關，行戰時工場制度，以爲移民居處衣食之備。第一年中，不取現值，以信用借貸法行之。」「每一移民，應施以訓練，俾能以民主政治之精神，經營其個人局部之事業。」「假定十年之內，移民之數爲一千萬，以國民需要之原則衡之，則此種政策，實爲今日急需中之至大者。夫中國現時應

裁之兵，數過百萬，生齒之繁，需地以養，殖民政策於斯兩者，固最善之解決方法也。」（註五）考諸史籍，漢置屯田，明置屯衛，要皆寓兵於農，法良意美。蓋有事則無徵發之勞，無事且收屯墾之利，即前清中葉以後，李鴻章之治北洋，左宗棠之治新疆，悉賴軍隊之力，以興水田，以治溝洫，罔不成效篤著，足爲後事之師，乃者東省當局，已積極從事於索倫之屯墾，行見黑山、白水之間，荒烟蔓草之區，皆一變而爲鬱鬱葱葱，有如江南之景色，則豈僅一省之幸哉？企予望之矣！

中山先生臨終時，告別國人之辭曰：『和平奮鬥救中國。』建國方略之各種計畫，皆以和平之方法，奮鬥之精神，救中國於狂風駭浪之中，以登於自由平等之岸。本此而進行不懈，則滿洲問題謂終無解決之一日，予不信也。夫日人之侵略滿洲，蓋端賴點線面三種工具之並進，遼東半島之旅，大日本侵略之起點，即滿洲問題之『點』也，南滿鐵路，其『線』也，而移民雜居，則其『面』也。吾人苟能一方面建築鐵路，一方面開闢北方大港，一方面更勵行移民實邊政策，則日本之『點線面』三者，皆將粉碎而無用。請看此時之滿洲，究屬誰家之天下。『當科學之原理既知，四週之情勢皆悉，由理想而籌定計畫，則按計畫而實行之，已爲無難之事矣。』中山先生已以反抗日俄，

解決滿洲問題之方策，詳示吾人矣，滿洲問題之能否澈底解決，要有視於後人之努力。『知難行易，』願以斯言，與國人共勉之。

(註一) 見安達滿洲考察記頁一四一。

(註二) 見張其昀中國民族志頁一〇四。

(註三) 詳見楊氏中國之滿洲移民 (C. Walker Young: Chinese Labor Migration to Manchuria) 英

文經濟月刊 (Chinese Economic Journal) 一卷七期 (民國十六年經濟討論處出版)。

(註四) 見民國十七年一月十日時事新報及五月二日申報。

(註五) 見建國方略實業計畫中第一計畫之第三部蒙古新疆之殖民。