

東 北 問 題

張 其 昉 著

東北問題第一輯目錄

- 一、東北是中國的生命線
- 二、國父對於發展東北之遺教
- 三、沙上樓閣之日本大陸政策
- 四、解決東北問題之基本原則
- 五、淪陷後之東北
- 六、十年來東北問題之激變
- 七、羅邱宣言與東北問題
- 八、東北與南洋

東北是中國的生命線

說者曰，現在中國的東北失地，猶過去法國的亞爾薩斯洛林二州，但按之實際，相去懸殊。復亞洛二州，土地增加一萬四千五百餘方公里，人口增加一百九十萬。若與我東北四省比較，土地僅及我八十八分之一，人口僅及我十八分之一。東北四省面積之大，超過德法兩國合併的版圖，人口較法國全人口僅少八分之一。要是用歐洲眼光看來，豈僅是邊疆問題，實際是亡國之慘。法國恢復亞洛二州，其性質不過如中國收回旅大租借地罷了。

要說明東北的真正價值，最好先以世界地理作背景。世界文明種族中，以芬蘭人所居為最北。芬蘭北部因寒冷之故，甚為荒涼，在北緯七十度附近，平均每方公里才到一人，南部溫度較高，在北緯六十度芬蘭灣之濱，每方公里乃得三十六人。（與我吉林省人口密度略等）我國東北氣候冬季誠然苦寒，但極北僅至北緯五十三度半，歐洲如英國德國丹麥蘇聯等農業國，其緯度都比我東北更要高出幾度。瀋陽的緯度（北緯四十二度）和義大利首都羅馬相同，這也許不在我國民意想之中的罷。北緯五十度左右之地，在歐洲正是聲名文物之邦。雖歐亞氣候不盡相同，但由此亦可推想東北前途極為光明。中國文化發展之趨勢，而黃河而揚子江而珠江流域，今後將由南進而北上了。作者敢言抗戰勝利以後，松花江流域之文化將繼珠江流域而勃興。松花江時代的出現，松花江文化由理想而見諸事實，這就是中國青年所負的時代的使命。

中國有三大平原，作者嘗稱之曰，東原中原與南原，中原是很老的名稱，指黃河下流之大平原，感



稱華北平原，乃黃河和河與淮河沖積所成之混合三角洲。南原即指于江中下游之平原，包含兩湖平原、鄧州平原及大江三角洲，形勢較散漫，不及中原之坦蕩無垠。東原一名松遼平原，或稱關東平原，包含遼河平原、松花江平原，（黃河在松花江最大支流）遼河與松花江之分水嶺地勢較緩，自南到北一千公里，茫茫平原略無間斷，在地形上可視為一個單位。此三大區域，東原面積最大，計三五六，〇〇〇方公里，中原次之，計三二四，〇〇〇方公里，南原又次之，計一九六，〇〇〇方公里。東北平原有長白山與興安嶺左右環抱，觀北與洲大洋原形勢相仿，其輪而微，其氣候嚴酷而適於農業，亦頗近似。黃江綠度相當於加拿大省府沃太華，瀋陽緯度和甘於芝加哥，大連緯度相當於美京華府。東北可稱為中國之新大陸，其經濟前途可與北美相擬，所謂後起之秀。東北乃我國邊疆最大之寶庫，亦為國內移民試驗之區，東北實是中國的性命線。

東北四省面積一百二十八萬方公里，人口三千五百萬，人口密度僅得每方公里二十七人，但大多數人口皆集中於松遼平原。在此平原上約有二千萬人，其面積共約三十五萬六千方公里，佔四省總面積四分之一以上，平均人口密度每方公里五十六人。據翁文灝先生估計，除現在人口外，每方公里尚可增加八十人，東北平原大約可再容納三千萬人。又據中東鐵路經濟調查局計算東省人口在五十年後將達洵七千萬人之數。大概言之，東北人口尚可增加一倍，已為多數專家所同意。東北為世界上最重要移民地帶之一，我國華北數省邊疆人口實以此為唯一出路。當民國十二年至十九年間，東北移民總數在五萬人以上，而在十六年至十九年之三年中，定居於東北者約有一百五十萬人之多。東北經濟之進步，皆賴此輩移民之力。因恐國人有誤，特將此項下開之略語，謂中國數百萬農民之移殖，確定該處將來永為中

國之所有，無論在法律上或事實上，欲使東北與中國分離，爲絕不可能之事。

東北之經濟基礎，完全建築於農業之上，其商業生活之第一位即爲糧商。大豆（即黃豆）爲東北最重要的穀類貿易，東北田地種豆的約佔十分之三。出產豆類爲農民政上的主要財源，所以每年大豆收穫，便是農民購買能力的寒暑表。中國內地種植大豆，可稱爲專供自用，在東北則以出口爲其主要目的。全世界大豆出產，今殆集中於一地，所有運銷於國際市場者，幾全由我東北輸出，其餘各國無任何重要之關係。東北每年所產大豆約三千七百萬石，佔全國產額百分之七十，世界產額百分之六十。民國十八年大豆油豆餅三項出口價額，共計二萬三千萬兩，約佔全國出口貨總額四分之一，或東北出口總額三分之二，其重要若此。東北四省荒地有待開闢者甚多，大豆耐旱力強，種植簡易，因之產豆之區有加無已，故東北之豆產實與墾植有關。

中國地大物博，經濟生活應儘量適用互助之原則。如就關內外之經濟關係而言，在關外當實行關內政策，在關內當實行關外政策。具體言之，中國農產分佈應加以相當調整，即由東北運大豆高粱入關，以充關內民食，藉此騰出關內田地，種植供實業需要之農作物，如棉花之類，這便是農業分工之制，東北大豆在關內另開市場，同時換回關內產品，以應民間日用之需，使之彼此依傍相得益彰，此實關內外兩利互存之道。世界各國惟有中美蘇聯三國，其國內貿易足以成爲國民經濟的主要結構。以前關內外的關係實在太疎闊了，彼此不相注意，以致大權旁落，爲人作嫁。例如關內所吃之米，遠糴於南洋，關外所產之豆，遠輸於北海，這未始不是商業上外重內輕的積弊。中國今後欲謀經濟上的獨立，補救國際貿易上之危機，不能不從東北農業着眼。

大豆之外，若高粱小米小麥玉蜀黍均爲東北農產大宗，大部供給當地民食。又遼甯省東南部邱陵地有時產同粒質絲，俗稱灰絲，近年產額二萬六千担，約佔全國總額百分之七十，其出口之多有時達一千五百萬磅。灰絲不特可供織綢之用，飛機羽翼與輻線包皮亦需用之，與大豆同爲東北之產。東北所種甜菜可以製糖，甜菜與大豆小麥爲適宜之輪種作物。東北之森林爲世界有數之大森林，其面積之廣約佔遼吉黑三省全部面積四分之一，或全中國森林面積百分之三十七。目前最有希望之林區，爲吉林省東南部吉會鐵路所橫貫之區域，我國北方諸省之森林，多已砍伐殆盡，將來更北木材必於華北市場上獲一重要之地位可以斷言。

遼甯省沿黃渤二海，海岸線延長一千五百公里，加以天氣晴朗，天日製鹽業極發達，產額在四百萬担以上，又廣大租借地每年產額亦在四百萬担以上，合計八百餘萬担，佔全國產額百分之十五。鹽稅爲東北財賦之大宗收入，民國二十年度鹽稅收入爲一萬六千五百萬元，其中遼寧鹽稅佔三千萬元，即佔百分之十八。遼河上航之船多運鹽，吉黑二省之鹽均由遼甯輸入。大興安嶺一帶氣候較爲乾燥，彌敦草場，適於畜牧，東北四省共計有牛二百七十萬頭，馬三百二十萬匹，羊四百六十萬頭，總計一千萬頭，羊毛出產殊有奇量。

東北平原產煤甚富，其周圍之邱陵地，則富於鐵礦。東北銜煤總產額最近估計爲四，六一〇兆噸，資全中國煤產爲二二六，二八六兆噸，東北四省所佔之成數，不過百分之二，似未足以顯重全國之大勢。但以各省產煤量而論，則遼寧省實首屈一指。據民國二十年度產額而論，四省合佔全國產額百分之三十六，遼寧一省即佔百分之三十。由此可見東北煤藏雖非甚厚，但採煤事業極爲發達，其所以致此者，

步由於日入積極經營之故，如撫順煤礦（日本經營）年產七百萬噸，大遼湖煤礦（中日合辦）年產約六
十萬噸，即此數目，已可佔全國各省產額之首席。

遼寧省在國防上之價值，全國各省以冀龍良之冠，因該省鐵礦儲量約佔全國百分之七十九，石油
儲量約佔全國百分之五十二，（抗戰以後新發現者未計入）國防價值實歸於遼寧省，在中國辦國之
間其有莫足當之勢。就此點論，與法國阿洛二州亦有歐洲最富之鐵礦頗有相似。日人之野心即在擬奪
我東省之國防價值。遼寧省主要煤礦在撫兒灣局張家鞍山三區，與撫順本溪湖諸大煤礦互相毗連，故在
製鐵上極佔優勢。民國二十年全國產鐵二百四十萬噸，而遼寧之鞍山本溪兩區鐵礦共產八十七萬噸，佔
全國產額百分之三十四。東省煤礦皆在日人掌握之中，民國十六年至十九年向年產均，東省生產有百分
之六十六均至日本。

撫順煤層之上，覆有海母頁岩，蒸溜之則得石油。礦石儲量約五〇〇兆噸，含油百分之五、五，
常有石油儲量一九〇〇萬桶，佔全國石油儲量百分之五十二。日人在撫順煤礦提煉頁岩油，於民國十九
年完成。民國二十年中國產油類共計五十萬桶，其中蒸溜油佔百分之九九、七，天然油僅佔百分之〇、
三，而撫順頁岩油佔全國百分之九三。目前撫順產油尚少，二十年度計七萬噸，抗戰以前增至十萬
噸，若每年產油增至二百萬噸，亦足敷一百年之用。日人開採撫順煤礦，起源於一九〇九年的中日條約
，但是條約上所規定的蒸煤礦，現在日人又在煤層上面頁岩中，開採石油礦，顯係超出條約範圍之外。
黑龍江流域產金著稱，合金之砂，殆到處可有，九一八以前，中國全國產金約在十萬兩左右，北滿吉黑
二省所產佔其半數。

東北工業發達之程度，尚不及本部各省，故近幾年來，東北幾成爲本部各省輕工業之消納市場，如棉布、棉紗、麵粉、紙煙等項，自本部進口者頗多。但其電氣事業比較甚爲發達，民國二十年統計，全國發電量不過八十四萬瓩，東三省佔十九萬瓩，即當全國所有百分之二十三，但其中百分之九十五爲日人所經營。又東北鐵道事業在全國中比較發達，民國二十年度統計，東北共有鐵道六千公里，佔全國鐵道里數百分之四十二。此六千公里中，中國所有者佔百分之五十，日本所有者佔百分之十九，中蘇合辦者佔百分之三十，中日合辦者佔百分之一。但中國國有鐵道，有日本借款關係者亦佔三分之一（一九一八以後日本新築鐵道計二千餘公里）。

東北四省之土地約佔全國九分之一，人口約佔全國十二分之一，但其國際貿易則佔全國總額四分之一，若專就出口言之，則佔全國總數三分之一以上。據民國二十年度統計，東三省國際貿易額爲四萬五千萬兩，即佔全國百分之二十四，其出口貿易數額爲三萬三千萬兩，即佔百分之三十七。據中國銀行報告，民國二十一年度出口貿易衰落之程度較進口貿易特爲嚴重，而以東北淪陷爲其主因。是年度東北出口之數目合計爲三萬八千萬兩，其中農產一項已值三萬萬兩，礦產一項值六千萬兩，畜產水產林產三項共值二千萬兩，東省資源之豐富，由此可以概見。

綜觀上述統計數字，可謂驚心動魄，九一八以後中國損失的重大只有上次大戰以後德國的損失差可相比，試列表比較如左。

東北淪陷後中國之損失（民國二十年度統計）

（百分比）

上次大戰後德國之損失

（百分比）

土地	一一、〇	土地	二二、四
人口	八、〇	人口	一〇、〇
大豆產額	七〇、〇	農業生產	一五、〇
森林面積	三七、〇	煤礦產額	二六、〇
煤礦產額	三六、〇	鐵礦產額	七四、〇
鐵礦儲量	七九、〇	工業生產	一〇、〇
鐵礦產額	三七、〇		
石油礦儲量	五二、〇		
石油礦產額	九三、〇		
鐵道里數	四二、〇		
對外貿易數額	二四、〇		

俄國在大戰後所損失之六百萬人口中，操日耳曼語者僅佔百分之五十八，而我東北失地之三千萬同胞，則完全為中華民族，此實不能相提並論。

東北不但有大好的土地，亦有大好的人民。俄人牙西諾夫君於我國東北農業甚有研究，嘗比較中蘇農業之異同，略謂中國農民歷史相傳，衍成若干特性，能適應環境以求生活，實較蘇聯農民為優。特性中最可稱道者，即技術優良，能適合天時及地方之需要，及堅忍耐勞，克勤克儉，絕不嗜酒酣飲是也。嘗以精力與俄民相較，自屬弗如，然精神上有一種不可磨滅之處，雖處極困難之境，猶能擅長農事，此

乃根於天性，非勉強而至也。又謂中國尙農，由來最早，卽最簡單之農具而言，已足表現其文化之特點。例如鋤頭一物，就外形觀之，固平淡無奇，然當其創作伊始，殊非成自偶然。觀於農夫之田間工作，由此種鋤頭所收之效果，竟大有面面俱到之勢。田間之主要工作，一在翻地培土，一在誅除莠草，而鋤頭於耘草之時，一面將莠草剷除，一面復將土壤培壅，使種植之穀類得以茁壯暢茂，一舉而二效俱，實良好之農具也。（見牙西諾夫著北滿農業一書，漢譯本民國十七年哈爾濱東省鐵路經濟調查局出版）作者嘗謂日本之大陸政策最後必歸慘敗，日本征服東北爲絕不可逾之迷夢，其根本原因在於日本移民不能適應東北之氣候環境，更不能與我優秀之東北農民相競爭。

美國耶魯大學地理學教授亨爾敦氏著世界各人種之特性一書，(E. H. Huntington: Character of Races)嘗謂中華民族最有希望最可樂觀者就彼所知，當推二處，一爲嶺東之客家，以廣東梅縣人爲代表，一爲東北之移民以黑龍江省瑗瑯人爲代表。亨氏言瑗瑯爲一富有生氣之都市，北與哈爾濱朝氣蓬勃，又在瀋陽之上，而黑龍江上之大黑河（在瑗瑯附近）其居民尤有一種活躍之精神。此爲亨氏之卓見，其著作中討論甚詳，可以發人深省。（潘光旦君曾將其關於中國一段，譯爲漢文，名曰自然淘汰與中華民族性）東北居民大都由山東河北一帶之移民。習操作，耐勞苦，長途跋涉，飽經風霜，具有韋路藍縷以啓山林之精神，雖在顛沛窮途，而能堅韌卓絕，征服環境，創造運命，是以民氣勃勃，極爲可愛。一燕趙古多慷慨悲歌之士，至今東北猶有遺風。作者在關外時嘗聞人言，東北民氣，吉勝於遼，黑勝於吉，幾有溫度愈低民氣愈高之勢。東北淪亡已逾八年，東北三千萬同胞，經日人不斷的威脅利誘，高壓防範，然民族意識依然蓬勃，思念祖國愈益深摯。東北之義勇軍，但憑愛國熱忱，持白刃步槍與敵人相搏。

國父對於發展東北之遺教

我們在東北淪陷九周年紀念的時候，試把國父遺著建國方略實業計畫中關於東北部分的建設方案，重新溫習研究一番，實在有無限的啓發。這部計畫雖然是在二十年以前的著作，但在今日東北三千萬同胞延頸舉踵渴望着國軍打回老家去的今日，根據於迫切的需要，而更作深沈的思考，我們對於國父遺教必能得到更深切的認識和更明確的指導。

凡是建設國家的計畫，無不以地理事實為基礎，國父對於本國地理研究自素，極富心得。他的著作不是普通教科書，故其內容都是研究的結晶，而不會泛研究的歷程詳細說明。但我們試由因果關係以推溯之，則是見建國方略一書所論東北問題，是以下列基本事實為出發點。

(甲) 東蒙五倫……即多倫，索倫，呼倫，克魯倫與庫倫。

(乙) 遼海五港……即葫蘆島，營口，旅順，大連與安東。

(丙) 關東八川

賚地三川……遼河，松花江與嫩江。

④ 邊境五川……鴨綠江，圖們江，烏蘇里江，黑龍江與額爾古納河。

上述五倫為東部蒙古之軍事重鎮，(其中在東北境內二，即索倫與呼倫)而多倫為五倫之領袖。五港乃黃渤二海之重要港口，而葫蘆島為五港之領袖。國父主張於松花江與嫩江之會口建設新都市白東鎮，又自遼河向北向南各開鑿運河，使其北端與東鎮相接，南端與葫蘆島相連，於是東鎮成為關東腹地三川之

運中隔。復由哈爾濱運道設法以於海拉五川之河結，於是京師可成爲關東及沈陽水陸交通之中心。
多倫諾爾爲京師三垣卽爲國父營區東北之三大據點。

爲國防略計，東北之鐵道約有一完備之計劃。東北鐵道在九一八以前原有沈海線，即沈奉線與
哈爾濱至三系線是。是皆以爲欲充分發展東北之富源，必須於原有系統之外，新築鐵道若干線，以上述
三大據點爲中心，分爲下列四組。

- (一) 多倫諾爾 凡四線。分派下列各處，(1) 濱海，(2) 京鐵，(3) 永吉，(4) 臨江。
- (二) 葫蘆島組 凡五線。分派下列各地，(1) 北平，(2) 克魯倫，(3) 呼倫，(4) 東鐵

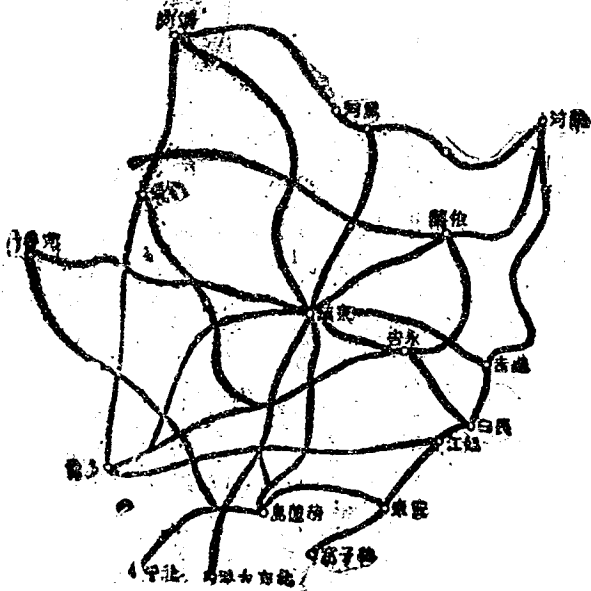
- (三) 京鐵組 凡九線。分派下列各地，(1) 北方大港，(2) 多倫，(3) 莫魯倫，(4) 漢
- 河，(5) 黑河，(6) 饒河，(7) 延吉，(8) 長嶺，(9) 葫蘆島。
- (四) 弧形組 以東鐵爲圓心，畫一半圓形，可稱爲外弧與內弧，外弧大部分依東北國境線而行

，內弧大致出入於東北邱陵與平原之山麓線。由內弧起點，畫出爲第一道防線，
後者爲第二道防線。內外弧又各分三段，共計六線。

- (甲) 外弧 (1) 漢河沿邊線，(2) 烏蘇里間沿鴨綠沿岸線，(3) 臨江多倫線。
- (乙) 內弧 (1) 呼倫依爾線，(2) 依爾永古線，(3) 永吉多倫線。

以上共二十四線，其中四線係樞要，實際共有二十線，如此縱橫交線，構成偉大之鐵道網。東鐵之發展
適居於鐵道網之中心，如蜘蛛網之有蜘蛛絲，勇即國父與發京北鐵道系統之總綱。

遼東省北滿鐵道系統圖



國防與民生二者相依爲命，歷史公例昭示我們，二者相舍者強，相離者弱，相反皆亡。建國方略一書原爲中國國防計畫之大方針，所謂實業計畫不僅揭著經濟上之宗旨，而尤寓有戰略上之深意。準此而言，今後欲解決東北問題，首在掌握多倫，恢復熱河，庶可居高臨下，以控制關東平原。然後以興安嶺及松嫩東坡卽「東鐵」至葫蘆島一帶爲根據地，以黑龍江爲屏障，以江門江綏江爲目的地，分道出兵，看者進取，以收復三省失地。而上述內外二弧，卽爲分道出師互相策應之所在，亦爲國軍與東北義勇軍合流並進之所在。要之，經濟的據點卽爲戰略的衝地，交通的幹線卽爲用兵的途徑。國父老成謀國，憂深慮遠，今日披覽遺著，愈覺深切瑩明。當此日乘國父之遺教以爲恢復失地之經緯，而在他日卽以此爲建設新東北之大條理與大脈絡。

茲將東北鐵道系統二十線略述如左，惟其次序視原書頗多更易，其文字亦多增損之處，並加以補充說明，俾便於一般國民之閱覽。

(一) 多倫租 按元代盛時，北平爲大都，多倫爲上都，夏來多倫。秋返北平，謂都並重。明初於此建開平府。清代以歸化蒙古各部落進里適中之地，建南縣尉，並爲軍餉運送之所。國父之北部國防計畫，以北方大港爲門戶，以多倫爲大本營，東北鐵道系統與西北鐵道系統，悉以此爲發軔之點。故多倫雖屬察哈爾省，與京北關係極爲重要。關於西北鐵道系統茲不贅述。

(1) 多倫漠河線 自多倫向北傳東北走，與興安嶺山脈平行，由察哈爾省北部入黑龍江省境內，經密雲寺與呼倫，復東北行經黑龍江畔之漠河，長約一五〇〇公里。按此線爲察北大道，明成祖屢次親征漠北，皆由此道。呼倫卽澤拉爾，乃呼倫貝爾舊政治經濟之中心，中東路之

一要站。淇河爲我國版圖極北之地，以金礦著名。

(2) 多倫東鐵線 多倫在灤河上流，滄分水嶺至西遼河之源，東北行經林西林東循大興安嶺東麓，經洮南至東鐵，長約七七〇公里。按熱河林東縣卽清代上京臨潢府，爲東北歷史上之名都。

(3) 多倫永吉線 自多倫東行，沿西遼河（卽潢水）谷地，橫貫熱河全省，經圍場（以森林著名）綏東（一名小庫倫，以牛馬市著名）等地而入遼河平原，於遼源渡遼河，復東行經長春至永吉，（吉林省會）長約八〇〇公里。遼源（卽鄭家屯）爲遼河水運之起點，四洮路之一要站。

(4) 多倫臨江線 此線大致與第三線平行，而稍偏南，橫貫熱河邱陵地帶，經赤峯阜新而入遼河平原，至瀋陽與南滿路相俦，又東爲遼東山地，經奧克通化而抵鴨綠江畔之臨江縣，長八〇〇公里。赤峯在潢水支流老哈河之上流，地居熱河省之中心，爲全省最大都市。阜新有重要煤礦。臨江之西輯安縣境，有高句麗國之故都曰丸都，高麗慕容氏伐高句麗，破其都城，爲東北史上重要戰役。

(二) 葫蘆島嶼 東北五港，河港居二，曰營口安東，海港居三，曰葫蘆島旅順大連。河港與海港各有優劣之處，如以營口與大連比較，營口開港較早，而自大連興起後，遂相形見绌。營口之缺點有二，一爲港口淤淺，一爲冬季結冰。大連爲不凍港及深水港，旅順亦然，但其口門較狹，關鎖甚緊，爲一天然軍港，大連則港口寬廣，適於商港之用。大連俄領鐵路伸入內地，營口則爲遼河流域天然門戶，

使水道通暢，則水運低廉，是其優點。安東性質與營口同。惟葫蘆島雖有大連之營口之優點，此港位於遼東灣之西側，亦為一深水港與暖水港，將來可開整頓河與遼河相通。復若遼河北端之遼河與松嫩二江水運相連接，如是此港成為關東平原河海航運之樞紐。其與平原諸大城之距離較大连為近，如由瀋陽沿北甯路至葫蘆島其路程較由瀋陽至大连縮短四分之一。且葫蘆島又為東部蒙古之出海捷徑，不僅與大连爭已有之經濟範圍而已。建國方略一書主張改善遼河水道以增進營口之地位，而國父對於葫蘆島則期冀尤深。謂其地位當更在營口之上，中國將來三大世界港（即北方大港東方大港南方大港）以外，第二等之海港，應當以葫蘆島為首屈一指。大连附近有旅順港，為北洋最大軍港，葫蘆島附近有菊花島，亦可建為軍港，按菊花島為海島，葫蘆島西與大陸相連，實勝於半島，半島之北曰錦州灣，南曰連山灣，後者形式較佳，即為築港之處。葫蘆島築港工程於十九年七月正式開始，九一八事變之爆發，日人欲爭奪此海港，亦為其主要原因之一。

(1) 葫蘆島北平線 向西逾松嶺山關，橫貫熱河邱陵之南部，經平泉凌南（即擠牛營子）承德灤平（灤河航路之移駐）等地，由古北口入長城，循大道至北平，長約四三零公里。

(2) 葫蘆島克魯倫線與第一線在凌南分枝，西北行經赤峯林西等地，斜貫熱河全省，穿過察省北部，直達外蒙古之克魯倫，長約七五零公里，克魯倫一名桑貝子，為外蒙東部要塞，而僅此道可通庫倫。又自赤峯分枝可達多倫（見上多倫臨江線）故路線與東蒙三倫相聯，殊為重要。

● 葫蘆島停倫線 取道歸綏，循天漢河至義縣，北行經熱河阜新凌南，渡西遼河，復西北行

綏開魯，入黑龍江省，於索倫附近逾大興安嶺，而至呼倫，長約九〇〇公里。此線自開魯以北，所經皆屬蒙古草地，於墾殖事業關係最重。索倫地當熱察遼黑四省接壤之處，爲興安嶺屯墾區之中心。由第二第三兩線觀之，東蒙五倫皆以葫蘆島爲其海口。

④ 葫蘆島東鐵線 自葫蘆島沿北寧路至新民，計二〇〇公里。此線以新民爲起點，經貫關東平原，成一直線，以東鎮爲終點，長約四三〇公里。此線與南滿路及中東路南段爲平行線，較之九一八以前我國所築打通、鄭通、四洮諸路之聯絡線，距離更爲縮短。

⑤ 葫蘆島安東線 向東北方走，與計劃中之遼河葫蘆島運河並行而前，然後轉東南行，經牛莊海城，迄千山山脈至鳳城，與已成之瀋陽安東鐵道合軌，以透鴨綠江上之安東，長約三六〇公里。此線與葫蘆島北平線合，則成爲由北平至朝鮮最短之路徑。

(三) 東鎮線 東鎮完全爲國父理想中之新都市，位於嫩江與松花江合流處之西南，哈爾濱在其下流一六零公里。其地不獨可爲鐵道網之中心，且藉遼河之開鑿，又可成爲水道網之中心。比項計畫果能實施，東鎮居於最有利之位置，必將成爲東北最繁榮之都市。松花江水道之方向以東鎮爲其轉變點，自西北行突轉爲東北方，幾成一直角，若與嫩江水運合觀，東鎮宛如丁字口（舊有三岔口之名）東鎮附近肇州大賚扶餘農安諸縣，均爲東北史上之名城巨鎮，農安卽金代之黃龍府，岳武穆「直搗黃龍」之志願，卽指其地。扶餘（卽伯都訥）爲永吉濱江（卽哈爾濱）間最大之河港，下航至同江七五零公里，上溯至永吉四〇〇公里，建國方略中之松遼運河，位於遼寧懷德縣附近，聯絡東遼河與伊通河，長約二零公里，如此則整個東北可以水運與本部相聯絡，於全國國民經濟上有極重大之關係。

- (1) 京鎮葫蘆島線 爲東鎮出海之捷徑。與南滿路平行，已見前論。
- (2) 京鎮北方大港線 西南行至瑯遼，渡西遼河，而入熱河邱陵，經綏東阜新朝陽諸城，循大嶺河上流谷地，越長城，又循深河谷地而下，經承德至北方大港，長約八八零公里。此爲關內外交通一大幹線，前半爲平原，後半爲山地。
- (3) 東鎮多倫線 已見前述。
- (4) 東鎮克魯倫線 向西北方走，與中東路西段爲平行線，經與安嶺區域軍事中心之索倫，(一八以前與安區屯墾事業即在其地)沿哈勒欣河而下，經貝爾湖北岸，復西行至克魯倫，長約一千公里。自貝爾湖北岸寧靜寺附近分岐至呼倫，(見前多倫漢河線)又自克魯倫西進畢庫倫，則東北五倫，此線控扼其四，其重要可以概見。
- (5) 東鎮漢河線 沿嫩江北行，經黑龍省會龍江，再溯嫩而上，橫越大興安嶺至漢河，長約九六〇公里。黑龍江航路自同江，(松黑二江守口)上溯嫩河長二五〇〇公里，可通行小汽船。
- (6) 東鎮黑河線 由嫩江平原東北行，至呼蘭河上流之呼倫，自小興安嶺，抵貝爾江右岸之科爾芬，長約五六〇公里。沿途平原占三分之二，山地占三分之一。路線爲京鎮至黑龍江中流之捷徑。這四方略原稱此線爲東鎮科爾芬線，按黑河爲黑龍江中流之密境，貝科爾芬航路鐵路均可通，(見正孤形組第一線)爲求明顯計，改用今名。
- (7) 東鎮嫩河線 沿松花江北岸東行，至呼蘭渡呼蘭河，至伊爾凌松花江，由是爲牡丹江與烏蘇里江之分水嶺，而入騰河谷地，本線終點之饒河縣，即在饒河與烏蘇里江之會口，長約八〇

相接。此段隔江與蘇聯鐵道平行。至按芬河站越中東路。又循中蘇國界經東寧琿春至延吉，與東鐵延吉線相會。自此溯圖們江岸而上，沿鴨綠江岸而下，中經長白縣爲東鐵長白線之終點，臨江縣爲多倫臨江線之終點，安東縣爲葫蘆島安東線之終點。復自安東循黃海沿岸經大東溝大孤山與莊河而至貔子窩，與南滿鐵道相連。此線自首至尾長約一七六〇公里。構成遼吉二省之國防線。

(3) 臨江多倫線 此爲橫貫塞北關東一大幹線，亦爲戰略上極重要之軸線，其路程已見前述。

(4) 呼倫依蘭線 此爲內弧第一段，沿途與東鐵以北諸線交軌。自呼倫以北額爾古納河畔之庫克多博爲起點，(建國方略稱此線爲庫克多博依蘭線)東行逾大興安嶺而至嫩江上流之嫩江縣，又東南行經克山海倫，渡松花江至依蘭，長約一二〇公里。海倫爲呼蘭河流域之重鎮，有黑省穀倉之稱。依蘭(舊名三姓)爲松花江上之名城，溯流而上爲新甸與哈爾濱，順流而下爲佳木斯富錦與同江，均屬重要河港。

(5) 依蘭永吉線 此爲內弧第二段。自依蘭沿牡丹江東岸，至寧安附近越中東路。改沿牡丹江西岸，望額穆與東鐵延吉線及已成之吉會路相接，復西行至永吉，長約三二〇公里。此線縱貫牡丹江肥美之谷地。寧安西南五十里有東京城，爲唐代渤海國之故都，附近有鏡泊湖大瀑布，以水力著名。牡丹江流域周圍之邱陵爲世界有數之森林地帶。山林地在戰略之價值，不待煩言。

(6) 永吉多倫線 此爲內弧第三段，其路程已見前述，多倫爲塞北政治經濟軍事之樞樞紐，此線

真上學多倫高江後瓦出依傍，在遼吉二省實有齊驅並進之勢。

以上東北鐵道系統共計二十線，綽綽有餘，提綱挈領，秩然不紊，其路線之長共達一萬六千英里。

總觀國父對於發展東北之政策，其深可注意者有四點。一曰大陸與海洋並重，東北用海門戶有七大海港，除海參崴在俄境，黑龍港在朝鮮以外，其餘我國境內之五港，各有其吞吐能力，尤以葫蘆島繞港工程有異軍突起駭服一新之觀。國父體拔葫蘆島於衆港之上，置於三大世界港之次，其超邁之澎湃精神，最可驚佩。我國民須密切注意東北大陸，尤須注意東北大陸與太平洋之關係。二曰河運與鐵道並重，東北雖在國外，而雨量充沛、河流暢通，幾與長江流域相侔。東鎮葫蘆島之間，既賴遼河之天然水運，更輔以運河之人工疏濬，此項計畫成功之日，自黑龍江而黃河揚子江以達。江阜南北舟航直接可通，（俄葫蘆島至北方大港一段須藉海運為聯繫，）嶺南關東脈絡貫注，完成吾民族二千餘年來開鑿運河之偉業，日將成為世界上最偉大之水道系統。三曰腹地與邊境並重，東北地形，腹地為平原，邊境為邱陵與高原，腹地有農產之饒，邊境擅林礦之利，而農林礦產皆使其集中於交通要點之都市，以樹立中國新工業之基礎。國父規畫鐵道系統，其分布密度頗為均勻，無畸重畸輕之弊。大抵邊境以物力勝，腹地以人力勝，故必內外相維，為平和調，無殘地無遺利，人無餘力，建國大業端在於是。四曰開外與關內並重，夫關內與關外休戚相關，相依為命，故勢個建設東北之計劃，又必以北方大港與多倫為其策源地，以企中國之精神才力建設新東北，誠有登高一呼衆山響應之概。前已言之，經濟上之生命點即戰略上之生命點，經濟上之生命點即戰略上之生命線。國父之遺教固為將來建設新東北之大方針，今日研究恢復東北失地之方略，亦必奉此以為最高之指南。

（實政二十九年九月十八日東亞世益報）

沙上樓閣之日本大陸政策

日本帝國主義喪盡天良了，從最近揭露的「日汪密約」，可以證實它發着不可救藥的狂熱病，它是已沒落，這一大堆的野話，不啻爲日本帝國發喪的訃告，而這些爲國民所共棄的漢奸，只算做沒落的帝國的殉葬品。

時代的巨輪是無所逆轉的。四十餘年前的中日戰事，論者謂是北洋大臣李鴻章與日本戰，蓋當時除北洋沿岸險區以外，內地人民竟多不知有此戰事，卽或知之，亦大都袖手旁觀。近四十年來國民教育之陶冶，使全國同胞發揚統一與獨立之民族精神，抗戰既起，祛除晚近積弊，還我本來面目，「背年教訓」之苦心，遂乃彰著其明效。這一次中日戰爭，是整個中華民族與日本戰，中國抵抗日本侵略，三敵軍退出中國境後爲止。日本妄想割裂中國爲東北蒙古滿北華中華南諸部，分而制之，斷非時代所能容許。抗戰建國最基本的力量在教育，尤其在發揚國魂的政治教育。最近 蔣委員長發表告全國小學教師書，即爲此偉大時代之一重要文獻。

一切的外交政策，以歷史與地理爲其生命，地理環境乃其生根的土壤，歷史精神乃其滋長的雨露。一國國勢如遠反地理與歷史的事實，最後必歸慘敗，日本之大陸政策何能逃此公例，所謂大陸政策，從侵略我東北領土開端，由東北而華北，由華北而華南，最後則欲併吞我全洲，故中日問題之最大關鍵爲東北問題。就地理言，日本在華東北移民，苟無成功之望，則征服東北實絕不可能之迷夢。日本苟不自守固東北，則一切大陸政策之計劃亦徒爲空囂語。日本在東北移民不能成功之原因，實爲地理環境

時度。日本人口稠密之區域約自北緯三十二度至四十一度，過此以北，則人口稀減。北海道每方公里人口約僅有日本本州七分之一。我國東北之緯度，自北緯三十八度至五十三度，其平均移民之區域約自北緯四十度至五十度，故較日本主要農業區域更北十度。不但緯度偏北，東北大陸性氣候亦甚顯著，冬令甚長而嚴寒。日本農民不能適應東北嚴寒之氣候，絕不能與我山東河北一帶之移民相競爭。適於日本移民之區域，其一月份平均溫度當在攝氏零度以上。東北各地一月份平均溫度皆為零下十二度，長率亦零下十度，龍江為零下二十度，日本農民決不能安居於此。東北日僑多從事鐵道鑛山及商業，務農者極少。日本在東北移民之失敗，實受天時之限制。日本著名學者如岡田武松（東京中央氣象會會長）有橋五郎（京都帝國大學地理學教授）皆無不承認此種基本事實。日人佐田弘治郎（前南滿鐵道調查課課長）著「吾人何不能」展於滿洲乎」一書，概言中國民族為世界優秀民族，有能力之民族，決不可輕視云。是見日本之大陸政策，全為沙上樓閣，不切於日本民族之實際需要，何以故？曰蔑視中國地理事實故。東北為我國邊疆最大之寶庫，亦為關內移民天賦之寶區，地下富源不問為煤鐵或石油，必歸於君權此土地者之所有，東北真是中國的生命線。日本之生命線則別有所在。日本四面環海，居民極貧糧

航日淺，習以為性，自稱曰「海之子」，其生命線在太平洋上之海運業。

日俄戰爭後，日本侵略東北表面上的成功，其原因不在日本之武力，實在我國民之自暴自棄。作者在一國歷史統一一文曾經說過：「大家都承認東北四省的淪亡，只是國難的結果，不是造成國難的原因，這是病象，不是病源。中國病源在於民國成立以來不曾統一。因為國家不能統一，所以各省未嘗切聯合，人才未能盡量利用，國力不能充分集中，名為大國，實際等於多數小國，這就是日本及其他外

國人自無中國時由來。(獨立評論二十五年五月十二日)自抗戰以來，一個新中國已經產生，在艱難締造的歷程中，已促成了舉國一致的共同努力。中國自有史以來，本為大一統之國家，殷周之所以偉大，在於自始即能綜合南北之所長。觀於周初箕子之封，成王肅慎之命，知殷周國力已遠及東北，關內與關外在三千年前早已合為一家。日本無法毀滅中國之歷史事實，即無法毀滅中國之民族精神。日本與東北土地，則必喪失全中國的友誼，拋棄全中國的市場，亦必招致經濟上的自殺。日本人苟不願切腹自殺，則合還我東北領土外，絕無他途。昔在巴黎和會，日本代表牧野男爵有言曰：「中國市場乃日本國家幸福之所寄，得之則可興繁榮，失之則必趨崩潰。」前日本外相幣原男爵於民國十七年二月間在大阪演說有云：「新時代外交之主旨，不在土地之開拓，而在商業關係之擴張，不在締結政治同盟，而在發展經濟合作。」歐美眼光遠大之政治家，亦無不承認此種基本事實。海約翰之門戶開放政策，華府會議之九國公約，及九一八以後，史汀生之不承認主義，均由此種正確認識而成立，日本苟欲摧毀國際正義，遂成爲世界之公敵，不但喪失中國市場，抑且喪失世界市場。誠如日人石丸藤太所云：「日本若敢與世界爲敵，必自召滅亡之禍。」(見氏著日本對世界戰爭一書)日本在經濟上依賴美國尤深，美國若厲行對日經濟制裁，初不謂大難降，而收效神速，實爲所有有力之武器。日本爲中美二國所共同擠棄，則其國運命之斷絕，可立而待。太平洋東西兩岸中亦二大國友好提攜，則太平洋和平可以確保。

總想之道爲我國立國的傳統精神，中國對於日本素有同情的瞭解，日本帝國雖然凶橫，正常的日本國威依然存在。但日本國威必須恢復其歷史尊嚴，如日本人擁有自知之明。日本本是一個島國，它的雄

途：海上發展，豐遠的漁業和海運業，以及隨海運業而發達的工業和國際貿易，都因它所處島嶼地位，而獲得有利的條件。日本產業與貿易果得正常的發展，則人口問題，自必大見緩和，環繞太平洋的國家，共有十萬萬的人口，約佔世界人口總數之半。（此外大西洋沿岸共七萬萬，印度洋沿岸共四萬萬）太平洋沿岸國家，如澳洲加拿大斐律濱等，都是青年國家，欣欣向榮。因現代交通之進步，各國間之距離更爲縮短。二十世紀的世界大勢，太平洋爲交通貿易之新中心，且必藉和平之確立，而有驚人之進步。作者在「中日戰局之前瞻」一文有云，「中國果獲勝利，日本可勿慮中國之報復，中國所排斥者爲河山之破碎，而非經濟之提攜。」（本報二十六年九月五日星期論文）以太平洋之浩繁殷富，民主的中國與民主的日本在國際關係上，儘有互助合作之機。日本於中國爲近隣，中國雖決不承認所謂優越利益，但必重視二國歷史與地理的關係，中國爲富於與性之民族，日本幸而與中國爲隣。中國民族性愛好和平，維護正義，惟當和平與正義兩者不可得兼之時，則不惜犧牲一切以擁護正義。日本之果能從此迴歸中國之民族性，則共我榮決無問題。

中華民族對於「日汪密約」的唯一答復，卽爲抗戰到底，以求勝利。抗戰勝利以後，中日邦交之關係，有若干綱領確定不變的事實，就作者所見略如下列：

- (一) 中華民國之領土，必須完整無缺，恢復東北失地，包括已滿期之旅大租借地在內。
- (二) 甲午戰爭後中日間不平等條約，如日本在華租界，在華設立工廠權，及內河航行權完全廢止。

(三) 中國實行總理建國方略，安納綱領，經緯萬端，歡迎世界各友邦投資建設，日本享有均等權

幸。日本在中國已有之投資，如南滿鐵路撫順煤礦鞍山鐵廠等，在中國法令規條以內，加以徹底的改組，並予以合法的監督與保障。

(四)中國願與日本成立商務協定，互謀國際貿易之增進。本邦中國各地之僑民，必須受中國法權之支配及司法機關之管轄。

(五)朝鮮與台灣問題之解決，必須依據民族自決之原則。

(六)東亞諸國在世界上所受之不平等待遇，如世界人權公道待遇問題，中國願與日本協方在國際會議中提出，力謀國際正義之伸張。

雖是「東亞新秩序」之建立者，毫無疑問是統一而強盛的中國，這是我們抗戰建國偉大的使命。如上所云，太平洋東西兩岸中美兩大國友好提攜，則無待於「太平洋各國和平公約」或「太平洋不侵犯條約」之締結，太平洋和平已可確保。抑二十世紀國際政治之樞紐，當推中英美蘇四國，而太平洋上為四國交會之所。太平洋上果有海不揚波之觀，則世界新秩序之建立，遏止舊式帝國主義之侵略兇談，保證各小國之獨立生存，實現天下為公之理想，亦覺易於從事矣。後世史家必謂中國之抗戰建國為人類一大事變。日本帝國之崩潰與中華民族之復興，即為太平洋時代真正開濬之特筆。

解決東北問題之基本原則

國際交涉可大別爲四類，曰界務，曰僑務，曰商務，曰債務。界務爲土地之交涉，僑務爲人口之交涉，商務爲貨物之交涉，債務爲資本之交涉。茲將論解決東北問題之基本原則，試依此程序述之如左。

(一) 界務

領土租借之例爲國際關係新發生之事實，在國際法上缺乏可沿之先例。其事起於清末，列強欲瓜分中國，各預佔地位，實爲莫大之國恥。中國領土上各租借地，(Leased Territories) 舉其共通之點凡四，第一，租借地之主權至少在名義上仍保留於原主之中國。第二，租借地有一定之期限。第三，租借地不許轉讓於第三國。第四，租借地爲依據條約雙方之行爲。凡此諸點，或明載於條約，或爲租借地條約性質所默許者，無不對於租借地抱何種意見之人，均當首肯。(見周鯨生著租借地之法律之性質一文，載於北京大學社會科學季刊十二年十一月號。)故今之租借地，其在承租國方面，至多論謂取得用益權，而尚未取得所有權，此爲不可否認之事實。如關於東北旅順大連租借地之中俄條約第一條曰，「此項所租與不使入中國大皇帝主此地之權」，可見租借地仍屬中國之領土。我國舊有五大租借地，(即膠州灣、威海衛、廣州灣、九龍與旅順大連) 均已收回者外，尤以旅大租借地性質最爲嚴重。

旅大租借地日人稱爲閩東州，其地位於遼東半島之南端，可稱爲第二次半島，又包有附近四十小島，面積約四千三百方公里，等於台灣面積十分之一。旅順大連原於一八九八年三月二十七日租借於德國，日俄戰後，俄國轉讓於日本，一九〇五年中日間滿洲條約承認之。按照租借地之性質，一則不能變讓

二則訂明年限，故日俄之轉讓本屬不法，但猶得中國之承認。至於租信期限，早已於民國十三年即一九二四年宣告滿期，十九九年之延長中國並未承認。日人久假不歸，絕無法律上之理由。且以租借地之國際地位而論，雖暫歸他國使用管理，但主權並未喪失。但日人對租借地內華人教育及其組織，皆殘東薄，無所不用其極。其處心積慮，欲使中國人日本化，永遠不歸祖國，實為不法之尤。

旅大租借地之外，又有南滿鐵路區域，日人稱爲附屬地，又稱州外，以別於關東州之州內。鐵路區域狹長如帶，寬度僅二十餘丈，但在重要車站如瀋陽遼陽公主嶺長春等地，則區域擴大，約五六方公里不等，宛如多結之細帶，其面積合計當旅大租借地十分之一。南滿鐵路區域乃襲俄人之餘蔭而來。初中東鐵路建築時，按照合同，鐵道沿線如司法軍務警察市政等事，概歸鐵道公司管理。中東鐵道原定中俄兩國共同建築，但當時兩國強弱懸殊，以致喧賓奪主，鐵道區域遂與租借地無異。自民國十三年中俄協定以後，中東鐵路區域已由我國收回，改爲東省特別區域。日俄均勢之局早已打破，民國十三年以後，租借地與鐵路區域，應收回而未收回者，純由日本武力佔領之所致。

旅順爲北洋著名軍港，控扼晉州海峽，或稱爲北洋之直布羅陀。昔當中日戰後，俄德法三國有干涉還遼之舉，當時德國政府當局有云，「旅順港口如果變成北洋直布羅陀，則將使中國，至少將使北部與東京陣，成爲日本之保護地方」。旅大租借地位於國防上之衝地，其於國家之生死利害關係，固早爲舉世皆知之事實。日人在租借地設有關東軍司令部及海軍安港部，因軍事上之便利，引起侵略領土之野心。復以濟南鐵道深入大陸，鐵路沿線設警隨處，屯駐重兵。九一八事變一夜而奪我名城多處，似爲曠世未有之奇聞，而按其實際，則勢所必然，蓋不足奇也。

於大問題爲東北問題之禍首。租借地與鐵路區域，一日不收回，東北一日不得安寧。九一八事變發生後，國際聯盟調查團報告書，對於東北爲中國領土，曾下極明晰之斷語。並謂「一個國家在鄰國領土內，竟能享受範圍如此廣大之經濟及行政權利，可謂絕無僅有矣。」但調查團對此早已滿期之租借地，並未提及解決辦法，可謂避重就輕，不負責任，實爲遺憾。本年八月十四日羅斯福與邱吉爾之聯合宣言，發表八項原則，其第三條主張恢復自由民族之原有主權。滿期已久之旅大租借地當然須無條件歸還中國，至於離奇怪誕之鐵路區域，自更不待言。日本須完全退出遼東半島。租借地及鐵路區域所有資產全部移交中國政府。如此則領土完整之目的方能達到。

遼東半島收回以後，整個渤海可成爲中國之內海。海峽海島均與領海有關。凡海峽入口寬不逾我領海里數之一倍者，則峽內全部爲我國領海。登州海峽自遼東半島最南端之老鐵山，至山東半島最北端之蓬萊閣，相距一百八十里，即五十六海里。但自老鐵山至隄城島相距不過二十三海里。若我國領海界線定爲十二海里，自南北兩點起算，共爲二十四海里，則渤海當然爲我領海。領海界線關係於軍務航務及漁業等項，極爲重要。一九三〇年國際法編纂會議，對於領水範圍卒未能取得一致之意見。蓋領海之範圍富於伸縮性，須視遭遇之對象而異。各國領海界線多自由規定，自三海里至十二海里不等。我國領海範圍於民國二十年規定爲三海里，至於三海里外之九海里，所謂緝私界程，係領海範圍外之一種行政權，專爲海關實施一切海上緝私職權之地，例如取締侵犯漁權，監視秘密輸入等事。將來旅順軍港收回以後，仍爲我北洋海軍之根據地，而登州海峽中之長山八島，亦曾建設二等軍港，竊謂宜仿蘇俄之例，同定領海界線爲十二海里，庶幾登州海峽全爲我有，遼東山東二大半島，左右提攜，則北洋防禦可期矣。

(七) 債務

東北爲世界上最重要移民地帶之一，我國華北數省之過剩人口實賴此爲唯一出路。當民國十二年與十九年間，東北移民總數在五百萬人以上，而在十六年至十九年之三年中，定居於東北者約在一百五十萬人之多。東北經濟之進步，實賴此輩移民之力。東北境內絕大多數爲漢人，而新來之移民尙與原籍省區保持密切聯繫，因聯誼會團報告書中謂中國數百萬農民之移殖，確定該處將來永爲中國之所有。無論在法理上或事實上，欲使東北與中國分離，將來必造成一嚴重之領土恢復問題。(Irredentist Problem) 又謂「華人爲最適宜於移殖滿洲之人民，若用武斷的政治手段，爲不自然的移民限制，則不特妨害山東河北利益，而滿洲利益亦受其害也。」該報告書詳論東北並非日本之生命線，而與中國有不可分離之經濟的社會的密切關係，其觀察事實入抵精確。調查團團長英人李頓爵士(Lord Lytton)於返歐途中，舟經印度孟買時，曾與人言，滿洲狀況至爲嚴重，欲以三千萬華人置於二十萬日人統治之下，其事至爲艱鉅，日本固難以武力佔有其地，然天下從此多事。東北問題於世界大戰之釀成，自九一八事變發生，國際聯盟未能積極制裁，國際間總紀蕩然，不及七年，終於演變而成世界第二次大戰。李頓爵士之名言，實天下之公論也。

日本在我東北移民，絕無成功之望，故其征服東北爲絕不可能之迷夢。日本之大陸政策，全爲沙上樓閣，而不切於日本民族之實際需要。在日俄戰爭之後，日本有每年移民五十萬至滿洲之計劃，但積三十年之經營，東北日僑總數不過二十七萬八千餘人，且全係商人及公使員。據民國十九年底前九二八事變前二

年之統計，現存日僑共二十二萬五千人，其中十一萬五千人居於旅大租借地，但亦僅佔旅大租借地總人口百分之十二，其餘九萬六千人居於南滿鐵路區域，此外散布於日本領事館所在地者僅一萬三千人。就日僑職業分佈觀之，運輸業佔百分之二十四，自由職業與官吏佔百分之二十三，商業佔百分之二十，工業佔百分之二十，務農爲生者不及百分之一。旅大租借地之僑民，中日兩國之比例爲百六十二人與一之比，正確言之，東北無所謂日本移民耳。（見參與國際聯合會調查委員會中國代表處說帖頁七二）

④日本自稱滿洲移民既爲日本特別重大之問題，日又有非常遠大之前途，應竭盡更大之努力以當其事，對於移民事業不能委諸自然之推移，必須善爲獎勵指導而統制監督之。但據事實之證明，行之良非易易。九一八以後宜可大舉移民矣，而自偽國成立後六年之內，真正從事農業之日本移民估計僅一萬一千餘人。（據遠東時報 Far Eastern Review 一九三八年十一月僑滿洲國通訊）偽國成立之初，日人有於二十年内移民五百萬（一百萬戶）之計畫，亦徒爲紙上空談。現在東北日僑人數雖年有增加，但均屬政治與軍事性質，真正之農民仍極稀少，有如上述。此固不特中日大戰，日本財力缺乏，實爲東北地理環境之所限，天定亦足以勝人。

日本政府對於侵略東北雖具熱心，而日本農民之態度殊爲冷淡，日本在東北移民不能成功之原因在此。東北大陸性氣候甚爲顯著，冬令漫長而嚴寒，日本農民不能適應東北之氣候，絕不能與我山東河北帶之移民相競爭。東北日僑多從事鐵道礦山及商業，務農者極少。日本在東北移民之失敗，實受天時之限制。移民事業在氣候相同之處，成效較爲顯著，日本人祇能適應高溫多雨之熱帶氣候，如在檀香山移民可以成功，而在我東北則否。（見日人岡田武裕著氣象學頁六五至一九三二年出版）日本人在東北

祇能供給一部分之資本，以發展各種實業，關於耕種之事，自由由我習慣於東北大墾無墾之華北農民任之，此爲解決東北問題最公道之原財。作者曾謂「日本與東北既無歷史淵源，如不能併吞中華民國，即不應割裂我東北之一寸土地。日本若悍然不顧，佔領我東北土地，則必失去全中國之友誼，拋棄全中國之市場，亦必招致經濟上之自殺。」日本人如不顧切腹自殺，則含種我東北外絕無他途。

日人未嘗不知移民東北之困難，於是驅使朝鮮農民，行間接移民之策。此輩韓僑多以務農爲業，尤以種水田者居多數，通常稱爲鮮農。吉林省東南部延吉邊境與朝鮮隔江相對。同治年間，咸鏡道大領，韓民越江開墾，種植水稻，中韓雜居，名曰鮮樂。迨日俄戰後，日人守田利遼著滿洲地誌一書，首倡間島之說，以圖們江中流沙洲之名，指龍爲馬，妄稱我延邊四縣（延吉琿春汪清和龍）爲間島，以爲藉口侵佔之計。間島問題爭執頗久，我國惟以法理爲甲冑，以事實爲干楫，幸而解決，土疆未改。宣統元年（一九〇九）訂定間島協約，規定延邊四縣爲鮮滿雜居區域，凡屬韓民統受中國管轄裁判，與華民一致。但後來日本自由行動，完全超出間島協約之範圍。日人利用鮮農爲其侵略政策之工具，到處設立民分，屯駐警察，實行管理韓僑，形成二重政治之現象。且由延邊而蔓延於東省各處，喧賓奪主，動輒搖盪。萬寶山（在長春附近）事件皆滯礙事變之先聲，即由鮮農煽奪農田水利而起。

據民國二十年調查，韓人在東北者約六十萬人，在延邊四縣者達四十萬，佔四縣人口四分之三。初民國四年，日本提出二十一條，其中關於東北者，除旅大問題外，以商租糧食雜居權最爲重要，中國始終持穩考慮，且嚴禁出賣土地與外人。及僑滿洲國成立以後，即解決商租糧食問題，使日人對俄可自由來往，自由居住，享有不動產所有權。又於民國二十五年，設僑滿鮮拓殖公司於萬都長春，同時於朝鮮京

據說暨鮮拓殖公司，兩者均爲獎勵移民之機關。據民國二十六年統計，東北鮮人數已達二百萬人，其中延邊四縣佔四十八萬人。

國聯調查團報告書於韓僑問題，不明真相，輒以歐洲所謂少數民族相比擬。不知韓人僅屬外國僑民，初未隸中國國籍，就人數及其在東北之地位言，決不能與歐洲一般少數民族同屬於本國國籍者相提並論。若遂締結某種協定，以保護所謂少數民族，於東北問題實爲治絲愈紊。此係調查團之誤解，殊有糾正之必要。最近我國郭外長與美國國務卿赫爾交換函件，美國表示願於和平恢復之時廢除不平等條約，如治外法租及有期之價例，均將迅即廢止。東北之外僑，無論爲日僑或韓僑，均與他國僑民一律，不能再享受任何特殊待遇，而必受中國法律之支配與司法機關之管轄。至於朝鮮獨立問題，務須尊重民族之原則，茲可不論。

(三) 商務

自經濟區域之說自西歐傳至日本後，日人自以爲併吞我東北，則在經濟上可與日本帝國合爲一體。此在日本有識之士，亦曾有發表反對論調以警告其國人者。蓋日本大部分商業依賴中國本邦美國及印度，日本大阪貿易依賴上海者遠較依賴大連者爲多，滿洲市場雖或較爲穩固，然較之全中國之市場，則狹小多矣。國聯調查團報告書對此曾有評論，略謂華人佔滿洲人口之大部分，從事耕種土地，實際上在滿洲各種企業中供給其勞力。故任何外國，如不得華人好感及誠意合作，無從開發滿洲之富源，或獲取任何利益。又謂以中日貿易之互相倚賴及雙方之利益而言，經濟接近實有必要。此皆公允之評語。中日間國政治關係一日不圓滿，甚至以武力佔領我土地，則經濟關係絕無接近之可能。

自東北淪陷以後，東北商業完全爲日人所把持，淪於殖民地之地位。此固我國國民經濟上莫大之打擊，然未必卽爲日本之禍。東北之經濟基礎完全建基於農業之上，開發東北最有力者當推農民，東省出口之數值農產品常居四分之三以上。農務改良絕對需要大多數農民之合作，在鐵路蹂躪之下，無從下手，更何言收效。近十年來東北農產或僅維現狀，或紛然下跌，均無積極發展之趨向。如柞蠶絲與大豆則爲東北名產，近年因人民流離死亡，致生產之數收於前所未見，木材產額亦逐年減少。九一八以後，日人所創辦之東邊道開發公司，以開發長白山區域之富源爲主旨，但以其地向爲東北義勇軍之根據地，故該公司雖已成立，然未能正式作業，甚至對當地資源之調查工作猶不克進行。

因農村凋敝之故，東北對外貿易較之九一八以前實已激減。如民國二十年卽東北淪陷之第一年，出口總額約七億四千萬元，至民國二十四年益出反減至四億二千萬元。東北自民國成立以來，對外貿易向居出超地位，近十年來則一變而爲入超。民國二十年，東北出超達四億元，第二年減爲二億九千萬元，以後卽爲年年入超，民國二十八年（一九三九）一年之入超卽有十億元。東北淪陷後九年間入超累積額已達三十億元以上。（見張一凡東北對外貿易之分析，載於貿易月刊民國三十年四月號）至進口增加之原因，並非由於東北人民購買力增進，而由於日本在東北大興土木，軍需浩繁，一切建設材料均由日本輸入之故。關於日本在東北之投資，下節另述之。

關閉門戶，壟佔市場，爲日本統治偽滿之政策。民國二十八年度東北進口額日貨佔百分之八十五，其餘兩國合計不及百分之七。日本對東北之出口貨當首推紡織品，但紡織原料不能取之於東北，而需要大量之外匯。民國二十八年度日本對偽滿之輸出額達十億九千萬元，在此輸出商品中，日本以外匯易取

第三國之原料而後製成者，其多寡雖無從確知，然此項數字定屬不貲，在日本戰時經濟當已成爲重大之負擔。是年九月歐戰勃發，此種恐慌愈見嚴重，於是日貨輸往東北及關內淪陷區域者，不能不有嚴格限制。要之，此十年之歷史教訓，已明白昭示，以外國武力佔據一地，欲謀地方之繁榮，決不可能，舍己取人，終爲徒勞之事。

東北誠富於農林礦產，但日本所需要之資源，在和平狀況之下，儘可謀兩利互存之調劑。舉例言之，東省所產之小米，實可間接解決日本米糧問題。蓋東省小米運至朝鮮，使朝鮮得以大米運至日本。民國十九年統計，東省所產小米爲五千萬石，其中三百五十萬石運至朝鮮，同年朝鮮大米運至日本者達七百萬石。東省所產大米目前雖僅供本地消費，將來若引松嫩二江之水，大興灌溉，則產額必可增加，於接濟日本米糧亦有裨益，此證辦過去韓僑經營水田之成功，可以無疑。日本豆類消費之額，三分之一由東省供給之，東省大豆之價值甚爲低廉，雖以運費及出口進口之關稅，在東京市上之東北大豆仍較日本內地之豆爲廉。凡此均見中日兩國既爲鄰邦，以和平方法從事貿易，在地理上顯然佔有優勢。

中國抗戰之原因，乃爲河山之破碎，至於經濟聯繫，中國並不反對。日本放棄侵略政策以後，以其爲我東北商務關係之密切，出口貨大宗如大豆等，進口貨大宗如布疋等，中日間可訂立商務協定，謀互惠之道。關於國際貿易之增進及原料之取給，日本可與其他國家受平等之待遇。日本產業與貿易果得正常之發展，則人口問題自必大見緩和。作者曾謂二十世紀之世界大勢，太平洋爲交通貿易之新中心，且必藉和平之確立，而有驚人之一進步。以太平洋之浩繁殷富，民主的中國與民主的日本，在國際關係上實有互助合作之機會。日本於中國爲近鄰，中國雖決不承認有所謂優越利益，但必冀願兩國歷史與地理之

關係。日本果能從此放棄侵略政策，則共有其解決問題。

(四) 債務

國際間之債務，指國際資本之移動而言。國際資本之輸出與輸入，即所謂國際投資。其重要關係在國際貿易之下。而在我東北，因日本資本與其武力互相結合，性質極端嚴重。據民國三十年之統計，外國在華投資總額中，日本一國佔有百分之三十五，（僅次於英國）其數額約為美金十一億元。日本在華投資中，東北部份佔百分之三十三。六，即約美金三億八千萬元。東北之外國投資，以國別計，首為日本，佔百分之七十，次為俄國，佔百分之二十。俄國投資主要者為中東鐵路，自中東路非法出售於日本，東北之國際投資已成日本一國獨佔之局。自九一八事變以後，日本在東北繼續投資，截至民國二十九年（一九四〇）止，日本在東北之投資總額新舊合計已達美金三十億元之鉅。九一八以前，日本資本集中於南滿鐵道公司，近年投資集中於滿洲重工業公司，此兩大公司（簡稱滿鐵與滿業）為日本對我東北經濟侵略之兩大機關。

夫利用外資以發展一國之實業，本可不必疑慮，且較之輸入外國製造品，猶為優勝一籌。從前英國經濟之發達，亦因英國之投資，惟其管理經營之權，則操於英國，英人不過到期索取利息而已。此種國際債務，彼此蒙受易之利，獲互助之益。足見吸收外資，有一先決條件，即須以促進本國經濟獨立為其目的。但中國情形往往與之背馳，而在東北尤甚。日本之對華投資，乃其對華經濟侵略之先鋒，處處含有扶植勢力，以達其野心，非以單純之營利為動機，故危機至深。日本自南滿鐵道公司為我國之總股者，外人亦以該公司與昔日之東印度公司相提並論。利用外資之經濟組織，操之在我則存，操之

在人則亡，東北三千萬同胞之槍炮交鋒，即為最慘痛之教訓。

⑦在九一八以前東北鐵路有三大系統，即中國之北寧路，日本之南滿路，與中俄合辦之中東路。南寧路以大連為其吞吐港，海陸聯運，營業最為暢旺。南滿鐵道及支線長約一千公里，九一八以後兼併東北諸鐵道，長度增至四千公里。二十四年三月，有收買中東路，長一千七百公里，改稱北滿鐵路。加以近年新築鐵道多線，截至民國二十九年，東北鐵道長度合計已達一萬另五百公里。南滿鐵道公司之資本亦累積至日金十六億元，佔日本在東北投資總數半數以上。九一八以後新完成之鐵道以青島路為最重要。日人改稱天山路，自長春經敦化延吉韓崗們江至朝鮮羅羅津港出海，全線長五百九十里，二十二年十月通車。日本多年企圖之二線（南滿京圖）二港（大連羅津）政策，至此已達其目的。

南滿路非為純粹之鐵警營業，同時經營各種副業，如礦山工廠海灣市政等，種種甚多，猶如日本傾資侵略之惟一工具。各種礦業之中，以撫順煤礦規模最大，其產額之盛居全國煤礦第一位。按照中國法律，外國人不得單獨在我國開礦，至少須有我國股份百分之五十以上，方准開採。日本經營撫順煤礦，基於不平等條約。（宣統元年即一九〇九年之中日條約）但條約所規定者為煤礦，日人得寸進尺，復從煤礦上層之頁岩中，提煉石油，撫順石油礦亦為日人主要投資之一，此則顯然越出條約範圍之外。夫好利權拱手與人，誠所謂藉寇兵而齎盜糧，言之至為可痛。此外東北尚有中日合辦之事業多處，如本溪湖煤鐵礦鞍山鐵廠及鴨綠江採木公司等，名為兩國合辦，實權皆操於日人之手。東北淪陷以後，一切事業均歸日人統制，更不容言。

民國二十六年十二月日本在東北新設滿洲重工業公司。二十七年起開始實行滿洲產業五年計劃。

興隆縣日鐵公司爲中心，運輸事業仍由滿鐵道公司負責，形成南大之形勢。滿洲重工業公司包括煤礦、鋼鐵、金、銅、鋁、鎳、汽車、各製鐵業，而合併成爲一龐大之組織。如滿洲礦山公司，昭和製鋼所，滿洲探金公司，滿洲輕金屬公司，（即製鋁工業）滿洲飛機製造廠，滿洲汽車製造廠，及東邊開發公司等，或爲原有，或係創設，均於其分公司。各大企業悉隸於一元化之綜合組織，以達其統制東北經濟之目的。朝日人之好夢實不克實現。蓋中國抗戰堅定不移，戰費浩繁，空前未有，日本僅有之資本已爲其本國軍用上費消耗殆罄，安有餘力以事旁鶩。其惟一之外援爲德國，蓋大豆爲東北出口大宗，而德國爲其主要銷路，以東北之大豆交換德國之機器與軍火，此爲日德互相勾結之聯鎖，亦即三國同盟之經濟基礎。及二十八年九月歐戰勃發，日德間之連絡已成困難，本年六月德蘇戰起，兩國通路遂以斷絕。滿洲產業五年計劃受此莫大打擊，滿洲重工業公司亦無從發展。如滿洲輕金屬公司之安東工廠，本已在建築中，因歐戰事，不得不拋棄原定計劃，有半途而廢之歎。現在滿洲重工業公司僅致力於鋼鐵等礦之開採，暫無現狀而已。

在東北事變前，日本在鞍山設有製鐵所，又在本溪湖設有煤鐵公司，皆從事於製鐵。九一八以後，更積極經營，鞍山製鐵所改爲昭和製鋼所，由製鐵進而製鋼。民國二十九年銹鐵產量爲一百零八萬噸，供給日本者約二十七萬噸，佔日本生鐵輸入總額百分之二十七。現在美國與英帝國正積極禁鐵輸日，日本由美國所得之鐵其數可謂甚少。同年度東北產煤約二千萬噸，輸出日本者亦不過一百五十萬噸，其減少之故，實北本地區要固爲一因，而日本船隻缺乏，無法運輸，亦爲重要原因。此外日本向自東北得煤、石油三十五萬噸。至於煤礦、煉油，因德國機器來源斷絕，現在僅限於小規模之試驗。煤鐵石油

爲基本產業，日本以說方佔領東北，所得亦止此數。然其代價已不可勝計，日本冒天下之大不韙，傾其國力以作說，預算失其平衡，戰費不勝負擔，至於今日，已臨民窮財盡經濟崩潰之末日。

中國在遠國時刻和要外國資本，以供建設，如何方能收開發富源之實效，同時又無損於中國之主權，國父於此已明白昭示於中外。建國方略實業計劃一書，作於第一次大戰告終之時，原意欲利用戰時宏大規模之機器，及完全組織之人工，由國際合作之精神，以助長中國實業之發達，而使我國成一突飛之進步。輸入外國資本，即使利率甚高，但比輸入舶來物品，猶爲差強人意。但其第一義諦，則爲建設之權操之在我，外人絕對不能侵犯我主權。中國之天然富源，果能有相當發展，人民生活程度提高，則可成爲世界鮮美之市場。故實業計劃之實行，不但中國人民得以享近代文明之樂，同時亦欲貢獻於世界之和平與繁榮，蓋爲互助而獲之利益，比因戰爭而獲之利益更爲豐厚也。

東北失地收回以後，關於利用外資以事建設一事，日本可與其他各國受平等之待遇。但南滿鐵道公司滿洲重工業公司，必須由中國政府全部接收，根本改組，以保主權。日本在東北之投資，已累積至日金三十億元。其中有爲我國所能承認者，亦有爲我國所不能承認者。此項國際債務之清理，屬於外交上技術問題，茲不具論。其爲我國所承認之正當投資，自必依據政府法令，予以合法之監督與保障。總之日本可與他國同享門戶開放與機會均等之利益。日本何幸而與中國爲隣，忠恕之道爲中國之國民性，中國對日本之正當需要，必予以同情之諒解。

世界勢息息相聞，地理上之距離雖遠，而因果律之作用，則如影隨形，屢屢不爽。以中國之瀕瀕危世，各國本有遠鄰之關係，一方固有礙於中國之自強，一方又賴於國際之合作。無論何國決不能以權

於他國之手段而單獨致富，相互致富乃單獨致富之前提。吾人固不能爲不可能之事，但吾人固深信可能之事。有待於探討研究者，正復不少。茲錄實言第五條云，一希望促成世界在經濟方面之全面合作，以減輕勞力標準經濟進步與社會安全。」此實表示國際關係之新理想。中華民國外交政策之根本精神亦在於此。

（參見思想與時代月刊第三期，三十年十月）

淪陷後之東北

往者嘗行役遼吉，與關外人士遊，歸後方一月，而藩籬燬，東北四省相繼淪喪。有同舉玉君，遼寧省桓仁縣人，警發書於余曰：「離鄉四載，風物全非，聲親老矣，歸省何年？鄉思宵所謂春風仍日，世界自由河，每念宋亡，則心淚湧，而不知尚在人間焉。今更亡命江南，身罹亡省之慘，夢中家人，滿來幻覺。亡國之慘，只有亡國人知之；亡國之淚，只有亡國人灑之……」王君之言，直抒東北淪陷之公憤，茲敬錄於篇首，願我全國國民共讀而共思之。

偽國於民國二十一年三月九日成立，定都長春，號曰新京，按三月九日乃日俄戰爭日軍佔領瀋陽戰告終之一日。同年九月十五日，簽訂日滿議定書，按日本併吞朝鮮，亦曾有日韓議定書。此省所謂國恥紀念之發物。二十二年三月，偽國盡奉東北鐵道，以委任統治名義，合併於南滿鐵道公司，藉作感念紀念之發物。二十三年三月，偽都長春之傀儡組織，宣布滿洲國為滿洲帝國，大同年號改稱康德。同時日本改革在滿機關，以駐滿全權大使兼任關東軍司令官，凡關東廳（即旅大租借地）南滿鐵道及鐵道區域，均受大使館之監督。駐滿大使之規制即仿效從前朝鮮統監。日人之類級愈嚴密，則操縱東北於愈緊迫，統治偽國益形強化。試舉其最重要者數事，曰新省區之劃分，曰鐵道網之完成，曰官業之統籌與墾墾，略述如左。

最近偽國之行政區域凡十一省二市，遼寧省（仍稱奉天）吉林黑龍江熱河四省尚存其名，但面積大為縮小，新設黑河，三江，嫩江，間島，安東，錦州，興安七省，於二十三年十二月實行。至新京與哈

爾濱（即濱江縣）則各設特別市。奉省區縮小問題，原為我國多年懸案，日人此次毅然行之，其用意固不僅謀中央集權之功效，而顯為國防計劃之實施。故各省之省會，悉為軍事上之重鎮。與安省之下，復段東西南北四省，其地介居吉黑熱四省之間，本為蒙古族之牧場，近年草率初開，新設縣治，今俄國特廢去縣治，仍以旗為單位，與其他各省不同。於此見日人經營蒙古之決心，故以興安省為侵略蒙古北聯省區之根據地。

南滿鐵道及支線長約一千公里，及兼辦東北鐵道，長度增至四千公里。二十四年三月復非法收購中俄合辦之中東路，長一千七百公里，改為北滿鐵道。加以近年新築鐵道，截至二十四年底，東北鐵道長度已達八千一百公里，較新京（即北平）奉天哈爾濱洮南四管理局以統治之。又松花江水運現亦由南滿鐵道公用附帶經營，水陸運輸極其無遺。長春乃所轄二省二線政策之終點，二省即大連與瀋陽，二線即南滿路與吉會路，因歐洲大戰之經驗，日人已編設其本國與我東北之交通者經由開放之黃海，殊不可忽，為萬全計非於日本海沿岸另築新線不可。此為吉會路之緣起，但因我東北人民之激烈反對，遲遲未能實現，九一八以後，利用已成廢段而迅速完工，並於朝鮮北部築經津港為其出海門戶。自長春至大連經由大連港約七十一小時，若取道遼津則五十六小時可達。故吉會路為東北對日交通之捷徑，日本大膽投資上日本海中心時代已由理想而成為事實。經津港規模極大，預定以六千萬（日金）之總港貨利逾九百萬噸之吞吐能力，目前已完成其三分之一。復以吉會為起點，一線通三江省之省會，名曰佳路（隸綏江至佳木斯即樺川），一線通黑河省之省會，名曰濱路（拉法站至濱江）與濱黑路（濱江至黑河），一線自長春向西發展至張家口，抵興安兩分省自北分省之省會（即索倫與呼倫），前二線已通車，後一線

正在修築中。此條大志鐵路經營以長春為其中樞，是為偽國鐵道幹線之地位也。新京都市計劃亦甚宏大，預定與日本六大都市相頡頏。

東北鐵礦儲藏最富，中國內地僅當其四分之一，而日本亦不及其八分之一。在東北尚有舉足輕重之勢。東北鐵礦集中於遼寧省東南部，有三大陸區曰鞍山弓長嶺岫岩。日本鐵礦有十分之九以上須賴外國，進口生鐵以印度居首，東省次之。民國三十年度，東省生鐵運往日本者已超過印度之上。二十四年日人於鞍山設立昭和製鋼所，資本一千萬元（自合）日。三大鐵廠並聯成報，預定在年製鐵能力五十萬噸，故遼寧將成為東亞鋼鐵業之中心。東北各煤礦除南滿鐵礦公司所經營之撫順烟台本溪湖露天礦外，現悉合併於滿洲炭礦會社，名義上歸日滿合辦，資本一千六百萬元，每年產煤額約一百六十萬噸。又青黑二省之砂金礦，現悉合併於滿洲探金會社，資本一千二百萬元。日人駕馭東北石油財，於二十三年成立滿洲石油株式會社，並頒布石油專賣法，凡石油之製煉及輸出入，均須得政府之特許，以謀利益之潤蓄。撫順煤礦之熟母頁岩，用乾濟法提煉石油，經長期之研究，於民國十九年開始出油，專供日本海軍之用。查日本海軍平時石油消費量約四十萬噸，預定可全部供給於撫順。二十五年日人又設立滿洲石油工業會社，資本五百萬元，取遼寧西安之煤礦，設法煉化，使成石油。查煤礦油化可補助天然油與頁岩油之不足，實為最新之設計，正在積極進行。

就對外貿易而言，東北素非光榮之歷史。容其自貳以前以東北進口貨物約佔全國進口總額五分之一，其出口貨物更佔全國出口總額三分之一。自其對外貿易趨於凋廢，滿我對俄大出超區域。故東北可稱為中國之赤字，且其對外貿易之衰微實遠勝於其礦產之極盛也。民國十八十九年統計，東省進口

實來自中國本部者佔百分之三十，出口貨運至中國本部者佔百分之二十四，即東省對外貿易約有百分之二十七係對本部貿易。自日俄之戰以來，東省對本部之貿易業已加倍，而近年由本都運往東省貨物進步之速，尤超東省出口而上之。九一八以後，本國貨物遂受外國待遇，由本都輸往東省之貨，不得不受關稅運輸種種限制，價格提高，銷路日蹙。最近我國輕工業如紡織捲烟麵粉等業之衰落，寧以喪失東北市場爲其最大原因。國貨如綢緞茶葉瓷器等，均受日人之排斥，殆絕迹於東北。關內外之經濟關係已爲日人操本破壞。中國本部在東北貿易上所佔地位，據二三年統計，已跌落至百分之十，反之，日本則佔東北對外貿易總額之六成，僅以進口而論則佔八成。可見東北商業，已完全爲日人所把持，淪於次殖民地之狀態。

以上所述，爲最近五年來日人積極經營東北之成績，在表面上觀之，日人似已獲得種種利益。然日本欲統治東北，已傾其帝國三分之一以上之實力，其屯駐東北之軍隊共七師團，總共兵額達十三萬人，在東北所耗之鉅額軍費，僅就最初三年計之，已達五億七千萬元之鉅，而德國每年輸將於日本之九百萬元協款尙不計。若以此鉅款作爲改善日本本國人民生活之用，豈不勝於舍己之田而耘人之田。東北之經濟基礎，完全建築於農業之上，開發東北之最有力者當推農民，東省出口之數值，農產品常居四分之三以上。農務改良絕對需要大多數農民之合作。在鐵蹄蹂躪之下，無從下手，更何從收效。日人屢以人口過剩爲言，然日本勞動者移居於朝鮮者爲數極少，此事頗有深意存於其間。南滿鐵道公司首任總裁武藏之初，曾有每年移民五十萬於東北之計劃，但歷二十年之歲月，至九一八之前夕，東北所有日人僅及五十萬之年數。則所謂大規模移民之希望，殆純屬宣傳。東北既不足以解決日本人口問題，而我膏腴之法

地，窮苦之人民，已遭受絕大之犧牲，殊堪浩歎。東北誠富於國防礦產，但日本所需要之資源，在和平狀況之下，儘可謀兩利互存之調劑。日本已自農業國而成爲工業國，欲發展工商業之市場，中國四萬萬人民之好意，豈不更爲重要。數年來日本在東北種種設施，莫不著眼於軍事計劃，殊不知此皆作繭自縛，倒果爲因之舉，而日本預算已因此失其平衡，每年巨額之不足，惟賴公債以爲抵補，恐終有民窮財盡之一日。要之，此五年來東北歷史之數劃，已明白昭示以外國武力佔據一地，欲謀地方之繁榮，決不可歸，舍己耘人，終爲徒勞之事。

最近五年來我東北同胞，因農產之銳減，移民之杜絕，壯丁之犧牲，日處於水深火熱之中。據二十一年統計，東北耕種面積較九一八以前減少四分之一強，糧食收穫，因而銳減，而農民對於軍費負擔，則與日俱增。大豆與豆油豆餅向爲東北出口貨第一大宗，而以德國爲最大顧客。近因德國撥軍備，經濟困難，購買力弱，限制大豆輸入，豆餅之銷路又爲賤價之硫酸鎂所壓倒。古語農民因豆價墜跌，甚頭以大豆爲燃料，痛苦不堪有狀。日人又用統制方法，上下其手，使農民之收穫僅得最低之代價。榨蠶絲與大豆同爲東北名產，近年人民流離死亡，致灰絲之淨收爲前所未見。又東北木材產額亦逐年減少，因農村凋敝之故，東北對外貿易總額較之九一八以前實已激減。東北近二十年來對外貿易向居出超地位，最近數年則變爲入超。至進口增加之原因，並非由於東北人民購買力之增進，而由於日本在東北大量開採，軍備浩繁，一切建設材料均由日本輸入之故。

東北爲華北各省過剩人口之天然出路，當民國十二年至十九年間，移民總數在五百萬人以上，而僅廿六年至十九年之三年中，定居於東三省者約有一百五十萬人之多。此種移民皆體格高大，智力亦強，

勤勞努力，開發富源，東北經濟之進步，權賴移民之力。至日僑人數在九一八以前不過廿五萬人，尙不爲東北人口總數百分之一，實則德意二國在法國之僑民尙多於東北之日僑。日人以爲移民不能成功，則一切權利皆浮而不實，又明知其國民個人之奮鬥力不及粵人遠甚，故在僑組織成立以後，卽解決商租權問題，使日人到處可自由來往，自由居住，享有不動產所有權。以武力爲後盾，日僑人數現已增至五十萬，朝鮮人則自六十萬增至百萬以上。新來之日本農民僅居一小部分，其設法安居樂業，尙待事實之證明。至於關內移民則取歸入境，檢查苛嚴，百方迫害，實際已等於封鎖。惟因一切軍事建設，不得不吸收若干勞工耳。夫東北確爲中國之生命線，而決非日本之生命線，此自然之理昭昭明甚。據專家估計，東北人口尙可增加一倍，今則艱難創業，半途而廢，豈爲我國民所詭思受乎？

我東北三千萬同胞，經日本五年來不斷之威脅利誘高壓防範，然民族意識，依然蓬勃，思念祖國愈益深禁。日本在東北屯駐之軍隊，爲殘勇軍所攻襲而不遠審息，東北鐵道僅限於晝間開行，戒備森嚴，日人隨時宣傳已入安定狀態，實則自欺欺人之談，民國二十三年東北義勇軍總數在十三萬人以上，此機就有組織有規律之義軍而言，其散處各地之小部隊尙未計入，此皆我東北年富力強之壯丁也。我義軍但憑愛國熱忱，奮白刃步槍與敵人相搏，其結果之悲慘不言可喻。惟願天時地利之適，森林高粱之掩護，隨時行奇巧之戰術，作局部之抵抗，此數年來，我忠勇之青年男女，爲我祖國作光榮之犧牲，流無量之熱血，真足以驚天地而泣鬼神。此無數之無名英雄，非自信能克服敵人而作戰，乃爲喚醒國魂，振發民族精神，決切上自治之精神而作戰。故東北土地雖可爲外人武力所征服割裂，然中華民族悠久偉大之

十年來東北問題之演變

日本之侵略東北爲世界大戰之禍首。魯濟變發生之初，日本盤原外相，以佔領滿洲爲其吞併炸彈。東北問題不惟爲中日兩國和戰之關鍵，亦爲歐洲列國戰爭之導線。蓋自九一八事變以後，德蘇二國即有躍躍欲試之意，而歐洲方面之擾亂，又立即影響於遠東。日德義三國互相利用，其目的在牽制英美蘇三國。綜觀近年國際關係之變化，幾無不與中國之抗戰有關，而推演激豈終於造成世界第二次大戰。今日之中國實爲太平洋問題之中心，日亦成爲國際政治之主流。中國之國策爲抗戰到底，收復東北失地，擁護領土完整。十年以前因日本之侵略東北，國際間黑白混淆，網紀蕩然。十年後之今日，世界民主國聯之政略與戰略，仍須首先禦敵日本帝國，解決東北問題，世界方有澈底澄清之希望。茲將十年來東北問題演變之歷史，略述如左。

九一八事變以後，遼寧吉林黑龍江三省相繼淪陷。東北之淪亡爲國難之結果，而非國難之原因，國難之根本原因，卽爲中國之不統一。因國家不統一，故各省未密切聯合，人才未能盡量利用，國力不能充分集中，名爲大國，實際等於多數小國，此卽日本及其他列國日無中國之由來。民國二十年七月，揚子江流域大水災，受災人民二千五百萬人，農村損失達二十萬萬元。日人乘我救濟災荒之不暇，遂以武力佔據我東北領土，誠可謂洪水猛獸相逼而來，日本之殘暴，實非曠代之所無。

二十一年（一九三二）一月二日，日軍佔領錦州，東北我軍退入關內，同月二十八日，日軍發動滿洲戰爭，我國抗戰歷三十四日，卒自籌餉糧。是時美國頗有干涉遠東利紛之決心，惟英國不允合作，美

成事實。一月七日美國國務卿史汀生發表其著名「不承認主義」，聲明凡足以損害美國在華條約利益一包括中國對領土完整主權獨立之尊重及門戶開放主義——以及違反巴黎非戰公約之局勢與條約，美國概不承認。自去年十二月國際聯盟議決派遣調查團至東三省，由英美法德五國委員組織之，而以英國領事為委員長。本年四月至六月間，該調查團在東北考察約六星期。並聘請專家多人協助其工作，調查結果發表報告書二冊。是書全文凡十章，對於東北為我國領土，曾下極明晰之斷語，並證明日本為侵略者，滿洲乃日本之工具。惜其最後提出解決之原則，因遷就事實，顧慮太多，致前後矛盾，不自自圓其說。本年三月九日，為滿洲國成立，定都長春。（按三月九日乃日俄戰爭日軍佔領瀋陽戰爭告終之日）四月十五日一日滿議定書一簽字，日本認此項條約為對滿洲國之正式承認。（日本併吞朝鮮亦有日韓議定書。）同時由偽國出領聲明，自後滿洲國對中國完全以外國待遇。同月二十五日起，偽國更於山海關設立海關，徵收所有來往中國與滿洲國間貨物之進出口稅，至此日本已實行併吞東三省矣。

民國二十二年（一九三三）元旦，日軍攻佔我山海關。三月四日又佔我熱河省會承德。長城戰役之結果，熱河一省亦同歸於盡。總計東北四省之失地，佔全國面積百分之十一。五，喪失人口佔全國人口總數百分之八，實為民國成立以來未有之奇變。至五月十一日，塘沽協定成立，暫時安定華北局勢。本年三月，偽國並奉東北鐵道以委任統治名義合併於南滿鐵道公司。日人又以武力完成吉甯路，改稱京張鐵道，自新京長春至開通江畔。本年十月舉行全線通車典禮，並以朝鮮羅津為其終點港。二十年來日本之二線三港政策之野心，至此已達到目的。本年二月，國際聯盟調解中日糾紛無結果，同月二十四日，大會通過不承認滿洲國之議決案，並希改會員與非會員國俱採取同樣政策。開會時除日本外，全體通

滿，參加者四十四國，在精神上，中國可謂完盡勝利。三月二十七日，日本聲明退出國聯。六月間在英倫倫敦舉行世界經濟會議，有六十五國代表發言，其目的在挽救世界之不景氣，但因各國代表爭持不決，大會未能完成其工作，即告休會。是年蘇聯第一次五年計劃完成，繼之而有第二次五年計劃。中俄二國於本年十二月恢復邦交。希特勒於本年二月奪取政權，於是德國在國社黨統治之下。

民國二十三年（一九三三）三月，偽都長春之偽滿租借地宣佈滿洲帝國，大同年號改稱康德。同時日本改革滿鐵機關，以駐滿全權大使兼任關東軍司令官，凡關東區（即旅大租借地）南滿鐵道區均受大使館之監督。駐滿大使之規模，仿效以前朝鮮統監，日人統治偽國益形強化。去年十一月，偽國務布煤油，以資施行，此項專賣法顯然與門戶開放原則相抵觸，亦即排斥外人利益之著例。十二月，偽國改革行政區域，將省區縮小，其用意不盡在集權政策，而顯然為軍事計畫之實施。是年九月蘇聯加入國際聯盟，使國聯失去總資本主義國家結合之色彩，其促使斯舉之原因，即為德日兩國之退盟，而國聯之加入，在精神上實質上足以抵償日退盟之損失。又是年三月俄蒙互助協定成立，蘇聯軍隊得隨時能防外蒙，實行攻守同盟，其對象泛指第三國，並牽及主權之中國，可見蘇聯已視外蒙為其附庸。民國二十四年（一九三五）三月，蘇聯以中俄合辦之中東路非法出賣於日本，北滿貨物盡為日本壟斷而去，海參崴之價值一部份為朝鮮解津津取而代之。是年英國李滋羅斯三次訪日之失敗，促成英國外交之重大轉變。英人經其時期之研究，知英日兩國利害衝突無法避免，始決定援華政策，特派李滋羅斯來華，建議借國改革。十一月三日，我國開始實行法幣政策，放棄銀本位，此於後來抗戰金融利益均大。英人嘗稱一九三五年為中國年。是年三月德國公然宣佈廢棄凡爾賽和約之軍事條款，六月英德海軍協

定成立，德國竟帶軍備之要求完全達到目的。

民國二十五年（一九三六）五月一日，德滿商務協定成立，以東省所產之大豆交換德國之機器與軍火。十一月二十五日，德日防共協定成立，爲德日同盟之先聲。是年二月，法蘇訂立互助協定。德國藉口法蘇互助協定違反羅迦諾公約，於三月七日派兵萊茵非武裝區域。五月五日，義大利吞併阿比西尼亞之結果，宣布成爲義大利帝國，勃盛頓與倫敦兩軍縮條約，至本年年底均已失數。英國於三月間發表白皮書，以十五萬萬鎊之巨款，擴充軍備。是年復有英蘇海軍協定之訂立，蘇聯在遠東之海軍可自由造艦。東北淪陷已歷五年，割痛鉅深，愛國之士莫不主張以統一力量守護國權。本年十二月西安事變突然發生，卒能化險爲夷，迅速解決者，此即統一之中心思想之明效也。

民國二十六年（一九三七）七七事變及八一三事變以後，中國起而作全面抗戰。本年夏季之圍遼陽戰，日本親爲侵略中國最有利之時機，蓋歐洲視線方集中於西班牙內戰，蘇聯軍隊因清黨問題懸體外圍，而華國孤立派人士亦於此時成爲沼澤。自抗戰軍興，中國雖犧牲浩大，而逐漸造成統一強國之力量，中央政府精力之盛，爲民國以來所僅見。東北淪陷由於中國之分裂，抗戰勝利之基礎則在於中國之統一。八月十四日，我外交部發表抗戰聲明，吾國此次非僅爲中國，實爲世界而奮鬥，非僅爲領土與主權，實爲公理與正義而奮鬥。十月至十一月在比利時京城舉行九國公約簽字國會議，日本拒絕參加，各國互相推諉，致無結果而散。十一月一日新加坡軍港全部完成，歷時十五年，投資幾三千萬鎊之鉅，十二月六日義大利加入德日防共協定。是年蘇聯第二次五年計劃完成，中蘇不侵犯條約於本年八月二十一日成立。

民國二十七年（一九三八）爲國開始滿洲國軍備五年計劃。滿洲軍工整頓以爲立於去年十二月，合辦煤礦，鋼鐵，採金，製鋁，飛機，汽車各製業，成一龐大之組織，與南滿鐵道公司對峙東北之兩大機關。七月間蘇日兩國有張鼓峯之役，（張鼓峯係長山嶺邊峯之一，長山嶺乃圖們江支流圖們河上游之分水嶺，亦即中蘇兩國之國界。）八月十二日，兩國訂立停戰協定，暫告段落。段者即張鼓峯事件爲日本軍閥沒落之朕兆，日本在外交上之退讓，正爲其軍事隱弱之結果。自廣州失守，武漢撤兵，國難更趨深重。十一月三日發表關於「東亞新秩序」之聲明。十二月三十一日，美國對日提出嚴厲之通牒，表示絕對反對侵略之意。近衛聲明爲日本欲整頓滅亡中國各個險惡之總暴露。乃汪精衛叛國降敵，倡主和謬論，中央有難厲處分，全國輿論一致聲討，汪逆已爲國人所共棄。本年二月十四日，新加坡軍港開募典禮，有英國軍艦遠道參加，大受世人之注目。九月間德國與捷克之糾紛，益趨嚴重，英國張伯倫首相親自訪德，參與慕尼黑會議，爲妥協外交極幕之時。

民國二十八年（一九三九）八月，蘇日兩國復有哈勒欣河之役。（黑龍江上流額爾古納河支流之一，位於呼倫貝爾與外蒙古接壤之地。）兩國陸空軍在哈勒欣河畔發生激戰，雙方均有相當損失。本年四月間美國大西洋艦隊全部調駐太平洋。七月二十六日，蘇國宣布廢棄英日商約。四月十六日，英義協定成立，英國承認義之併阿，爲張伯倫妥協政策之又一表現。但德國軍隊已於三月十五日佔領捷克首都。八月二十三日德蘇簽訂互不侵犯條約，形勢急轉直下。九月一日希特勒下令進攻波蘭，同月三日，英法對德宣戰，爲國五年實業計劃，因歐戰勃發大受挫折。十二月三十日，日本真汪逆僑領續簽訂秘密協定，日本妄想割裂中國爲東北蒙古，華北華中，蘇部，芬而制之。日汪密約之暴露，適足以增強中國人民統

韓國內亂之意。

民國二十九年（一九四〇）五月，國民政府明令恢復東北四省政府，以示恢復東北失地之決心。六月一日，韓國三黨統一，成立韓國獨立黨，努力光復工作。德法之職自三月十日至六月十三日，不及百日而法國屈服。九月間日本藉口對華軍事，侵佔法屬越南東京區。十月下旬，敵軍自桂省南部退出，南進之勢日見迫切，我國抗戰之局亦從此進入一新階段。五月十三日，英首相張伯倫下野，邱吉爾繼起組閣。七月十七日，英國以日本之要求，封閉滇緬公路。十月十八日，英國復以美國之支持，宣佈開放滇緬公路。九月二十七日，德義日三國同盟成立，三國互相承認歐洲新秩序及所謂東亞新秩序，於是英美根本打消與日寇妥協之迷夢，國際形勢頓見明朗。十一月三十日，日本承認汪逆偽組織，英美兩國皆貸我鉅款，以爲此事之答復。同月英國決定在新加坡設立遠東軍司令部。希特拉因電戰開始於本年春間，法國對德屈服在夏間，德國攻擊英倫在夏秋之間，日本加入軸心在秋間，羅斯福當選爲第三任總統在初冬，是皆本年度之大事也。

民國三十年（一九四一）三月十日，英法兩國通過開島設防案，四月間英美荷三國在馬尼刺舉行聯防會議。四月十三日德日兩國中協定在莫斯科簽字，互相承認滿洲國與偽外蒙國，爲中國邦交之一大打擊。（按去年六月九日，蘇日已有諾蒙汗劃界協定，解決黑龍江省與外蒙古之邊境糾紛，互相妥協讓步。）至六月二十二日，德國突然進攻蘇聯，世界大局由是益見淆澁，中美英蘇反侵略集團至是而形勢已卒。五月六日，日越經濟協定成立，越南已成爲日本之殖民地。七月廿九日，日本實行佔領越南全境，遠兵西貢與金蘭港。八月十四日羅斯福與邱吉爾之聯合宣言，發表八項原則，爲一歷史性之重大文獻。

。從前國際調查團報告曾有爲我國絕難同意者，如建議東北爲廢兵區域，貶中國主權顯受限制，受憲法
實爲被侵略國而非侵略國，乘與公理相違。廣大問題爲東北問題之禍原，調查團乃言而勿論。又以直
北韓信與歐洲所謂少數民族者相比，更爲擬於不倫，視解實甚。今羅邱宣言主張恢復侵略國之武裝，（
第八條）此與李頓報告警報廢除我東北軍備者爲何等明顯之對照乎？羅邱宣言主張恢復自由民族之
有主權，（第二條）則滿洲已久之廣大租借地，當然無條件歸還中國，東北外僑無論爲日本人或朝鮮人
，必須完全服從中國之法令。八月二十六日邱吉爾演說，謂美國正與日本開始重大交涉，與解決遠東問
題有關，如交涉失敗，則英因將毫不猶豫，置身於美國陣線。此與九一八當年英美不合作之情形，迥乎
不同。試以羅邱宣言與李頓報告相比較，即可見國際正義，已有莫大之進步。吾人深信中英美三國以
正義相結合，必能解決東北問題。東北問題解決以後，遠東問題自可迎刃而解，世界和平，亦得藉此奠
定其基礎。

（曾載三十年九月十八日重慶益世報）

羅邱宣言與東北問題

中日戰爭是現在太平洋問題的焦點，而東北問題之解決，又為兩國和戰最大的關鍵。近十年來，日本以武力佔據我東北，而演變為世界第二次大戰。九一八事變固可稱為現代史上之分水嶺。東北問題果能獲得合於正義之解決，實能為世界和平奠其礎石。茲當華英兩國對於世界大局殊交聯合宣言之後，又逢東北淪陷十週年哀痛的紀念日，深覺得我兩國同胞已到了否極泰來的時期。作者願乘此時機，對東北問題作一簡單的回溯，而致無限的希望。

關於東北問題最重要的文獻，當首推國際聯盟調查團的報告書，即所謂李頓報告書。我們對於李頓爵士等的工作成績，自然是非常贊佩。是書全文凡十章，首述東北問題之史地背景，對於東北為中國的領土，曾下極明確之斷語，謂中國數百萬農民之移殖，確定該處將來永為中國之所有。絲綢在法律上事實上，欲使東北與中國分離，將來必造成一嚴重之領土恢復問題。次述中日二國複雜之關係，包含許多性質嚴重之糾紛問題，而并其感想曰，一、如斯情勢，世界各國無可比擬。一個國家在鄰國領土內，竟能享受動盪而廣大之經濟及行政權利，可謂絕無僅有者矣。一、又次述九一八事變及偽滿洲國之成立，則表示明顯之二點，一為九一八及九一八以後之一切日本軍事動作，均無正常之理由，不能認其自衛之手段。一為所謂滿洲國者，並非真正及自然獨立運動所產生，而為日本軍隊及日本文武官吏操縱操作之結果。由是證明日本為侵略者，滿洲國乃日本之工具，使世界人士毫無疑義。要之，是種難雜材料，經慎考查，綜括論斷，的確是一部詳論國際政治的大手筆。

李頓報告書最後提出解決之原則及條件，貢獻具體辦法於國際聯盟行政院，惟因遲就事實，顧慮太多，以致前後矛盾，不能自圓其說。作者以為李頓報告書應分為兩部分來看，關於「事實判斷」的一部分，是我們所十分贊成的，但關於「價值判斷」的一部分，却是我們所決不贊同意的，這就是李頓報告書矛盾的地方。試就我們所認為最不滿意的，舉出下列三個要點。

(一) 國聯調查團主張對東三省為無軍備區域，（亦稱廢兵區域）無期的全部的廢除軍備，儘以憲警維持內部治安，中日二國締結不侵犯條約，倘蘇聯願意加入，則可成為三方協定。此項建議使我國在東北之國防建設權無形取消，中國主權顯受限制。國聯有何方法，保障東北，不致成爲比利時第二。

(二) 旅大問題爲東北問題之禍首。旅大遷租借地位於國防上之衝地，或稱爲北洋之直布羅陀，因軍事上之便利，致引起日人侵略東北之野心。日人在租借地設有關東軍司令部，及海軍要港部，此即東北慘案之導火線。故旅大問題一日不解決，東北一日不得安寧。調查團對此早已滿期之租借地，保持緘默，可謂避重就輕，不負責任。

(三) 日人在我東北移民不能成功，乃隱使朝鮮農民，行間接移民之策。根據宣統元年（一九〇九）中日間島條約，凡鮮滿雜居區域，所有墾民，統受中國管轄裁判，與華民一致。實際則日人利用韓民爲爪牙，喧賓奪主，如萬寶山（在長春附近）事件韓民強佔農田水利，爲滿韓事變之先聲。調查團於此邊不加察，且推波助瀾，輒以歐洲所謂少數民族相比擬，不知韓人係屬外國僑民，未盡中國國籍。就人數（約百萬）及其在東北之地位言，決不能與歐洲一較。

之少數民族同屬於本國國籍者相提並論。若遽締結某種協定以保護之，在東北問題適為治絲

愈紊。此實調查團之誤解，殊有糾正之必要。

綜觀李頓報告書，就文字觀之，確為中國仗義執言，而究其實質，仍欲以中國為犧牲，充瀆着妥協的空氣，而代表着現實外交的作風。但李頓報告書極堅決的把侵略者的罪名，加於日本帝國主義之上，絲毫辭辯之餘地。其後因美國國務卿史汀生發表著名的不承認主義，國際聯盟大會遂通過不承認滿洲偽滿議決案。東北問題有此理論的根據，為全世界所接受，當然有「名正言順」之效，那就是無上的威力，故李頓報告書雖為我們所不能滿意，但有其不可磨滅的貢獻。其不可磨滅之處即孔子所謂「一必也正名乎」的正名二字。

中國經五年來艱苦悲壯的抗戰，可謂已收穫了相當代價。試把今年羅斯福與邱吉爾的聯合宣言，和當年李頓報告書的精神比較一下，即可見世界大勢已經從現實外交的理想外交的路程上發進了。羅邱宣言的八條和威爾遜總統十四大綱不同的點，在於十四大綱前五條及最後一條皆講基本原則，其餘八條皆實際問題，（如法國問題波蘭問題之類）羅邱宣言完全講基本原則，而未涉及實際問題。但基本原則實應應用到實際問題上，方有價值之可言。我們試把羅邱宣言應用到東北問題上去，即可見其與李頓報告書有迥不相同之點如左。

（一）羅邱宣言主張解除侵略國的武裝，（其第八條有云：在廣泛永久之普遍安全制度未建立前，侵略國家軍備之解除，實為必要。）李頓報告書反主張廢除我東北之軍備。這是何等鮮明的對照。依據李頓報告書，則受處分者乃被侵略國而非侵略國，顯然違反公理。

(二) 羅姆宣言主張恢復自由民族之原有主權。(第三條)滿期已久之旅大租借地當然要無條件歸還中國，日本須完全退出遼東半島，如此方針到中國領土完整之目的。

(三) 依據前條同一理由，東北外僑無論日本人或朝鮮人，必須完全服從中國法令，不容有任何特殊待遇，更不容有二重政治之存在。歐洲所附保護少數民族條約，與中國國情絕不適合。

羅邱宣言僅提原則，而未涉及具體問題，其態度亦甚正當。關於遼東糾紛之解決，理應由中國政府以主人翁之地位，發表宣言，或以中國為主，聯合與國，發表共同宣言。羅邱二氏之海上會談，既未邀請中國參加，自不能越俎代謀。中國作戰之目的本極光明正大，一言以蔽之曰，求中國之自由平等是已。作者前著「日本帝國之衰鐘」一文，(二十九年二月二十五日本報星期論文)其結論謂中日邦交之新關係有著于領領權確定不變之事實，因歸納之為六條，曾由路透社傳播於海外。茲復就原著六條中，對東北問題特別有關者，列為四條，申述如左。

(一) 旅順大連租借地(日人稱為關東州)已於民國十三年宣告滿期，日人久假不歸，絕無法律上之理由，現在必須實行收回。南滿鐵路沿線區域，(日人稱為附屬地)其性質與租借地無異，自必同時交還中國。租借地內所有公產全部移交中國政府。

(二) 外國在華享受特殊待遇，如治外法權等，在戰後必須完全廢止。日本在我東北之僑民自必受中國法律之支配與司法機關之管轄，朝鮮僑民亦然。至於朝鮮問題之解決，務須尊重民族自決之原則。

(三) 東北與日本商務關係甚為密切，出口貨大宗如大豆等，進口貨如布匹等，可訂立商務協定，

謀互惠之道。關於國際貿易之增進及原料之取給，日本可與其他國家受平等之待遇。

(四) 日本在我東北之投資，集中於兩大機關，即南滿鐵道公司，及滿洲重工業公司。(民國廿六年冬成立) 戰後應由中國政府全都接收，根本改組，以保主權。中國建設事業歡迎外國之正當投資，並依據法令，予以合法之監督與保障。日本與他國享有均等之機會。

作者另有「解決東北問題之基本原則」一文，對上述四條作較詳盡之解釋與較具體之說明，載於「思想與時代」月刊第三期，茲不贅述。

前著「日本帝國之衰頹」一文，路透社轉傳播六條綱領外，並將描著摘述大意，頗得要領。略謂「中國對於日本的意向，一向具有同情的瞭解，甚至日本軍事崩潰之後，日本國家仍將照常存在。但日本之政策，必須根據其歷史與地理的條件，即適宜於其漁業航業工業及國際貿易之發展。中國獲得勝利後，日本不必畏懼中國之報復，蓋中國僅為領土與主權而戰，而非反對與日本經濟合作。中國不承認日本在華有任何特權，但對兩國間之歷史的與地理的關係，可予以考慮。倘日本之工商業獲得適當之發展，則日本人口問題亦能自動獲得解決。沿太平洋諸國，朝氣蓬勃，奮發有為，而現代交通之進步，尤促使相互關係日趨進步。」(見二十九年二月二十六日香港版大公報路透社電) 羅邱宣言第五條云，「希望促成世界在經濟方面之全面合作，以提高努力標準經濟進步與社會安全。」此實表示國際關係之新理想。英國外相艾登最近曾聲述英國對戰後德國之政策，必須有兩大目的，一方面使德國無法再事擴張軍力，重作統治愛好和平國家之嘗試，另一方面亦不應使德國經濟崩潰致使其他鄰邦及全世界之禍患。(本年八月卅日艾登演說辭) 此兩大原則艾登稱為戰後英德關係之指導原則，與前述描著旨趣實相

符號。日本帝國沒落以後，正常的日本國依然存在，日本果能從此理解中國之民族精神，放棄其大陸政策，則其在共榮之希望必能於戰後真正實現。抗戰以來，中國對日國策堅定不移，以不達志體美爲至難之用。抗戰已入第五年代，日本軍事政治無論若何變化，對於其沒落的國運決不能有所挽救。抗戰勝利之基礎業已奠定，現在東亞大局的運命確已操之在我，而我淪陷十年之東北同胞確實已經曙光在望了。

（載於三十年九月十八日重慶大公報）

東北與南洋

東北與南洋爲我建國時期民族發展最有希望亦爲國際關係最爲紛繁之二區域。東北爲中華民族之生命線，南洋則爲吾民族之第二故鄉。此二區域雖距離遙隔，實則利害一致，互相保障。日本之大陸政策與海洋政策原如刃之兩面，不能分離。南進北進張弛往復，迭相爲用。在九一八之時，日本早已決定海陸並進之策略，程序容有緩急，本質絕無異致。南洋與我華僑有切身利害關係，日本南進直爲削弱中國之另一手段，進攻中國之別一途徑，失南洋何異失東北？當東北事變發生以後，與九國公約有關之歐美列強，大率壁上坐觀，惟恐開罪於日本，此種自私姑息異其短視，畢今業已證明爲嚴重之錯誤。自日本宣佈所謂大東亞新秩序係包括南洋各地，又與德韓簽定三國同盟，遣兵越南，覬覦泰國，威脅新加坡，於是與南洋有特殊關係之英美荷蘭諸國始一致認清事實之真相。所謂南進北進，喻如鳥之兩翼，苟非折其一翼，則無由遏止其侵略狂欲，由是乃有A B C D四國聯防互保之建議。就中國言之，南洋各地任何一處之存亡得失，要莫不與我數百萬僑胞之生存利益息息相關，直接影響於抗戰之力量，間接影響於建國之前途。凡我國民均宜深切覺悟，欲增進南洋華僑之地位，必先恢復東北失地，以重振祖國之威望。反之，欲圖恢復東北失地，又必須保衛我南洋數百萬僑胞之根據地，以期對於祖國抗建大業作更偉大之貢獻。作者本此旨趣，爰就政治地理學之觀點，就東北與南洋可相提並論之處，陳述大要，著爲是篇。

東北四省之失地佔全國面積百分之十一·五，喪失人口佔全國人口總數百分之八。東北大陸世人多以北與新大陸比之，其人口增加之速，殊堪驚異。據專家所稱，東省人口年增百分之四·八，其增加速

編錄日本三。四倍，美國二。五倍。（見北滿真東省鐵路一書頁十，民國十六年北滿經濟調查局編）
○嶺南山東河北兩省農民源源過往，冀北決不能如此迅速發展。東北在農忙時期即要大量之人工，由關
內移居之農民年達百萬之衆，其中定居者約居半數，餘則率去秋歸，有如鴻雁之南翔。自民國十三年至
二十一年之八年間，山東河北省移居東北人數約爲五百六十萬人，回鄉之人數約二百九十萬人，永久移住
約二百七十萬人，其定居者爲百分之四十九，此種數字殊屬可驚。美國素稱爲歐洲移民之尾閘，其關
內以來移民之最高紀錄爲一九一三年之一百四十萬人，平常年份大概僅爲四五十萬人左右，其他如阿爾
羅最高紀錄不過三十萬人，巴西之最高紀錄亦僅二十萬人。國際聯盟調查報告曾謂中國數百萬農民
定移殖於東北，確定確處將來永遠爲中國之所有，誠爲世界之公論。東北四省人口現爲三千五百萬人，
據專家研究，東省人口尙可增加一倍，即可達七千萬人。然則東北之間發至今可謂適得其平。東北擁有
廣大肥美之平原，富於森林礦產，爲華北錫鑛人口天然之出路，稱之爲中國之生命線，豈虛語哉。

南洋實爲我二大移民區域之一，獨與廣東二省邱陵參差，地狹人稠，真北省之山東李島及冀東區域
頗相類似。東北移民以山東籍爲主，河北籍次之，百餘華僑原居閩廣者居十分之九。東省之移民實邊，
隨趨峇嶼，歷二千年之經營，民族同化事業已完全成功。南洋一帶自唐宋以來，航海日長，亦已有一千
餘年歷史。南洋可分爲中南半島與南洋羣島二大部，前者包括越南泰國緬甸與馬來半島，後者則以爪哇
蘇門答臘婆羅洲菲律賓諸地爲尤著。此兩部份土地合計約二百八十八萬方公里（比東北土地大二倍有奇，
東北土地面積一百二十八萬五千方公里），人口合計一億萬四千萬人。（比東北人口多四倍）南洋華僑
總數估計六百五十萬人。（民國二十八年僑務委員會統計）此外僑居者（即僑居在當地所生之子女），

商國時即點視之，其價值尤在煤礦之上。東北之煤礦石油等礦皆為日人所攬奪，所謂膏粱而藉養兵，皆備於此。近年日本所得煤礦石油，年約三十五萬噸。黑龍江省產金頗富，幾有遍地黃金之感。

三、石油礦產以石油錫礦為最要，煤礦次之。石油產於荷印及英屬婆羅洲，年產八九百萬噸以上，其在輸世界石油產額所佔之比率雖僅有百分之三或三，但在石油資源深感缺乏之遠東，實有極重要之意義。錫礦錫類石油礦之產額相比較，亦顯然可知。南洋石油礦大都為英美二國所投資，新加坡於其居故中心。日本南進之經濟目標，首為石油，英美二國對日經濟關係之工具，亦以石油為首要。此外錫甸中部和錫蘭（Ceylon）地方，亦為世界著名油田之一。據年南洋錫礦產額約佔全世界百分之五十五，（其產值亦佔百分之三十五，荷印那加島亦佔百分之二十，）礦業均為華人所經營。馬來錫業為當地最層積久大宗，此皆華人之勞績也。美國天產雖富，但對錫及煤其為缺乏，南洋錫礦主要。路為美國，故錫礦之有極大之關係。越南東京灣之洪崎煤礦年產三百萬噸，在我國南方市場上極為重要，頗有補償鈔力。

國民四十八十九兩年統計，京省進口貨來自中國本部者佔百分之三十，出口貨則全由中國本部者佔百分之二十四，即東省對外貿易約有百分之二十七係對本部貿易，以價值計之，平均年達三萬萬元以上。身值數為海關統計，其由北南鐵路運輸之貨物，每年由國內出口或關外進口者，合計亦達五千萬元之數。東省貨物運至本部各省者，豆類佔五分之一，煤佔十分之一，其次為生鐵、灰絲、高粱、木材、人參、藥材、棉紗、茶葉、紙張、瓷器等項次之。自日俄之戰以來，東省對本部之貿易業已加倍，而近年由本報

運往東省貨物進身之速，尤超東省出口而上之。近年來中國輕工業漸見發達，東三省爲其主要之市場，故東北之淪陷，於我民族工業之發展爲一極大打擊。

如以南洋爲一獨立之貿易單位，（包括英荷法德地及泰國）則其在我國對外貿易上之地位，僅次於美國。據民國二十二年之統計，我國對南洋貿易已增至三萬萬元以上，佔我國國防貿易總額百分之十六。進口貨中，米佔十分之四，石油佔十分之一，次爲糖、煤、木材、海產等。出口貨類多而數微，主要者爲大豆、絲綢、土布、瓷器、紙張、藥材、醃菜等項。出入相抵，尙有鉅額入超，我國處於逆勢，有時出口價值僅及進口之半數。華僑雖遠處海外，但以愛國熱忱，或以習用關係，樂於購用國貨。故凡有華僑足跡之處，亦即國貨銷路所至。而近年國內機製商品更受華僑之歡迎，使在國外市場得一立足地。我國對南洋貿易有其特性，即主要對象至今仍屬華僑，嚴格言之，可列於國內貿易之範疇，與東北軍無大異。我國今日之國貨，屬於輕工業者居多，倘僅歐美力有未逮，較有希望之市場尙南洋東由河南蘇與東北同爲我國國民經濟結構中重要之一環。

移殖於東北之人民定庸之後，仍保持其與原籍省份之關係，此種事實一經考查移民入故鄉之款項即可瞭然。其匯款或從銀行及郵政局匯出，或由移民返鄉時帶回，其總數不易估計，大約每年從綏山東及河北兩省者約達二千萬元。此項匯款構成東三省與中國本部間一種重要之經濟連鎖。察省郵局爲便利民衆之機關，即因移民匯交鉅款於其山東及河北之家屬之故耳。自東北淪陷以後，山東河北二省農民匯濟所受損害之鉅，不言可喻。

南洋華僑每年匯款在國內，與東北移民相較，超越之數甚多。據在滬僑胞統計，每年匯款約達國產總額

元，自民國二十八年已增幾十萬萬元。自彼以來，我國因國際貿易之加入。更恃此項巨款以爲補注。曠
多。我國之出口貿易，而使我國貿易平衡之不利情形得以稍資彌補。在滬水旱戰餘，糧食供應
亦多。抗戰以後，更奪出其汗血所得金錢貢獻國家，據南僑籌賑大會（三十年三月在加那被舉行）所辦
，海外華僑捐款及他款（勿論救國公債）匯歸者不下三十萬萬元，南洋約佔三分之一，其餘則歸國轉
，皆補助至大。備研究列強在華投資，而不詳究華人在全世界之鉅大投資，實爲一種缺憾。如果對海外
（詳見前報）調查，不詳發現各國在華投資，未以超過中國在海外之資產總額。查各國在華投資實情，除
（見前報）調查，約計美金三十萬萬元以上。（見氏著外人在華投資一書，民國二十九年出版）
關於華僑全部資產，據最近大公報估計在五十萬萬元以上，合國幣三百五十萬萬元。（見二十九年年
二十日大公報社評）華僑與祖國經濟關係至爲深切，故保衛南洋必先保衛祖國，祖國抗戰勝利，國威震
，則華僑在南洋之地位自能隨日上升。吾前謂東北與南洋雖距離遙隔，而利害一致互相保障，實屬毫
無疑義。新中國之建國必當注意於東北與南洋，比較言之，東北大陸所擔負於國家者爲其無窮之動力
，南洋華僑所能貢獻於祖國者爲其偉大之人力與財力，此其義亦可灼然而無疑也。

（付載三十年十月二十六日香港國民日報）

中華民國三十一年四月初版

東北問題 第一輯

每冊實價國幣二元五角

(外埠酌加運費匯費)

著者 張其昀

發行者
國立浙江大學
史地教育研究室

印刷者 貴陽中央日報社

版權所有
不准翻印

唐 詩
和 集
竹 州
子 入 五