

THE QUESTION OF
SOUTH MANCHURIAN RAILWAY

EDITED BY
HENAN CHI

滿鐵問題

祁仍奚著

孫科署



序言

嗚呼。日本經營滿蒙。於今二十餘年矣。吾人僅知其爲侵略政策。而不知其侵略之實迹何存。與侵略之慾望安在。譬猶大盜已踰垣入室。頤指其僮僕。竊據其貨財。而屋之主人。熟視無覩。日沈酣於醉夢之中。於是強梁者志得意滿。如入無人之境。惟所欲爲。喧賓奪主。勢將日朘月削。不殄滅無餘不止。今日東三省之疆域。幾非吾之所有。其未入日本勢力範圍者。誠屬有限。然日本政府併吞滿蒙之野心。固未稍戢。迭經討論研究。策勵進行。倘非去歲南北統一告成。及東省當道易幟敏速。恐今日東北一隅。已隸旭日徽章之下。興言及此。令人不寒而慄。雖然。吾不暇責日人之侵略陰謀。有加無已。而深恫我國人士甘爲魚肉。坐視人之割鬻宰割。漠然無所動於中。試叩以日本在東三省所經營之事業若何。侵越之主權若何。往往箝口結舌。曹焉罔對。此尤可爲痛哭流涕長太息者也。夫日本所恃以爲侵略之樞紐者。厥維南滿鐵路。此路扼東北形勝。南起大連海港。北經遼寧省會。直達吉林之長春。銜

接中東鐵路。以期縮殺歐亞交通。溯自前清季年。日本戰勝強俄。始由俄國將所得路權。讓諸日本。當經我國政府承認。與日締結滿洲善後條約。向使日本果能按約履行。則我國主權。尙不至遽受損失。乃日人恃其狡悍。蠶食鯨吞。其所攘奪利權。每多逾越範圍以外。如東省之吉長、吉會、吉敦、四洮、洮昂、天圖、滿蒙各路。無不被其強迫投資。隱握債權。任意操縱。更以其雄厚勢力。假鐵路附屬地名目。兼營鑛山鐵廠。農林工商各項實業。復擅據警察徵收教育各行政權。慘澹經營。匪伊朝夕。用能兼包鉅細。條理萬端。績已著而人不知。勢雖成而衆弗駭。揆其處心積慮。默運機謀。不特視爲拓殖之奧區。且將進而執亞洲之牛耳。吾人若再不覺悟。聽客所爲。苟東省悉爲日本佔領。則我國人民。必將無立足之地。屏諸遠方。或視若奴隸牛馬。不觀朝鮮亡國。未及二十年。其人民流離顛沛於國外者。已達鉅萬。臺灣歸併日本。不過三十年。而我國人多已回國。生番亦將絕種。前車未遠。來軫方遒。非故作危詞以聳聽也。蓋書所謂兼弱攻昧。取亂侮亡。實理有必至。事有固然。我若自居於弱者昧者亂者亡者。無惑乎人之兼之攻之取之侮之也。吾人卽不爲國土國權計。獨不爲吾身

及子孫生存計乎。目擊外患益深。岌岌不可終日。能不亟起而謀挽救之術乎。欲謀挽救之術。必先悉其受病之所在。隨時隨地。設法補苴。出以決心。持以毅力。夫乃有濟。以彼根深蒂固。豈一時激於意氣。空言抵抗。所能奏效。吾人欲洞明南滿鐵路真相。無如一切進行計畫。權操日本。我國人士。苦難偵察。故迄今並無專書紀載。間有一二雜誌新聞。偶據論議。或調查概略。惜未賅博。至日人滿鐵著錄雖多。如南滿鐵道株式會社十年史。二十年史。及南滿鐵道株式會社之性質。以滿鐵爲中心之外交等書。又多偏袒己國。別有宣傳作用。未足據爲定評。鄙人近著東鐵問題一編。專述中東鐵路歷史。因此二路。根本上胥有連帶關係。而對於南滿鐵路內幕。感憤尤深。頗思有所撰述。貢獻當世。藉喚醒國民重視滿鐵之觀念。以求研究收回之方策。顧茲事體大。端緒糾紛。較諸東鐵情形。其繁複不僅倍蓰。勉竭駑鈍。網羅要聞。歷時且數閱月。始克成書。命曰滿鐵問題。都十七萬餘言。凡關於滿鐵源流。及日人侵略意旨。拓殖政策。無隱弗宣。重以本年太平洋會議。中國代表出席期迫。將以是編爲芻蕘之獻。聊備甄採。用是倉猝出版。深憾中國從前並無此項專述。足供參考。故蒐

集資料。極感困難。誠恐其中紀載。尙有未臻完備。竊冀大雅宏達。曲亮譴陋。惠錫糾繩。匡其不逮。是則私衷所昕夕祝禱者也。民國十有八年九月下澣。祁仍奚謹序於吉垣。

滿鐵問題

目次

序言

第一章 滿鐵問題之緣由暨滿鐵會社之組織……………一

日俄樸資茅斯和約 追加約款 中日滿洲善後協約 中日條約附屬秘密議定書要領 日

本政府勅令關於設立南滿洲鐵道株式會社經營滿洲地方鐵道運輸_{事務} 日本遞信大藏外

務三大臣以祕鐵交付設立委員會之命令 南滿鐵路公司章程 金福鐵路 安奉鐵路 旅

順支線 柳樹屯支線 營口支線 煙臺支線 撫順支線

第二章 滿鐵會社與其他東北鐵路有關者之沿革……………五三

京奉鐵路 吉長鐵路 吉敦鐵路 吉會鐵路 四洮鐵路 洮昂鐵路 天圖鐵路 滿蒙五

路 五路換文 四路換文 四路草合同 五路與四路之對照 五路與四路訂約內情 五

路之價值

第三章 滿鐵會社經營之事業……………一五五

鐵路（京奉路 日本國有鐵路 朝鮮鐵路 四洮鐵路 吉長鐵路 中東鐵路 烏蘇里

鐵路 日滿聯運 歐亞聯運 大阪商船 大連輪船公司 日本郵船公司） 海運 港灣

（甘井子裝煤埠頭） 鑛山（撫順煤鑛 頁岩油工業 撫順煙臺兩煤鑛細則議定書

滿鐵鞍山站鐵鑛合辦合同 製鐵業之調查情形 鞍山鐵鑛） 農業 電氣 旅館 地方

事業（土地及建物 市街經營 教育設施 衛生設施 警備設施 商工設施 商工業

鑛業 電氣瓦斯及窯業事業 助成公司 調查機關之組織 課 東亞經濟調查局

哈爾濱事務所調查課 地質調查所等 滿洲及朝鮮之歷史地理調查） 受託經營事業

第四章 日本以滿鐵爲侵略滿蒙之政策……………一三二七

南滿鐵路收入與中國國有鐵路收入之比較 民國成立後十五年内滿洲對外貿易增加之概

況 南滿之重要 三部份貿易之比較 日本在南滿佔優越之地位 大連爲第一通商口岸

出入口之大宗貨物 證明日本對華之真相之簡單年表 日本在東三省經濟勢力之一斑

第五章 滿鐵問題與國際關係……………一七五

哈利滿之滿鐵買收計畫 吉長路問題（附吉會線問題） 法庫門鐵路問題 安奉線問題

臚舉滿洲諸鐵道中立問題 (一)美國之提案 (二)英國之態度 (三)俄國之態度(附法國) (四)德國之態度 (五)日本之態度 (六)結論 美國提案之真因與中國之態度
錦愛鐵路 (一)中立案中所見之錦愛鐵路問題 (二)錦愛鐵路權利內容 (三)錦愛鐵路之結末 (四)四國借款團之失敗 四國借款團失敗以後之外交 (一)安東經由鐵路貨物減稅特典之訂定 (二)日本之『滿蒙五路』敷設權之獲得與支配交通網 (三)中日交涉中之滿鐵 (四)石井藍辛協定 結論 (南滿洲及東部內蒙古中日條約及關係公文 一九一九年巴黎和會 一九二一年華府會議英美支持中國排斥日本 洮昂路 吉敦路 將來日本應敷設鐵路 華府會議取銷二十一條的提案 中日爭辨及美國聲明)

第六章 日本對於滿鐵條約外侵略政策之索隱……………三六四

中國承認日俄樸資茅斯和約之研究 節錄東省鐵路公司合同 日本國與俄羅斯國互約如左之事件 外務部致俄使照會 俄使致外務部照會 (開市之增加 安奉線 南滿鐵路用料免稅 增加日本居留地 斷送鴨綠江右岸森林採伐權 推廣陸路貿易減稅 在滿中國敷設鐵路之限制 營口線之允准 鑛權之讓渡 吉會權利之讓與 吉長路之允准 旅大及滿鐵之期限延長 四洮路之允准 四路之允准 洮昂之包工 吉敦路之包工 天圖

附錄

- (一) 新奉吉長鐵路協約……………三九五
- (二) 新奉吉長鐵路續約……………三九八
- (三) 吉長鐵路借款細目合同……………四〇〇
- (四) 中日吉長鐵路借款合同……………四〇六
- (五) 中日吉長鐵路借款細目合同……………四一八
- (六) 中日吉會鐵路借款預備合同……………四二二
- (七) 中日四鄭鐵路借款合同……………四二五
- (八) 中日四洮鐵路借款合同……………四五—
- (九) 中日滿蒙四鐵路借款合同……………四七一
- (十) 中日溪城鐵路公所協約……………四七四

滿鐵問題

第一章 滿鐵問題之緣由暨滿鐵會社之組織

一 日俄樸資茅斯和約

南滿鐵路起自大連，直達長春，跨越遼寧、吉林兩省區域。日人不惜投資鉅萬，艱難締造，以底於成；馴致交通營業及附屬各項事務，無不異常發達。人第知日本陽託親善之名，陰行侵略之實，坐使吾國主權日益損失，羣思設法挽回，爲亡羊補牢之計；然不深考當日滿鐵問題何以發生？日本何以據有此種優越權利？則雖欲相機應付，其道無繇。茲特先將滿鐵問題之由來，窮源溯流，爲治世留心東北政治者告。蓋自前清光緒甲午中日戰後，俄國干涉日本交還遼東以來，經營中東鐵路，據有旅順、大連。一九〇〇年更進據滿洲，強脅清廷，締結密約，攫取種種權利。——由列強抗議結果，俄始宣言廢除。於一九〇二年，由中國與俄締結滿洲撤兵條

約，——分十八月爲三期，撤盡滿洲駐兵。當第一期時，俄國如約撤退錦州、遼河左近之兵。及第二期，俄不撤兵，提出新約要求中國承諾，意將封鎖滿洲門戶，而使其爲俄保護下之特種範圍地也。美以俄爲違反門戶開放之旨，倡言不可；日、英二國亦提出抗議，俄終不肯撤兵。又於鴨綠江附近之地，託言保護伐木公司，派軍侵入朝鮮。其公司股份，自俄皇皇后及皇族大臣皆嘗投資；但假託營業名義，從事遠東之侵略。因強租要地於韓，自築礮臺，增多駐軍，改其名目。日本見俄人不僅佔據滿洲，力謀併吞朝鮮；逼處強鄰，危險殊甚。且自中日戰後，日本人口數增，工業發展，韓折入俄，卽出口米、穀一項，亦操諸俄人之手；其於日本利害，益關重要。於是全國上下，主張對俄開戰，尤以大隈之進步黨爲最烈。未幾俄國陸軍大臣光魯巴金赴日，——留住東京四日，日、俄邦交，終未妥協。光魯巴金歸至旅順，開重要會議，決定於遠東增加駐軍；俄皇特設遠東總督，以素主侵略之亞歷氣哲充之，付以遠東外交、行政及軍事上之大權；蓋將根據滿洲，以對待日本也。俄恃兵力素強，意輕日本，自信和戰唯視俄國之所欲。不知日本意志堅決，卒出於一戰。日本之所以敢

於戰者，則以其時除法國、英、美、德皆不助俄，故無所懼。迨交涉破裂，由天皇開御前會議，議決調回駐俄公使；一九〇四年二月六日二國之邦交斷絕，戰端始啓。日本派軍駐守漢城，朝鮮深憾俄國之橫，又以日本宣戰詔書有保全其領土語，卽視爲仁義之師；於是韓廷宣布廢棄俄、韓間一切條約。是年八月，日、韓二國又締新約，日本得薦財政、外交顧問各一於韓，贊理事宜，朝鮮實已不啻爲其屬國矣。中國亦出通牒，宣告中立，劃遼河以東爲交戰區，其西爲中立地；蓋河以東之地，俄國駐兵不肯撤退，事實上無可如何。——中國宣言，日、俄二國皆承認之。俄國自謂必勝，卒致一敗塗地。旋二國議和於美，——其時尙未休戰，日本遣兵至庫頁島，據有其半，又派兵至黑龍江下游，二軍相持於滿洲。美大總統羅斯福以人類幸福終止戰鬪爲由，勸告日、俄兩政府直接媾和，兩國皆應其勸。維時日本以戰勝餘威，傲視俄國，勢將要求賠償軍費、割讓土地；俄則以日軍尙未進入俄領土一步，其所失者僅在中國境內攫取之利益，絕不以戰敗者自居；又和意不由本國發起，方續調大軍，以示不少屈撓。日人國內困窮，俄亦盡知；故日政府處此地位，不得不和。遂派小村外

相爲首席全權，駐美大使高平爲次席全權；俄政府派微德爲首席全權，前駐日羅栓爲次席全權，於是年七八月間先後抵紐約。美大總統介紹兩國全權會合，定樸資茅斯爲會商地。旋由小村提出媾和條件，其重要者：一、俄國承認日本對於朝鮮有卓絕利益及指導、保護、監督之處置。二、俄國以一定期間撤退滿洲軍隊，又拋棄在滿洲一切利益與權利。三、日本現時占領滿洲，全部皆還付中國；惟遼東租借地域不在此限。四、中國爲發達滿洲工商業利益，兩國互不阻礙。五、庫頁島及附屬嶼，割讓與日本。六、遼東租借權及關聯之利益與俄國所建房屋等，讓與日本。七、哈爾濱以南之鐵路及材料與炭礦等，無條件讓與日本。八、橫貫滿洲鐵道，限於商工業爲俄國管有。九、俄國賠償日本軍費。十、逃走中立港之俄國軍艦，作爲捕獲物，交付日本。十一、俄國在極東之海軍，力加限制。十二、日本海等處之俄領沿岸，許日本人民有漁業權。俄微德全權接此案後，卽公言曰：『俄雖戰敗，未被征服，割地、償金之屈辱，尙無忍受之必要。』遂嚴拒割地、償金二款。且言：『因此條件破裂談判，非所避也。』小村全權請依提案逐件處議，微德諾之。逐日會議，已議決十分之六；惟

償金及庫頁島之割讓，中立港逃艦之交付與限制海軍力四條，激論多時，仍未議決。微德以此非戰爭目的之條件，而爲戰爭結果所生之條件，有關俄國威嚴，絕對不能承認；俄皇又電訓微德曰：『償金不能承認。』後經美大總統向雙方互勸讓步，小村即撤回中立港逃艦與限制海軍二條，另立庫頁島北部還付與俄，俄出償金十二億圓之新案，提示微德。微德仍行嚴拒談判，幾至決裂；並備文向聯合通信社發表，大略謂：『日本以逼還庫頁島北部，要求償金十二億圓，名爲賣卻，實爲補戰費；此如讓步，不得認日本爲真正和平。日本如不撤此要求，和平斷不成立。』於是小村又撤還償金問題，單要求割讓庫頁全島，仍被微德拒絕。小村不得已，提出最後大讓步案，僅割庫頁南半島與日本；微德許之。和議始成。時一九〇五年八月二十三日，是爲樸資茅斯條約。其文如左：

一、日俄兩國皇帝陛下與兩國臣民之間，將來當和平親睦。

二、俄國承認日本對於韓國有政事上、軍事上及經濟上之原諒利益。日本對於韓國認指導、保護及監理之必要處置時，俄國不阻礙、不干涉；但俄國臣民在韓

者，受最惠國臣民之待遇。又兩締約國爲避一切誤解，於俄韓國境不爲軍事備置。

三、日俄互約左列各事：

(甲) 遼東半島租借權效力以外之滿洲地域，全然同時撤兵。

(乙) 遼東半島租借地域外現時日俄兩國軍隊占領之滿洲，全部還付中國，全屬中國行政。俄國於滿洲侵害中國之權及妨礙權會均等主義之領土上利益，又優先及專屬之讓與等權利，概不得有。

四、中國因使滿洲商工業發達爲各國共通一般之設置時，日俄兩國互不阻礙。

五、俄國以中國政府之承認，將旅順大連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權利特權及讓與，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。

六、俄國以中國政府之承認，將長春（寬城子）旅順間之鐵路及其支線，並同地方附屬一切權利特權及財產與其所有一切經營之煤礦，無條件讓與日本。

七、日俄兩國於滿洲各約之鐵道，相約限於爲商工業之目的經營，決不爲軍略上之目的經營；但遼東半島租借地域之鐵道，不在此限。

八、日俄兩國爲增進交通運輸且使便宜爲目的，使滿洲之鐵道相接續，另別約規定，接續業務。

九、俄國將庫頁島北緯五十度以南之半部及其附近一切島嶼與該地方內之一切公共房屋財產之主權，完全讓與日本政府；但兩國皆不於該島及附近島嶼之約領內，建築堡壘及其他軍事上之工作。又相約不爲有妨害宗谷海峽及韃靼海峽自由航行之軍事上事件。

十、割讓地域之俄民願賣其不動產退歸本國者，聽其自由。願在舊地域居住者，以服從日本之法律及管轄權爲條件，受完全之保護；不服從者，日本有自由放逐之權，但其財產仍受完全尊重。

十一、俄國許日本臣民於日本海、鄂霍次克海、白令海之俄領沿岸，有漁業權。

十二、兩國通商航海條約，以戰爭廢止。茲以戰爭前之約爲標準，從速締結新

約。

十三、本條約實施後，兩國從速付還一切俘虜，各將俘虜之死亡數及供給俘虜費資之實額提出兩抵之後，俄國急償還日本供給俘虜之過多額。

十四、本條約經兩國皇帝批准後，於五十日內日本經法國公使通告俄國政府，俄國經美國公使通告日本政府，自雙方通告後，本約全體有效力。

十五、本約英法文合作二通，有誤解時，以法文爲主。

二 追加約款

依據本日簽字日本國及露西亞國講和條約第三條及第九條之規定，下名全權委員訂結左開追加約款：

第一 關機第三條

日本帝國政府及露西亞帝國政府互約於和約實施後，即行由滿洲地域同時各着手撤退其軍隊；應於和約實施之日起，十八個月以內，除遼東半島租借地以外，由滿洲撤盡軍隊。

占領前面陣地之兩國軍隊，應最先撤退

兩訂約國各保留在滿洲保護各自鐵路守備兵駐在之權。該守備兵數，每一公里不得超過十五人。日本帝國及露西亞國軍司令官，在上開最大限數以內，按照實在必要程度，以兩方合意，酌留務求少數數額。

在滿洲日本國及露西亞國軍司令官，依據前開原則，協定撤兵細目，務求從速；且無論如何，不得超過十八個月。於此期限內，兩方合意執實行撤兵上必要之措置。

第二 關於第九條

兩訂約國各任同數人員，組織境界劃定委員，於本條約實施後，在最速期內，以永久方法，實地劃定在薩哈噠島（即庫頁島）日本國及俄國領地間之正確境界。該委員等於地形容許限度內，務須以北緯五十度為境界線；若在某地不得不由該緯度偏倚一方時，應在他地點作相當之對等偏倚，以求填補。該委員等須負責作成凡列入照約讓與之附近島嶼表及明細說明書，且繪成表示讓與地域

之境界地圖，並在表圖上各簽字爲證。該委員等所辦理各事，仍須經兩訂約國承認，方生效力。

上開追加約款附屬於和約，於和約批准同時追加約款亦作同時業經批准看待。

明治三十八年九月五日即一千九百五年八月二十三日（九月五日在樸資茅斯）

小村壽太郎 高平小五郎 徵德 羅栓

右媾和案之外，另於附約中規定兩締約國爲保護滿洲鐵道，於每啓羅密達得置二十五名之守備兵。此條約成立，日俄戰局於是告終。

三 中日滿洲善後協約

日本以三島之國，戰勝強俄，自樸資茅斯條約簽字之後，遂向中國請求承認。俄國按樸資茅斯條約所讓與各權。中國政府特派奕劻、瞿鴻禨與日本小村外相，於光緒三十一年十一月二十六日，按照樸資茅斯條約，締結中日滿洲善後協約。

如左：

一、中國政府承認日俄媾和條約第五條與第六條俄國讓與日本之各項。

二、日本政府承認遵行中俄兩國締結之租借地及築造鐵道諸條約，又如將來生何等案件時，隨時與中國政府妥商釐定。

三、本條約以調印之日起施行，限二個月在北京交換批准。

又同時締結附約十一款，摘錄其重要者如左：

(1) 中國政府於日俄兩國撤退軍隊後，開左記之地方爲通商埠：

(甲) 盛京省之鳳凰城、遼陽、新民屯、鐵嶺、通江子、法庫門。

(乙) 吉林省之長春（寬城子）、吉林、哈爾濱、寧古塔、琿春、三姓。

(丙) 黑龍江省之齊齊哈爾、海拉爾、愛琿、滿洲里。

(2) 如俄國允將滿洲鐵道護路兵撤退，或中俄兩國另商妥別項辦法，日本之南滿守路兵，亦一律照辦。又如滿洲地方平靖，中國能周密保護外人的生命財產時，日本亦可與俄國將護路兵撤退。

(6) 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，改爲專運各國商工貨物鐵道。自此路改良竣工之日起，（除運兵歸國十二個月不計外，以二年爲改良竣工之期。）以十五年爲限，——即一九二三年止，屆期雙方選請他國評價人一名，妥定該鐵道各物件價格，售與中國。至該鐵道改良辦法，由日本承辦人與中國特派員妥實商議。所有辦理該路事務，中國政府援照東清鐵道條約，派員查察經理。

(7) 中日兩國政府商爲增進交通運輸起見，准南滿鐵道與中國各鐵道接續聯絡。

(8) 中國政府允南滿洲鐵道所需各項材料，豁免一切稅捐釐金。

(9) 營口、安東、奉天各商埠，由中日兩國派員劃定日本租界。

(10) 中國政府允設一中、日合同材木公司，以採伐鴨綠江右岸之森林。其地區、年限與公司如何設立及一切共營章程，另訂詳目規定，總期兩國股東均分權利。

(11) 滿洲陸路通商，彼此以最惠國之例待遇。

四 中日條約附屬祕密議定書要領

所謂一千九百零五年十二月二十二日之中日條約附屬祕密議定書要領，查此條約有無，無人得知。意者當時華方僅允載入會議記事錄，而未成正式條約歟？關於東三省事宜，中日全權委員間商妥議定書，因華政府之望希，嚴守祕密；故僅將其實施協定之性質者，摘要錄左：

一、吉林、長春間鐵路，中國自行籌款建造；但中國允准需要資本之半數，由日本借用。

二、日本所建造奉天、新民屯鐵路，應退還中國，其價格由兩國政府派員公平估計。中國收回作為國家鐵路，且改造路線；其遼河以東修線所需資本之半，以十八年為期，由日本公司（按即指滿鐵）借用，分年攤還。應有合同，應照華北鐵路關內外鐵路局（按即指今北寧局）與中英銀公司所訂合同，參酌辦理。

各地方軍用鐵路，應與各該地軍隊撤退後，同時撤去。

三、爲保護南滿洲利益起見，清國政府允准在中國收回該鐵路以前，不在該路附近或與該路平行建設幹線或支線，以防損害該路利益。

四、中國允准對於東三省北部俄國繼續保有鐵路，必設法責令俄國遵守中俄條約。如俄國有違背該條約情事，中國必自行向俄國嚴重交涉，以矯厥失，而重約束。

五、將來關於商議隣接鐵路銜接事宜，日俄開始交涉時，（日俄和約第八條）日本必先預行通知中國。中國可向俄表示希望派員參加該項會議，如俄國同意，得參加該項會議。

六、關於在奉天省內鐵路附屬鑛山事宜，不論其現已開辦或否，應另訂詳細辦法，互相遵守。

七、關於在奉天省電信線及旅順、芝罘間海底電線，其共通關係事項，隨時兩國間商議訂定之。

八、關於東省中國自行開埠章程，中國自定之；但駐華日本公使得預先受其

協商。

九、關於松花江航行（日本船隻三），如俄國無異議時，中國應予以同意。

十、清國全權委員應於日軍及俄軍撤退後，根據主權，認真辦理地方公安事宜，努力除暴安良，恢復秩序。民居無論中外，一律保護，俾得安居樂業。

十一、中、日兩國交好如舊，日、俄間不幸發生戰端，曾在中國領土內交戰，惟已克復平和，對敵行爲，完全終息。在日本軍隊撤退以前，所有因軍事占領發生權利之行使，自不能否認；但中國政府宣言近來發見僑居東省之日本臣民中，時有干涉中國地方行政事宜，且有損及中國公私財產者。

上項干涉及損害，如有超過軍事上之必要時，實屬非是。日本全權委員應將中國政府上項宣言，稟知日本政府，取締在奉天省內日本臣民，以全兩國之親好；併設法使日本臣民將來於軍事上必要以外，不得有干涉中國行政及損及公私財產情事。

十二、關於日本臣民並無軍事上之必要，故意破壞或動用中國公私財產，兩

國政府派員調查，照數賠償，以昭公允。

十三、中國地方官員爲剿匪派遣軍隊時，在日軍未撤退未完地方，應預先與日本軍隊官長接洽，以杜誤會。

十四、日本國全權委員宣言駐守長春、旅順、大連間之護路軍隊，在其撤退前，不得干預中國地方行政，並進出鐵路附屬地以外。

十五、在營口之中國地方官員，雖在日本軍隊撤退以前，亦得移入該地，執行公務。

關於上項移入日期，日本於條約訂結後，應從速令駐華日使與外務部協議商定之。該地現在尙有多數日本軍隊駐在，兩國官員應互相協議，商訂驗疫規章及傳染病預防規則，以防疾病流行。

十六、營口海關收入，應存入橫濱正金銀行，於軍隊撤去之時，交還中國地方官員；其充地方經費之該地常關收入及一切地方稅入，應於撤退之時，連同收支詳細說明書，移交中國地方官。

就上列中日各條約詳晰研究，名義上爲日本戰勝俄國之結果，將俄國在中國攫取之所有權，讓與日本；其實日本所得利益，按諸各附約，較昔日俄國所獲者尤極擴張。其最著者，厥維安東鐵道。前因俄國恐日本伸勢力於滿洲，故拒絕滿洲、朝鮮鐵道之聯絡，爲日俄開戰原因之一。然日本欲囊括滿洲，萬不能不使滿洲、朝鮮鐵道聯絡；故於未開戰以前，——卽進軍滿洲之際，趕築安東軍用鐵道，以爲他日要求中國之基礎。我國外交當局若能窺見其包藏禍心，固不難執樸資茅斯之條約與之力爭；蓋該條約限於俄國所獲中國之權利與利益讓與日本而止，且尙須經中國政府承認。若安東鐵道，在俄國所獲利益之外，日本更無要求管理該路之權；縱使路已造成，亦不難由中國備價購回，何必定十五年後有名無實之期限耶？乃計不出此，遂任日本得以聯絡滿洲、朝鮮之鐵道，以擴張其勢力，貽滿洲以無窮之憂。進而言之，南滿鐵道係東清鐵道之支線之讓與日本，而中國在東清鐵道所得之利益，不能因之而讓與；豈非清廷交涉無方之所致乎？以上所述各節，實滿鐵問題之由來也。日本既取得此項權利，遂組織南滿洲鐵道株式會社，從事經營

滿洲，——著著進行。積之既久，而中國主權日益陵替，駸駸乎幾有喧賓奪主之勢；此固我國憂時之士所爲長顧卻慮者也！

五 日本政府勅令關於設立南滿洲鐵道株式會社經營滿洲地方鐵道運輸業務

茲將日本政府勅令第四一三號公佈組織南滿洲鐵道株式會社各條文列左：

一九〇六年六月七日日本政府勅令第四百十三號公佈。

第一條 政府令行設立南滿洲鐵道株式會社，經營滿洲地方鐵道運輸業務。

第二條 公司股票統用記名式，限中、日兩國政府及中、日兩國人民執有。此條於大正六年

年（一九一七年）七月二十八日以後，原文見後。

第三條 日本政府得以在滿洲鐵路及其附屬財產煤礦，撥充資本。

第四條 公司新募股票，分數次招募，其第一次不得少於招募總額五分之一。

第五條 股款第一次繳納金，不得少於股票額面十分之一。

第六條 公司設本社於大連，設支社於東京市。此條係明治四十年（一九一〇年）三月五日勅令（第一九二〇號）

改正。前此本社在大連支社。

第七條 公司置社長一人，副社長一人，理事四人以上，監事三人至五人。此係大正六年

四月十九日勅令（七月二十日勅令）第八九號及大正八年（一九一九年）七月二十日勅令（第一〇四號）改正。本年六月間，又改稱社長副社長爲總裁副總裁矣。

第八條 社長代表公司，總理業務。改正同上

副社長於社長有事故時，代理其職務；社長缺員時，執行其職務。大正八年七月十一日勅令（第一〇四號）追加。

令第八九號削除，大正八年四月十一日勅令（第一〇四號）追加。

社長、副社長有事故時，政府得以理事之一人，代理社長職務。明治四十年（一九一五年）一月二十日勅令（第一三四號）追加，大正八年（一九一三年）四月十一日勅令（第一〇四號）改正。

一九一九年）四月十一日勅令（第一〇四號）再改。

副社長及理事，輔助社長，分掌業務。大正六年（一九一七年）七月二十八日（一九一八年）八月二十九日勅令（第一〇四號）再改。

監事監查公司業務。大正六年（一九一七年）七月二十八日勅令（第一〇四號）又追加，大正八年（一九一九年）四月十一日勅令（第一〇四號）再改。

大正八年（一九一九年）四月十一日勅令（第一〇四號）又追加，大正八年（一九一九年）七月二十八日勅令（第一〇四號）又追加，大正八年（一九一九年）七月二十八日勅令（第一〇四號）又追加。

第九條 社長及副社長經勅裁，由政府任命，其任期爲五年。上。改修同

理事由執有五十股以上股東中，由政府任命之；其任期爲四年。

監事由股東中於股東總會選任之，其任期爲三年。

第十條 社長、副社長及理事之酬報及津貼，由政府規定之。大正六年八月分別改正。

第十一條 社長、副社長在任中，無論用何等名義，不得從事他職務或商業；但得

政府許可時，不在此限。

第十一條之二 公司以一年爲營業年度時，如確能見到該營業年度可以分配

紅利時，在該營業年度經過以前，以一次爲限。在一定時期除政府官股之外，商

股每股對其已繳股款，得分一半之紅利；但全款額須在前營業年度轉入金額

以內，且不過已繳股款百分之三以上。明治四十五年五月三十日勅令第三號追加，大正十年十一月五日

三〇以勅令第四號改正。

依前項規定分給之紅利，在該年度應作公司財產看待；不論股東之異動，由應

分政府官股以外之商股紅利中扣除之。改正同上。

第十一條之三 公司招募社債時，得令其分數次繳納。明治三十九年六月一日以勅令
第六號追加。

社債總額得達已繳足股額之二倍，但不得超過資本總額。明治四十三年一月二
十九日勅令第
四號追加。

第十一條之四 招募社債及變更定款，（公司自定章程，）非規須有總資本半

額以上股東出席，以議決權之過半數決定之。明治四十年（一九〇七年）三
月五日以勅令第二二〇號追加。

第十二條 政府置南滿洲鐵道株式會社監理官，監社公司之業務。

監理官無論何時，得監查公司事業之施設，並檢查金庫帳簿及案卷物件。

監理官認為必要時，無論何時，得命公司報告營業上各項計算及狀況。

監理官得出席股東總會及其他各項會議，開陳意見，但不得加入決議之數。

第十三條 政府得發布關於公司事業監督上必要之命令。

關東軍司令官得對公司業務關於軍事上之部分，作必要之指示。大正八年（一
九一九年）以

勅令第一〇
四號追加。

第十四條 公司之決議或董監事（包括正副社長在內）之行爲，有違背法律命令或違反公司目的或有害公益時，或不奉行監督官廳命令事項時，政府得取消其決議，並將董監事解職。

第十五條 政府認爲必要時，得將帝國內關於鐵路之法令，適用於公司。

遇前項情事時，政府應將所適用法令，預告公司。

第十六條 本勅令未規定事宜，適用商法及附屬法令之規定。

第十七條 明治三十三年（一九〇〇年）勅令第三百六十六號，不適用於本令設立之公司。

按所謂勅令第三百六十六號者，係關於在外國敷設鐵路之帝國公司事宜。
附則

第十八條 政府置設立委員，責成辦理關於設立南滿洲鐵道株式會社一切事宜。

第十九條 設立委員會應作成定款，（即公司自定章程），呈請政府核准後，招

募第一次股款。

第二十條 設立委員第一次招股事竣，應呈驗承股單，稟請政府批准公司成立。
第二十一條 既得前條許可之後，設立委員會應立刻催各股東繳納第一次股款。

前項股款繳納之後，設立委員會應即召集，創立總會。

六 日本遞信大藏外務三大臣以祕鐵交付設立委員會之命令

日本遞信、大藏、外務三大臣，以祕鐵第十四號交付設立委員會之命令書，全文如下：

第一條 該社應依據明治三十八年（一九〇五年）十二月二十二日調印之

關於滿洲善後事宜之中日條約附屬協約，經營左記鐵路之運輸事業：

一 大連、長春間鐵路。

二 南關嶺、旅順間鐵路。

三 大房身、柳樹屯間鐵路。按此線亦已不開車，但有小車（Tractor）通行。

四 大石橋、營口間鐵路。

五 煙臺、煙臺煤礦間鐵路。

六 蘇家屯、撫順間鐵路。

七 奉天、安東縣間鐵路。

第二條 前條所載鐵路，限自公司營業開始之日起，算滿三年以內，改築爲四英尺八英寸半之軌寬；其大連、長春間鐵路之中大連、蘇家屯間，應作爲複線。

第三條 該社於沿路主要車站，應籌設旅客住宿、飲食及貯藏貨物必需各項設備；在路線到達港灣地點，建築水陸運輸連絡上必需各項設備。

第四條 該社爲謀鐵路之便益，得附帶經營左開事業。

一 鑛業尤應注重撫順及煙臺之煤鑛。

二 水運業。

三 電氣業。

四 倉庫業。

五 鐵路附屬地之土地及房產事業。

六 其他得政府許可之事業。

第五條 該社承政府之認可，應在鐵路及附帶事業用地內，實行土木、教育、衛生等必要施設。

第六條 爲應付前條經費，該社承政府之認可，得向鐵路及附帶事業用地內居民，徵收手續費及其他必要費用。

第七條 該社資本總額作爲四億四千萬圓，其中二億二千萬圓，由帝國政府出資。大正九年（一月八日）以總理大臣命令改正（三月三十日）及九月

每股定爲金百圓。大正四年（一月一日）以內閣總理大臣命令改正（十二月

第八條 前條政府出資中一億圓，由左記財產撥充。大正九年改正。

一 既成鐵路。

二 附屬鐵路之一切財產，但租借地內財產政府所指定者除外。

三 撫順及煙臺之煤礦。

第八條之二 政府依據大正九年法律第三十四號，於大正九年十二月一日，認

該社股本額面一億二千萬圓正。大正九年追加。

第九條 政府將現在使用車輛及奉天、安東間輕便鐵道鐵軌及附屬品，以相當價格售給該社。

第十條 政府官股以外，股票由中日兩國人民招募之。大正九年兩
次改正。

中國政府如希望認股時，該社應即承諾。

第十一條 每營業年度，該社紅利不達中日兩國政府官股以外股東（以下簡稱股東）繳納金之六釐時，政府自該社設立登記之日起十五年（以一年為二營業年度時，作三十營業年度）內，結與補助；但其補助額，無論如何每年不能超過股東繳納金之六釐。

第十二條 每營業年度該社分結各股東之紅利，不達繳納金之六釐時，對於政府官股無須分利。

中國政府官股，比照帝國政府官股辦理。

第十三條 該社爲改築鐵路或經營附帶事業所發行之社債，政府保證付息；遇必要時，并保證償還本金。

政府所保證之社債，其額面金額爲繳納股款之二倍以內，不得超過資本總額。
大正九年
改正。

第一項社債應自起債之年起算，在二十五年以內償還。

第十四條 依前條第一項之旨趣所發行社債，政府結與相當利息之補助。明治三十

九年外務、大藏、逓信三大臣命令改正。

對於股東繳納金紅利已超過年六釐時，其超過金先以之撥充社債利息；此時前項補助金，應扣除超過金，付給殘額。

第十五條 該社利益支付前條社債利息尙有殘餘時，該殘餘撥充中日兩國官股紅利，至官商各股紅利均一而止；但中日政府官股紅利已達按年四釐三毫時，得向商股發給第二次紅利。第二次紅利，不得超過繳納金之四釐。大正三一年

正八年四月十五日及九年九月八日又改正。

前項但書中、日政府官股紅利，自大正十二年四月一日以降，或須增加。大正九年九月

八日內閣總理大臣命令追加。

第十六條 第十一條及第十四條規定政府補助金，應附以按年六釐之利息加

入元金，作為該社對政府之債務。該社對於官商各股紅利超過按年一分時，其

超過額應即撥充前項債務。大正九年三月三十日及九月八日以內閣總理大臣命令改正。

第十七條 第十三條之社債進款使用殘額，應存入大藏省預金部。

第十八條 該社應將每年繳納股款及招募社債之預算、券票面額、發行價格利

息、發售期日條件等，呈請政府核准。

第十九條 該社應規定關於會計及營業規定，呈請政府核准。前項規定及定款

變更時，亦照前項辦理。

第二十條 每營業年度事業計畫、事業費及營業收支之預算、決算及紅利，應呈

請政府核准。其變更時亦同。

第二十一條 該社應依政府之指定，報告左記事項：

一 事業費及營業收支之現狀。

二 一般事業之現狀。

第二十二條 該社非得政府之許可，不得處分重要權利及財產或供作抵押。

第二十三條 政府認爲必要時，限於特別情事，得命令該社減輕運價。

第二十四條 政府認爲必要時，得命令該社關於事業之設備新設或變更。

第二十五條 該社依政府之指定，無論何時，有將鐵路、土地及其他物件，供政府

使用之義務。

第二十六條 本命令書中關於政府之補助及保證之條項，經帝國議會之協贊

確定之。

七 南滿鐵路公司章程

一九〇六年十一月十三日日本政府許准南滿鐵路公司章程

第一章 總則

第一條 本公司稱爲南滿洲鐵道株式會社，依據明治三十九年勅令第一百四

十二號，遵奉日本帝國政府命令設立之。

第二條 本公司股東責任，以股票票面金額爲限度。

第三條 本公司設本社於大連，設支社於東京。此係明治四十年改正。

第四條 本公司之目的如左：

甲 在滿洲經營左記鐵路運輸業：

一 大連、長春間鐵路。

二 南關嶺、旅順間鐵路。

三 大身房、柳樹屯間鐵路。

四 大石橋、營口間鐵路。

五 煙臺、煙臺煤鑛間鐵路。

六 蘇家屯、撫順間鐵路。

七 奉天、安東縣間鐵路。

乙 爲鐵路便益起見，經營左記附帶事業：

一 鑛業尤注重撫順及煙臺煤鑛。

二 水運業。

三 電氣業。

四 倉庫業。

五 在鐵路附屬地之土地房產業。

六 其他得政府許可之營業。

第五條 本公司資本定爲金四億四千萬圓。但第一次招股除日本帝國政府官

股外，先募二千萬圓；第二次以後，遇需要依股東總會之決議，逐漸招募之。民九改

第六條 本公司一切公告，在本社所在地，以關東廳揭載公告之報紙揭載之；在

支社所在地，以所轄裁判所揭載公告之報紙揭載之。一九〇七年兩次改正。一九

第二章 股票

第七條 本公司股票，一概作爲記名式；每股票面爲金百圓。民四改

第八條 本公司股票分爲左開七種：

一股票，五股票，十股票，五十股票，一百股票，一千股票，一萬股票。

第九條 本公司股票，載有社名、登記年月日、資本總額、每股金額、招募次數、繳納金額及號碼，由社長簽字蓋章爲證。民六、民八、民九三次改正。

第十條 股款之繳納，應事業之必要，由社長決定。繳納期限，至少於六十日前通告各股東。經民元、民四、民六、民八及民九五次改正。

第十一條 至繳納期日尙不繳納時，對其應繳額每金百圓，課以日息金四錢，作爲延滯利息。

第十二條 第一次繳納期日後，經過十五日尙不繳納時，卽出催告令其於三十日以內完納；如至期不繳，卽失去本公司股東之權利。

照前項所載失去權利時，其預繳保證金，並不退還。

第十三條 第二次繳納期日復經過十五日尙不繳納，當發通知催其於三十日以內完繳；如期不繳，卽失股東權利。

照前項失去權利時，公司對於各希望轉戶人催告於十五日以內補繳其最先

繳納者，當得轉戶權利。如希望轉戶人不來繳納，公司即將股票拍賣；如拍賣所得款不足滯納金額時，公司當令原股東賠償；如原股東不於十四日以內賠償，公司即令轉戶人賠償之。

第十四條 前條所載轉戶人之責任，自轉戶登記股東名簿後，經過二年後消滅之。

第十五條 公司及其他公私法人購買本公司股票時，舉其代表姓名，登入本公司股東名簿中。

數人共有之股票，須規定執行股東權利者一人。

共有者須連帶負繳納股款之義務。

第十六條 股票過戶時，須依本公司所定格式，當事者連名用文件，向本公司請求換寫股票。其因遺言或審判結果繼承或權利轉移時，併須連同戶籍吏之證明書或本公司認爲必要之證據文件，提出請求之。

股票之轉戶，非登載過戶人之姓名住址於股東名簿，且將其姓名登載股票之

後，對於本公司不發生何等效力。

第十七條 股票毀損遺失時，該股東須將其情由詳記，由二人以上之保人，連名用書面向本公司請求新股票之再給。其屬遺失者，并須以請求者之費用登報聲明，經過六十日並無人前來陳述異議時，方得交付新票。

第十八條 欲變更股票種類時，須連同原股票，用請求書向本公司請求之。

第十九條 換寫股票名義及交付新票變更股票種類，照收本公司規定手續費。

第二十條 本公司開定期總會前三十日以內，及每年十一月二十二日起至十二月一日止之十日間，停止更換股東名義。民國九年
兩次改正。

第三章 股東

第二十一條 本公司股東，限於中日兩國政府及兩國人民。民國六年
正。

第二十二條 日本帝國政府出資左開財產，本公司對其財產價格金一億圓，交付股票一百萬股。民國四年
正。

一 既成鐵路。（除現在使用車輛及安奉間輕便鐵路鐵軌及附屬品。）

二 前述上記鐵路之一切財產，但財產中政府指定者除外之。

三 撫順及煙臺煤礦。

日本帝國政府出資除前記外，依大正九年法律第三十四號，於大正九年十二月一日認股一億二千萬圓，本公司對此交付股票一百二十萬股。改正。民九道加

日本帝國政府於認股之日，承繼本公司發行英鎊社債額面一千二百萬鎊之還本發息義務，以充股款一億一千七百十五萬六千圓之繳納。加民九道

第二十三條 各股東每一股，有一議決權。

第二十四條 股東或法定代理人於取得股票時，須將其住址姓名及印鑑通告本公司，其變更時亦同。加民九道

第四章 總會

第二十五條 定期總會於每年六月舉行之。臨時總會遇社長或監事認為必要時，及總股數十分之一以上之各股東用書面載明總會之目的及召集理由提出請求開會時，由社長召集之。由股東提議請求召集總會時，社長須於十四日

以內，辦理召集手續。經八三六，改正。

第二十六條 總會上程議事，不得涉及豫通知以外之事。民九改正。

第二十七條 總會時期及地點，由社長規定，至少於二星期以前通知股東。經一〇一

七年、一九一七年、一九一九年三次改正。

第二十八條 總會議長，由社長執行之。民六、民八兩次改正。

第二十九條 股東得委託代理人代理出席，但代理人限本公司股東；其委任狀，

須提出本公司。

第三十條 總會議長，不妨使其股東之議決權。

第三十一條 總會決議，須有出席股東議決權之過半。可否同數時，由議長決定之。

第三十二條 社債之募集及定款之變更，須有總資本半數以上之股東出席，以

議決權之過半數通過，始生效力。一九〇七年改正。

遇前項情事時，出席股東不滿定數時，有議決權之過半數通過，可認為權行議

決將議決事項通知各股東，於一個月以內，再行召集第二次總會。民九改
以第二次總會出席股東議決權之過半數，決定權行議決事項之可否。

第三十三條 總會議事要領記載總會議事錄，議長與出席總會之董監事，連同簽字蓋章。

第三十四條 總會議長得延長會議，並變更會場；但延長會議時，其議事不得涉及初會議未議了以外之事。

第五章 幹部

按日文稱爲『役員』指公司中普通職員以上之主腦人物，相當我國公司董監事；但包含正副社長在內，今譯稱『幹部』。

第三十五條 本公司幹部，規定如左：民八、民六兩次改正。

社長 一人。

副社長 一人。

理事 四人以上。

監事 三人至五人。

第三十六條 社長、副社長之任期，定爲五年，經勅裁由政府任命之。民六、民八改正。

理事任期定爲四年，於執有五十股以上股東中政府任命之。

監事任期定爲三年，由股東中於股東總會選任之。

第三十七條 社長、副社長之酬謝津貼，由政府規定之。民六、民八改正。

監事酬謝，由股東總會決議規定之。

第三十八條 理事在任中，應將其股票五十股存放監事處，退任時非經總會承

認該理事於任內辦理事務妥善，不得退還。

第三十九條 監事遇缺員時，開臨時總會補選之，令其繼續前任者殘餘任期，但

非至監事人員僅存二名以下，不另開會補選，即於下次定期總會時補選之。

第四十條 社長代表公司，總理業務。民六、民八改正。

副社長遇社長有事故時，代理其職務；社長缺員時，執行其職務。民六、民八改正。

社長、副社長有事故時，政府令理事一人代理社長職務。一九〇八年追加，民六取消，民八又加入。

副社長及理事，輔助社長，分掌業務。民六、民八改正。

監事監查公司業務。民六取消，民八又加入。

第四十一條 社長、副社長及理事非得政府認可，在任中不論用何名義，不得從事他職務或商業。民六、民八改正。

第四十二條 社長應置備定款及總會之決議錄於本社及支社，置備股東名簿及社債原簿於本社。民六、民八改正。

第四十三條 社長須於定期總會開會七日前，將左開各項文件，提交監事。民六、民八改正。

- 一 財產目錄。
- 二 貸借對照表。
- 三 事業報告書。
- 四 損益計算書。
- 五 準備金及分給紅利之議案。

第四十四條 社長須於定期總會開會前，將前條所載文件及監事報告書，備存

本社。民六、民八改正。

第四十五條 社長應將第四十三條所載之各項文件，提出定期總會，要求承認。

民六、民八改正。

社長得前項承認後，應將貸借對照表公表之。民六、民八改正。

第四十六條 監事應查核社長提出各項文件，開具意見，報告總會。民六、民八改正。

第四十七條 監事無論何時，得向社長要求提出營業報告，或調查公司業務及

公司財產狀況。民六、民八改正。

第六章 監理官

第四十八條 南滿洲鐵道株式會社監理官，無論何時，得監查公司之施設，檢查

其金庫帳簿及各項案卷文件。

監理官認為必要時，無論何時，得命公司報告營業上各項計算及狀況。

監理官得出席股東總會及其他各項會議，開陳意見，但不得加入決議之數。

第七章 會計

第四十九條 本公司會計年度，始自四月一日，終至次年三月三十一日。民國元改

第五十條 本公司每次分給紅利時，提出利益二十分之一，作為準備金公積之；至達資本金之四分之一而止。

前項以外準備金之公積，由總會決議公定之。

第五十一條 股東紅利，照六月一日現在股東名簿交付之。民國元改

第五十二條之一 每營業年度之分紅，不達中日政府官股以外之股東（下簡稱股東）繳納金六釐時，由設立登記之日起，十五年內，由日本帝國政府補助之。但補助額無論何時，不得超過股東繳納金之六釐以上。民國元改、民國六

第五十二條之二 本公司若看準該營業年度確有紅利可分，在該營業年度終了前，以一次為限，得對官股以外股東按其已繳股款分給一半紅利；但該項款額，須在前營業年度撥款之內，且不得超過已繳股三分之一以上。民國元追加，民國八，

兩次改正。

按照前項辦理之分紅，依每年十二月一日現在股東名簿交付之。民元追加，正。

按照前二項規定付給之紅利，在該營業年度公司帳上作為公司財產計算，定期總會時，即據計算決議紅利。官股紅利不論股東有無異動，除去第一項規定紅利，交付殘額。民元追加，民六、十兩次改正。

第五十三條 每營業年度對股東紅利，不達已繳股款六釐時，對日本帝國政府官股，可不分紅利。

中國政府官股，比照日本帝國政府官股辦理。民六改正。

第五十四條 為改築鐵路或經營附帶事業，發行社債；或為整理償還社債，另發行社債時；由日本帝國政府，擔保發息，遇必要時，并得擔保還本。

由日本帝國政府擔保之社債總額，應在已繳股款二倍以內，不得超過資本總額。一九一〇年改正。

第一項社債，自起債之日起，應在二十五年内還清。

第五十五條 依據前條第一項旨趣所發行社債，由日本帝國政府補助相當社

債利息之補助金。

對股東分紅既已超過已繳股款之六釐時，其超過額應儘先撥充社債利息；此時前項補助金，即扣除公司自行付息之款僅交不足。

第五十六條 本公司利益，除付社債利息尚有殘餘時，應分中、日兩國政府官股紅利。民六改正。

但中、日官股紅利達年息四釐三毫時，對股東已繳股款在按年四釐之範圍內，得分第二次紅利。民三追加，民八、民九改正。

第五十七條 第五十二條及第五十五條規定之日本帝國政府補助金，應付以按年六釐之利息，每年加入本金，作為本公司對日本帝國政府之債務。民二改正。本公司對總股票分紅達按年一分時，殘餘應以之撥充前項債務。民九四月及九月兩次改正。

第八章 設立費用

第五十八條 本公司設立費用，以金五萬圓為限。

前項款額，其係政府墊款，應還納政府。

附則

第五十九條 本公司資本中，依大正九年（一九二〇年）四月十六日臨時股東總會決議增加者，其中五十萬圓，即股票五十萬股，得以票面以上價格發售，

但得分數次招募之。民九臨時總會決議。時總

第六十條 削除。民九四月追加，九月削除。

案南滿鐵路南起大連，北訖長春，全路幹線共長四百三十七英里有半；係按樸資茅斯條約繼承俄國在中國所得之路權。日本既得此路權後，因建設南滿鐵路公司，增築支線，大事經營。於民國四年以二十一條強迫我國政府，力爭無效；日本於是行展期九十九年，視該路若己有。復於民國八年修築奉天、鐵嶺間複線，共長凡百餘華里。近聞南滿鐵路公司欲將南滿全路改築複線，足見該路經營之發達矣。又案該路除兼轄金福安、奉兩路外，共計有直接支線五道：曰旅順、曰柳屯、曰營口、曰煙臺、曰撫順。茲分述金福安、奉兩路及旅順等各支線情形如下：

八 金福鐵路

該路全在日本租借關東州界內，故修築時無須與我方交涉。路線起自金州以至貔子窩之北方，——即關東之城子疃，共六十三里；由金福鐵路公司經營。公司成立於民國十四年十一月十日，資本定爲日金四百萬圓。南滿鐵路對於金福公司約定於五年之內，每年補助五十六萬圓。公司股東，中日人均有之；但握其實際財權者，爲日本之大倉財閥。路線完成後，即由南滿鐵路借與車輛，與南滿爲銜接之運輸。列車運轉，不以金州爲起點，而由大連直達城子疃。沿線共計十二站，由大連至終點之城子疃，運轉共需五小時半。本線雖限於關東州界內，在經濟上無偉大之勢力；但將來延長之時，本線即爲大連安東間海岸之一部份。貔子窩沿海一帶，爲產鹽之區，每年此項運費，約需三四百萬元。該處所產之鹽，向因交通不便，半由海運；其由陸路運輸者，需時而費重也。滿鐵有鑒及此，爲吸收此項運費，乃敷設金福鐵路。以該路全部在金州半島租借區內，未向中國提議，即獨自計劃；中雖有中國少許商股，名曰中日合辦，然實權操諸日人，實際已成日人獨自經營之鐵路矣。該路於民國十五年秋季開工，越年春季，全路告成，正式通車。第一年下半年

收入之運費，計旅客運費，一百二十萬元；食鹽及雜糧之運費，不足二百萬元；兩相比較，尙虧一百萬元有奇。第二年之成績頗佳，運費收入，足可相抵。去歲滿鐵總社更擬再進一步，將金福路延長，由貔子窩起沿黃海之岸延長至安東，吸收黃海沿岸之運輸權。此段路線，共長三百六十華里，其中經過莊河、大孤山、北井子、趙氏溝、大東溝、三道浪頭，直達安東，與安奉鐵路承聯；而遼東半島之南部，在其掌握中，非特吸收運輸權，乃奉天第二主人翁也。惟彼時因該段路線須經中國境內，恐激動華人反感，暫時中止，徐爲後圖。聞最近滿鐵方面已向奉省當局，提出建築該路意見書；將來能否實現，尙不可知，惟望吾人努力勿再墜日人之計也可！

九 安奉鐵路

該路南起安東之鴨綠江，北達奉天，長一百九十一英里八分。其成立歷史，與吾國國權，極有關係；亦吾人最可恥可痛之一事。茲特述之於下，望國人注意：先是日俄戰時，日本爲便利軍運起見，由鴨綠江左岸之安東縣起，敷設一狹軌鐵路，直達奉天。迨日俄戰事告終，自應撤去，或由我國收買；不意日本竟以強暴手段，迫清

政府將該路載明於中日滿洲善後協約之附約（光緒三十一年十一月二十六日所訂）內，允將該鐵路改爲工商業鐵路，仍歸日本經營。除日本運兵回國，就延十二個月不計外，以二年爲改良竣工之期，再展至十五年，屆期將建置各物估價售與中國。其改良辦法，應由日本承辦人員與中國特派人員，妥實商議。所有辦理該路事務，中國政府援照東省鐵路合同派員查察經理。此成於三十一年冬，則著手改良應在三十二年冬，是冬以前應與我國協商辦法；乃日本不此之顧，暗中進行，改良事業，竟延至光緒三十四年夏間尙不向清政府提出，直至我國兩宮大行，北京政變之時，突然提起交涉，其用心概可想見。清政府既無餘力對之，乃命郵傳部派委員與日本委員會勘新路線，大旨依日委員預定者勘定之。日本旋要求實行買收地基，外務部與郵傳部各避責任，遂以此問題委東三省總督錫良辦理。錫良祇知熱心收回利權，不顧事勢之程度如何，極力主張該路工事，祇得依舊路改良，不許擴張軌道，尤不許更正路線。（舊線既多灣曲，又多山川，工事極難進行。）且要求日本撤退該鐵路之守備兵與警察，日本持北京附約第二條規定南滿鐵

道守備兵，準北滿洲俄國之例辦理爲根據，目錫良爲不法之提議。六月二十一日，日政府忽向外務部發出最後通牒：『至此日本亦不依中國協力，本條約上之權利，取自由行動。』云云。同時命南滿鐵路公司，卽行起工，且海陸軍一時皆有所警備，其勢洶洶；蓋此通牒，卽斷絕國交之宣戰書，此等自由行動，卽蔑視主權之開戰行爲也。我國政府遂陷於非常苦境，二十二日致書日公使，大旨謂『清政府不欲日本對於滿洲再擴張軍事，故警察守兵欲爲自任，然亦不固執成見，關於更正線路，仍由兩國派委員協商。』日公使覆稱日本政府依曩日兩國委員勘查之路線改築，已無須再派委員商議云云。我政府接此覆文，爲長文之辯駁書，向各國發表，以彰日本對中國之橫暴；然於事無濟。我政府無已，遂於二十八日向日公使承認其一切要求，仍命錫良與奉天巡撫程德全於七月四日與日本領事小池締結左之協約：

(一) 中國確承認前次兩國委員勘定之路線。陳相屯至奉天之一段，由兩國再協議決定。

(二) 軌道與京奉鐵路同樣。

(三) 此約調印之翌日，即協議購買土地及一切細目，並即行急進工事。

(四) 沿鐵路之地方官，關於施行工事，應妥爲照料。

條約締結後，該路工事進行甚速，至翌年九月全部告竣；復費若許金錢於鴨綠江上建設鐵橋，以與朝鮮之新義州鐵路接焉。於是該路之形勢，益形重大——設一旦日本與中國有事，則運其極大陸軍，由朝鮮釜山登岸，於二十四小時內，可直趨奉天矣。就經濟方面言之，日本於鐵橋落成後，強迫中國承認如對俄陸路通商減稅例；我國此項關稅損失，每年蓋不可以道里計矣。我同胞讀該路之痛史，吾不知作何感想也！

本路有溪城輕便鐵路支線一，自本溪湖起，經牛心台，至城廠止；共長七十七哩。建築目的，專爲運牛心台之石炭。民國三年完成牛心台與本溪湖之一段，計長九哩三；其餘牛心台城廠間之一段，迄今尙未動工。

十 旅順支線

自本線周水子站分出，西南行至旅順灣頭，長三十一英里六分。

十一 柳樹屯支線

自本線大房身站分出，東南至柳樹屯，長英里五分。

十二 營口支線

自本線大石橋站分出，長三英里九分；其經過歷史，至堪悲憫，故特述之於下：先是光緒二十五年中俄中東鐵路公司第一增補條約第四款規定：爲築造南滿洲鐵道線路（本線）使輸送一切材料便利起見，中國準公司得設營口支線，使與諸港聯絡；但南滿鐵道落成之後，由中國政府之要求，將該支線撤去云云。俄國規定營口支線異日必撤除者，蓋恐營口奪大連之繁榮也。營口支線既以此條件築造，其後主權雖歸屬日本，而此條件之性質毫不變更，日本勢必遵守也無疑。孰意我國政府於南滿鐵路完成之日，依據條約明文，要求日本撤去該支線；而日本不但不履行條約，反要求該支線之經營管理，完全歸屬日本。我政府以國力微弱，不能強與爭衡，只有聽其自便。會宣統元年安奉鐵路問題發生，雖要挾中國

與彼結滿洲五案協約，其第二款規定『中國政府允日本國將大石橋至營口支路，俟南滿洲鐵道期限滿了之時，一律交還中國；並允將該支線末端延長至營口新市街。』於是該支線遂非我有，完全入於日人掌握矣。惟當時條約所允許者，只限於與南滿幹線同時交還，爲期僅二十一年，方以爲屆期定可『完璧歸趙；』孰意民國四年日本忽迫以二十一條，強迫中國將南滿鐵路本支各線交回期限，均展至九十九年。於是該支線遂同南滿幹線成日本獨自佔有之勢，至何時歸還，前途茫茫，殊難料也。條約何足憑，武力乃足恃，最後勝利，約在吾人今後之努力爲何如也。

十三 煙臺支線

自本線煙臺站至炭坑止，共長九英里七分，專爲運煤而設。

十四 撫順支線

自本線蘇家屯站分出，東至撫順，長凡三十四英里。先是日人於滿洲五案協約迫得撫順煤礦開採權後，竭力經營，產額日增，爲運煤起見，恃強建築該支線；我

國拒絕無效，祇有俯首聽命而已。

第二章 滿鐵會社與其他東北鐵路有關者之沿革

日本侵略滿蒙政策，自前清光緒甲午一役肇其端，迄於今日，未嘗一息間斷。追溯其歷來侵略方鍼，無論交涉如何複雜，條件如何繁瑣，莫不有一共同原則——蓋彼要求之法，均屬於強迫性質；故其所恃者不在外交手腕，而在武力後援。當日俄戰後，中國承認將俄國前在中國所得權利讓與日本；一九〇五年日本遂建設南滿洲鐵道株式會社（有限公司）經營南滿鐵路。時日、俄戰爭已息，日本不肯撤退安東鐵路之出兵，及證以後來修改二十一條之最後通牒，尤其顯著者也。試就其要求條件言之，不外取得經濟上之特權；既有經濟上之特權，然後殖民政治方面之勢力，始得循序漸進。更就其經濟特權之內容以觀，其重要者不外路、礦兩端，而尤以鐵路居首。考諸歷來侵略各路情形，昭然可睹。然日本在東北路權究竟如何？吾國人僅知南滿鐵路有限公司爲日本唯一鐵路，其他各線固皆我國有鐵路也；殊不知國有者其名，實則無異於南滿鐵路之支線。蓋日本向我所奪取之

路礦特權，當其執行之任者，即南滿鐵路公司也。日本在滿洲取得之路權，不止南滿一線，南滿鐵路公司之事業，亦不止於其本線之運輸；其他南北滿重要路網，多在其掌握之下。此等路線，皆由該公司一手支配。故能首尾銜接，脈絡貫通，於吾國軍事、政治、經濟方面，彼均有操縱實力，其關繫重大爲何如耶？茲將南滿鐵路公司與其他東北各鐵路發生關繫沿革詳情，臚列如左：

- (一) 京奉鐵路。（現改稱北寧鐵路）
- (二) 吉長鐵路。
- (三) 吉敦鐵路。
- (四) 吉會鐵路。
- (五) 四洮鐵路。
- (六) 洮昂鐵路。
- (七) 天圖鐵路。
- (八) 滿蒙五路。

一 京奉鐵路（現改稱北寧鐵路）

此路始爲商辦，繼改官商合辦，終由英國借款建築而成，固不能視爲滿鐵掌握之路線。惟當日俄戰爭之際，日本曾建臨時軍事狹軌鐵路，由新民屯至奉天，計長三十七英里。戰後由中國收買，定價爲日金一百六十六萬圓。京奉路遼何以東之線，卽此路線也。彼時正值軍事之後，而該路又係供臨時軍用者，是以收買後卽待修改。據收買時之條件，謂此項築費半額計日金三十二萬圓，此款須向南滿鐵路公司息借。光緒三十三年（一九〇七年）四月十七日，我國政府特派那桐、瞿鴻禨、唐紹儀等，與滿鐵公司訂立遼河以東路線借款契約；借款額爲日金三十二萬圓，期限爲十八年。在借款未清期內，須由滿鐵指派技師長一人，常駐奉天，實行監督之權。借款用途，限於改築前述一段路線。以本段之財產與收入作擔保。今據借款期限推算，民國十六年九月十四日爲本借款償還終期，期前已由京奉局償還十九萬五千餘圓。當蔭槐長交部時，特呈政府擬定於到期以前，——卽於十六年（一九二七年）九月十三日，將餘款全數付清。在償清期前，滿鐵所派技師

長爲山嶺貞二。現在債務償清，京奉一路，可謂完全脫離滿鐵公司之支配。但就既往關繫論之，則日方之強橫，實達極點；蓋彼既在我國任意築路，迨戰後毀損，卽已等於廢物，乃復售諸我國。日本當戰後財政困難之際，我國既以現款購之，似亦可饜彼慾望；詎其意猶以爲未足，將此改築費之半額，必強迫我借滿鐵之款者，其目的所在，正欲藉是以支配京奉而已。狠心辣手，大率類是！竊謂京奉如無英國借款關繫，其事正未可知；今得脫離束縛，亦云幸矣。至京奉鐵路現雖不受南滿支配，惟兩線連接，運輸上自不無有相當關繫。據民國十四年之聯運統計，貨運方面由滿鐵至京奉者，約九萬三千噸；由京奉運至滿鐵者，計五萬七千噸。客運方面，由滿鐵至京奉者，計九千八百人；由京奉至滿鐵者，約五千七百人。此外南滿鐵路公司備有聯絡航船，船行大連、天津、上海，是京奉鐵路仍受其航運之競爭也。

（註）京奉鐵路卽今北寧鐵路，自北平經天津出榆關而達瀋陽，計全路幹線長一千五百餘里，（卽七〇四、五英里。）——山海關外屬於遼寧省者，八百餘里。營口支線長一百六十里，共投資本約五千萬元。自肇端迄於完成，歷二十寒暑，中經奉

匪變亂及日俄戰爭，均於此路略有影響。迄今不獨藉以聯絡關內外交通，且爲歐亞交通捷徑。當日締造經營之歷史，洵有足述。查該路建築，始於光緒三年（一八七七年）有粵人唐景聲者，創辦開平煤礦，因運煤艱苦，稟請修築唐山至胥各莊二十里鐵路，以馬力代汽機。七月興工，十一月落成。十二年（一八八六年）七月，開平煤礦局復請展修至閻莊，計六十五里，九月動工，十二月落成，名曰閻胥路；改用汽機，車軌改寬。時李鴻章督直，謀設大沽至天津鐵路，議定官商合辦，設津沽公司。又從大沽接至閻莊，唐山，又延長至林西，十三年（一八八七年）正月興工，同年十月落成。十七年（一八九一年）議將津沽公司路接修至山海關，十八年（一八九二年）二月修至雷莊，二十年（一八九四年）十月通昌黎，二十二年（一八九六年）至山海關，同時津蘆亦動工，是年改歸官辦，以胡燏芬任總理。二十四年（一八九八年）三月，津蘆路告成，山海關中後所亦行開車禮。是時胡燏芬議修中後所至新民屯及營口支線，並籌還津榆、津蘆各欠款，以所需經費之半，借助於洋款，并請各省協濟，及勸辦捐輸，下總署戶部議。四月覆准，由山西、陝西、河南、安

徽每年協濟五萬兩，作爲續修鐵路應還洋款之用。既得請，乃向英商中英公司借
 英金二百三十萬鎊，訂定合同二十款，以鐵路所有產業及腳價進款，作爲擔保。自
 是以後，稱爲關內外鐵路。二十六年（一九〇〇年）四月，修至營口；六月由溝幫
 子修至打虎山；七月修至新民屯。時值拳亂起，八國聯軍陷京、津，關內鐵路爲英所
 佔；關外鐵路亦沒於俄。二十八年（一九〇二年）八月二十八日，英軍撤退，交還關
 內各路；是月二十二日復與俄國締結交還關外條款；九月二十六日全路歸還。二
 十九年（一九〇三年）接修西沽岔道，三十一年（一九〇五年）二月全工告
 竣。先是日俄構兵時，日人於新民、奉天間敷設輕便鐵路，三十三年（一九〇七年）
 三月，中國以日金三十二萬元，由日本贖回，改設寬軌；自是關內外鐵路西起北京，
 東達奉天，遂名曰京奉鐵路。（現稱北寧鐵路。）奉天車站原在奉天城西之皇姑
屯，距城五里，諸多不便；清郵部議架鐵橋，跨過南滿路，達於城根，與日本交涉，磋商
 經歲，至宣統元年秋，中日締結滿洲五案協約，此議始定。乃接修路線，通過南滿路，
 至小西邊門止焉，此路遂完全告成。

該鐵路屬於奉天省之支線，除沟營支線外，復有錦朝支線；該線由錦縣起，經義縣至熱河之朝陽北票止。全線計長二百餘里，於數年前已竣工通車，營業尙稱良好。

本鐵路建築伊始，雖借外款，然主權毫未喪失，純屬自主之鐵路；且近年來營業良好，每年對債務之償還，毫無拖欠。對英債務，償還大半，所餘無幾；對日債務，已於一九二八年上半年還清，條約撤廢；且以其盈餘，建築一百五十六英里之打通路，此可證其現象之良好矣。就其現況言之，計全路機車，共一百八十六輛，客車共三百三十三輛，貨車共四千一百零六輛；營業盈餘每年約有千餘萬元之鉅。自奉海、打通等路完成，該路運輸發展，大有一日千里之勢矣。就其形勢而言，挾兩大都會、一大商場，且有營口爲輸出入之尾閭，跨山海關內外之間；其西端與津浦、平漢、平張諸路相接，東端則與南滿、安奉、奉海相連；北通中東，可達西歐；東出安奉，可達朝鮮；西北出平張，可達蒙疆；西南出平漢、津浦，可達長江流域。非僅於本國交通上及世界交通上佔有最高價值，且東三省利益得不全爲日人攫奪者，誠賴此路與之。

競爭抗衡故也。至若東三省之有今日發展，大半原於該路之運送移民；中國之有今日統一，多半原於該路之通達情誼；則東三省得不淪夷者，該路之功，烏可漠視。近聞東省當局，以此路爲根幹，推廣至邊塞要區，則該路此後之價值，又不可量矣。吾人對該路宜如何愛之護之，發揮而光大之也。

二 吉長鐵路

此路由吉林省垣至長春，計七十九英里。當前清光緒二十年（一八九四年）吉林將軍長順密奏請速修築吉長鐵路。未幾而俄國已獲修築東省鐵路之權，旋向我國要求以吉長線爲東省鐵路之支線，由俄方興築，以爲代我索回遼東半島之報酬。故當一九〇二年，中俄間已有建設吉長鐵路預備條約；但我國仍擬自修。迨一九〇五年，將軍達貴奏請由度支部撥八十萬兩，吉林省自籌七十萬兩，著手興工。會日俄媾和，發生利約附帶之中日協約關繫，則修築此路，須由中日共同出資。於是中日兩國全權大臣議決由中國政府自行籌款建築，不足之數，向日本借款，以半數爲限，定二十五年爲分償期限。光緒三十三年（一九〇七年）四月十

五日中日間締結新奉路條約，而吉長鐵路協約亦同時成立。約載修築吉長路時，其建築經費之半，須向南滿鐵路公司借款。光緒三十四年（一九〇八年）十月十九日，由梁士詒續訂條約七條：吉長借款，定爲日金二百十五萬圓，年息五釐，由中國政府派用日人充總工程司及司帳人。然條約雖立，并未實行開辦。迨宣統元年（一九〇九年）八月十八日，由郵傳部奏准開工設局，派盧祖華向南滿鐵路公司議定鐵路借款細目。定建築費爲五百三十萬圓。半額計日金二五十五萬圓，由滿鐵供給；餘額由中國政府自籌。借款年息五釐，每百圓交九十三圓，卽一百九十九萬九千五百圓，定於五年後開始償還，限二十年內分四十期清償。依期推算，將在一九三四年（卽民國二十三年）九月十五日償清。此項借款用途，限於修築吉長鐵路，以本路之財產及收入作擔保。在借款期內，技師長及會計主任須用日人；鐵路收入須存於長春之正金銀行；每年盈餘，須儘先將借款全年兩期應還之本息扣除；如尙有餘，始可撥付中國政府。維時吉省人民反對利權外溢，聲勢洶洶，組織公民保路會，以圖集合本國資本，自行興築；不幸終未成功，而滿鐵卽於是

年（一九〇九年）著手建築。當工程進行時，正值內外多故，款項供給困難；又因辛亥革命，秩序益紊；總辦李芳年復有不法當行爲，遂致建築遲延，及民國元年（一九一二年）乃得竣工。全路通車，貨物運輸價格，大都任意制定，各站裝卸設備，又極惰率，卽照料貨物，亦未能周密；致商家運送貨物，反多利用馬車，而置鐵路於不顧。故該路營業，初無成績可言。民國四年日本以第二十一條來相要挾，就中關於南滿及東部內蒙古之條約，其第七條卽關於改訂吉長鐵路之條約，茲錄其條文如左：

中國政府以向來中國與各外國資本家所訂鐵路借款合同規定事項爲標準，從速由根本上改訂吉長鐵路借款合同。

將來關於鐵路事項，中國政府如將較現在各鐵路借款如有利之條件給外國資本家時，如依日本國之希望，據新有利之條件，再行改訂前項合同。

民國六年十月，又根據該項條約第七條，改訂借款合同，共二十五條。定建築資金總額爲日金六百五十萬圓，年息五釐，其中扣除一百九十八萬八千七百五

十圓作爲抵消前次築路借款未清償餘數外，淨交四百五十一萬一千二百五十圓。由第十一年起，開始還本，限定三十年爲還償之期。在期限未滿以前，不得全部還清。此三十年期內，該路業務委託滿鐵公司代爲經營。中國政府置局長一人，爲政府代表。選任日本人三人，充運輸、工程、會計三部主任。由此三人中，任一人兼充滿鐵代表，執行合同範圍內滿鐵之權利及義務，從事監督一切。且除上列主管人員以外，滿鐵又指派常駐日本職員四十五人，分掌各項事務。關於此次協約吾人應加注意者，卽此次借款金額，較之前次築路借款全額，尤超過之。不知吉長何以需此鉅款？再觀上述斯路修築之經過，我國民之努力保持運動，而終不免盡歸於滿鐵之掌握，良足概也。詳審吉長鐵路借款合同共二十條，借款細目合同十三條，及借款合同附屬往來函件六種，辱國喪權，損失重大。茲據調查情形，聊誌於次，用資參考，而明真相：

(甲) 借款合同之失敗：

(A) 借款期限之固定：第一條第二項定借款還清期限爲三十年，期限未

滿以前，不得全部還清。夫修建鐵路，原爲利便交通，福國利民；建築無款，而求借外資，原爲接濟一時。若路有盈餘，或遇國庫充實，自可隨時償還，以減輕負擔，而收回權利；不然即遇國際金融充裕，利息低落，亦可揭輕還重，以蘇細縛。今期限如此固定，在未滿以前，無論營業之成績若何，國庫如何，金融市場如何，均不得掃數還清；坐聽債權者之把持壟斷，直達三十年，可恨可怕！較吉敦路合同第七條所定，——無論何時皆有備款回贖之權，失敗甚大。

(B) 擔保財產之混合：合同第一條第四項，借款之擔保以本鐵路之財產，及其收入充之。是以吉長鐵路之所有動產不動產，以及營業收入之全部，皆爲該借款擔保品，毫無疑義。若吉長鐵路之建築資本全係借用日資，如此規定，固無不可；然查該路資本除借款外，尚有吉林保路會投資一萬元，吉林官銀號投資八十八萬零三千一百元，是合計吾華資，尚有八十餘萬元之多，亦應有股東之權利。一旦清算此路產業，吉林保路會與吉林官銀號，亦應主張權利，不能盡爲日人所得；而中國政府竟漠視華股，於訂約時全數提供爲借款擔保。該路營業良好，能陸續付

利及償本時，固無問題；倘不幸而不能履行債務時，勢必依該合同第一條第六項之規定，將本鐵路及一切產業，交滿鐵管理。保路會與官銀號空無所得，不能不謂爲失敗也。

(C) 委託經營：吉長鐵路借款合同中，最可恥、最失敗、且最關重要之條文，爲第三、第四、第五、第六諸條。鐵路營業之主要幹部：運輸、工務、會計三處，統交外人處理管轄。中國政府置一局長，僅有秉承交通部令；對本鐵路全般業務監督之權。(第二條) 指揮經理，聽諸日人。而第四條之第四、第五、第六諸項之規定，謂凡重要事務，收支票據，以及制定或增免運費，須先與局長協議簽字而後處理有效。細索文義，一若以滿鐵代表或主任爲主體，而局長居輔次地位者焉。而對用人一節，僅第四條明文規定運輸、工務、會計三處主任，必用日人；第五條雖有任用中日職員之辦法，然並未指定某職須用日人；則局中職員應以華人爲主體，對日人可用可不用也明矣。且鐵路爲中國所有，用捨人員，其權應歸局長，亦無疑義；乃中國交通總長於合同之外，竟與滿鐵致公函，請求南滿公司，對華人在職人員加以留用，

對將來畢業及富有經驗者，多數採用云云。不啻將用人權揖讓外人，而對留用及採用本國人員，反哀憐懇請，求日人之同情，置主權於不顧，可恥亦復可笑！而該函末稱局長爲實行本合同內應有之職權，不可不有相當直接使用之人員，以資助理；此項人員應由局長酌定數名，特別任用，並須通知代表云云。是局長之任用人員，僅以數名爲限，其餘則悉聽外人。凡此辱國喪權之舉，有如病狂，條約失敗，無逾此極。

(D)運費制定權之旁落：運費之高低及其增減，本爲一路營業之政策。或與其他鐵路競爭而低廉，或與他路聯絡而協同，或提倡實業而減價，其權有關一國之交通統一及實業興衰者甚大。至應歸主權者隨意制定，而因時制宜，以謀邦家福利。今則於合同第四條第六項，限定運費之制定，及增加減免，以及各項條規之制定，非先與局長協議後不得宣布。是滿鐵代表或公司有制定宣布之權，不過須先與局長協議耳。換言之，局長僅有協議權，無制定宣布權，以致吉長路成爲南滿鐵路之支線。一切規定均與南滿一致，助滿鐵施一切政策；與吉海、奉海或其他

鐵路，雖同爲中國鐵路，不但不能協助，而反處嫉妬競爭之地位；卽與吉敦鐵路，亦相齟齬。一家爭利，裨益外人，皆此合同所造成，得無謂爲失敗耶？

(E) 運費及其他進款存於日本國銀行；借款細目合同第九條規定本路之營業收入，存入長春或吉林之橫濱正金銀行支店或出張所云云。夫鐵路進款，在地方本爲大宗款項，存儲運用，有關於地方實業者至鉅。若存於中國銀行，扶助中國實業，福利所在，不言可喻。今竟規定須存正金銀行，以中國交通收入，爲外人補助金融，——每年可有三四百萬元之鉅；權利損失，所關甚大。

(乙) 吉長路之中、日關係：吉長鐵路之沿革及其借款合同之失敗，既如前述。若我中國政府，任用精幹之局長，力圖振作，與日抗衡，縱不能將合同中日人之權利侵奪消沒，若能將合同圍範內之己國主權，護持得住，不輕放棄，亦未爲不可。乃據與該局員司談話，調查所得，歷任局長或與日人勾結，甘心賣國，只求自私自利，不惜放棄責任；或因循敷衍，自保祿位，不肯重傷日人，惹取煩惱；正適日人侵略之懷，把持壟斷，爲所欲爲。以致吉長路名爲中國鐵路，而權操外人，實質不啻爲南

滿支線也。據借款合同第四條第四項規定：『凡重要事務，公司之代表或各主任，必先與局長協議後處理之。』又第五項規定：『本鐵路一切收入、支出，其票據均須經局長會同簽字，方生效力。』是對該路重要事務及收支款項之權，雖似旁落，但未完全放棄；若局長認真護持，不難預防損失及失敗。乃一查吉長已往情形，處處與此相反。全局只分四處，除總務處係由局長直接任命，附屬於局長範圍，可自由支配外，其餘運輸、工務、會計三處，則完全與局長無關，自由行動。情實相沿，皆呼爲『外三處』。（言爲外國處也。）雖係諺語，而顧名思義，亦可窺其梗概。蓋中川代表以及各處處長，皆遇事專橫，蔑視中國主權。凡所謂『外三處』範圍以內之事務，無論重要與否，或收支款項，率皆不與局長協商，逕行處理。迨手續完備後，再函知局長要求蓋章。而局務對外訂立合同、契約，尤其與滿鐵之交往，雖皆由局出名，而事先並不商取局長同意，擅自訂立字據，送局長加章。歷任局長皆與從權，不加質責，拱手畫諾，路權損失，不知其有幾許也。刻李齊兩局長，對此極端注意，正事爭持，然相沿積習，一時亦難收效果也。尤有一事最關重要，不能不特別申述者，則

爲虛糜路款一節：滿鐵對吉長現有方針，惟恐該路年有盈餘，逐漸發達，並按約償還本息，將來對此失卻權利；遂盡量設法消耗路款，以不使存餘爲宗旨。例如沿線電柱，偶有腐壞，雖係少數，亦逕全部更換；且不加以防腐劑，而圖持久。又如車站房屋，員役住宅，稍有圯塌，即行重新翻蓋，另建新舍。其他橋梁、河堤，以及一切擴充養路工程，動工用料，全係自由主持；不過事後通知局長，僅具形式。至工程用款，每年共需若干？年度之始，並無預算。往往由代表或工務處長，隨時提出極簡單之書面，經口頭之說明，要局長蓋章簽字。不惟不講交通之經濟，反以多糜爲能事。路權有關，實不容輕視；雖現任局長皆在爭持之中，然沿久力薄，不易生效。

(丙) 吉長路之組織及弊端：吉長路局共分四處：除總務處外，其餘三處皆在日人治下，名爲『外三處』，已概誌如前。因其組織及事權之分配關係甚大，不能不逐加討論；考其弊端——以明真象，而期改革。茲就調查所及，將『外三處』之弊端，列敘如左：

(1) 運輸處之弊端：運輸處既以日人爲主任（即處長），則所有機務、車

務、以及車輛運輸之支配，全歸日人執掌；則日人專橫跋扈，弊端百出。茲舉其大者：

(A) 吉長鐵路，以全長一百六十公里之路線，有機車二十一輛，客車二十六輛，貨車一百六十七輛，雖不甚多；較之吉敦以二百一十公里，有機車十二輛，客車二十四輛，貨車九十八輛；與洮昂路以二百一十公里，有機車十二輛，客車二十輛，貨車一百五十五輛，亦不爲少。若因運輸頻繁，不敷支配，借用外車，亦未爲不可；然最先應租用本國車輛，如京奉路局存關內車輛甚多，半皆閑置；吉長路如能借用，縱有車租，亦可免漏卮外溢。該路不此之圖，而專租滿鐵閑車，已屬非是。若租用輕便堅固之車，果能應用，亦尚可原；據聞該局向來所租南滿車輛，皆係破舊不堪者，車租甚貴，由滿鐵運至本線，卽不能使用，遂卽入廠修理，——於修繕費外，每日尙須出租金；一旦出廠，使用不久，或未及使用，卽滿租期，須追還用回。卽有免強可用者，天氣和暖時，尙可敷衍。於冬際嚴寒之季，則運轉不敏，時致遲延。由吉林至長春僅三點鐘之距離，時常竟有遲延至兩點鐘以上；繩以準時，詎非可笑。該局長再三催向滿鐵，更換好車；而中川處長，反辯爲機關車少，以致遲延；更請局長由滿鐵多租，

可惡殊甚。吉長此種損失，誠屬非淺。此其弊端一。

附：吉長鐵路租用滿鐵各種車輛及租金表

機車

年	別輛	數租	金
民國十三年		三七	二五、七一〇、〇〇
民國十四年		一七	一二、四五〇、〇〇
民國十五年		二六	二五、〇二三、六八
民國十六年		六	六、四九一、二八
民國十七年		一三	八、四二一、三六
五年共計		九九	七八、〇九八、七二

客車（直通租金表）

年	別次	數租	金
民國十五年		三、九〇〇 ^次	六四、〇三〇、四〇

民國十六年	七四〇	一〇、五九六、六〇
共計	四、六四〇	七四、六二七、〇〇

客車（租用租金表）

年別	輛數	租金
民國十五年	二五	一一、四六〇、四二
民國十六年	一六一	五三、五七六、七九
民國十七年	一五二	五七、〇一三、四一
共計	三三八	一二一、〇五〇、六二

貨車（租用租金表）

年別	輛數	租金
民國十三年	一二〇	六、八九〇、七〇
民國十四年	一七六	一〇、四六七、九〇
共計	二九六	一七、三五八、六〇

貨車（直通租金表）

年	別輛	數租	金
民國十三年		三、四五六	四、八七二、〇〇
民國十四年		二、五六七	三、九三二、〇〇
民國十五年		三、七四四	八、〇八四、〇〇
民國十六年		四、三四九	一〇、一三九、五〇
民國十七年		七、八三七	二二、二二四、〇〇
共計		二一、九五三	四九、〇五一、五〇

五年間合計各種車租，共費去二十二萬二千八百餘元；所謂修理費，尙不在內，得勿驚人乎？租金算法，機車平均每輛每日約日金四十元；直通客車一二等合造車，每英里租費一角七分；其他每輛每英里九分。長期租用客車，每日每輛一二等合造車日金二十四元六角四分，三等十五元八角七分；行李守車十三元九角二分；直通貨車不過二十四小時者免費，超過二十四小時者，三十噸車每車每十

二小時租金一元，五十噸車一元五角；租用貨車均係三十噸，棚車每日每輛租費日金二元二角三分。

(B) 吉長本路車輛，舉機車、客貨車共二百一十四輛，益以由滿鐵租用者爲數亦不爲少。而客運、貨運，往往尙不靈敏，每稱車輛不足，自係配車、調車之不得法，或不盡力之故。以吉長十餘年之老路，沿線物產豐富，每日收入且不及初修之吉敦鐵路，日人職員之不學無術，尸位誤事，以致有損收入。此其弊端二。

(C) 運輸主權既歸日人，則舉凡該處課內及沿線之人位升降黜陟，無不惟日人之好惡是瞻。於是日人員司固無庸論；即吾華人員司，亦以飯碗關係，無不向日人搖尾乞憐，仰人鼻息。更依其勢力，橫暴萬端，對旅客多肆侮慢，或任意辱罵，或設法欺騙，旅客愚弱，無可如何。總局雖知，無能爲力。甚至賣票者必於車將至時始行開賣，借旅客慌忙之際，任意核算票價及兌換率，其餘零一切不找；對旅客郵便物品，任意索錢，多入己囊。侵蝕公款，魚肉鄉民。此其弊端三。

(D) 客車內塵土滿目，椅座污穢，車窗玻璃，浮塵極厚，暗不透光，廁所內亦惡

臭難堪；車掌夫役不知掃除。腐敗污濁，無逾此極。皆日人敷衍，不知整飭；局長權力不達所致。此其弊端四。

(E) 事務繁多之站，如吉林、下九台、頭道溝、樺皮廠四處，於站長外，有日人事務員（一般呼爲日本站長）把持站務，橫行欺人，運轉車輛，裝運貨物，站長皆無實權。同一託運貨物，日商則有優先權，華商則須落後，偏袒歧視，利害不平，華人受其害不少。不惟此也，有日事務員處，其權在站長上，員役賞罰，皆操其手。該員有一電話，有一紙書，則日處長予賞予罰，無不照辦。站長爲華人，苟有論列，不惟無效，且受申斥。於是賄賂公行，苞苴極甚，沿線員役，不論有何不法，一與洋人送禮，合手勾連，則可有恃而不恐。久之站長不惟虛設，且亦須照樣諂媚，方可保位；失其個人人格，猶屬小事，有辱國家顏面，誠屬難堪。況如調查所有站長，半皆由滿鐵養成所出身，再則曾於滿鐵服務，屈辱性成，專以媚外，方能升遷較速。其由中國學校畢業或有智識資格者，鮮不被排以去。情形如此，局務何能發達。此其弊端五。

(F) 吉長路之裝卸貨車，全由日人國際運輸會社包辦。然其使用之工人，概

無工資，全賴向託運商人索取酒錢，以資餬口。故多給則加意裝運，且可超過運費；否則任意擗擲，以期破壞。弊竇百出，商民受其蹂躪；總局受其損失。引狼噬人，皆曰主任使之然。此其弊端六。

(G) 吉長路客貨運費，較其他國有鐵路低廉不下三成。考其原因，不外爲滿鐵吸收營業之一種政策。又吉長運輸以木材爲大宗，滿鐵枕木，向仰吉林，而吉長路局歷年代運是項枕木，僅取半價；不惟滿鐵一己用之低廉，且可舉而轉售中國他路。因制定費之不自由，損失收入，喪失國權，其利害已略述於前。此其弊端七。

(H) 鐵路收入，全賴運輸進款；對此考核，關係重要。故每日運輸課所造車報客貨進款一覽表，應經各課詳審，以防弊竇；而尤以審查課職司檢查客貨車票，尤爲必經之處。經課長查核無誤，蓋以印章，方爲合理。該路則大不然：此項一覽表，凡運輸處各課如文牘課、營業課、機務課、運輸課等課長，皆須過目蓋章；獨審查課長則付闕如，誠屬荒謬之至。究其原因，不外該處課長除審查課長任家泗一人係華人外，餘皆係日人課長；故岐視不使過目，則審查課形同虛設，對運輸仍不得行

審查職權，日人可一手遮天，自由行動矣。此其弊端八。

以上諸端，聞自現任局長到任以來，再三向中川代表指責，毫不見效。故局長現派調查課課員各處調查，用資整頓。至於代滿鐵運枕木半費一項，聞交通委員會已指令按七成五增收；滿鐵尙以訂有條約，不能由中國單獨破廢。又云該社已將枕木一項，按半價作預算，今驟增加，諸多不便爲理由，向路局抗議，尙無結果。

(2) 工務處之弊端：關於養路工程之如何虛糜，及日人之用心，已於前中日關係中略述之矣。其所以日人得如此者，皆權在日人手中之所致，已不待言。然其弊端尙不止此：查工務處之工程，不拘大小，雖歷來全須先請局長批准，方招標動工。然招標手續及辦法，則欠妥善。向係工務處指定日人包工數家包攬，准予投標；既無投標詳章，亦不登報公開——數家壟斷，工價綦重。監理課雖有監視開標之權，然工務處於開標時又不通知該課到場監視，僅事後通知監理課轉呈局長，徒備形式而已。其弊竇所在，不言可喻。此工務處之弊端如此。

(3) 會計處之弊端：

(A)會計處共分文牘、計理、用度三課，並附屬一材料廠。舉凡銀錢之出納、賬簿之記錄、及一切對外債權、債務之計算及清理，皆操其手。故該局恆有日人認為應支應付之款項，而局長認為不當，或宜從緩者；日人處長或課長竟可擅為繕製傳票，先行支付，然後再送至局長處，求其蓋章承認，補行手續。局長此時即欲反對，亦無濟於事。故該局對滿鐵及其他日人之款項收支予奪，局長幾無過問之權。雖云由歷任局長因循懦弱有以致之，然亦實直接會計權操日人產出之果也。此其弊端一。

(B)用度課職司購買材料，手續疎簡，向無所謂預算及詳細規定。各處課及工廠請領事務用品器具及消耗品等，歷來僅由課長廠長處長蓋章，直接向用度課請求購置領用，毫無限制，局長亦無權過問。每年消耗，何止數萬，損失之鉅，令人戰慄。查用度課購買五百元以上之物品，雖有須呈請局長許可，然後標買之規定；然日人爲避免監督及便於作弊起見，竟使用慣技，特將應用物品分批購買，總期其少於五百元，不給局長過目，逕向日商購買；不爲違章，然而弊遂作矣。再每五千

元以上之購買，必呈交通委員會批准監標，亦以此技避免之。卽有時不能分購必經投標手續時，而對投標亦無詳細章程及處罰之規定，僅手續上指定長與交易之日商數家投標，比價按章履行；而一核時價，則必昂貴異常。據普通調查，必皆較高在十分之一至十分之二。（統查所有材料購價，無不如此；故無庸舉例證明。）雖按該局編制專章，定有監理課掌審核工程計畫及材料價值，並監理購辦及工程等事；監理課卽查明物價高出市價，亦無處罰標準，毫無辦法。又況於用度課將購料單及材料價款請求書交到監理課時，其物品材料，早已由原請處課分散使用，實無法監視。至煤油之消耗，購自美孚洋行，每次皆在五百元以上，亦不呈請局長，任意購買。而煤炭一種，全由滿鐵購入，每日平均一百噸上下，每噸十五元（日金）並無契約合同，日人毫不爭價。此其弊端二。

（○）材料廠之設置，原爲貯藏保存大宗材料，無路無之，且關於收發材料，檢查物質形狀，賦有全權。今該路則不然：雖有材料廠，等同虛設。一查材料賬，所有大宗材料，皆無存品，概係隨買隨發，走一手續，所存僅多年廢料。查其材料賬，所有材

料，自十七年六月十二日轉載以來，永不發用；其餘則僅煤炭及事務用品即筆紙文具而已，統計亦不過三萬餘元。故該廠名曰材料廠，不如名爲廢品煤炭及文具用品之倉庫，反爲適宜。雖曰材料廠，反不如工廠及工務處之倉庫存品八分之一。虛糜多款，毫無貢獻，其手續爲蛇足，其機關爲贅瘤，皆日人把特弄權之所致。此其弊端三。

以上種種弊端，不勝枚舉，不過其犖犖大者耳。究其原因，皆由於組織之不善，以致大權旁落於日人之手也。

(4) 總務處之毫無實權：工務處、會計處、運輸處吉長人員所稱之『外三處』所有弊端，既如前述；而局長直轄勢力所及之總務處，內容如何？有無可指責處？亦不容不述及之也。查該局總務處因限於『外三處』之勢力，其職權所及範圍甚狹，共分文書、調查、監理、稽核四課。除文書課執掌事務，與他路無異，姑置不論外；將所餘三課，略述如左：

(A) 調查課本掌調查全路營業狀況，及編造報告，並一切庶務各事項。而一

考實在，其所辦事務，僅一局長室及總務處之庶務課而已。因「外三處」庶務事宜，則更有庶務課辦理。其調查全路營業狀況一項，實有名無實；蓋數年以來，沿線情形腐敗已極，前曾述之，運輸處諸弊端沿習已久，未聞調查課有若何報告及改革之也。又況最近有軍用記帳兩萬九千餘元之遺漏，已逾半年，方始發見，實爲調查課人員瀆職之一大證明。緣民國十七年十一月一日至七日，吉林督辦公署託運由關內送回之兵隊軍需等物二百二十二車，託運費二萬九千五百九十八元五角五分；此項軍運，向由調查課員賈士鈞辦理，竟將此項大宗軍運，未報課內記帳，於十八年四月十六日方行發見。足徵該課員素日疏忽，該課負責人督飭不力之所致也。

(B) 監理課原爲審核工程計畫及材料價值並監理購辦而設；顧命思義，似應對工程修繕及購買材料有監視督理之權。而一核實在，等同虛設。歷任課長對日人只知敷衍，放棄責任，不知實行職權。對工程向不過問購買材料之價格，無論如何昂貴，亦從未考核質問。吉長路之所以積弊多端，化費浮濫者，該課之廢弛職

務負咎一大半也。幸李局長到任以來，知所扼要，委現任王課長，嫻通日語，認真辦事，對分內事切實考核，爭回權利不少；日人氣燄，稍爲歛縮。刻該課長鑑已往種種弊端，思圖改革，擬有進行改正事項多端；如能逐一實行，則裨益局務非淺鮮也。

(C) 稽核課掌稽核各項單據並審核金錢出納及預決算各事項，有職無權，所有費用及報銷，皆由會計處辦理後至該課僅負覆覈之責，形同駢枝，無裨實利。綜觀上述三課情形，除監理課目下得人頗有振作氣象外，其餘各課均待整頓。用可爭回權利，而防弊竇。

(5) 總務處費用冒濫：鐵路局職員待遇，雖因路而有優劣之分，而部有規定，大致相同。除局長旅費交際費准於月薪總額三分之一以內實報實銷外，處長旅費皆有定額，不得過多，其交際費則不得由局報銷，蓋通例也。今查該局總務處長之交際費，則由局支銷，且爲數甚鉅：由十七年五月至十月共在交際費十四次，費一千六百九十餘元；每月平均費交際費二百四十餘元。即旅費亦頗重大，自十七年五月至十二月共領旅費十二次，費二千七百五十餘元；每月平均三百四五

十元。二者合計，每月計約六百元左右。以一處長而報銷如此繁重，恐爲他路所無有，似應申禁。唯查處長交際費由十八年度起，已無報銷，似屬差可人意。

(6) 中日人員待遇之不平等及日人之學識缺欠：人之作事，須得其平，方能勤慎奉公，勞而無怨。若不論資格、能力，有所偏重畸輕，則被重者以爲幸進，以爲可恃，而恣睢放浪；而被輕者引爲屈辱，感爲抑鬱，則牢騷疏忽；二者皆足誤事。今吉長鐵路因沿革關係，中日人員之待遇上，極不平等。日人處長，動輒七八百元或千餘元，課長四五百元，即普通課員辦事員亦皆在二百元以上至三百元不等。而華人員司，則除總務處長之薪俸尙有可觀外，其餘員司無不較日人相差甚遠。豈日人之資格、學識、能力，果優於華人歟？而一實地考查，則大謬不然。除一中川代表兼運輸處長，係由東京高等工業學校卒業尙屬高上者外，其餘處長課長以及其他員司，頗罕由高等學校出身者。非某鐵道學校（按皆中學階級）即某某傳習所卒業；甚至由高等小學或尋常小學校卒業者，如樺皮廠站辦事員半澤德四郎、吉林站司事伊藤吉太郎、工廠工務員山中一六等，均出自尋常小學校，亦無不得二

百餘元之薪俸。華人之由專門卒業有高等學識者，反瞠乎其後，欲獲百元而不得。在中國鐵路如此，虐待華人，優遇日員，賓主倒置，得謂平乎？亦無怪日人之飛揚跋扈，得任意橫行也。茲為證明以上事實，特將中日員司薪俸津貼數目表列於左，以資參證：

吉長鐵路局中日員司人數薪津數目及其比較一覽表

部	分	籍別	人	數	薪	俸	數	津	貼	數	共	計	數	每人每月平均數	比
局	長	華	一	一	500.00	150.00	100.00	500.00	750.00	500.00	750.00		750.00	七強	
副	局	長	華	一	400.00	100.00	100.00	500.00	500.00	500.00	500.00		500.00	五強	
總	務	處	華	一	1,000.00	1,200.00	1,200.00	2,400.00	2,400.00	2,400.00	2,400.00		2,400.00	二強	
工	務	處	華	一	4,000.00	4,000.00	4,000.00	8,000.00	8,000.00	8,000.00	8,000.00		8,000.00	八強	
運	輸	處	華	一	3,000.00	3,000.00	3,000.00	6,000.00	6,000.00	6,000.00	6,000.00		6,000.00	六強	
會	計	處	華	一	2,000.00	2,000.00	2,000.00	4,000.00	4,000.00	4,000.00	4,000.00		4,000.00	四強	
總	計	日	華	六	13,000.00	13,000.00	13,000.00	26,000.00	26,000.00	26,000.00	26,000.00		26,000.00	二六強	
全	局	日	華	七	14,000.00	14,000.00	14,000.00	28,000.00	28,000.00	28,000.00	28,000.00		28,000.00	二八強	

以全同人數共七百〇七人，每月薪俸津貼總數四萬九千餘元，日人員可以

五十七人，即佔去一萬六千六百餘元，約總數三分之一，平均日員一人所得，約爲華員津俸五六倍左右。以日人普通中學或尋常小學校（初小）卒業資格，得如此優遇，平乎不平？可以知之矣。

（7）利益分配之荒謬：借款合同第七條云：（在本公司）從事本鐵路之營業期間內，政府與公司協議之後，定爲每營業期間，由鐵路淨利內，除去償還本借款之本利，並依第八條第二項政府墊款本利，及同條第三項由公司借入款之本利，必要金額外，以其盈餘之二成，分配於公司。是本路每年於償還借款本息以外，苟有盈餘，尚須以淨利之二成，分配於滿鐵——即滿鐵對吉長鐵路借款，不惟居債權地位，且有股東資格。而此項股東，不出資本，只分利益，不擔虧損。（因條文無規定，南滿當然不能負此虧損。）一若俗語所謂之『好漢成股東』，安全萬分，毫無危險。日人優勝，即中國失敗，此爲吾東省各借款路所未有。惟既定條約，當須履行，故該路十餘年來，每於結算期末，有盈餘皆以二成撥與滿鐵也。惟按該合同日人所應得者，乃係淨利之二成，所謂淨利，依借款細目合同第七第八兩條所載，

應係由每年度總收入中，除去本路維持、修補並折舊、準備各項款，以及借款合同第十七、十八兩條之建設或改良資金本息及償還借款本息必要之金額後，方爲淨利。而該路歷年辦法，則僅由總收入中，除去經常營業用款所得毛利中，分作十成，以二成付滿鐵；其所有改良、修繕及其他設施費用，則均由中國應得之八成利益中擔負。則中國所得八成，反不如二成之多，或竟毫無所得，實與條約有違。而歷任局長毫不過問，一憑日人會計主任及代表之支配，損失權利，爲數至鉅。不知其籍隸中國，而甘心媚外，是何居心也。刻現任局長對此雖極注意，亦恐日人爭持照例，不生效力；似應由總司令部或交通委員會飭令該路局長，嚴行遵照合同辦理，以作後盾，俾得收回利權也。茲附表證明之：

吉長鐵路局七年以來盈餘數目及批給政府滿鐵利益金及其他支出數目表：（由民國七年一月起，十七年六月止。）

年 度	盈 餘	滿 鐵	政 府	政 府	利 息	擴 充	改 良	費
六年度下半年	一三三,三三三	三,六四二,七三	六,五〇〇,〇〇	〇	一,五九九,五			
七 年 度	二四七,一〇三	四,四〇〇,〇三	一六,六三三,〇	四,五元,五	一四,三七一			
八 年 度	七四,五五,三六	一四,九〇〇,〇七	五七,八〇三,九	一四,四三三,〇	六四,三三,三			
九 年 度	六八,〇三,五九	一三,二六,七	五五,三三,七	四三,〇〇三,三	三六,七六,七			
十 年 度	七六,九五,八三	一五,七九,七	六九,一六,六	七,二五六,六	二五,八八,三			
十一年度	五〇,四六,四	一八,〇五,元	四七,二九九,一	七,二五,八	三〇,七六,三			
十二年度	四九,二五,一三	九,〇九,〇三	三三,三六,一〇	九,八四,四	三九,三五,九			
十三年度	二〇,六五,九	五,二五,六	三三,〇〇,三	〇,八七,九	一六,三三,四			
十四年度	五五,九〇,七	一〇,一八,五	四三,七六,九	一〇,八六,七	二四,二六,七			
十五年度	六,六一,〇七	一,三三,三	五,四四,八	三,七九,〇五	三三,八八,一			
十六年度	四,九七,八九	八,五九,五	三,三三,三	一三,九三,六	六,六四,〇			
共 計	還本 四,四七,五三〇元 還本 四,三三,四一	八,九三,五〇,四	三,七五,〇〇,九	七,六,三三,七	二七,七,七〇,〇			

以上十個半年度,共盈餘四百六十一萬四千七百三十七元五角,內除第七期償還借款十四萬七千二百二十五元四角一分外,餘四百四十六萬七千五百十二元〇九分。本係毛利,按借款合同,應將擴充改良費,逐年由此毛利開銷後,再

按十成，以二成批與滿鐵，僅應得三十四萬八千一百五十四元三角六分。即後述更改鋼軌者八十萬元，亦應由毛利扣出。則滿鐵所得，不過十八萬八千一百五十餘元耳。乃該局不知依合同計算，竟以毛利二成批與滿鐵，竟有八十九萬三千五百餘元之多；無形中滿鐵竟得七十萬○五千三百餘元之額外利益。不勞而獲，即中國損失如此鉅款，歷任局長得勿負其責乎？可惜可恨！又況中國股東永衡官銀號保路會等之八十餘萬元之紅利，亦須由中國八成中支給，尤爲無理之至。表中載政府利息者，乃中國政府所應得之八成紅利，暫存該路，作擴充改良之用，不逕支給政府，作爲借款，每年以五釐付息應得之利息也。

(8) 鋼軌借款八十萬元之荒謬：吉長鐵路全線鋼軌，原係六十磅，載重力小，不適用於現今之發達交通事業。更換八十磅者，亦所應爲。惟此係本路一種擴充改良事業，自民國六年以來，每年皆有盈餘，極應逐年撥出準備，或某年不分淨利一回，全作更軌之用，方爲合理。而該局前任魏局長不此之圖，竟將所有紅利隨年處理，而於民國十五年呈請先大元帥借款購買，以便經手漁利，其心已至可誅。

若購買依照部章，亦屬可原。按上將軍公署及交通委員會歷次令文，飭由漢陽鐵工廠訂購。伊竟向南滿暗中接洽，與三菱、三井二商行訂立投標合同，亦不呈請交通部，或交通委員會派員監視，擅自在大連開標。夫向日商購買，若係日本自製品，價值較廉，猶可；此則係託日商轉自美國購來，使日商剝食餘利，至價值較前吉敦鐵路購買者，每噸高日金十元左右。（吉敦所買，每噸價日金七十九元，而此則每噸八十八元八角。）收貨時又不按部章，請求派員監同檢驗；而託三菱代辦之。試驗報告，亦無負責工程司之簽字。上下朦蔽，諸種不合。竟自滿鐵以年利九釐，又借日金八十萬元，以為購此鋼軌之用。借款亦無合同，未記帳簿，最近由日人方面來函索利，現任李局長方知有此借款，根究原尾，方知種種。該魏局長不唯於修吉敦路時擅改預算，舞弊極鉅；且於吉長方面擅借八十餘萬元之外債，不遵部章購買鋼軌。膽大妄為，荒謬賣國，殊甚痛恨！

附抄記沈課長之說明書一份

照抄監理課長沈經抄呈關於吉長路撤換鋼軌與購辦八十磅新軌經過情

形節略。

起因：本路滿鐵代表以南滿路存有換下之八十磅舊鋼軌甚多，擬將此項舊軌售與本路，以便分年更換；並曾列入十一年度預算，預定先換二英里。當時總務處監理課以主管關係，審核之餘，認爲此項舊軌只能再用數年，如照分年分段之法辦理，則後端未曾換完，前端又已廢壞。循環更換，直可使本路至於破產而後已。故始終堅持反對，此計未經實行。迨十五年吉敦新線成立，代表以本路設備不全，於五月間根據吉敦承築合同，以公函提出急應改良之端五項。其第一項，即爲更換本路八十磅鋼軌，對於所需費用日金一百萬元，謂可根據吉長借款合同第十八條，向南滿商借云云。

立案：十五年七月以吉長、吉敦兩路本線，均用八十磅鋼軌，而側線則用換下之六十磅舊軌爲詞，由魏前局長以吉長、吉敦兩路名義，（吉敦主稿。其餘關於此案之主要文件，由吉敦主稿者居多。吉長主管課，並未會稿。）呈請張上將軍暨交通委員會核示。文內敘明吉長需用之軌，向漢陽鐵廠訂購。至同年十月，始奉張

上將軍暨交通委員會批示，准予備案。

借款：十五年六月，本路致函南滿鐵道會社，請其撥借日金一百萬元，以爲換軌之費。至同年十一月，代表函稱接得南滿會社來信，謂所需八十磅鋼軌，可由南滿供給，其價款則可以掛帳形式處理之。旋以時局與東三省獨立期內情形不同，南滿要求，須由交通部訂立借款合同，始肯撥借。延至十六年十二月，以吉長新軌已向三菱訂定，交貨在即，代表函催將借款問題速爲解決。並謂在交通部借款合同未成立以前，所有南滿代吉長墊付三菱之軌價，作爲一筆掛帳，按年九釐行息，每半年付息一次；如有未付利息，作爲複利計算云云。南滿提出此項條件後，本路延至今年二月鋼軌已到，始函復承認。

訂購：購辦價值五萬元以上之材料，照章須先登報招標，開標時並應請交通部派員蒞局監視。此次添購新軌，自應按照法定手續，並遵照上將軍公署、交通委員會歷次往來令文，向漢陽鐵廠訂購。乃當局者僅向南滿暗中接洽，由南滿會社邀請三井洋行與三菱商事會社投遞標單，於十六年十月二十一日在大連開

標。至十一月二十一日，始由代表提出回議箋，以每噸日金八十八元八角之代價，交由三菱承辦。（前年吉敦購價，每噸七十九元。）經魏前局長簽准回議箋後，即以吉敦名義，與三菱簽訂合同，並請南滿社長擔保雙方履行合同條件。（一面擔保三菱交貨，同時又保吉長付款。）且報免關稅，亦由吉敦出名。

交貨：合同原訂在本年一月至三月間交貨，至十七年二月分四批交到，因係分裝四船，由美運來。在第一批貨到大連時，因聞鋼軌多係舊品，經監理課課長沈經親往大連察看。但鋼軌品質，決非僅憑目力所能辨識；且交通部頒發之國有各路鋼軌及扣件規範書，凡驗收鋼軌，須經科學試驗。此次既未請部派員前來監同驗收，又未按照規範書加以試驗，僅憑三菱代辦之試驗報告，（三菱請美國卑得司帛公司代驗）以爲信證。但查此試驗報告，既無試驗工程師簽字，而鋼軌各端，又未打上試驗工程師之名印。種種不合規章，監理課未敢擅於價款請求書上遽蓋印章，故俟第一第二兩批價款請求書送經監理課審核時，該課曾簽註意見，以爲對於鋼軌品質，宜自再加試驗。至於試驗結果，有與規範書不合之點，應請

呈明交通部技術廳核奪辦理。但未蒙採擇，即經魏前局長將一二兩批價款請求書簽字後，逕交代表。

付款：所有鋼軌價款合同內，原定俟吉長驗收清楚後，即通知南滿，由南滿將價款逕付三菱。至於本路內部驗收及發價手續，凡購入材料，經材料廠驗收清楚後，即將價款請求書送經監理課審核，然後呈請局長簽字，再交會計處發價。惟此次第一、二、三、四四批鋼軌（共計一百二十七公里）價款請求書，均未照章經過監理課核簽，亦未經由該課登記備查。且第二、四兩批價款諸求書，在魏前局長未次赴連時，由代表匆匆帶至大連，請其簽字，迄未加蓋局長官章。現查前後四批價款，已由代表通知南滿，如數付訖。所有三菱收到軌價收據，亦經代表交來。尙餘試驗費一千九百餘元，單已開送，未經核付。

(9) 吉長鐵路局之營業現狀及將來之希望：吉長鐵路介於吉林省城及南北滿中樞之長春間。雖延長僅百餘公里，而沿線物產豐富。所有物產，可借此線北連中東路，運往歐洲；南連南滿路，通大連營口而遠達津滬、日本。運輸方便，營業

極佳。雖日人經營不力，弊端百出，各種費用，至極浮糜，有前述種種積弊。而自民國六年訂借款合同以來，逐年收入甚好，除營業用款及付滿鐵利息十六萬二千元外，尚有餘利，從未有拖欠利息，增加債務之事。而於十六年起，更開始償還借款，今已償還兩次矣。足證此線雖借款所築，對經濟誠屬有利；將來如能剔除積弊，力加振刷，將劣敗日員，逐漸更易後，經濟之發展，營業之繁昌，益將無可限量。

附十年來收支盈餘表

吉長鐵路局十年來收支盈餘表（由民國七年一月起至十七年六月止）

年 度	營業 進 款	營業 用 款	歲計 賬 收 入	歲計 賬 支 出	盈虧 賬 收 入	盈虧 賬 支 出	盈 餘
六 年 度 下 半 期	七五、五七、四七	四九、九四、五二	二七、六四〇、八	一六、九〇五、七	七、九〇、五	〇	一三、七三、六
七 年 度	一、八八、三、一五	一、二七、九三、七六	三六、五〇、五	六四、六、一、六	六、四	三〇、三五	一七、〇三、六
八 年 度	二、二四、一、五、九	一、三〇、三、五、二	三〇、九、六、二四	四〇、〇、〇、五	三、五、六、九	一、五、五、三	七、四、三、三
九 年 度	二、四三、六、〇、三	一、六五、六、四、二	二八、四、三、四九	三六、一、五、一六	九、九	〇	六、八、〇、三、九
十 年 度	二、九三、二、七、九	一、七三、九、四、〇	一三、四、五、四九	四九、九、九、九	一七、〇〇	二、八、三、五	七、九、九、八
十 一 年 度	二、八九、六、五、七	一、八六、四、五、三	三七、〇、三、〇一	三六、〇、二、八一	〇	八、一五	五、〇、四、四

十二年度	二七〇、二五、七	一、九〇六、四四、五	一〇一、三三、九	四七、〇五、四	〇	一、六一〇、五	四六、三九、三
十三年度	二六三、二三、九	一、八七〇、七五、六	五、一一〇、〇	五〇、七〇、三	二四、八	三六、〇	二九、六五、六
十四年度	二九二、五〇、三	一、八六、五五、六	一〇、三三、五	六七、二五、六	六二、六	七三、〇五	五三、九〇、四
十五年度	三、二九、八元、五	二、三三、八四、七	五、三五、五	九四、七四、〇	二〇、〇	七七三、六	六、六八、〇
十六年度	三、四六、九三、九	二、四八、二六、五	二七、五〇、五	六四、三九、七	二、八九、二	一、九、四、五	一、九、一、〇
共計	二七、八九、〇〇、四	一、八、二、〇〇、八	一、一、七、六、〇〇、〇	五、六、四、七、二、五	二、四、四、〇、五、三	二、〇、七、一、七、六	四、六、四、七、七、五

以上十個年度，共得盈餘四百六十一萬四千七百三十七元五角，平均每年得盈餘四十六萬餘元。在我東省鐵路成績，堪稱最優。但此猶有日人在中把持濫費虛糜之所餘者耳；若能別清積弊，對經費加以撙節，對營業加以整飭，盈餘當不僅此數。

三 吉敦鐵路

此路即吉會鐵路全部分之一大段也。由吉林省垣至敦化，全路計長一百三十二英里，由滿鐵會社出資二千四百萬承造。自民國十五年六月一日開工，經二年有四閱月之修築，始於民國十七年雙十節日竣工通車。吉林、敦化間山嶺重疊，

行旅維艱，至少須五六日方能到達，今則祇需八小時矣。以交通言之，實屬便利。然試考其建築歷史，與日人借款承造野心，則深堪悚懼。夫吉敦鐵路既爲吉會鐵路之一部分，而吉會鐵路又爲日人侵略滿蒙『二線二港政策』中之一線，其計畫之偉大，可以概見。故日人對吉會鐵路之進行，凡有可以利誘威脅機會，無不利用。初於前清宣統元年之間，島協約取得建築權，繼於民國七年以一千萬墊款由段祺瑞手（時段爲總理）賣定該路之投資權與即行修路權。（即交通總長曹汝霖與日本興業銀行締結之吉會鐵路墊款契約是也。）未幾皖派下野，直系代興，國人以吉會關係主權，激烈反對，日人以無正式契約爲據，莫可如何，事遂停擱。及民國十三年冬，段氏重握政權，日本於外交上竭力援助，段氏感激非常，遂決定履行民國七年日本墊款之約，與日本訂正式之吉會鐵路借款合同。事爲東省當局所反對，經日人幾許疏通，東省當局僅允借日款修築吉林至敦化一段。於民國十四年十月二十四日，由交通總長葉恭綽與南滿洲鐵路株式會社訂結吉敦鐵路借款契約，債額一千八百萬元。契約內容，與昔日吉長鐵路借約，無大出入。其第六條

雖規定爲中國自營鐵路；但第三條與第六條，復規定聘日人爲技師長與會計人員。則路務難免不爲壟斷，路權或致受其侵奪；吉長往事，可爲殷鑒。設再深究該路成立之黑幕，益可恍然於日人承築此路之野心矣。先是吉敦鐵路借款契約之成立也，日人極促進行。民國十五年二月一日吉敦路局遂告成立，附設於吉長路局內，派吉長路局長魏武英兼充吉敦局長，聘日人滿鐵職員田邊利男爲總工程師。旋即組成測量隊四組，分赴各地實地勘測。因松花江橋及老爺嶺山洞，工程浩大，需糜時日；故一方動工，一方測量。惟以餘款不敷工程費用，復以建築各車站房屋爲詞，續借日金六百萬元。此時吉林省議會從中作梗，阻止工程進行，日人見此，惶恐已極。乃利用久居吉省之該國浪人峯簇良吉，勾通吉省劣紳，由中、日雙方組織吉林興業土木公司，各選理事數名，以東亞土木公司技師長，兼充該公司技師長，由南滿手中承包吉敦路全線工程。實際一切建築，暗中仍由南滿承受也。且該劣紳等，又於公款項下，私提二十萬元與日方數人分飽私囊，滋可恨矣。再就該路之工程與費用觀之，益足令人驚憤。據去年東三省交通委員會特派查賬員之報告：

『該路修築費，除民國十四年借日金一千八百萬元外，又於民國十五年續借日金六百萬元，爲共借日金二千四百萬元。然所修之橋梁、山洞，傾圯堪虞；基路房屋，崩裂已多；急須再借數百萬元爲補修費，其總借款非達至三千萬元不可以。二百十三公里，共費日金三千萬，每里合十四萬數千元，超過關外各路四五倍云云。』當十七年六月，交通部曾派李銀秋及京奉路局梁振英工程師會同王煥文司長前往實地測驗，加以技術之估價，實值不過日金一千三百萬元。加以總局總務費用二百餘萬元，統計不過一千五百萬元而已足矣。今借款至二千四百萬元之多，浮冒八九百萬元，中日人員朋比爲奸，誠有難言者矣。察日人自國修鐵路，平均一公里不過八九萬元；而爲我代修之吉敦鐵路，浮費若此其鉅，令人殊難解矣。然推日人之所以不顧信義，必使該路濫費濫用者，蓋欲致該路每年不能償還借款本息，根據契約第七條，延其期限，進而效吉長鐵路之例，將其經營管理權奪得手中也。由此觀之，日人野心可畏矣。夫關於吉敦之建築原由，與日人承造野心，已略述於前；則該路之形勢，可見一般矣。（詳情參吉會路）茲僅就經濟方面言之：本線

經過區域，天產極饒。林產最爲著稱，沿線蒼松古柏，亙數百里，極大林場凡四十餘次爲礦產，著名煤礦凡五，如萬寶山、奶子山、唐家歲子、泉源溝、改集街等處；他如石匣溝之鐵礦，大石頭溝之金銀，亦均有名。至若農產尙不甚豐，因人烟稀少，可耕之田多未開闢故也。據晨報載稱，路線經過兩側各三十里內，自老爺嶺東至敦化縣界，其可墾之田，凡四十萬畝；且多沿河流，有五分之一，可墾稻田。現由蛟河至敦化界，已墾之田，尙不及三分之一云。察此區域間雖天產極富，然因山川縱橫，交通不便，遂致人烟罕至，未能開啓。計沿線村莊，共四十餘，人口僅二十餘萬；而其中客居之民，又十之六，此可見該區之荒涼矣。今者此路完成，則蚩蚩者氓，均將踵趾相接，極負其子而至矣。設當局能善爲指導獎進，則該區經濟文化之發展，將不堪設想矣。惟可慮者，路權既多爲日人攫奪，則利權難免不爲日人壟斷。設將來果能延長爲吉會路，則形勢改觀，更覺可慮。此我國民所不可不猛然驚醒，急起直追者也。

吉敦支線，距吉敦路蛟河站十八里六百公尺之地，曰奶子山煤礦，一處現已開採，礦質頗佳。吉敦路局爲連煤起見，築支線一，現已完成。吉林省政府以吉敦路

係借款所修，一切權限，俱經合同規定，支線權利，該路不能管有，乃議決收歸省有，以重主權，定名為蛟奶運煤專用鐵路。凡所用之建築費，由省庫籌付，但為管理方便起見，可許吉敦租用，以利運輸。業令吉海路局代表省政府，向吉敦當局接洽云。當楊常伏法之後，東省交通委員會組織清理交通各項收支事宜委員會，特派專員王君德恩等為委員，前往該路實地調查。茲將其調查報告，略述一二，藉以窺該路之真相：

(一) 建築之預算兩歧：查前魏局長為擅改預算案，已被通緝；足徵建築預算，有關公款者至大，不容輕忽視之。王委員等屢向該局總務科、會計科、監察科、工務科索取預算，以資對照；乃除會計科有一份印刷者及工務科送來一手寫本外，其餘二科則覆稱無存。詢諸李局長，稱被前魏局長交於總工程師，退還滿鐵局中無案可稽，每向田邊（日人總工程師）追索，皆搪塞不交云云。事實複雜，莫明究竟。但修築一路，工程浩大，焉得不先有預算；即收工時亦不能不以預算為決算之根據。若云遺失或借他詞搪塞，則殊不成事體。惟王委員等向日人索取時，則未見

有何難色，只日人所送來者，不惟與會計處存者不同，即其一手送來兩份，亦互相出入，所差甚多，不知何者爲準。詢之日本股長神谷，則稱此係魏局長與南滿所計議變更者，他人不得詳知。而會計處所存者，則係印刷品，似爲預算原底；而日人則死不承認。據會計處言，亦云無呈部公文，似不足爲據。然則此預算又何自來耶？殊令人百思莫解。該局人員因兩更局長，大都皆新易者，無一能知沿革及其底蘊。茲謹將日人所交兩份預算，及會計處所交者一份，一併附之以備參考。三者之總計，雖皆爲二千四百萬元，而其中細目，所差太鉅，亦無一定標準。足徵偌大建築費，日人可隨便安排；弊之所在，明眼人不問可知。茲錄下列預算表三種：

一、會計處所存預算案（印刷品）

科	目	年	度	預	算
第一項	總務費			二、六九八、一八三	
第二項	籌辦費			二四七、六二二	
第三項	購地費			一、四四七、〇〇〇	

第四項	路基築造	四、七七六、五〇〇
第一目	土工	四、一二五、〇〇〇
第二目	鑿石	五九〇、五〇〇
第三目	堤垣	四〇、〇〇〇
第四目	溝渠	一〇、〇〇〇
第五目	道路	一一、〇〇〇
第五項	隧道	二、六六五、〇〇〇
第一目	掘鑿	一一七、五〇〇
第二目	鑿石	一、八八一、二〇〇
第三目	敷砌	六一六、三〇〇
第四目	其他費用	五〇、〇〇〇
第六項	橋工	二、三八〇、四〇〇
第一目	大橋	一、七〇二、六〇〇

第二目	小橋	四二三、九〇〇
第三目	水溝及涵洞	二五三、九〇〇
第七項	路線保衛	四七、〇〇〇
第一目	界址及標誌	二三、〇〇〇
第二目	道叉	二四、〇〇〇
第八項	電報及電話	四一三、八〇〇
第九項	軌道	三、六九七、四六〇
第一目	軌枕	六三〇、〇〇〇
第二目	鋼軌及配件	二、〇八九、九〇〇
第三目	鋪軌	四〇〇、六八〇
第四目	鋪路基	五七六、八八〇
第十項	號誌及轉轍器	三七六、四五〇
第一目	軌尖及軌叉	二九一、七五〇

第二目	信號及互鎖機	八四、七〇〇
第三目	電籤器具	—
第十一項	車站及房屋	一、五八〇、八〇〇
第一目	總局房屋	—
第二目	車站房屋	四一三、二〇〇
第三目	員司住屋	四八八、九〇〇
第四目	小工廠及材料所	四三四、〇〇〇
第五目	車站房屋	二四四、七〇〇
第十二項	總機器廠	八二、五〇〇
第一目	房屋及裝修費	五、〇〇〇
第二目	機械及器具	七七、五〇〇
第十三項	特別機廠	—
第十四項	機件之設備	三〇、〇〇〇

第一目	建築	三〇、〇〇〇
第十五項	車輛	三、三五七、二八五
第一目	機車	一、四九九、二〇〇
第二目	客車	一、一二九、〇〇〇
第三目	貨車	七二九、〇八五
第十六項	維持費	二〇〇、〇〇〇
第一目	路工及各種建設	二〇〇、〇〇〇
共	計	二四、〇〇〇、〇〇〇

二、工務科來之二種預算比較表

科	目 甲 表		目 乙 表	
	數	目	數	目
第一項	總務費	一、八〇〇、〇〇〇元	一、九九二、〇〇〇元	
第二項	籌辦費	三七五、〇〇〇	九二、〇〇〇	
第三項	購地費	一、三〇〇、〇〇〇	一、四四七、〇〇〇	

第四項 路基築造	五、四〇一、〇〇〇	五、〇〇五、〇〇〇
第一目 土工	四、六二二、〇〇〇	四、三五三、五〇〇
第二目 鑿石	六九九、〇〇〇	五九〇、五〇〇
第三目 堤垣	二七、〇〇〇	四〇、〇〇〇
第四目 溝渠	三九、〇〇〇	一〇、〇〇〇
第五目 道路	一四、〇〇〇	一一、〇〇〇
第五項 隧道	三、三六一、〇〇〇	三、〇〇〇、〇〇〇
第一目 掘鑿	一六六、〇〇〇	一四七、五〇〇
第二目 鑿石	二、三三七、〇〇〇	二、一八六、二〇〇
第三目 敷砌	七六六、〇〇〇	六一六、三〇〇
第四目 其他費用	九二、〇〇〇	五〇、〇〇〇
第六項 橋工	二、六八一、〇〇〇	二、三三〇、〇〇〇
第一目 大橋	一、八九五、〇〇〇	一、六七二、二〇〇

第二目 小橋	四一七、〇〇〇	四〇三、九〇〇
第三目 水溝及涵洞	三六九、〇〇〇	二五三、九〇〇
第七項 路線保衛	四七、〇〇〇	四七、〇〇〇
第一目 界址及標誌	一一、〇〇〇	二三、〇〇〇
第二目 道义	三六、〇〇〇	二四、〇〇〇
第八項 電報及電話	三八四、〇〇〇	三八四、〇〇〇
第九項 軌道	三、八四七、〇〇〇	五、三〇九、〇〇〇
第一目 軌枕	六四七、〇〇〇	一、〇四一、五四〇
第二目 鋼軌及配件	二、一九八、〇〇〇	二、九八九、九〇〇
第三目 鋪軌	四九一、〇〇〇	五五〇、六八〇
第四目 鋪路基	五一一、〇〇〇	七二六、八八〇
第十項 信號及軌閘	四〇〇、〇〇〇	四〇〇、〇〇〇
第一目 軌尖及軌叉	二九五、〇〇〇	三一五、三〇〇

第二目	信號及互鎖機	六〇、〇〇〇	八四七、〇〇〇
第三目	電籤器具	四五、〇〇〇	
第十一項	車站及房屋	一、八九五、〇〇〇	一、七五〇、〇〇〇
第一目	總局房屋		
第二目	車站房屋	五三九、〇〇〇	四六三、二〇〇
第三目	小工廠及材料所	三九〇、〇〇〇	四八四、〇〇〇
第四目	員司住屋	六九六、〇〇〇	五三八、九〇〇
第五目	車站屬具	二七〇、〇〇〇	二六三、九〇〇
第十二項	總機器廠	八二、〇〇〇	八二、〇〇〇
第一目	房屋及修飾品	五、〇〇〇	五、〇〇〇
第二目	機器及器具	七七、〇〇〇	七七、〇〇〇
第十三項	特別機廠		
第十四項	機件之設備	三二、〇〇〇	三二、〇〇〇

第一目	建築費	三二、〇〇〇	三二、〇〇〇
第十五項	車輛	二、一七六、〇〇〇	一、九三〇、〇〇〇
第一目	機車	一、一〇〇、〇〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇
第二目	客車	三九八、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇
第三目	貨車	六六五、〇〇〇	六三〇、〇〇〇
第四目	業務設備品	一三、〇〇〇	
第十六項	維持費	二一九、〇〇〇	二〇〇、〇〇〇
第一目	路工及各種建設	二一九、〇〇〇	二〇〇、〇〇〇
總	共計	二四、〇〇〇、〇〇〇	二四、〇〇〇、〇〇〇

(二) 大宗工程決算之不一致：夫工程預算之不一致，已屬無理；而決算乃實費之數，若稱甲表與乙表不同，尤為荒謬。天地間決無是理，而竟見之於吉敦路。倘欲知吉敦路建築費到底多少？事關清理，不容不澈底究問。雖該路業經竣工，中國尚未接收，而用款多寡，工務科自當明瞭。故令日人神谷股長造一決算概算

表，以觀究竟。該日人初以為難，嗣經催逼再三，乃繕就一極簡單者——各費用只有總數，而無詳目。再索較詳者，則以不可能為對。然則既無詳表，此總決算何自而出？則彼堅稱詳目固有，而因尙未整理，且亦非於短小時間所能製表者；亦無可如何。後因出外調查，故令各工程價格構造說明書，以資對照。而製來者僅車站建造物、橋梁、隧道工程三種。內中所開數目，當係實在無訛，因已造成工程，并一一分別詳記者也。乃一與前所送來之決算概算表檢對，無一吻合者；且所差之數亦極鉅。茲擇誌比較於次：

工	程	調	查	價	格	決	算	概	算	價	格	差	額
橋	工			二、六四八、五六〇、八五	元			一、二、六九四、九二二、五〇	元				四五、三六一、六五
車站	房屋			一、七六〇、〇四四、〇一				一、九〇七、五五八、六九					一四七、五一四、六八
隧	道			三、三五〇、二六〇、〇〇				三、三六〇、七一〇、二六					九、四五〇、二六

以上三項，即差二十餘萬元，以車站房屋為最多；只此一項，即差十四萬七千餘元之鉅。如謂其表為可據也，何二者相差如此之甚？如謂不可靠也，又自工程當

局負責所製者，且名之爲決算，捨此欲求可靠材料，又何由得耶？同出一人之手，而相差如此，可爲日人對此建築費存心欺蔽作假不能圓滿之證。究其原因，皆魏局長與之勾連，與日人機會，有以致之，誠可慨也。

(二) 沿線工程實況：吉敦鐵路西端起自吉林省垣，東抵敦化，蜿蜒二百餘公里。中有山嶺起伏，河川縱橫。最大之山，有威虎嶺、老爺嶺、黃松甸等。最大之水，有松花江、蟒牛河、拉法河、嘎蚩河等。山川之外，中間更有草甸、林野、腐葉爲泥，土質鬆疏，築造路基，誠非易事；在東省鐵路中，堪稱爲工程最難之一。查此路擇選路線，頗費心思；設計測驗，尙稱得體。惟地上工程，如土工、房屋、橋梁、涵洞、隧道、石砌等，除三十四兩小段，由華人包修，極堅實外；其餘經日人或吉林興業公司（名爲吉林紳商東亞土木會社合辦，實在日人爲主，不過與華人以汗成假借其名義耳。）承修者，無不劣窳已極。茲分述於下：

(一) 土工：全線土工總計六百九十六萬二千三百四十八立方尺，合鑿石、牆垣、溝渠、道路等費，總計共費五百四十萬零七千六百五十七元二角三分。（依

決算概算表所載。聞日人包工每立方尺以七角六分計算，可云極貴矣；若工作堅固，亦有可原。細考所有路基，多以砂土爲之，且坡度甚急。堆質鬆疏，動輒頽落；若遇雨水沖刷，頽坍將不堪設想。而黃泥河子一段，更以帶草泥沙墊砌，中間多空懸處；一經雨濕，則頽陷堪虞。聞去歲（一九二八年）六七月間，曾於此處發生脫軌事件。誠以其陷落不平，有以致之也。今年能否不肇事，尙不一定。總之全線土工，極屬苟簡，而工費則極高。日後養路修理，在在需款。日人欺我，固屬可惡，不知吾華人局長及監工員，當日皆如何監督之也。

（2）橋梁：吉敦路之橋梁極多，共計正式鐵橋一座，爲松花江橋；木製便大橋二十四座，每座至少七八千元，多者四五萬元不等；木製便小橋九十九座，每座八九百元至六七千元不等。更有拱渠二十五座，涵洞百二十四座，排水路九十七個，亦各由三四百元至四五千六七千元不等。共計費二百六十四萬八千五百六十元零八角五分。（依橋工工事調查書所得）耗款甚鉅，而工程極壞。以松花江鐵橋言之，長四百二十餘公尺，形勢雖甚雄壯，工程亦頗堅實，（按此爲全線最着

眼之工程，日人似加意爲之。而建築費共耗一百三十六萬四千三百六十八元八角一分。（避盜橋在內）據前經李工程司、王司長等調查估價，僅值六十二萬餘元，所差豈止一倍。且其橋基太隘，兩側通路亦狹，不敷發展擴充之用。查此種鐵橋，所費既如此之巨，理宜計畫久遠，一勞永逸，今其工程之計畫如此，亦殊欠周妥。至木製便橋，不論其爲大橋、小橋，皆修在正路中心，未留修正橋餘地。足見日人總工程司缺少學識；不然則故意作惡，將來築正式橋時，必費斟酌也。至其工程，草簡已極，木樁入土不深，一經凍化，則橋梁凸凹不平，有如波形，甚者人皆呼爲『蜈蚣橋』以形容其起伏之狀。工劣程度，可以知矣。最惡者爲第二黃泥河橋、秋梨溝橋等，幾將頽仄，危險極矣。據聞包修合同包險三年使用，以現狀窺之，恐於三年內難保無意外發生。即使勉強可滿三年，而三年甫滿，即須修理。細核各橋，雖稱便橋，亦無一不費正式橋之價格。至所有涵洞、拱渠、通路等，有木製者，有洋灰製者，亦皆極不堅固。有已裂者，有空徑太小不能充分通水者，而亦無不價格高貴。將來收工後如嫌其不能應用，翻工修理，耗款更不知其用幾鉅萬。日人真欺人哉！

(3) 房屋：吉敦路局所謂房屋，僅就沿線十七站之票房、候車室、站務員官舍、及蛟河、敦化兩站之機關車庫、與額赫穆黃泥河等六站之給水塔等而言。並無總局辦公房屋及員司官房（刻皆借用吉長鐵路者）。亦無貨物站臺及吉林總站。吉林站除少數倉庫官房及零星建築由吉敦路籌備者外，亦皆借用吉長鐵路局所有者，極不完備。且工程極劣，不適居用。總計共費去日金一百七十六萬餘元。（依車站建造物調查書）前據王司長及隨帶工程司等估價，至多不過八十餘萬元，今浮報一倍有餘，尤堪駭異。

(4) 隧道：吉敦鐵路沿線山嶺甚多，已如前述。故全線有隧道（即穿過山洞）四個，共費三百三十餘萬元。最大者為老爺嶺山洞，全長一千八百二十公尺，約合五里左右，費錢最多，計二百十八萬六千餘元；而工程亦最壞。此洞為全線最要工程，為徹底視察起見，特徒步穿過該洞，仔細考查；見該洞地面泥濘已極，周圍及上蓋雖係以洋灰修成，而接縫處漏水如注，全洞皆然。更聞此洞去冬於天寒之際，由地心湧水，遂為結冰，高地數尺，車不能行，遂備工外運，日以數十人計，費錢甚

多，危險亦大。按鐵路經過山嶺，穿鑿山洞，乃常有之事。若不設計周詳，妥爲預備，山中積水，上漏下湧，亦係必不可免，常人且能知之；況日人本島國居民，山嶺最多，其內地鐵道山洞亦至夥，對此應富有經驗。今包築此工，且有專門之總工程師爲之指導，耗用鉅款，而乃不知注意及此，致中國受重大損失及危險，日人難辭其咎。至前後估價所差太鉅，將來收工時對此交涉，不容輕視。其餘六道河子及太沙河兩處山洞，皆由日人包工，亦不堅固，因距離尙小，山中積水不多，縱有漏罅，不足爲患。不過實費前者爲二十四萬餘元，後者爲四十四萬餘元，皆昂貴異常。山洞中之最好者爲威虎嶺山洞，包工人爲華人，構造堅實，形式亦極精潔，日人亦交口稱贊。以此比較，尤證日人修工之簡陋殊甚也。

(5) 鑿石砌口：路線經過山嶺，除長大高峻不可繞避，須鑿穿山洞外，其餘較小之山，可由一端或較低中間砌斷通過。則砌石築路，亦重要工程之一種；因工費甚大，於安全上亦極有關係也。今該路所有該項砌口工事，均極簡略。岩石嶙峋，陡峭欲墜。聞日前某處曾墜大岩石兩塊，軋壞枕木數百，距列車到此不逾一刻。幸

被工人發見，未受若何損害。將來此種事件，難免再見，亦實該路一可慮之事。接收工程時，亦應注意及之。

(四) 工務維持費之多：吉敦鐵路之工程實況，既如前述。其費重工劣，令人驚歎。查吉敦路借款合同初本爲一千八百萬元，後竟增至二千四百萬元。查魏前局長於呈部文中，一則曰永久計畫，再則曰一勞永逸，增資建築，用期鞏固；而實則如此簡陋，不惟總局房屋、貨物站臺以及員司住屋均付闕如。卽已有者，又如此苟簡，毫不堅固。不特難期永久，卽在短少時間，亦須繼續修理。開辦二三年來，幾無日不須修理。據考工股切實調查，迄今已費去修理費——卽維持費日金十五萬零三百十三元九角七分，現大洋三千一百八十四元，哈大洋三萬二千九百九十四元八角。（共約大洋二十萬元。）未逾三年，已耗去如許維持費；而沿途之危險仍如故。其所謂一勞永逸之點安在？又況日人既云承造包修，卽應將工程修建至良好狀態，交付中國，方爲至理。在未交工以前，無論如何修繕，均應由包工人負擔，中國不能負責。今此項費用，竟由該路路款負擔支付。夫工劣已屬不合，若工未交，卽

由中國修理，尤屬於理不通。將來收工時，均應爭持之也。

(五) 吉敦沿線業務情形：

吉敦鐵路爲吉林橫斷幹線。物產豐富，——大宗

產物，以木材、山貨、菸葉、煤炭、皮張爲最多。途中所見最顯著者，厥惟木材，各站堆積如山。聞現積有一萬餘車，路中車輛甚少，每日運輸百餘車，大有不患無貨，只患無車之概。此其貨運情形如此。至客運一項，亦極擁擠，每車無不盈滿，故該路收入甚好。以修築不過三年，每日卽有七八千元進款。據該局車務當局人稱，如有充分車輛，每日可收萬餘元，則年可進三四百萬元；除每年付債息二百十六萬元外，營業費用，尙可維持云。

(六) 對日收工時之評價辦法及應取方策：

查日人包修吉敦路，工程既如

此窳敗，價值又如此昂貴。甚至屢更預算，毫無標準；卽決算亦復忽多忽寡，毫無一定。而綜核其共計總數，則不離二千四百萬元之譜；足徵其各項化銷，日人皆任意填造，以湊足借款總數爲職志。至一山洞、一橋梁，果用洋灰若干，人工若干，鐵筋、鐵樑若干，則無詳細計算表，烏足使人憑信？事關債款及主權，所繫非輕；況其設施多

與部定規章不合及悖謬工程原則處，吾人收工時不容輕忽認可。縱日人抵賴，而事實所在，不難以專門技術解剖證明之。

附錄南滿鐵路承造吉敦鐵路合同

吉敦鐵路承造合同

中華民國政府交通總長（以下稱總長）與南滿洲鐵道株式會社（以下稱會社）商訂承造由吉林至敦化之鐵道工程，訂定合同條款如左。

第一條 總長准會社承造自吉林至敦化之鐵道。

前項各工程，須於本合同簽字後一年以內開工，約二年建築完竣。本路分段各工程，應由交通部派本路局長（以下稱局長）隨時督率修築之。

第二條 本合同之承造工程及設備金額，作為日金一千八百萬圓（十足交款，不折不扣。）設用途有增減時，得由雙方商訂。

建造本路各工程及備置車輛一切用費，須由會社備足，聽憑局長提取，即行墊支。

上項所載之墊款，自各段工竣清算之日起，至還清之日止，每年九釐行息。——
卽日金每一百圓，行息九元。

第三條 局長常川駐在工所，管理本路一切事宜。本路各種工程事務，均須經局長核准實行。

局長在工程期內，聘任會社內熟悉工程之日員一人爲總工程司。迨全路工竣，卽行辭退。

總工程司秉承局長命令，辦理計劃本路工程及預算暨建造事務；並在本路之收支單據，會同局長簽字。

聘任總工程司合同，由局長與會社商議，俟呈部核准，由局長訂立。總工程司爲處理事務之必要時，得請求局長酌核雇用日員數人。

第四條 本合同簽字後，應由局長妥爲籌備開工、購地、購料等事。所需款項，由局長會同總工程司向會社提取，會社隨卽照辦。

購買本路所需材料物件等項，均須總工程司開列清單，送由局長核准後，在公

共市場招商投標，或選擇購辦，並須採取價值最廉，質料最優者購買。設有中國材料及製品，質料價值與日本或其他外洋相等時，須要儘先購買，藉以鼓勵中國工藝。

本路所需外國材料，應依照前項手續及辦法，由局長妥商會社購買。承造本路各工程之施行，須招商承辦，並多數包與中國人承辦。關於購買料件、包辦工程以及驗料、檢工各辦法，均須照國有各路通行規則辦理。

第五條 局長爲保護本路建造工程，維持秩序安寧起見，設置鐵路巡警，其名額由局長酌定之。至應支餉糧，由本路作正項開支。

第六條 局長檢驗各分段工竣合宜時，即從速開始行車，並照國有各路通行各規則，全權經營之。其行車進款，歸路局收入。

局長於全路開車之日起，至會社墊款還清之日止，聘任熟悉會計事務之日員一人爲總會計。

總會計秉承局長命令，專管會計事項。其記賬方法，統照國有鐵路會計則例辦

理。關於一切收支單據，隨同局長簽字。

總會計之聘任合同，由局長訂定後，呈部核準備案。但不合用時，得由局長隨時辭退。其續訂合同之手續亦同。

本路營業進款，均用中國貨幣分存於中、日兩國殷實銀行。應照當時所出之利息告白付利。

第七條 本路全線工程告竣，由局長檢驗清楚，呈報交通部後，即由總長將會社建造墊款還清。設全線驗收後，已逾一年，未還清其全數或一部分時，得由總長商明會社展期，但無論何時，皆有備款回贖之權。

上項所載之墊款本息，以現在及將來屬本路所有動產不動產及其進款，作為頭次擔保。

上項所載之擔保，不得作為本合同以外債務之擔保。

第八條 會社如將本合同內應享權利之全部或一部分讓渡別人，須先商明總長核准。

第九條 本路工竣開車，與吉長路有共同經營之必要；應由總長在本路竣工期前，與會社商定之。

本合同自訂立之日起發生效力，迨還清第七條所載會社墊款時失其效力。

第十條 本合同繕寫中，日文各二份；總長存各一份，會社存各一份為據。如解釋本合同之條文有疑義時，以中日文為準。

中華民國十四年十月 日

中華民國政府

交通總長

大正 年 月 日

南滿洲鐵道株式會社代表

理事

逕啓者：本日雙方訂定吉敦鐵路承造合同第七條內載本路全線工程告竣，由局長檢驗清楚，呈報交通部後，即由總長將會社建造墊款還清。設全線驗收後，已逾

一年，未還清其全數或一部分時，得由總長商明會社展期，但無論何時，即有備款回贖之權等語。設將來欲改爲分年攤還辦法，則以三十年爲分年攤還之期；但在該期內仍得隨時備款贖回。相應函達，即希查照允諾見復爲荷。此致南滿洲鐵道株式會社代表。

中華民國 年 月 日

中華民國政府

交通總長

逕啓者：查本日雙方訂定吉敦鐵路承造合同，原係 中華民國七年六月十八日由

敝國政府與株式會社日本興業銀行株式會社臺灣銀行及朝鮮銀行三行爲正式借款合同之準備。所訂預備合同內所載自吉林經延吉南界過圖們江至會寧路線之一部分本承造合同，當係按照該預備合同未訂正式借款合同以前暫行訂立促成吉林幹線之一法。設將來吉會開辦歸併該線，政府以該借款贖回時，貴會社應行承諾。即希

查照見復爲荷。此致

南滿洲鐵道株式會社代表。

中華民國

年

月

日

中華民國政府

交通總長

逕啓者：查本日雙方訂定吉敦鐵路承造合同第九條第一項內載本路工竣開車，與吉長路有共同經營之必要，應由總長在本路竣工期前，與會社商定之等語。查吉敦與吉長兩路線，均不甚長，分別經營，耗費較多，實有統一營業之必要。應由總長於吉敦全線通車時，向會社提議吉敦吉長兩路合併之法，並吉長合同必要之改廢，會社應允諾商議。再吉長現在沿站設備，實不足以供吉敦線將來之需要。應在吉敦未竣工以前，趕速計劃修築，以便吉長、吉敦兩路合併運輸之充分發展。相應函達

查照同意，見復爲荷。此致

南滿洲鐵道株式會社代表。

中華民國 年 月 日

中華民國政府

交通總長

逕啓者：查本日雙方訂定吉敦鐵路承造合同第二條第三項載明上項所載之墊款，自各段工竣清算之日起，至還清之日止，每年九釐行息，——即日金每一百圓，行息九圓等語。設將來金融市況，認爲發行債票有利於中國時，如本總長或會社提議發行中國政府吉敦鐵路公債，應互同意。相應函達

查照同意，見復爲荷。此致

南滿洲鐵道株式會社代表。

中華民國 年 月 日

中華民國政府

交通總長

逕復者頃准

貴會社函開本日雙方訂定吉敦鐵路承造合同第六條第二項載明局長於全路開車之日起，至會社墊款還清之日止，聘任熟悉會計事務之日員一人，爲總會計等語。敝會社卽以該總會計爲敝會社代表者，俟後吉敦鐵路與敝會社接洽各事，卽逕與接洽可也。相應函達

查照同意，見復爲荷等因。本部無異議。相應函復，此致

南滿洲鐵道株式會社代表。

中華民國 年 月 日

中華民國政府

交通總長

交通部呈執政文稿

爲呈報交涉吉敦承造合同始末，並簽字情形，仰祈

鑒核備案事。竊查由吉林起至敦化止之鐵路，會由南滿鐵道會社於本年春間要

求張上將軍從事修築。惟該路關係外交頗重，迭由張上將軍催部設法解決。經部考慮結果，歷經轉商張上將軍並與南滿洲鐵道會社理事松岡洋右往返協商至三十餘次之多，經過五閱月，磋磨至再，始獲解決。計訂定承造合同十條，附函五件，又聲明函一件。計該合同內預估該路全長四百餘華里，需要建築費日金一千八百萬圓。設將來可以節省，仍得隨時核減。並明定此次十足交款，不折不扣；所有一切手續費，概行廢除。並經南滿洲鐵道會社聲明此款不得移作他用，已由本部同意。至此合同內容，頗占優勝地位。例如：（一）名爲包工，實有督工，全權不受外人朦混。（二）津浦由借款公司代購材料，扣取五釐佣金。本合同並無佣金，且受種種限制。（三）在工程期內用一總工程司，在營業期內用一總會計，雖可採用日員數人，惟必須經過核准。（四）存款明白規定分存中、日兩國銀行，爲歷來各路合同所未有。（五）隨時可以贖回，不受拘束，亦無酬金。且金融較好時，又可發行公債。（六）驗料、驗工及登記帳項，均照一般規則辦理，並能切實執行。（七）無論工程、營業期內，均由局長自主的管理。工程司及總會計，均須秉承一切，無借款

偏重之弊。(八)吉會墊款既經聲明與吉敦無關，脫去重大負擔。(九)吉長合同久爲人所詬病，今既聲明將來有提議改廢之時期，實不啻爲無形中打破二十一條第七項之先聲。且從此將收回吉長管理權，尤爲此次交涉成功之鐵證。(十)吉長合同於吉敦工竣時，即提議修改。則吉長吉敦可以合併營業，每年約省營業費百餘萬元，尤爲經營上之便利。以上十項，爲該合同結構之要素，亦即爲該合同優勝之表徵。歷久爭持，始獲循序解決。惟該路關係地方交通甚巨，經本部派員費送張上將軍及吉林督辦省長核閱，表示贊同。並由南滿洲鐵道株式會社理事松岡洋右直接商明張上將軍，允予簽字。一面由張上將軍電部會簽。現松岡洋右已在奉天將該合同簽字，派人費送該合同到部，請予會簽等情前來；當經查核該合同本文及附函分別簽定。惟該合同係屬包工性質，且墊款又係約數，並爲暫時訂立。設兩年竣工後，籌有的款，即可將全路贖回。萬一兩年後無此的款，乃改作三十年分攤償還，再行簽訂正式合同，已在附函聲明。擬即由簽定正式合同時，再行提出國務會議，以便確定借款數目及期限，並償還辦法，均有相當明文規定，合併陳

明。所有此項交涉吉敦承造合同始末，及簽字情形，並將來提出國務會議各緣由，理合具文呈請
鑒核備案。謹呈
執政鈞鑒。

交通總長葉恭綽

四 吉會鐵路

此路由吉林省城至朝鮮之會寧，計長二百六十二英里。現吉長吉敦兩段，已成者直至敦化，計長一百三十二英里，尙有一百三十英里未曾開工；是爲預定修築之鐵路也。當前清光緒甲午（一八九四年）中日戰後，日本乘戰勝餘威，併吞朝鮮，進略滿洲，其注意經營者，首在聯絡滿韓交通。甲辰（一九〇四年）日俄之役，乘勢建築安東鐵路，由朝鮮伸其左臂，以據奉天；復思伸其右臂，經圖們江流域，以達吉林。所謂吉會路線者，卽由朝鮮伸入之右臂也。此路線接於吉長鐵路之東端，經敦化、延吉、渡圖們江，以達朝鮮之會寧；與朝鮮境內清津至會寧之鐵路相接。

日本獲得此路投資之權，實根據於前清宣統元年（一九〇九年）九月所締結之中日協約。據此協約，認定間島完全爲我國領土；但我國須保護間島之朝鮮人民，開放百草溝、局子街、龍井村、頭道溝四處，任外人居住通商。並於該約第六條規定將來延長吉長鐵路以至延吉南境，再渡圖們江以至朝鮮之會寧，與朝鮮之鐵路聯接。關於借款條件以及建築經費手續，均照吉長鐵路一律辦理。惟依約文上之解釋，吾人應注意者：日本對於吉會鐵路并無修築之權，不過我國修築此路之時，其建築費之半，日方有借款之權耳。且於何時興工修築，條約上固無一定之規定。乃日方於積極修吉敦段後，又圖強修吉會餘段，是固無條約上之正當根據也。約中規定何時開辦，由中國自便，則中國對該路之建築，得以無期延長。而日本得此根據後，亟謀該路之實現，惟何時建築，由中國自便，莫可奈何。無已，乃用詐術運動建築吉會伏線之天圖鐵路。百計千方，卒於民國十三年完成。先當民國七年，安福派首領段祺瑞當國，欲實行武力統一，因餉械缺乏，乃派其心腹曹汝霖（長交通）與日興業銀行代表西原龜山，訂立吉會鐵路一千萬元借款草合同。其重要

條文有『興業銀行於本借款契約成立之日，即墊十足日金一千萬元與中國政府，俟吉會鐵路借款正約成立，即將此墊款儘先償還。』又『本墊款契約成立六個月內，即訂結吉會鐵路借款正約。正約成立之時，即起工築路。』於是以一千萬元之墊款，由段氏手將關係東三省存亡之鐵路，奉贈日人，茲可痛矣。至民國八年，方擬與日本會商訂立正約事宜，而日本忽提出二項要求：即（一）欲中國政府允許日人充任會計、運輸二主任，俾握全路管理權與財政權。（二）欲擴大日本工程師之權限，以期全攬工程建築權。』其時幸因『五四』『六三』等風潮接踵而起，交通當局頗懷畏憚，未敢遽予承認。未幾直皖戰起，段閣崩壞，此約遂形擱置。日人乃專意於天圖路之建設。及民國十三年冬，段祺瑞組織執政政府，日本於外交上竭力援助，段氏感激非常，遂決定履行民國七年一千萬元墊款契約，而與日本定正式之吉會鐵路借款合同。事爲奉天當局所反對，日人百計千方，卒得造成吉敦鐵路而後已。當去年吉敦鐵路完成時，日人又復運動吉敦線之延長，完成吉會，以達其二十年來之『二線二港政策』。一方運動吉敦局長趙鎮，爲之倡導；一

方向奉天當局，提出強硬要求。遂惹起東三省空前護路運動之大波。時至今日，三省公民，仍嚴重監視當局與之談判；而日人仍嘵嘵要求，志不稍懈。將來如何解決，尙不可知。

關於吉會鐵路之歷史，與日人建築之野心，已略述於前。惟該路關於日本及東三省之關係，非常重大。茲再將日人要求建築該路之目的，與該路對於日本及東三省之關係具體言之，以便留心東事者之探討：

日人要求建築吉會鐵路之目的，約可分爲政治、經濟、軍事三方面觀察之：

(A)政治上之目的：日本久欲吞併滿蒙，進窺中原，行其『大陸政策』。其進行方法，即在以南滿安奉吉會三鐵路爲階梯。

(B)經濟上之目的：吉會鐵路告成，可通朝鮮咸寧道之清津海港，可與南滿中東諸路相聯絡；結果必致吉林東部農工商礦諸業，易於發展。日本可自由吸收滿蒙物產，滿蒙隨時可銷納日本商品。且可奪海參威之繁榮，移於清津，使日本海將來可與地中海相媲美。

(C)軍事上之目的：藉吉會鐵路之開通，可奪俄人在北滿之勢力。且南滿鐵路縱貫南滿，形若長蛇，隨時隨地中國可築鐵路以剪斷之，危險殊甚。若吉會通行，可與南滿成東西輔車之勢，再乘四洮、洮昂橫斷中東，可制中東之死命。設一旦我國不勝其壓迫，相見以兵，則日本由清津沿吉會鐵路與旅順、安東沿南滿、安奉二路，同時並進，不三日數十萬大兵，可佔領滿蒙，進窺中原，自意中事耳。又日本一切食料品與原料品，均仰給國外；苟一旦對外戰事發生，其素所仰給國外之食料品與原料品被人封鎖，則日本立致危亡。苟能完成吉會鐵路，則日本可於戰爭爆發之初，由吉會、南滿、安奉三路同時進兵，頃刻之間，將東三省完全佔領，則一切食料原料之供給，自可高枕無憂矣。

由上觀之，吉會鐵路之形勢關於日本及中國之關係爲何如也。我國同胞，豈可不急起力爭，無爲朝鮮之續也可。

五 四洮鐵路

此路本線由四平街至洮南，計一百九十四英里，設站二十有三；支線由鄭家

屯至通遼，計七十一英里。民國四年二月十六日，以大總統命令，由橫濱正金銀行借款從事修築，民國六年十一月竣工。但其後因借款之關係，此路亦屬滿鐵債權鐵路之一。查日本之獲得此項權利，係根據於一九一三年所訂之滿蒙鐵路借款交換公文。公文中所謂五路之內，三路應借日本資本建設，此路即其中之一也。其初擬築四平街鄭家屯間五十五英里之路線，由正金銀行發行公債，借款五百萬圓；除發行手續費外，僅交現款四百零五萬圓，是為本路借款之第一次。據借款條件，以本路之財產與收入為擔保；擔保之外，猶有中國政府保證。年利五釐，回扣一九·五（現交八六·五）期限四十年。借款十年後，即自民國十六年（一九二七年）至民國四十五年（一九五六年）每年償還六萬圓乃至三十一萬七千圓，三十年間分期清償。購買材料，先就中國本國所產選購；但如購買外國材料時，須由正金銀行指定之南滿鐵路公司經手。且將來如欲再將此路延長而須借用外國資本，則須與正金銀行以優先之投資權利。其技師以及會計、運輸、保線各部之主管人員，須用日人。此借款契約中之要項也。協定上納之翌年，即民國七年（一

九一八年)二月七日,又因物價騰貴,資金不足,我國政府復與正金銀行商訂四洮鐵路短期借款二百六十萬圓,年利七釐,一年償還。越年十一月十七日,償還本項短期借款一百萬圓;對於未清償之一百六十萬圓,改爲年利八釐,限期爲一年。但如每年至償還期日而不清償,延長改訂契約之時,須依次提高利率。民國八年(一九一九年)此路擬定延長以至洮南。於是四鄭鐵路,變名而爲四洮鐵路。更由本線鄭家屯增築支線以至通遼。因於民國八年九月八日,與南滿鐵路公司締結借款契約,由滿鐵發行公債四千五百萬圓。會日財界恐慌,公債難於出售,故不用公債辦法,而由滿鐵直接通融。民國九年三月五日,與滿鐵協定四洮鐵路短期借款契約。金額定爲一千萬圓,回扣百分之二,年利七釐五,以民國十年(一九二一年)五月三十一日爲償還之期。次年到期之時,向日本要求展限,改契約上之金額爲一千二百五十萬圓,年利九釐五,期限一年。但其後又經改訂,於是借款金額爲一千三百七十萬圓。其後繼續延期,至民國十三年末之計算,此項借款金額,已爲二千八百四十萬圓。總之此路借款條件,係做津浦鐵路之英國借款;其利於

日本者，實以此路借款契約爲最。此路使用車輛，全由南滿鐵路借用。計機車五輛，客車八輛，貨車三十二輛，專在本線以內運用。與南滿鐵路聯運貨物者，則另由滿鐵貨車直通。如因工程之用，並可再借無蓋貨車。觀其與南滿貨物聯運關係，則由四洮運入滿鐵者三十二萬噸，由滿鐵運入四洮者十七萬噸。要之此路爲滿、蒙境界之交通線，沿線物產豐富，貨運甚繁，事實上不啻滿鐵之一培養線。滿鐵賴吉長鐵路與四洮鐵路，可以吸收吉林與洮南之貨物。目下滿鐵除上述各主管人員外，指派常駐職員十八人，從事監理斯路。

六 洮昂鐵路

此路自洮南至齊齊哈爾，計一百六十英里。當日本獲得滿、蒙五路敷設權時，俄國乘機取得修築此路之權。一則以圖其勢力之南下，一則以爲東省鐵路之培養線也。後以俄國革命，未幾加拉罕復有放棄既得權利之聲明，我方又以軍事輸送關係江省軍隊之進退，利用中、俄合辦之東省鐵路，多有不便，於是由東三省政府著手修築。民國十四年（一九一五年）六月二十四日，由洮南起工，年底修抵嫩

江；翌年七月五日，洮南、昂昂溪間全線竣工，十五日開始營業。查此路與滿鐵之關係，始於民國十三年九月著手興工之時。當時奉天政府與滿鐵代表松岡理事，議定承包建築契約。日方對於此約，自極願擔任；蓋滿鐵因此既可獲得投資之權，而同時又以此路得與東鐵對抗，吸收東省北部之貨物，由大連出口也。滿鐵承包此路建築費一千三百萬圓，外加購買車輛費二百五十萬圓，合計利息共一千八百萬圓。根據承包契約，須於本路竣工之日付清此款；但以六個月為限，逾期不清，則據預先所約，改包工契約為借款契約。在包工契約期內，應由滿鐵招聘顧問一名，監督收支事項。竣工之後，我方以財政困難，未能如期清償，乃如原約所訂，改為借款契約。按借款不清以及改約諸事，原在滿鐵意料之中；不過其如此曲折故用間接手續者，實由日本對於此路本無投資之權。若直接先訂借款契約，勢必招列國之反對；於是以此種圓活手腕，以達其掌握此路之目的。總之滿鐵現今如願以償，由彼方指派專員四人，從事監理；並擬於通車之後，與滿鐵直接聯運，由奉天省城直達黑龍江省城，目前正在準備車輛。惟猶有問題者，此路由昂昂溪至黑龍江省

城之齊齊哈爾，須橫斷東省鐵路。東鐵以前述之競爭關係，未便放任，以致工程延遲。前由常蔭槐交涉，乃得解決。

七 天圖鐵路

此路自吉林之天寶山起，經老頭溝、銅佛寺、龍井村，而達圖們江上之上三峯。全線共長二百四十餘華里，隔江與朝鮮清津至會寧之鐵路相接，斯不啻吉會路之東段也。先當民國八年，日人建築圖們鐵路，自朝鮮境之會寧起，至三姓峯止，約長二十五英里又半。迨民國十三年，又從三姓峯延長至天寶山，長爲六十九英里。此線係吉林當局，與日本假託之私人飯田延太郎合辦者，由日大藏省及東方拓殖會社出款九百萬元所建築。現聞滿鐵會社，已與大藏省及東方拓殖會社接洽妥協，以一千萬元接收。此可徵日本對於吉會鐵路完成之亟亟矣。茲略述天圖鐵路成立之沿革，及日人攫取之手段於下：

日本於間島協約取得吉會鐵路建築權後，即亟謀實現。惟約中規定開辦時期，由中國自由決定，復知中國對該路絕對不欲實行建造。計無所出，乃變更方策，

探欺朦手段。不以修路爲名，而以開礦爲名；不用日本名義，而用日本商人名義；不向北京政府要求，而向吉林地方官要求。卽民國四年日本政府密遣日商泰興會社經理飯田延太郎，呈准吉林當局及農商部，由兩國商人共同出資開採天寶山銀銅礦，而得吉林當局之承認。及實行開礦之後，乃以交通困難爲口實，有修築天圖輕便鐵路之提議。至民國五年，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。交通部查該線與吉會路相仿似，故未批准。日人以請之不獲，乃於民國十年變更方策，運動吉林當局進以圖利之說，當局竟蒙其惑，代向交通部力請合辦。同時飯田延太郎，又勾結延吉劣紳文祿，私訂中日合辦天圖鐵路合同，而以文某爲華方股東代表。民國七年二月，以文某私訂中日合辦天圖鐵路合同呈交部，請立案；而賣國巨魁曹汝霖，適長交通，遂批准予立案。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所呈之圖案，與原呈不符，遂通知該社取消以前批准原案。民國九年劣紳文祿，受日人指使，親自入京運動無效。民國十年八月十七日，日本小幡公使，照會外交部，轉咨交通部，聲明於未發執照以前，

該會社亦積極進行動工等語。乃當時交長張志潭，批以『備悉一切』四字，含混答覆。日人得到此項公文後，即於十月實行動工，延吉公民聞詢，並無華股在內，乃共起爲激烈之反對。民國十一年飯田仍復唆使該會社書記許德洧，賄串延吉和龍兩縣劣紳，各認虛頭股若干，許以將來共同分紅。各劣紳等乃飛電北京，證明其中有中國股分。不料事機不密，黑幕又被人揭破，引起當地公民義憤，乃遊行示威，搗毀劣紳等之家屋。吉林當局，始向日領館交涉，停止該社工程進行，以平公憤。未幾奉、直戰起，交涉因而停滯。及戰終，東省獨立自主，日本乃乘機由駐奉總領事，向奉接洽。奉方乃招吉林交涉員與延吉道尹，來省擬商辦法。彼時延吉和龍公民，曾有極熱烈之反對，並派代表抵奉，面請拒絕。該合同之成立，乃該代表未到，而已以吉林名義與日合辦，改訂新約矣。彼時北京政府，曾向日方提出抗議，終歸無效。日本於合同簽字後，即組織吉林天圖輕便鐵路股份公司，資本四百萬元，吉林省署與日本各出一半，急行動工，卒於民國十三年全路完成。統觀上文，則日人處心積慮，謀奪該路之野心，可想見矣。近聞該路由南滿鐵路會社收買，已接洽妥切。在短

時期間，日人必能連其財力與技術，使該路改成正式完善之鐵路。果爾，則吉會南段之計畫，又實現矣。吾國民宜如何謀所以抗拒之道耶？

八 滿蒙五路

所謂『滿蒙五路』者，即（一）開海鐵路，（開原至海龍，長一百二十英里。）（二）四洮鐵路，（見前）（三）長洮鐵路，（長春至洮南，長一百八十英里。）（四）吉海鐵路，（吉林至海龍，長一百一十英里。）（五）洮熱鐵路，（洮南至熱河，長四百七十英里。）是也。溯該五路之經過歷史，亦至複雜可痛。茲爲喚起國人注意，故特表而出之。

自日俄協約成立，兩國各認定其勢力範圍。日本既挾有南滿鐵路，遂欲擴張支線於滿蒙各處，以圖勢力之發展。會民國二年秋南京事件發生，中日國交橫生糾葛，日本乘機要求該五路建築權，并隱示以此爲承認民國之條件。（適值中國政府欲於十月六號正式大總統選舉後，即求各國之承認。）袁世凱接此要求，知其與民國承認問題有關，遂於十月五號正式承認之。惟當日交涉，極爲祕密，內容

無從探悉。據彼時日方新聞傳出，五路借款契約已於十月五號雙方簽字，內容大略如下：

(一) 借款額三千萬元，如有必需之處，可增至五千萬。

(二) 週年利息五釐。

(三) 以鐵路爲借款之擔保。

(四) 三十年後，中國可以贖回。

(五) 工程師用日本。對於該路重要事務，由兩國派人合辦。

(六) 該路所用材料，向日本採辦。

就上載各點觀之，我國損失，非常重大。但證諸日後事實，迥不相合，蓋爲日本新聞所僞造。是否有當，故特證之。

日人得此五路建築權後，日思所以進行之道。至民國四年十月間，我國財用支絀，由外交總長孫寶琦與日本公使山座圓次郎互換文件，聲明中國願借日本資本，建造滿蒙間四鐵路。以開原、海龍間、海龍、吉林間，及長春、洮南間三路，定爲即

時修造之線。洮南、熱河間一路，聲明將來如須外資修造時，日本有借款優先權。同年十二月十七日，遂由外交部與正金銀行締結四鄭鐵路合同。迨民國七年，北京政府以軍政費支絀，命駐日公使章宗祥，逕向日本政府提議，請求其承認滿蒙四鐵路之借款。章宗祥於同年九月二十四日，致日本外務省公文云：『本國政府決定向日本資本家借款，建築下記各鐵路：（一）開原海龍至吉林，（二）長春至洮南，（三）洮南至熱河，（四）洮南熱河間一地點至某海港。（本線俟將來調察後決定。）如貴國政府無異議時，請速令貴國資本家，承允該項借款之商議。』日本接此提議，當即承諾。遂命興業銀行副總裁小野英二郎，與中國駐日公使章宗祥締結滿蒙四鐵路預備借款合同。內中要點，先墊付二千萬元與中國政府，並規定自訂結該合同之日起，四個月內，續訂正式合同。同時與該銀行團協定工程計畫，而依該協定從速興工，以期早日完成。不料當時訂立該預備合同之段內閣，旋即崩壞；而繼任者，又爲彼之政敵；加以中國國內輿論反對，致成擱淺。其後屢因中國內亂，及挽回利權熱潮，終無建築機運；而墊付之款，其應還利息，亦無着落矣。

至『滿蒙四路』與『滿蒙五路』不同之點，即所謂四路者，將昔日之五路中四洮一線除外，一方新加入由洮熱線之某處通海港之鐵路，並將五鐵路中開海及吉海二線合而爲一之故是也。歸納以上四路五路言之。去其重同，所餘者爲四洮、長洮、開海、吉海、洮熱、洮南、熱河間一地。點至某海港等六線。該六線除開原至海龍與海龍至吉林二線爲橫斷滿洲中部，聯合、奉、吉兩省之經濟，完備南滿之勢力外，其餘數線皆爲實際經營東、內蒙古之鐵路，關繫之大，深可畏也。惟時屆今日，該六線之形勢，除四洮一線完全成外，其餘均大有變遷。長洮一線與四洮平行，無積極籌設必要。吉海鐵路已由吉民自辦，無置喙餘地。開海一線，近有奉海鐵路梅西支線之建築，將來延長足以代替。故該二線日本之建築權實際已陷於廢棄。至洮熱線與洮熱線間至海一線，現於經濟上均無大價值。復因吾國人竭力反對，故日人對該二線之建築，無形擱淺。設將來洮熱路自築之事成，則日人對該二線之權利，自必無形銷滅。統上諸線觀之，日人所取得之建築權，將來必均在廢棄之列。然日人對於滿蒙侵略無微不至，曾費幾許心血；而謀奪者一旦放棄，豈肯甘心，不得不

另謀方策，以補所失。故去年有向東省當局提出『滿蒙新五路』之要求也。內容雖未詳悉，據各報傳載，所謂五路者，即（一）吉會（見前）（二）長大（長春至大賚）（三）吉五（吉林至五常）（四）延海（延吉至海林，中東路東部之一站）（五）洮索（洮南至索倫山）。推日人此次要求，蓋近見北滿俄勢衰萎，欲乘機取而代之。設一觀以上數線之位置與方向，則日人野心，肝膽畢露矣。又當奉海打通吉海等路建築之初，日人橫加干涉，卒無所獲，蓋欲以此爲交換之條件歟？但吾人於自國領土內建築鐵路，而日人竟就此橫加干涉，任所誅求，其視我國爲何如國，我民爲何如民乎？國人豈可不共起圖強，誓死與彼奮鬪哉！

九 五路換文（民二十月五日）

去文 外長孫多鈺致日使山座圓次郎。

准貴公使屢次催商築路借款問題，茲決定辦法如左：

（一）中政府允由日本資本家借款敷設左開各路：

（甲）由四平街起，經鄭家屯，至洮南府路。

(乙) 由開原起，至海龍城路。

(丙) 由長春吉長車站起，橫越南滿路，至洮南府路。

右開各路，應與南滿及京奉聯運。

(二) 右開各路借款辦法細目，準浦信合同。本大綱議定後，即與日本資本家協商。

(三) 中國如將來敷設洮南府城及承德府城間及海龍及吉林省城間兩鐵路時，如借用外資，儘先向日本資本家商議。

復文

逕復者：准貴曆二年十月五日商字第二十六號貴部公函，關於山座特命全權公使與貴國政府磋商決定借款築路預定辦法大綱，敬謹閱悉。計開：

下錄去文(一)(二)(三)條全文。

謹當照轉帝國政府。此復。

按復文未署山座名，僅『大日本帝國公使館』七字，恐適此時山座頓死於

北京，故如此待查。

四路換文（民七九月二十四日。）

去文 章公使致日外相後藤新平。

中政府決定由日本資本家借款，速行建設左開各地點鐵路，本使奉政府命，特此聲明：

（一）開原、海龍、吉林間。

（二）長春、洮南間。

（三）洮南、熱河間。

（四）由洮南、熱河間一地點，到達海港間。（線路隨後調查決定。）

右聲明如貴政府無異議，請速設法令貴國資本家前來商議借款事宜。希查照見覆。

來文

准本日來翰，聲明左開各路，由日借款建設鐵路：

下列四路，各如去文。

帝國政府欣然了承，應即設法令日本資本家向貴政府磋商。此復。

十 四路草合同

中華民國政府（以下稱政府）因建造自熱河至洮南之鐵路，自長春至洮南之鐵路，自吉林經過海龍至開原之鐵路，自熱洮鐵路之一地點，達某海港之鐵路（以下稱『滿蒙四路』）與股分公司日本興業銀行所代表之股分公司興業銀行股分公司臺灣銀行及朝鮮銀行共三銀行（以下稱銀行）之間，訂定左開草合同，爲正式借款合同之準備：

（一）政府認准熱河、洮南間，——間，——間，及——間之鐵路建造所需一切費用，由銀行發售中華民國政府——路金幣公債，——，——，——。（以下稱『四路金幣公債』）

但自熱洮鐵路之一地點，達某海港鐵路之路線，得依政府與銀行協議決定之。

(二) 政府速定四路建造費及其他必需之一切費用，徵求銀行同意。

(三) 四路金幣公債，期限爲四十年。自公債發售之日起，第十一年開始還本，用分年攤還辦法。

(四) 正式合同成立，同時與銀行協定工事進行計畫。依此協定，着手建路，務期速成。

(五) 政府以左開爲公債本息擔保：

現在及將來四路財產進款，非得銀行承認，不得以前次財產進款，再向他人作擔保或抵押。

(六) 公債價格、利息、實交額，依發售當時情形妥定，以有利政府爲主義。

(七) 以上各條未列事宜，政府與銀行協議決定。

(八) 正式合同以本草案合同爲基礎，成立之日起，四個月以內訂定。

(九) 銀行於草合同成立，同時墊款日金二千萬。十足交款，無回扣。

(十) 本墊款年息八釐。

(十一)本墊款以政府國庫證券貼現方法交付。

(十二)前條國庫券，每六個月換給一次，每次付六個月息金。

(十三)正式合同成立後募得公債進款，儘先還付本墊款。

(十四)墊款交付，還本付利。一切授受，於日本東京行之。

草合同備中，日文各二份，兩造各執一份。疑義以日文爲準。

駐日中華民國公使 章宗祥

日本興業銀行副總裁 小野英二郎

十一 五路與四路之對照

五路	四路	路比	較現	狀
(一)四—鄭—洮		因已敷設故四路無	已敷成	
(二)開—海	(一)開—海—吉	包含五路之(二)(五)	中國自力敷成吉海及開原	
(三)長—洮	(二)長—洮	兩次同	日本現存者僅此一路(但四洮已通無甚價值)	
(四)洮—熱	(三)洮—熱	兩次同	讓與新銀團	

(五)海—吉

中國自力敷成

(四)洮熱某站至海港 四路新加

讓與新銀團

十二 五路與四路訂約內情

二次革命既平，袁世凱需款甚急，並以帝制野心，欲取歡於日。故應日請，秘訂五路約。此時六國銀團雖成立，借款磋商不易，民間反對滋烈，經濟借款，不受銀團拘束，故有此舉，而款究未借成也。段氏遂張勳迎馮當國，實行參照，與日本私訂各項借款，所謂『西原借款』四億萬圓，四路墊款亦其一，皆陸、曹、章宗祥所經手也。約初祕，除當事者外，外人多無知之者。及安福倒，直隸派當權，外交多由歐美留學出身，俊又豐主張曝露外交國民外交。日本鑒於形勢不利，取先發制人之法，於巴黎和會中二月七日牧野全權令祕書訪問中國委員會部，示以提出會議四文：(一)關於山東事件日、英、日、法、日、俄秘密覺書。(二)二十一條中之魯案。(三)關於膠路中日間覺書。(四)四路覺書。於是四路合同等，始大明於世。

四路或五路中，四洮早以成立，吉開海我國自建，吉海頗招日人之忌，致工事

不能由長春着手。於奉海工完後，經奉海輸送材料，至去秋始告成。開海一段，郭松齡時代商辦輕便鐵路，僅至柵鹿，現尚以長途鐵軌汽車公司稱，避鐵道條例也。熱洮及由熱洮一點至海港，新四國銀團出現時，日本被列國所逼吐出。今銀團雖無形消滅，覆水不能復收；故今存者，僅長洮一線而已。此路以四洮已開，日本已不十分注意。山本長滿鐵，向張作霖要求敷路；世所傳者，為吉會、洮齊、洮索、大賚、新林、賓黑等等。然注主力於吉會，故他路未必成約，祕密外交，外人無由知也。

十三 五路之價值

(一) 開—吉—海線

東豐、西豐、西安、海龍、朝陽鎮一帶，稱為東山地方，為南滿糧食生產最盛之區。將此一帶貨物，運出最近距離之南滿車站，此線敷設之目的也。吉會早在日人計畫之中，由海通吉，更可為吉會之培養線。且東山地方又以水田著，耕種者多韓人也。

(二) 四—鄭—洮

爲開發東蒙古之要道。

(三) 長—洮

藉此以吸收蒙古、北滿貨物。且預防由洮南以北即使中國自敷設鐵路。非獨南滿鐵路不受威脅，反得用爲培養線。

(四) 洮—熱

亦以開發東蒙爲目的。且作爲漸入中國腹部之階梯。

(五) 由洮熱一站至海港

預防葫蘆島築港，及錦愛線之死灰復燃。

案東北各鐵路與滿鐵會社多有連帶關繫，略如上述。至東三省境內屬於完全外人經營之鐵路，除南滿本支線外，如旅順、柳樹屯、營口、煙臺、撫順等五支線，暨金福、安奉二線，其經營管理權，同屬於日本南滿鐵路公司，我國更莫能過問也。夫以己國領土，而容外人築路如此之多，世界罕有先例。然推日人之所以取得此項權利，及我國之甘心讓與者，其情形至爲複雜，言之極可痛心。深冀我國同胞共起

圖強，謀所以收回之道；則未嘗不能失之東隅，而收之桑榆也。

第三章 滿鐵會社經營之事業

一 鐵路

案滿鐵會社既以類似東印度公司殖民會社自任，故其事業不僅止鐵路營業，觀於其政府命令書第五條（參看本書第二十五頁）概可知也。目下其事業大別可分爲鐵路、（包含倉庫及工場在內）海運、港灣、鑛山、農業、製鐵、電氣、旅館及地方經營事業等。至海運、電氣、旅館，雖已與滿鐵表面分離，但其內容仍有連帶之關繫。山本社長在任時，又計畫製鐵事業之擴張，油頁岩製油、硫安化學肥料、曹達工業等大計畫，早晚必見諸實行，我國人其可不注意乎？茲略述其各事業之大要如次：

（一）鐵路 鐵路爲該社主要事業，如以上各章所述，其盈餘大半賴以滋生。據民國十七年度報告，鐵路淨餘爲七千二百二十八萬元，日金較上年又增六百二十七萬元，總收入超過一億萬元。以全中國七千餘英里之鐵路進款，不敵南滿

區區七百英里之收入，殊堪浩歎。現在該路營業里數爲六九四、八英里，爰細別之如左表：

路	別里數	(照英里計算)
大連長春本線		四三八、五
旅順支線		三一、六
營口支線		一三、九
煙臺煤礦支線		九、七
撫順支線		三五、四
安奉支線		一六一、七
合計		六九四、八

查各路建設之由來及其組織，既如上章所述。但安奉初爲軍用狹軌，其餘爲俄式廣軌，以極短時日不停行車，於前清光緒三十四年即接收之。次年五月末，除安奉路外，均改爲標準軌寬；自大連、蘇家屯間，並作爲複線，先後計用改築費及複

線工事費二千萬元日金云。至安奉線乃經光緒三十一年滿洲善後協約第六條及宣統元年換文向俄強取者也。宣統元年起工，二年竣工，其改良工事費爲二千五百萬金。蘇家屯以北亦逐漸改單線爲複線，民國九年蘇家屯至奉天一段告成，十年吳家屯至蘇家屯間，十二年蘇家屯至撫順間亦成。其全線變成複線，爲時均不甚久。回顧我北寧津浦平漢等全國各重要線路，尙無一複線，令人慚汗。滿鐵主要設備之可舉者：車站爲數百又十一，機車庫及客車庫凡三，辦理棧務站所除大連埠頭外，凡三十三；此外尙有四百四十二輛機車，七千零二十五輛客車，二百三十七輛車掌車。以之與我國有各路里數及車輛數比較，營業之盈虛，已可概見。茲就其運輸方面取民國以前五年迄民國十五年每五年中統計，錄之以窺一斑：

年度	乘車人數	客車進款	貨物噸數	貨車進款	總收	支	出
民國以前五年	一、五一二 <small>千人</small>	三、五九四 <small>千圓</small>	一、四八六 <small>千噸</small>	六、一六〇 <small>千圓</small>	九、七六八 <small>千圓</small>	六、一〇一 <small>千圓</small>	
民元	三、九〇五	五、〇〇八	四、六八一	一三、九一三	一九、九〇七	七、八四六	
民五	四、四一〇	六、〇四〇	六、二二九	一九、八八二	二七、八一五	八、四三五	

民十	六、九二六	一二、一九四	一〇、四〇〇	五九、六一五	七八、二〇四	三三、一七二
民十五	八、二六三	一六、一〇二	一八、四二七	九四、〇四〇	一一〇、一四三	四五、二三五

案前表所列，鐵路收入之八成五，爲貨車收入；客車進款，僅一成五分內外而已。貨物大宗爲糧食煤炭，大部分爲出口，故冬期最爲忙碌。近以腹地次第開發棉、紗、布、糖、油、機器、五金、建築用品，輸送日見增加。鐵路與地方開發之關繫，於此可見。該路之能如此發達者，其關鍵尤在聯運。蓋該公司得以連屬世界交通爲任務，故當然不獨注重本路內之運輸，且應與各鄰接航路陸路作聯絡運輸。茲將其概要略述如下：

(一)京奉路 根據一九〇五年之滿洲善後條約第七條，於一九〇八年十月五日訂立京奉南滿兩路聯運協約，於次年即實行。繼於一九一三年五月十日訂定第二次協約，次年開始南滿經由中東、京奉之聯運。又次年華北各路悉行加入。民國十一年末，更形擴張範圍，經由吉長及四洮與中國主要國有鐵路，悉發生聯運關係。邇來每年有中、日聯運會議之舉，惟此數因中國政治關係，暫行中止焉。

(二)日本國有鐵路 一九〇九年先由大阪商船航路爲介，開始與日本國有鐵路聯運。初僅滿鐵十站，與國有路十二站間有連絡。及至一九一一年，經由朝鮮鐵道之陸路聯運亦成。今日日本內地主要站，與滿鐵各站均有聯運矣。

(三)朝鮮鐵路 一九一一年十一月，始與該路開始聯運。民六朝鮮鐵路歸滿鐵經營，該路各站，均與滿鐵車站一律看待；惟運價、貨物分等及各項規程，稍有不同。民國十三年朝鮮鐵路委託經營解除後，貨物仍直通輸送。一切聯運，較任何各路爲密切。

(四)四洮鐵路 民六兩路臨時協定成立後，在四洮正式開始營業前，由四洮八面城起，運達大連，及營口之整車糧食，已開始聯運。七年四月暫定協約成立，通常貨物，一律聯運。至六月以降，貨載悉用直通運送。十二年八月正式協定成立後，聯運毫無間斷，以至於今。

(五)吉長鐵路 民二正式聯運協定成立前，滿鐵於吉林設有代理店，代辦運送事宜，旋改代理店爲吉林貨物取扱所，辦理一切運送事宜。至七年兩路聯運

暫定協約成立，普通貨物始可完全聯運。十二年八月正式協定成後，代辦事務隨即取消。今日亦爲聯運最密切之一路。

(六) 中東鐵路 一九一〇年始與該路及烏蘇里鐵路開始聯運。中東路在日、俄戰前，專取大連中心主義；及戰後改爲海參崴中心主義，與南滿立於競爭地位。其運貨政策，南線取極高運價，以阻止貨載之南行。及俄國革命，中東路秩序大亂，南部線之貨運始漸加。民八共同管理以後，又有東行之勢，滿鐵屢次要求中東改訂運價，以期貨載之無往弗利，未得中東同意；於是將中東南部線陶賴以北發貨，大豆、豆餅、豆油、小麥、麪粉五種，到達大連、營口、安東者，在南滿路內，大行減價，以事抵抗。於民十、五月一日起實行。至是年九月，兩路在長春開第六次聯運會議，規定自十一月一日起至四月三十日止之間，南滿本路內所減價之一部，由中東負擔；且發貨區域改爲老少溝以北。至十一年六月，在長春開第七次聯運會議，訂立協定如左：

一、凡由中東幹線起運，發往大連、營口、安東各港大豆、豆餅、豆油、小麥、及麪粉，

在中東南支線內，運費減爲每噸日金四圓三十一錢；其在五家以南，老少溝以北發運者，酌量減費。

二、哈爾濱管轄各站及南部支線起運經哈爾濱發往東部線之糧食，每噸增加爲日金一圓二十二錢以上。

三、北滿貨物，運往東南兩路之差，常使一定。

訂此三條，所以避免競爭，然此事爲海參崴、大連兩港盛衰所關，日俄兩國均不肯輕放，至今尙在競爭之中。復有包括烏蘇里路三路協商運價均平之議，僅烏滿兩路成約，未至妥善焉。南滿、中東兩路貨幣換算，向爲一金魯布合日金一圓三錢五釐。由民國十三年五月以後，改爲以美金爲基礎，比照日幣行市，逐月改算矣。

(七) 烏蘇里鐵路 民元滿鐵曾與中東同時與該路有聯運，自俄國革命後停頓，於民國十年一旦廢棄。至十三年東烏滿三路開第一次會議，於十四年九月爲分配承運北滿糧食起見，始又與烏鐵成立協定。

(八) 日滿聯運 一九〇九年四月，滿鐵、日本國有鐵路、中東路及烏蘇里鐵

路間，已有日、滿間之聯運。及民國三年一月，滿鐵、日本國有路、朝鮮鐵路、大阪商船、中東路、烏蘇里鐵路、俄國義勇艦隊間，開始貨物聯絡運送，於九年停頓，至十七年始行復活。

(九) 歐亞聯運 與日、滿聯運同時開始。嗣以歐戰及俄國革命，久形停頓。十七年經由西比利亞之歐亞聯運，始又形復活。

(十) 大阪商船 一九〇八年滿鐵已與大阪商船大連諸港間辦理聯運，嗣後港站漸次增加。現在商船公司之內地航路二十二港，臺灣航路四港，歐洲航路十二港，皆與滿鐵有聯運；而北美航路，亦準照聯運辦理焉。

(十一) 大連輪船公司 一九〇七年滿鐵開始上海航路，本屬直接經營。民四與長江航路之日、清輪船，亦介大連汽船之航輪，開始聯運。是年十二月復經由青島與膠濟路，及與香港航路，各開始聯運。民國四年與大連輪船之天津航路，亦開始聯運。十一年七月，滿鐵海運事業，歸大連輪船公司一手經理。於是各方面海陸聯運，益見統一矣。

(十二)日本郵船公司 一九〇九年以來，滿鐵與郵船公司規定日本及朝鮮十三港，印度、美國、澳洲、歐洲各港之聯運。嗣後朝鮮諸港歸他公司，而添加天津 Calcutta 一處焉。

此外與滿鐵有聯運者，爲在朝鮮三私設鐵路，海近郵船，朝鮮郵船及數小輪船公司。凡在大連、營口、航行芝罘、青島、龍口、及天津船隻，載運中國出關移民小工者，自民國八年十二月起，一律予以聯運，並發售小工減價票。其前往四洮路者，復與四洮當局商議發售聯票。該滿鐵會社之經營聯運，四通八達，真可謂無微不至矣。

又考倉庫事業，亦爲鐵路經營上所不可缺者。滿鐵於開辦次年，即以埠頭保管名目之下，開始小規模之倉庫營業，爲貨物送至埠頭者，予以保管，發給倉庫證券，沿線亦以設備就緒。自光緒末年，即開始外囤積制度，緩和貨運堆積，并發行證券，以利金融，不另取保管費也。宣統二年以後，大連埠頭及沿線三十二站倉庫，正式成立，既便貨主金融，并於託運貨之送到站者，免費收保，以廣招徠。其對糧食辦

法，於民國九年起，另設囤積保管之制；又爲出口大豆、豆餅，另設混合保管之制。據民國十六年統計，倉庫營業，進棧爲五百二十四萬噸，出棧爲五百二十八萬噸；一日平均在庫存數三十四萬噸。公司於倉庫之外，并辦保險，與大連火災保險公司特約，除授受未了船載上岸貨物之外，一切寄託貨物，毋須貨主委託，悉付保險，以防意外。保險費轉由公司負擔，先自大連埠頭保管之貨著手。此項保險公司所負擔，年約三千六百元云。

又工場亦爲鐵路不可缺之設備。該社於光緒末年，在沙河口設立一大工場，宣統三年竣工，開始工作。規模極宏，有獨立水道地凡三十五萬一千坪（一坪爲六尺見方），建築物八十棟，且最新式設備。其一年製造能力，爲機車四十六輛，客車四十五輛，貨車六百五十輛。兼能修理各項機器車輛，其修理能力爲機車一百七十四輛，客車四百四十輛，貨車二千七百輛。現在從業員約三千人。民國十七年度成績：新造機車十六輛，客車二十五輛，貨車一百九十五輛；修理機車一百七十七輛，客車四百零三輛，貨車二千六百九十七輛，連同一切雜修理製作，進款約一

千萬元。當該工場設立時，將附近土地三十一萬坪悉行收買，作爲市街地；除工場從業員住宅外，開路修溝，完成上下水道，設立小學、診療所、郵便局、店鋪等，與大連之間，通有電車；純粹一工業之都會矣。

沙河口工場之外，該社復於遼陽設分工場。民國八年改訂組織，爲另一獨立工場，不受沙河口工場之管轄。前述二工場外，蘇家屯有木材防腐場，凡枕木、電桿、坑木等項及公司所用木材，均在該所施行防腐工作；大連有電氣修理場，所有電信、電話諸電料機器，悉在該場試驗焉。

二 海運

自車軌既改，滿鐵公司鑒於歐亞交通上便利起見，前清光緒三十三年開設大連、上海定期航路；由此航路，可經由滿洲聯絡上海方面與歐洲之往來。嗣後該航路復欲交通寄港青島，與上海之日清輪船公司及膠濟鐵路作客貨之聯運。爲推廣撫順煤炭之銷路，創設大連起至香港、廣東方面貨船航路，中歷寄港芝罘、青島。爲渤海沿岸各地開發計，特造行駛淺水輪船，貸與大連輪船公司，使其從事近

海各航路。至民國五年，將貸與形式變爲讓與。民國七年香港航路亦歸大連輪船公司經理；民國十一年併將上海航路讓與該輪船公司，而滿鐵不復直接經營海運矣。大連輪船公司之資本爲三百萬元，其股票悉爲滿鐵一公司所有也。

三 港灣

日本繼承俄權利時，大連灣港尙未成就。日本接收後，襲其計畫，稍加改變，今日已大半完成矣。其主要部分爲西北防波堤一二、二二五尺，東防波堤一、二二一尺，兩防波堤所抱擁之內港岸壁延長凡一四、二九六尺。水上面積爲九十五萬坪，同時能收容十八萬噸之船隻，每年可出入六百萬噸貨物。自民國十二年起，復着手第三第四埠頭之築造，預定本年可以完成；完成後，繫船岸壁可增加五千五百尺云。港內浚渫工事，自光緒末年，作爲繼續工事，以內港於潮時水深二十三尺至三十五尺，港外海深三十六尺爲標準焉。

船隻進出，噸數在千噸以上者，強制用領港，費用歸公司負擔；亦不徵收岸壁使用料，惟開到時所需小火輪費用，稍徵手數料；實爲東洋諸港中，他處所不能做

傲者。

埠頭貨物裝卸均歸公司一手經理。自民國十四年以降，船隻開到數，貨物裝卸數及營業收支，有如左表：

民國年度	到埠船數	進口貨噸數	離埠船數	出口貨噸數	貨車裝卸噸數	埠頭營業進款	埠頭營業支出
十四年	三、五九四	一、〇三三	三、五九二	六、〇七二	六、五四四	九、一六二	七、九七七
十五年	三、八二三	一、一〇八	三、八一五	六、三四四	六、六二四	九、五八六	八、〇二二
十六年	四、二二四	一、〇七六	四、二二五	七、二九九	六、五八三	一〇、二七五	九、三〇五

為煤炭出口便利起見，宣統元年得政府許可，使用旅順港內海面，特設立臨時碼頭，並浚挖海底，現已由該地裝載煤斤矣。宣統元年又於營口設立埠頭事務所，實行護岸、碼頭等工程，添設倉庫及柵屋八棟七千坪，辦理海陸聯運事。民國三年改組此項倉庫事宜，歸營口站辦理。安東則於民國元年開設埠頭分所，從事護岸、木材貯藏池等工事，建設倉庫及柵廠九棟二千七百坪。木材貯藏池面積，凡

三萬餘坪，以便材木等貨物之處置。民國二年亦經改組，脫離埠頭，歸安東站管轄矣。上海亦設有碼頭，民國二年設立埠頭事務所，上海支所，於民國十三年改稱上海事務所，改歸鐵道部管理焉。

又大連船塢，係俄國時代所建築，長三百八十一英尺，底幅三十二英尺，深二十五英尺，渠口爲兩開扉式，工場及其他建築物二十八棟附屬焉。滿鐵公司於光緒三十三年，由海軍繼承，次年貸與川崎造船所，使該所經營之。初船塢僅能收容二三千噸之船隻，民國三年擴充之，使能修理六千噸級船隻。民國十一年政府將旅順港部修理工場給與公司，於是改名旅順工場，由公司經理。至十二年併上大連船塢另設一公司，命名滿洲船塢公司，歸其管理；資金二百萬圓，悉由滿鐵出資焉。

又甘井子裝煤埠頭之設置，其緣起由於大連埠頭，據一九二八年統計，進出口貨物共爲八〇〇萬噸，其中出口七〇〇萬，而進口僅一〇〇萬；出口七〇〇萬噸之中，專煤一項，竟佔三〇〇萬噸，其餘四〇〇萬噸爲糧食。糧食每年增加率，以

百分之五計，爲二〇萬噸，用現在人工裝積，非每年增加六〇〇尺之岸壁不可。煤價照山本增掘計畫，亦每年應增加二〇萬噸，用人工裝載，需要岸壁長度之增加，約二四〇尺。合計之，每年非增加八四〇尺之岸壁，不足以濟事。照此增加，雖以現在之大規模計畫，二十年後，大連埠頭，即無餘地，備增加船隻之靠岸。於是將煤價一項之裝載，移至對岸甘井子，以留餘地爲裝載糧食之用，並除去因裝載煤斤所起污穢之計。於民國十五年，山本前任安廣社長時代計定，即收買土地，籌築防波堤。民國十七年八月起工，現正事建築第一期工程，預定十九年五月完竣；第二期工程亦同時進行，預定十九年秋間竣工。至所以選定甘井子之理由，不外以下列舉數項：

(一) 因該地海面凍冰，較大連港爲難；且背山面海，冰塊不致漂集。

(二) 不受北風吹刮，船隻轉向容易。

(三) 水量較大連爲深，平均有八、九公尺。

(四) 離撫順由周水子北分道，較大連港短縮二公里半。

(五)現在貯煤上南關嶺，距大連埠頭有八英里之遙，而貯煤於甘井子，僅海上一英里許。

至甘井子將來設備完成後，用機器工作，裝煤費每噸可節二十錢；人力裝載每船須費二三日者，有五、六時間即濟事。又現在辦法，煤車進入埠頭，至卸貨畢回出，須停留十五時間，而在甘井子用機器卸費，可縮短二小時。以每平均五車隊，每車隊六十輛計，每年可節省三百輛貨車。預定裝煤機器每年裝載能力為四〇〇萬噸，倍於現在世界第一設備完善之 *Virginier Railway Co.* 所備。但第一期工程僅一年三百萬噸，一日平均為一萬噸（最大能力可裝一萬六千二百噸。）防波堤之延長為七百公尺，可同時繫留一萬噸級貨船二隻。倒煤裝置一車卸貨僅費三十秒，一切工作完竣，費時僅二分鐘，一機每小時可裝煤入艙七百五十噸。過磅用軌道衡重自記法，車行速度在十公里內，可以走秤無誤。貯煤場可容煤三十萬噸。第一期工事費預算為一千萬圓，第二期工事費約三百萬元云。查滿鐵事業經營，孜孜不遺餘力，自毋須贅述；而尤注重於運煤、運糧二事。其運煤一項，計畫

之遠大如此，規模之宏壯如彼，我國欲與之抗衡，僅修車輛缺乏之鐵路以包圍之，仍無濟於事；要有通盤籌算之謀畫，精細週到之計算，知彼知己之知識，然後可近代科學組織，完全爲有機的、整個的，若百備而缺一，仍不免功虧一簣，況僅舉一二而欲與人之百千爭衡乎？回顧東北鐵道政策，甚囂塵上；而區區一葫蘆島之港口，乃完成遙遙無期，吾恐港成而他人百尺竿頭又進一步矣。此所以特詳記甘井子之設備者，欲國人週知南滿事業發達之根底何在耳。我國北寧、平漢敷設，何嘗不先於滿鐵，而萎靡不振者，特不知貨源之如何開發，運貨方法之如何改良利便。撫順煤之橫行中國內地又遠及南洋日本者，探掘之法，運輸之便，推銷之術，有絕大整個的組織，故其成本輕以廉。國人以開鑛爲有利，而輒辦輒敗者，亦可知所由來矣。

四 鑛山

公司當初由政府接收之鑛山，爲撫順、煙臺及瓦房店附近之炸窰、三鑛、前清光緒二十三年，又由俄政府接收長春附近之石碑嶺及陶家屯煤田。現在公司所

經營者，僅撫順煙臺二鑛，炸子窰鑛，已另租給一日人經營。石碑嶺、陶家屯二煤田，初未着手開挖，至民國七年讓與附屬公司之南滿鐵業株式會社矣。

撫順煤鑛，在遼寧省撫順縣屬境，距遼寧東約二十英里，隔渾河與撫順城相對。鑛區面積約一千八百二十萬坪，煤層平均厚一百三十尺，含有煤量在九億噸以上。由日政府接收時，僅千金寨、楊柏堡、老虎臺三坑，設備不過應軍需必要。公司以九百二十萬圓預算，立第一期計畫，完成千金寨、楊柏堡及東鄉、大山二豎坑之開鑿，一日能出五千噸之煤。其後隨需要增加，又立第二期計畫，注重主力於萬達屋斜坑之開鑿，古城子之露天挖掘，實行灑沙充填之法，另設 *Mond Gas* 之發電所，築成運煤線路，施行採砂線之電化。新開龍鳳、新屯二斜坑，加千金寨之露天挖掘，結果每日平均能出煤一萬五千噸，年產額爲五百萬內外矣。

然中國住民燃料，漸漸由高粱稈（即所謂秫稽）變爲煤斤；鞍山製鐵所等工業，需煤亦次第增加，於是供又不能應給。民國八年復大事擴張，先將龍鳳坑作爲豎坑，十一年起開始挖掘，於古城子村以至楊柏堡一帶煤層殘部，悉用露天法

探掘；擴張千金寨之露天探掘，以與古城子露天區連成一片。目下全鑛生產額，爲坑內探掘三百萬噸，露天探掘三百萬噸，煤計六百萬噸。其與撫順鑛區接續之塔連坑，初由東煤坑株式會社經營，以煤質與新屯坑、龍鳳坑同，且富於黏力，適於製造焦炭，公司於民九收買自爲經營焉。塔連鑛收買情事，見各社長成績，川村社長任內。

撫順煤與日本煤，同屬第三紀層，其色漆黑而有光澤，富於揮發分，燃燒力強，係有煙煤能發生七千 calorie 之火。其特色爲灰分少，殘渣不多，無甚硫素分子，不損傷鍋爐。以其富於揮發分，故又適於瓦斯之製造；用於機車，船舶亦相宜。大致缺黏力。然東部萬達屋坑所產，黏力較強，攪以本溪湖煤，堪供焦炭製作之用。

查撫順煤礦，俄國時代僅開其端，完全由日人經理辦成。當初章制未成，光緒二十二年之合同，僅言『開出鑛苗處所，另議辦法。』合同第六條。南滿支路合同中，亦僅言『鐵路經過地方，准予探掘鐵路敷設及營業需要煤斤，應照斤數，繳納代價，由總監工或其代理人與地方官酌議決定，其額不得超過該地他人探掘煤斤所繳納稅額。』支路合同第四條。中日滿洲善後條約，毫無規定。至宣統元年，五案中始於第

三條言明（一）中國准予日本有撫順、煙臺二處煤礦採掘權。（二）日政府尊重中國主權，承認納稅，以中國他處最惠稅率爲準，另行協定。（三）出口稅亦適用最惠稅率。（四）鑛區及辦法細則，派員另議等四項。嗣後因此事曾交涉二年之久，會議凡三十二次，於宣統元年四月始成。韓國鈞與日領小池之約，其所定範圍，條文不載，僅詳附圖，外人不得而知；但非十分廣大，可想而知。日本接辦之後，土地交涉，層出無窮，我民處強權之下，惟有聽其處分。據記載光緒三十三年已有土地收買之換文，但未見有公表者。光緒三十四年兩國派員會同地主村長調定之後，滿鐵仍逐漸收買，至民國五年——卽滿鐵開辦後十年，聞已收買至三百二萬九千五百三十六坪。按一坪合三三平方公尺，當合一千萬平方公尺。其較當初推廣之度，概可想見。民六以後，爲採取砂土，又從事收地，在黎家溝、劉山等處，凡被收十處。又爲開鑿龍鳳、新屯兩坑，延長電氣鐵道，至塔連煤礦，擴張萬達屋抗，大事收買用地，各村業戶相率反對，至成地方交涉，紛糾一年有半之久，卒以一部不肖之徒私事軟化，滿鐵如願以償。七年爲推廣第二露天開掘，又收買二十三處。民國九年彼方變本加厲，非

獨隨需隨買，竟欲收買三數年後預定所需之全部，又成地方交涉，接任撫順知事置諸不顧，以致自此以後，滿鐵竟違背條約，不與地方官廳交涉，私與地主接洽。至十年，已被買去所需地之大半。十二年，又買去大山坑南方十四處，十六年末截止，前後共被收買一千六百萬坪云。當合五萬三千萬平方尺此撫順煤礦用地，被擴張之大概也。

煙臺支礦，在煙臺東站東北約十英里，有鐵路可通。煤田東西約二華里半，南北約十華里，煤量在二千萬噸以上。該礦當初僅從事預備工作，至宣統二年，始開始營業。現在每日出煤能力為三百噸內外，質屬半無煙煤，有特殊需要。茲將撫順、煙臺二礦最近產煤量數及販賣店所，列表如後：

產煤量

年	度撫	順煙	臺塔	連合	計
民國十六年	六、四一四 <small>千英噸</small>	一三六 <small>千英噸</small>	七三 <small>千英噸</small>	六、六二四 <small>千英噸</small>	
民國十七年	六、八三九	一四三	七八	七、〇六一	
十七年每日平均	一一一	四百四十五噸	二百四十六噸	一一一	

販賣店所

地	點數	目地	點數	目
滿洲各地	三、三二五、八四〇	南洋	一八三、〇五〇	
南部中國	九二二、四四五	北部中國	一七九、九一四	
朝鮮	四一六、九六七	臺灣	三、六六三	
日本內地	一、六九四、六一九	船舶用	七〇三、一二六	
合計	七、四二九、六二四	對全生產出口比例爲百分之五〇		

在日本販賣，特設有資本三百萬圓之撫順煤販賣株式會社，從事暢銷焉。

撫順煤鑛附近，現已成一大市街，設有電車、水道、電燈、電話等設備。煤鑛之外，有發電工場、硫酸工場、焦炭工場等。

於鑛山事業中，不可不特書者，油母頁岩之事業是也。撫順煤鑛之煤層上部，有油母頁岩之埋藏，其厚達四百五十英尺，埋藏量估計爲五十億噸。日人擬利用此，以從事製油，露天採煤時，同時可得此頁，擬先由此項原料試辦焉。該工業之價

值，公司於光緒末年，即從事研究；據中央試驗所研究結果，確能成一工業。爲調查能否原料取由坑內，製造合算，特送致原料五百噸於英國蘇格蘭，試驗油分；復派員赴歐、美各國調查，知其確實可用。現正擬設立一日乾溜四千噸之工場，從事製油。據其計畫，每年產品及產量，可得右數：

重	油	六九、八〇〇噸	粗製蠟油	九、四〇〇噸
焦	炭	四、九〇〇噸	硫酸安母尼	一八、二〇〇噸

查此計畫，與日本國防關係甚大，緣近世海軍，多採用煤油運艦；日本產油本少，得此可以無憂矣。故彼方擬排萬難而實現此計，亦國人所應注意焉。

撫順以露天採掘地漸次擴大，不得不移現在市街地於他處；公司已與居民商妥，收買其地，而實行移轉。新市街地，爲鑛區中央北端，完全離開煤層之處；自民國十二年，已敷設水道矣。

鞍山製鐵所，亦爲國人所應注意者。煤鐵爲近世立國基礎，夫人而知。日本本缺鐵，故於二十一條，特注重漢冶萍鐵鑛；但該鑛在我國腹地，種種不便，故日人極

思於彼勢力範圍之內，求製鐵之區。民國五年，中村任第三任滿鐵總裁，即着想於此。初宣統元年，滿鐵地質調查所於鞍山發見鐵礦，適二十一條成立，在滿蒙之礦山探掘權獲得，遂於民國五年先設中、日合辦之鞍山鐵礦振興有限公司，訂定供給滿鐵鑽石及石灰石。公司方面，於幹線鞍山與立山站間，設立一大製鐵工場，預定將來每年能出銑鑛一百萬噸。（製品八十萬噸。）於民國八年先於鎔鑛爐一爐升火，至今已六年餘矣。其建設費共投四千萬圓，因僅用一爐，故每年產量僅七八萬公噸，收支頗不合算；其原因係鑛石含鐵分少，處理尙不得法故也。查鞍山一帶，鑛量之豐富，世界罕有其匹，惜鐵含量不過百分中三十五至四十，故需用燃料過多，生產費頗大，工作亦難，現在專選原料中含鐵較多者使用。然供一爐，尙不滿三年即罄，於是製鐵所盡全力貧鑛處理之法，近已發見還元焙燒及磁力選鑛等法。自民國十三年起，以二年計畫造成二爐，需用原料選鑛工場，致銑鐵產量，居然達二十萬公噸。民國十六年產量竟超過二十萬公噸，其努力可驚亦可佩也。目下更在計畫增設熔爐，務使年產量達四十萬公噸，并使該製鐵所與滿鐵分離成爲

一獨立事業。查鞍山一帶鑛區共十一，總面積爲四百萬坪，埋藏量達三億噸云。

製鐵所附近，亦有市街，共四十萬坪，設有道路、上下水道之設備，小學校、病院、圖書館等俱備焉。由製鐵所並製造瓦斯，供公衆之用。電燈爲營口水道電燈公司所經營，而電力爲製鐵所所供給也。

滿鐵鑛山事業中，除煤鐵之外，尙有復州之黏土，旅順及龍頭大孤山之硅石，大石橋之苦土石，海城之滑石，皆由公司出資給與附屬公司，分別採掘販賣。其製鐵製煤氣副產物，則硫酸安母尼、肥料、塗料、防腐料等等煤炭製品。近來山本前社長，且有大肥料製造公司設立之計畫，以增加鐵路運送量，解決本國肥料問題，驅逐海外進口，其志固不在小也。

頁岩油工業 (oil shale industry)，必居將來滿鐵工業中之最大者。現在僅計畫每日消納原料二千噸內外之工場，但十年後，必擴張至十倍；緣撫順現主用露天採煤之法，將來因採煤而剝取之頁岩，日須至二萬噸之多也。撫順之頁岩產量無窮，含油亦至多，其爲有利，不問可知。如日用原料二萬噸，年可產油三十萬噸，實

等於現在日本全國生產之煤油量，況日本現在埋藏量，再經二十年勢將涸盡乎？故彼方無論排何困難，有非達目的不休之志。山本前社長已從事計畫，舉爲國家政策之一，雖未實現而去職，然繼之者，必成其業。前述三十萬噸之估計，僅就表面所露出之原料而言。據專家推算，若掘至地下二千尺，可得原料四十億噸，以含油量百分之五計，應得油二億噸——即每年製油二百萬噸，猶能保百年以上壽命。今日世界，豈非一煤油競爭之世界乎？日本一舉而得此莫大之優勢地位，大足以雄飛全球而無憂矣。當時我國輕輕一筆，將產量豐富之撫順煤礦奉送，尙不知其有大於此煤斤數十數百倍之煤油也。科學不發達，事事落人後，富源蘊藏而不知利用，國人其可不三致意乎？

附錄撫順煙臺兩煤礦細則議定書

中日兩國委員，各受本國政府之委任，根據宣統元年七月二十日兩國政府在北京議定滿洲五案協約第三條，規定撫順、煙臺兩煤礦細則如左：

第一條 南滿鐵路承認繳納中國政府撫順、煙臺兩礦所出煤斤之鑛產稅，稅率

以鑛口原價百分之五爲準。鑛口原價，如出煤一日不達三千英噸時，作爲每噸庫平銀一兩；每日出煤超過三千噸時，作爲日金一圓計算。

第二條 兩鑛產煤由海港出口時，繳納出口稅，每噸海關銀一錢；由陸路經朝鮮經俄國出口時，稅率另定。

第三條 第二條所載稅額，由滿洲五案協約成立之日，——即宣統元年七月二十日起算，前此未納之鑛產稅補繳；多納之出口稅每噸海關銀二錢，照數由中國發還多納之額。

嗣後鑛產稅每年分四回，於陽曆一月、四月、七月、十月按期繳納；出口稅每月一回，繳納中國海關。

第四條 兩鑛產煤，如係軍艦、船隻自行消費所裝載者，照海關成例辦理。

第五條 滿鐵自用煤斤，不課鑛產稅；但其數量，以每日七百噸爲限。

第六條 兩鑛產煤，除第一條、第二條外，一切捐稅、釐金、手續費，概行豁免。他種煤斤課稅，較該二鑛產煤輕減時，權利一律均霑。滿鐵每年繳納日金五萬兩，按照

第三條、第二項期日，作爲豁免釐捐等等代價。

中政府應將前項免課釐捐雜稅辦法，通令各省遵行。

第七條 兩煤鑛鑛界，按照兩國委員會會同查定之附錄地圖規定。

第八條 中政府承認嗣後不准滿鐵以外任何人民，在該兩煤鑛鑛界以內，從事試掘或採掘煤斤。其前已許可者，速行取消。

第九條 鑛界以內，如有未得滿鐵許可，採掘或擬掘煤斤之人，經滿鐵告發中國衙署時，中國衙署應設法禁止之。

第十條 兩煤鑛關於採煤或運煤雇傭鑛夫，中國官廳應予以便利。

第十一條 滿鐵如於鑛界內收買鑛業上必需民地，或展修鐵路時，通知中國官廳，雙方協議決定之。滿鐵於煤斤掘盡後，應將鑛業所用土地一切歸還中國政府。

第十二條 鑛業用地內，如有墳墓及房產有須移轉時，應與業主和衷協議，給與相當轉移費；如爲鑛業上有毀損此項物件時，亦應給相當賠償。

第十三條 滿鐵爲管理或救濟鑛夫，應立相當規章。

第十四條 本細則自成立之日起算，以六十年爲限；到期煤斤尙未採盡時，得延長期限。

日方 總領事小池張造，撫順煤鑛次長阪口新圃

華方 奉天交涉使韓國鈞，候選道祁祖彝

附錄滿鐵鞍山站鐵鑛合辦合同

中國商人于沖漢、日本商人鎌田彌助，合夥出資於遼陽海城縣鞍山站一帶鐵石山、鞍山、對面山、小嶺子、大孤山、關門山、櫻桃園、王家堡子八處，以採掘鐵鑛爲目的，設立公司，規定合同如次：

第一條 本公司定名中日合辦振興無限公司。在鑛業條例未確定以前，按照現行法辦理。

第二條 本公司專事經營鐵鑛之採掘及附帶事業，不得兼營他業；工人務須多用華人。

第三條 本公司鑛區，以遼陽海城縣鞍山站一帶鐵石山、鞍山、對面山、小嶺子、大

孤山、關門山、王家堡子八處界限爲限。每處面積不得超過五方里，日里乎？不？明華

查。待且不得妨礙鐵路及公共道路。

第四條 本公司資本，定爲日金十四萬圓，中日兩國商人互出一半。將來事業須

擴張時，另行協議增資，亦由中日各出一半，且須經農商部總長許可。

第五條 公司置總理二人，中日各居一人；其他人員依事務繁簡另定。

第六條 公司一切事務，由中日兩總理協議處辦。各種工程及錢款出納，由兩總

理商議簽字後執行之。

第七條 鑛區確定後，如該鑛區屬於民地時，與地主公平協議，用時價收買之。如

係官地，與所管官廳會商租借。地主願以工地爲出資時，按照地價核算股本。

第八條 鑛區用地內，所有房屋、樹木、井柵、墳墓、廟宇等，公平評價租借或收買之。

但有拆毀房屋、轉移墳墓等之必要時，應呈准各該地方官廳，給與相當賠償或

轉移費。

第九條 本公司採鑛所得淨利，按照左開支配：

一、淨利按照出資額以分八釐官利，如淨利過少，官利亦應酌減。

二、分給官利後之剩餘，分作十股；以三股作為公司公積金，一股半分給在事人員作為酬勞，餘按出資額分紅。

第十條 本公司採鑛營業期限，以六十年為限，期滿後不得續訂合同。公司財產公平評價脫售，所得款額，中日股東按分取得；公司所有鑛業權及其他權利，即行消滅。

第十一條 採鑛所用機器及各種需要物品之輸入，經農商部核准後，依照現行規章辦理。

第十二條 本公司會計帳簿，悉按新法登記。

第十三條 本公司報告書及損益計算書，自開辦之日起算，每六個月作成一次，分頒各股東查閱。

第十四條 本合同商定後，呈由財政廳轉呈農商部核准，方生效力。中日兩國人

遵守，不得逾越。

第十五條 本合同作成中，日文字各四份，內二份呈農商部及財政廳備案，餘二份中、日當事者各執一份，有疑義時以華文爲準。

中華民國五年三月立訂於北京

附錄製鐵業之調查情形

(一) 鑛區之發見：宣統元年地質課以湯崗子西有小丘名鐵山，知必有鐵，派員前赴調查，果發見鐵鑛。爾後續行調查，得東西鞍山、大孤山、櫻桃園、王家堡子、關門山、小嶺子、鐵石山、白家堡子、一擔山、新關門等各鑛區，遂決意從事製鐵事業。此等鑛區，皆在現製鐵所十英里以內，產量極爲豐富云。

(二) 製鐵事業之計畫：依民四中日條約，日本得在滿洲、東蒙古開掘鑛山，遂於民五三月，設立中、日合辦之鞍山鐵鑛振業公司。參照合同。製鐵一切原料，由該公司取給；滿鐵自辦製鐵事宜，於是年五月取得日本政府之許可也。

(三) 製鐵所建設計畫之變遷：第一期計畫，以每年製成銑鐵一百萬公噸

(鋼製品八十萬噸)爲目的,先安鎔鑛爐二架(每架日產二百公噸)及需要焦炭爐等。於民五夏着手開辦,是年十二月鎔鑛爐設計成功。尙未動工,而適當戰時,鐵製品之需要甚亟,非兼製鋼不可,遂決定添設製鋼工場,期以四年內完成。

民八鎔爐一架已安妥,卽開始工作,而時勢趨向,猶有鎔鑛量增加之必要;遂決定以第二期計畫,再添設第三、第四兩爐,加工趕造,期與第一期工程同時完竣。未幾歐戰告終,鐵材之需要頓減,市場大有生產過剩之現象,遂不得不又更變計畫。除將第三、第四爐工程中止外,卽第二爐亦不升火,暫以一爐從事作業;一方以餘力研究貧鑛處理之法,蓋鞍山產鐵量雖豐,而所含鐵份較少也。至十年九月初,得良好結果,於是改第一期計畫爲鎔鑛爐二,(一)附設選鑛工場,(二)銑鐵製造,定爲年額二十萬公噸,(三)擴張副產物工場,以民國十二年社議決,定十四年工竣,開始一切工作矣。

(四)貧鑛處理法之研究: 鞍山一帶所產鐵鑛,含鐵量在百分之三十五以上者,僅三億噸,餘皆在三十五以下;故非講求處理之法,不足以供製鐵之用。民九

於製鐵所內，設臨時研究部，從事研究。民十復由美國招聘斯學專家，來所指導。九月日人研究員自行發見一種新選鑛方法，係利用焙燒還元之赤鐵鑛磁化法，結果異常優美。於十一年，操作方法、熔爐構造，均得日政府之特許專利焉。

(五) 選鑛工場之計畫及其經過：民國十一年，應用上述貧鑛處理法，設立選鑛工場之計畫。十一月還元熔燒爐及選鑛工場工竣，即開始工作，結果甚良，由技術委員會及各地斯道大家之審定，工業經濟上決能合算。於十二年十月，社議決定以年產銑鐵二十萬公噸為標準，正式開始工作。蓋前此正值歐戰後鐵價暴跌，製鐵所每年損失甚巨，成為滿鐵一不可解決之癥結，至是始有獲利之曙光也。

(六) 設備：製鐵所所在地，鑒於原料製品運送之便利，地勢之適否，水源關係等，定為距大連二百英里之鞍山與立山兩站中間。所要用地，於民國五年次第收買；範圍極廣，足夠將來製造一百萬公噸鋼鐵之用。截至民國十四年，已收買之地如左：

工場用地	二、〇五七、〇〇三坪	約六百五十萬平方公尺
水道用地	四二六、二九七坪	約一百五十萬平方公尺
市街地	三、四六九、九四七坪	約一千萬平方公尺

附屬市街地，將來可容人口十萬，現尙未建設。工場設備，皆以將來能擴充至產鋼一百萬公噸爲標準。有焦炭工場，每日能產焦煤八百公噸。附屬洗煤工場，每小時能洗煤五十公噸。銑鐵工場，現有鎔爐二，容積各五百三十六方公尺，一日銑鐵生產能力，各四百公噸。原料鐵礦及石灰石之貯藏場，可容鑛石一萬六千公噸，石灰石五千公噸。選鑛工場有還元焙燒爐八架，每架每年能處理鑛石十萬公噸，——卽八架爲八十萬公噸。碎鑛機共九架，每架每小時能力，自二十公噸至八十公噸。副產物工場能製硫酸安母尼每年五千噸，油漆一萬公噸，輕油三千公噸，鑛滓磚五百萬塊，鑛滓三和土十萬桶，耐火磚六千公噸。水道設備之貯水池，在千山者，可容水十萬立方公尺；在首山者，可容二十萬立方公尺。原料製品之搬運，悉用電車，現在延長爲三英里以上。各項設備，民國十六年上半年期決算，總計爲四千六

百萬日金；而振興公司之投資，猶不在內也。

(七)職員：據民七分課規程，為工務、製造等四課，設所長以統轄之。八年新添次長，九年加設臨時研究部。技術人員初選少壯社員中之有能者，前後十五名，派赴日本八幡製鐵所練習，現為本社製鐵所之中堅人物也。基本工人，選守備兵之除隊者二百十人，亦派赴八幡製鐵所練習，今為中堅工人。華工，初選工場附近居住者充當，以期工場與地方住民感情之融和。民國十六年上半年，職員為一九〇名；悉日人雇員七百，華人一千四百外，有徒弟五十二人。

(八)成績：焦煤之製造量，每年平均為十萬公噸。原料大部分取之於撫順煤，內雜以本溪湖煤。銑鐵製造量自開辦以來，數額如左：

年	度	鑛石使用量	石灰石使用量	焦炭使用量	
民國八年		五七、九八三 <small>公噸</small>	三五、二三五 <small>公噸</small>	五三、二〇三 <small>公噸</small>	三一、六二〇 <small>公噸</small>
民國九年		一三二、五一四	六三、四七三	八七、〇五五	七五、一四〇
民國十年		一〇四、二五六	四九、七〇〇	七〇、二四四	五七、九四三

民國十一年	一一七、一八八	五八、三九九	八六、四九五	六七、四九二
民國十二年	一二七、六八四	六七、五八六	九四、六三五	七三、四六〇
民國十三年	一六九、九一三	九六、七五七	一三一、七四九	九六、〇二二
民國十四年	一五七、九九六	八六、〇六一	一〇七、三七二	八九、六七六
民國十五年上半期	一二二、〇八七	五五、九四五	七八、五〇一	六六、八〇九

製鐵收支損益如左：

年	度製鐵收入	製鐵支出	製鐵損失
民國八年	二、七九六、二三四 _四	四、二八三、三九二 _四	一、四八七、一六八 _四
民國九年	一、五八〇、六五五	七、一九九、五三四	五、六一八、八七九
民國十年	三、六〇六、九九九	五、八六一、一六八	二、二五四、一六九
民國十一年	三、三八六、九三五	五、八六四、五三三	二、四七七、五九五
民國十二年	三、七〇三、六九〇	四、九六六、四九八	一、二六二、八〇六
民國十三年	四、四三〇、七五三	六、五五四、七二六	二、一二三、九七三

民國十四年	三、九八六、九三一	七、三六五、二五五	三、三七八、三二四
民國十五年上半期	二、八四〇、九一九	四、五五二、六一四	一、七一一、六九五

(註)日本經營鞍山鐵礦之歷史。當歐戰起時，日本南滿鐵道總裁爲中村雄次郎，中村與日本各軍閥首領皆以日本之軍國主義，非在滿洲經營大鐵廠，難以成功；故派人四處調查，發現奉天省鞍山一帶之鐵礦，極其豐富，其量在十萬萬噸以上，故二十一條要求，而鞍山鐵礦亦在其內。民國五年於南滿鐵路公司內設鞍山製鐵所籌備所，從事準備。然二十一條所獲權利，須照中國鑛業條例中，日合辦，日本所有資本，不得過半數；於是先利用于沖漢等，與之組織振興公司，初定資本金爲十四萬元，——名爲中日各半，而其實則皆南滿鐵道公司所出也。五年三月呈請農商部立案，竟獲批准，於是收買鑛區，設置工場、事務所、房屋、倉庫、自來水等等。民國六年設臨時工程部，建築鐵路，安置鎔鐵爐及其他工事。民國七年，而鎔鐵爐二臺中之一臺遂告完成，其他種種附屬機械亦漸完備。民國八年四月二十九日，

第一號爐開工，至五月一日遂出鐵矣。民國十年以來，鐵質益變良好，每日出產額爲二百噸。

其第二期計畫之第二號鎔鐵爐，亦於民國九年三月完成，然因財政界之恐慌，與鐵之需要減少，現在該機尙未開工。他日鐵之需要加增，或有戰爭，則即時開工，出產額更可加倍，以供給其軍需也。該鐵廠與撫順煤礦相離甚近，給煤甚便；又在南滿鐵路近傍，運輸亦甚便利。

民國十年春，該製鐵所所長井上匡四郎 (Inoue) 至美國研究製鐵、採礦等事，並招聘 Minnesota 大學專門技術家五人，前往研究，講求改善之方，羣以該鐵鑛爲最有望云。

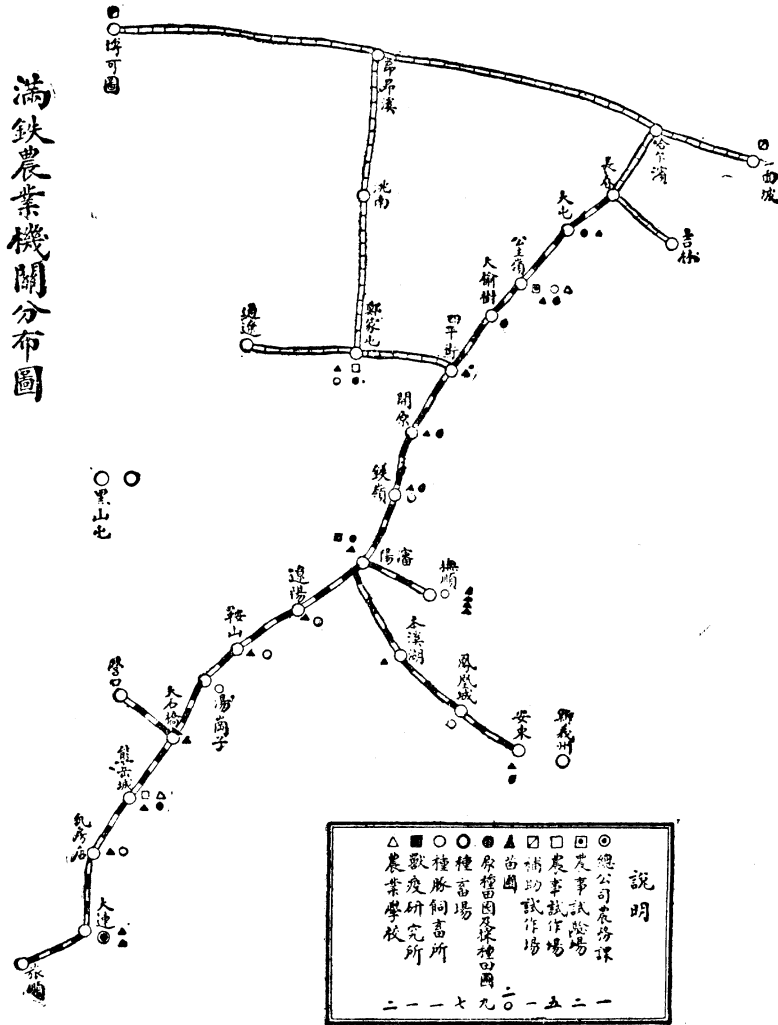
此項經營費，至民國七年止，共爲日金九百三十四萬三百三十二日圓，八年再投二千八百三十四萬二千三百二十七日圓。九年以後之費用，尙未知其詳數，然至少亦在三百萬日圓以上；故現在總投資額，當在四千萬日圓左右。再近更有日本政府收歸官辦之消息云。

條約之違反 該製鐵所之創設，口稱根據二十一條，然查照二十一條，亦爲違約舉動。民國四年五月二十五日南滿鑛山之換文，日本在南滿經營指定之各鑛山，須照中國鑛業條例辦理，即須中日合辦，日本資本不得超過一半。鞍山製鐵所，係由振興公司而起，該公司名爲中日合資，實全爲日本資本。而呈請農商部立案時，明定資本爲十四萬元，而現時總投資額，已達四千萬元以上，與前所呈請者不符，迄未繼續呈明邀准，中國政府本可取消其立案。此皆日本違約侵占不合法理之處，望我外交當局有以相機糾正之，以杜絕後患也。

五 農業

滿鐵公司自光緒三十三年創立後，爲鞏固該公司營業基礎起見，即以開發滿蒙爲第一要義。凡農業上之調查，無不著著進行，近更不惜鉅貲，積極設施。其始尙因經費與時間關係，僅從事各項調查與徵集各方意見，以爲實施之準備；迨民國二年始延聘專門人才，擔任一切進行事宜，同時於總公司之地方課內（現改稱地方部），特設農務股，以專責成。自民國八年該股改稱勸業課，隸屬地方部，除

掌理農務設施外，兼任商工事宜。民國十一年復與勸業課分離，專設農務課，凡關於農務上之設施，均歸其辦理。民國十二年該公司改正職制之結果，將農務課及農事試驗場等，統移於興業部管轄，以迄今日。該課爲農務設施之中心，總理關於農業之助長暨獎勵事項，并統轄各農務機關，即所謂農事試驗場、農事試作場、補助試作地、苗圃、原種田圃及採種田圃、種畜場、種豚飼畜所等，計共五十五處。其數目與所在地點，有如左圖：



農事試驗：南滿鐵路公司以上述目的，特於該路沿線，暨四洮及東省鐵路之重要地方，設置農事試驗場、農事試作場、補助試作地、與苗圃等多處，專事種植、牧畜、森林之試驗與研究。經多年之慘澹經營，成績甚佳。一般日、韓人在東省務農，其所以事業日趨發達，技術益增進步者，實由此等農事試驗有以助成之也。茲將該試驗之內容，分述於次：

(甲)農事試驗場：滿鐵鑒於發達農業之原動力，須自科學方面着手；邇來凡關於農業之設施，均由科學上從事研究，而為其經營農業之基礎，藉期健全之發達。其後滿鐵除於公主嶺設立農事試驗場外，復置分場於熊岳城；此外更設亞爾加里試驗地於湯岡子，又於鄭家屯設置試作農場，鳳凰城置烟草試作場，長春、鐵嶺、遼陽及安東各地，設置試作苗圃，以為農事試驗之補助。現滿鐵以農事試驗場之效益既大，設置甚易，維持費亦微，故擬大為增設與擴充，以期完成各項試驗，而達開發東省農業之目的。增設試驗場一事，業在計畫之中，勢在必行，殊可注目。爰將現有之農事試驗場設施內容，摘要列次：

(一) 公主嶺農事試驗總場：此試驗場係於民國二年設立，規模既大，設備亦周，占用面積計二百一十一萬五千二百九十六平方公尺。於場長之下，分設農藝化學、昆蟲、畜產四科，及一庶務股。其各科試驗及研究之內容如左：

(子) 種藝科：本科之主要事業，在於試驗普通農作物，及特用農作物之品種輪作法、耕耘法、土壤肥料等；又對於原有重要農作物之改良增殖，及有用新農作物之研究改良。目下試驗中之農作物，計有黃豆、甜菜、陸稻、亞麻、高粱、粟、大麥、小麥等。此外又有關於農作物收支之比較試驗，與氣象之觀測。

(丑) 農藝化學科：其主要事業，在於改良農牧林業必要上之化學分析，與調查研究。茲將現在之調查及研究事項列次：

- 一、關於土壤之調查研究。
- 二、關於肥料之調查研究。
- 三、關於灌溉水之調查研究。
- 四、關於農產物之調查研究。

- 五、關於飼料之調查研究。
- 六、關於農產加工品及畜產物之調查研究。
- 七、其他必要物品之分析。
- 八、委託試驗分析。

(寅) 病理昆蟲科：此科之主要事業，在於研究農作物及森林樹木之病蟲害及其預防驅逐之方法。其項目如左：

- 一、關於農作物及一般植物病害之試驗及調查。
- 二、關於農作物病害防除之試驗及調查。
- 三、關於農作物害蟲之調查。
- 四、關於農作物害蟲益蟲之飼養，及其試驗調查。
- 五、關於防除害蟲用藥品之試驗及調查。

(卯) 畜產科：此科之目的，在於改良各種家畜獸疫之調查研究，飼料栽培之試驗，又飼料之適否，及其價值之試驗。茲將其試驗與調查之項目列次：

一、綿羊毛質毛量之改良試驗。

二、綿羊屠殺試驗。

三、仔羊毛皮之改良試驗。

四、豚之改良試驗。

五、獸疫之試驗。

六、飼料栽培之試驗。

(二)熊岳城農事試驗分場：此場係清宣統元年開設，所有面積，計四十六萬二千四百七十平方公尺。於分場長之下，設園藝、種藝、養蠶、林業四科，及一庶務股。其各科之試驗與調查研究事項如次：

(子)種藝科：此科分(一)水稻改良試驗，(二)其他各農作物試驗，(三)優良種子及樹苗之發賣。

(丑)園藝科：此科分(一)菓樹試驗，(二)蔬菜試驗，(三)花卉採種試驗，(四)罐頭製造試驗，(五)種子樹苗之發賣，(六)其他事業。

(寅) 養蠶科：此科分（一）養蠶試驗及調查，（二）蠶種及桑苗之發售，（三）其他各項。

(卯) 林業科：此科分（一）關於林業之試驗，（二）種苗之發售，（三）其他各項試驗。

以上二農事試驗場，因養成專門人才起見，特招募日人練習生多名，與以實習，而期將來在東省之農業上有所發展。

(乙) 農事試作場：查滿鐵之農事試作場，計有八處，其目的在於補助農事試驗場，以謀農業之改良與發達。茲將各該場之內容，分述於次：

(一) 鄭家屯試作農場：此場係成立於民國五年，面積計二十五萬七千餘平方公尺。其試驗種類，如黃豆、高粱、粟、小麥、陸稻等普通農作物之試驗，又生草、亞麻、甜菜、大麻、苧麻、飼料等特用農作物之試驗。此外尚有樹苗與豚之試驗，及氣象之觀測等項。

(二) 湯岡子阿爾加里試驗地：此試驗場係於民國六年開設，面積凡一萬

二千平方公尺。其試驗事項，以阿爾加里土壤爲主；試驗範圍，如該項土壤之利用法，及與肥料之關係等是也。

(三) 鳳凰城烟草試作場：此場以改良東省之葉烟爲目的。其改良之方法，卽移植美國之黃烟，與本國之山東烟，暨日本朝鮮之優良種於該場，以供試驗。結果成績頗佳，附近農民鑒其利益，較普通農產物爲厚，故爭改斯業。此場係設立於民國七年，面積計四萬一千五百三十七平方公尺。

(四) 興安嶺試作場：此場係於民國十三年設立，面積凡七千平方公尺。其目的專試驗及改良興安嶺地方之農作物，如大麥、小麥、燕麥、粟、豌豆、蕎麥、黍、包米、高粱、黃豆等之普通農作物，及亞麻、青麻、大麻、向日葵等特用農作物。以該場設立日期較淺，其成績尙未十分顯著。

(五) 遼陽苗圃：此苗圃以培養樹苗爲主要目的，並附帶其他普通農作物之試驗，如陸稻、大麥、燕麥、小麥、黃豆、亞麻、青麻、甜菜、棉花、牧草、甘草、桑、杞、柳、除蟲菊；最近特又注重於棉花栽培上之試驗。此苗圃係於清光緒三十四年設立，面積計

十五萬二千九百四十七平方公尺。

(六) 鐵嶺苗圃：此苗圃之目的及附帶試驗種類，與上揭之遼陽苗圃相同。面積計九萬九千餘平方公尺，內供農作物之試驗用者，計三萬六千餘平方公尺。

(七) 安東苗圃：此苗圃係民國十三年設立，其性質與前二項苗圃相同。惟對於棉花之試驗，特爲注重。所有面積，計五萬二千餘平方公尺。

(八) 委託試驗地：滿鐵之農業設施，既如其周到，然該公司猶以爲未足，因更期試驗之完善起見，自民國二年以還，對於各地方之優良農業家，與以相當之補助及指導，委託爲各種農作物之試驗，如水稻、亞麻、黃麻、甜菜、烟草等。計南北各地，受此項委託者，達四十七家之多，其苦心積慮，良堪敬畏者也。

優良種實之普及：滿鐵以發達及改良東省農產之目的，特設農事試驗場，及苗圃等多所，以供試驗，業如上述。惟經試驗之結果，所獲適於各該地方風土氣候之優良種實，須分給一般農家，實行改良與繁殖，始克達到目的。其方法即將試驗所得之優良種實，分給另設之育成機關，如採種田、採種圃、種畜場等，俾便繁殖。

然後分售、配給、或租與農家，而期改良與發達。現經試驗之結果，認為成功之種實，計有黃豆、水稻、菓樹、羊豚等。自民國十一年以來，滿鐵因實行普及起見，特別設置黃豆原種圃、水稻採種田圃、及羊豚種畜場，以便繁殖。茲分述於次：

(甲)黃豆：目下選定之優良種，計分如意珠與黃寶珠二種。其原種圃，有開原、大屯、公主嶺、鄭家屯等處。民國十六年度發出之優良黃豆種，計達七百七十石之多。

(乙)水稻：此項優良種，經試驗場選定者，計有大原萬年紅糯（以上適於南部）、京祖嘉笠（以上適於中部）、北海田泰青森（以上適於北部）；其原種圃，計有瀋陽、大榆樹、熊岳城三處。民國十六年發出之優良種子，計達三百八十一石。

(丙)菓樹：現經試驗成功者，計有蘋果、梨、葡萄、杏等，就中尤以蘋果最為馳名。其優種名稱如左：

(一)屬於蘋果者：即紅魁、黃魁、祝金花、旬紅玉、國光、初日出、元帥、翠玉、祥玉

之各種。

(二)屬於梨者：即鴨梨、白梨、紅梨、巴黎、日面紅、琵琶梨、白洋梨、楊貴妃梨之各種。

(三)屬於葡萄者：即龍眼、白雞心、晚香玉、黑罕坡、玫瑰香、嬌娘、蜜露、華盛頓之各種。

(四)屬於杏者：即大杏梅、二杏梅、李子杏等是也。其原圃爲瓦房店、熊岳城等處。每年蘋果之樹苗，分配於農家者，不下二萬株之多。

(丁)種羊：滿鐵以改良滿蒙綿羊之目的，特於公主嶺農事試驗場，特作種種之試驗。其結果改良一端，認爲可能。自民國十三年以來，於黑山屯地方，設立種羊場，面積凡五百五十八萬九千二百八十八平方公尺，飼羊計二千餘頭。此外另由美國購來優良種羊二百餘頭，以供改良本地綿羊之用。自民國十六年以來，改良綿羊，已分配附近農家飼養矣。

(戊)種豚：滿鐵以改良東省之豚起見，自民國五年以來，特於公主嶺農事

試驗場實行試驗，結果成績優良。邇來將該場成育之優良種豚約二百頭，分配各農家飼養，以促進改良。又自民國十四年以還，因擴張起見，特於鐵嶺苗圃、鄭家屯試作農場、瓦房店、鞍山及撫順各苗圃，附帶飼養，以便多爲分配。

(己)養苗事業：當滿鐵創立後，以地方上設施之一端，特於沿線附屬地內廣植樹木。邇來凡市街、道路、公園、社宅之空地內，莫不廣植樹。至其樹苗，則自光緒三十四年以來，選擇適宜地點，設立苗圃多處。最近因實行獎勵造林起見，對於造林用之苗樹，以無償或廉價，配給住戶或農家，以便栽植。又關於技術方面，亦不惜與以種種之援助。現滿鐵所有之苗圃，計共二十一處，總面積達二百二十餘萬平方公尺。養成樹苗，自民國六年迄民國十五年，十年之間，共達五千萬株。其規模之宏大，於此可以想見矣。

(庚)造林事業：滿鐵自成立後，以涵養水源，增加風景，及輔助衛生等關係，卽樹立造林計畫。其第一步，凡車站、學校、社宅、病院、墓地、水源地、公園、道路等之周圍或空地，廣爲培植。其第二步，卽自民國六年以還，對於鐵路用地，着手造林。邇來

如該線之萬家嶺以南，旅順線之大部分，安奉線之安東，本溪湖之大部分，均已完竣。又因供給採鑛用之坑木起見，於撫順、鞍山、大石橋、安東等處，特設大規模之林區。凡此等造林所需用之樹苗，自民國六年迄民國十五年，十年之間，共達四千七百萬株之多。

補助事業：滿鐵以銜有國家之使命，故對於東省之農業，積極經營，不惜犧牲一切。茲將其對於一般農業上之補助事項，分述於次：

水田事業之補助：東省之水田事業，經滿鐵試驗之結果，認為比較其他農業，確有巨大之利益。據滿鐵之調查，全東省可闢之稻田，面積約計一百五十萬垧；而現在已開闢者，僅十萬垧左右。滿鐵以開發東省之水田，與日本之食糧問題，具有重大密切關係；故對於日韓人民之經營水田業者，除與以技術上之援助外，復直接間接為經濟方面之補助，以促其發達。自民國七年以還，除日商東洋拓殖公司專事供給土地經營者之資金外，滿鐵復與該公司共同出資五百萬元，設立東亞勸業股份公司，以專對於經營水田業者之放資。一面滿鐵猶恐以上二公司不

能充分接濟，更由滿鐵自身出以積極之援助：如土地之收買、資金之供給、技術之援助、與夫優良種子之配給等，無不一手承擔，以達其遠大目的。尤有進者，目下滿鐵對稻田事業根本上之水利問題，刻正準備大規模有系統的之調查。（關於東省之稻田事業，其詳情請參照東省經濟月刊第五卷第一號「東省之稻田事業一文」）

烟草事業之補助：關於烟草之試驗與利益，上已略述。滿鐵對於栽種烟草之組合或個人，隨時派遣技術員前往指導，或召集品評會以資獎勵。此外關於經濟方面，亦不惜與以金錢之援助。又成績優良者，特給與獎勵金藉資鼓勵。自民國十一年以來，此項獎勵金之支出，共達一萬四千餘金。

棉花事業之補助：東省之棉花栽培事業，經滿鐵之熊岳城農事試驗分場及關東廳農事試驗場分別試驗之結果，決定東省之南部，頗適於棉花之栽培；至其利益，尤爲他項農業所不及。自日本紡績公司於東省設立工廠後，棉花需要頓爲增加，於是棉花栽培事業，勃然而興。自民國十三年以還，由棉花栽培業者特組

織棉花栽培協會，極力提倡，與謀同業者之利益。滿鐵對此項事業，特爲注意，努力扶持，對於該協會每年支出巨額之補助金。迄民國十六年，該項金額業達四萬五千元。

忽布栽培事業之補助：忽布一名引子花，其用途爲供釀酒及製造麪包之用。東省年需不在少數，惟以當地農民無多栽培，故多仰給於歐、美諸國。其後經滿鐵農事試驗場試驗之後，成績良好，農民栽培時，亦可獲巨大之利益。滿鐵對於此項事業，除與以技術上之指導外，并給與多額之補助金。迄民國十六年，此項補助金之支出，共達五千餘元。俟將來之成績如何，或將更取積極援助之方針，亦未可知。

菓樹栽培事業之補助：東省之菓樹栽培事業，以當地農民向不注意，迄未發達。其後經滿鐵之熊岳城農事試驗分場及關東廳農事試驗場分別試驗之結果，南滿各地均適於蘋果、梨、葡萄等之栽培；邇來中日人民，多着手經營，成績甚佳。現每年產額，不惟可供全東省之消費，且漸有出口之趨勢。民國十六年終調查，此

等菓樹之面積，約三千五百垧；將來之發達，更未可限量。滿鐵對此夙謀提倡，自民國十二年以還，設置專門技師，俾便前赴各地，指導一切。又對於菓樹業者，使其設立組合，與以種種之援助，其補助金之支出，業達一萬餘元；目下尙極力研究獎勵與保護之方法中。

花卉採種事業之補助：滿鐵因發達東省之花卉園藝起見，自民國十一年以還，對於採種事業，由各試驗場加意試驗，結果甚佳，利益亦大。迄民國十四年，由日人組織滿洲輸出種子栽培組合，滿鐵對此直接間接均與以補助。迄民國十六年，該項補助金之支出，達五千餘元。

出租耕地：滿鐵以發達沿線之農業，及整理鐵路附屬地之土地起見，對於可耕種之地方，以極廉之租金租給中日農民，及日本退伍之兵士。目下此項租出之土地，計共五千餘垧。

又滿鐵對於熊岳城以南之經營菓樹業者，向持減免租金之方針以資獎勵。自民國十四年以後，則廢除此制，而另給產業補助費，藉促其發達。

農牧林事業之援助：南滿鐵路以促進東省之農牧林業起見，對於認為確實之農事企業牧場，經營造林採木事業等，極力與以種種之援助。——如股份之承受，貸款與債務之擔保，邇來出資額之最大者，則為中亞勸業公司，中日會辦之札免採木公司。其後因對外關係，廢止前項方針。對於以上各事業之經營者，僅與以技術上之援助，補助金之給與，并其他各種之便宜，藉促其發達。

農業用品之援助：民國三年以還，滿鐵對於附屬地內外之中、日農業者所需用之用品，如機械、農具、肥料、種畜、樹苗等，除由該公司酌量供給，或無償分配外，對於該項用品之運輸費用，概徵半額。

優良種實之發給：滿鐵以試驗之結果，認為有利於東省農牧林業之優良種實，特發給一般農業者以資普及。至其優良種實，則由該公司設立原種圃，採種田、種畜場以育成之。現每年發出者，計有黃豆、水稻、綿羊、豚、及菓樹等。至其方法，則制定各種規則，以資遵守。又發給之種實，依需要者之情形，分無償、減價、租借、及與他物交換等方法。

家畜傳染病預防之援助：初民國三年，關東廳當局以預防家畜傳染病之目的，特頒布獸疫預防規則，僅限於州內實施。至八年經改正後，適用於滿鐵附屬地，當由滿鐵進行一切，如於各地配備獸醫，常置獸疫藥品。又因預防而撲殺之有病家畜，則給以相當代價，作為賠償。此項防疫事務，現由滿鐵與關東廳計議，欲擴張至東省各地，以便徹底預防。

農事思想之普及：滿鐵自民國四年以來，因普及農事思想起見，特發起農談會及農事講話會等。對於赴會者，徵收半額之車費。此外又對於菓實、菜蔬、黃豆、水稻、烟草等，因謀農家彼此觀摩與改良之目的，特設各項品評會。

產業助成費之交付：南滿鐵路對於一般之設施，有符合以上各項，而應為獎勵或助成者，初以勸業費之名目，實行補助或援助。自民國十四年起，另以產業助成費之名目，特立預算，該公司實行支付。其方法即對於呈請補助者，由該公司加以詳細之審查，認為合格者，始為支付。如民國十四五兩年之支出額，均各達十萬餘元之鉅。

農事教育與獸疫研究所：滿鐵對於東省之農業，爲根本改良與促進發達起見，特設農業學校二所與獸疫研究所一處。爰分述於次：

(一) 農業教育：關於農業之教育，計有學校二所：一設於熊岳城，一設於公主嶺，均係民國十二年起開設。前者收容中日學生，後者則專收日本人。熊岳城農業學校之現有學生計預科四十四名，本科九十九名，合計共爲一百四十三名。至公主嶺農業學校，則有預科學生二十七名，本科四十名，合計六十七名。兩學校之修業年限，均爲預科一年，本科三年，合計四年。

(二) 獸疫研究所：據滿鐵之調查，東省所有之家畜，如牛、馬、豚、羊，合計不下二千萬餘頭；以從來對於此等家畜之防疫設施，可謂絕無之關係，每遇獸疫之發生，即遭巨額之損失。據滿鐵方面之調查，此項損失年約一千萬元，乃至二千萬元；滿鐵有鑒於此，特於瀋陽築建大規模之獸疫研究所。凡關於獸疫之預防方法，與其藥品，莫不積極研究，以期畜牧業之健全發達，而免意外之損失。

農牧林業之調查：滿鐵對於東省農業之野心及其各項設施，業如上述。至

該公司對於東省農業之調查與研究之結果，所編成之書籍，足供我國農業界之參考者，至爲繁多。茲將其重要者，摘錄於次：

(一) 參考資料 南滿米作概況，花卉栽培概要，南滿農業概況，東省之菓樹南滿菓栽培調查，南滿農村土地及農家經濟之研究，滿蒙農業私案，東省之麻，東省之烟草，東省之水田，蒙古天然漕達，東省農業經營之研究，東省之棉花，黃豆之栽培，黃豆之加工，黃豆之經濟，東省之菓樹園經營，滿蒙植物誌，滿蒙植物目的。

(二) 農事試驗場彙報：南滿甜菜栽培之研究，東省之舊有農具，南滿亞麻栽培之研究，南滿甜菜之害蟲，東省之陸稻，東省之蠶業，東省之皮革，東省之原有肥料，南滿土性調查報告，東省主要農作物之病害，南滿水稻栽培之研究，南滿之牧羊，東省梨樹栽培法之研究，東省主要農作物之栽培與氣候，東省養豚之調查，忽布栽培之研究，公主嶺農事試驗場氣象十年報告（英文），東省亞爾加里土壤調查報告，東省之高梁，高粱黑穗病之預防，北滿小麥之品種。

(三) 其他雜刊：農業設施概要，滿蒙之農業，東省之黃豆，東省植物圖說，東

省樹木名稱表，南滿松、豆、牡、流域森林調查書，（祕密）由農業上所觀察之滿蒙富源，滿鐵附屬地農事統計，滿蒙農業開發策及本社之農業設施概要，農事試驗場要覽，農事試驗場一覽。

最近之農業公司設立計畫：據最近各方消息，南滿鐵路本其上述之國家使命，恃其雄厚之勢力，對於以上之農業設施，猶以爲未足；乃百尺竿頭，更進一步，設立大規模之農業公司，直接間接從事農業之經營，藉此以解決該國之食糧問題，以實現所謂大陸移民政策。——其野心之偉大，與計畫之深遠，殊足驚人。爰將其計畫內容，附錄於次，幸祈國人加以深切之注意焉。

（一）名稱：定名爲大連農業股份有限公司。（原名大連農事株式會社）

（二）資本：定額爲日金一千萬元，先付五百萬元，開始營業。

（三）企業概要：公司設於大連，先由關東州內着手經營，漸次推廣，及於南滿洲。現於關東州內，業已收買土地約二千五百垧；又由關東廳當局，撥借官有地一千一百垧，合計三千六百垧，以爲第一期之計畫。對於租戶，由日本招募中小

農民，實行耕種，每戶暫撥給十二垧之田地，以種植棉花、落花生、蔬菜、美國烟草及其他雜穀，并飼養家畜及家禽，以作附帶事業，而增收入。另設販賣機關，販賣其農產物，而免其虧損。至於貔子窩附近之土地約百垧，則闢作水田，專供種稻之用。至於實施計畫之步驟，於第一年度，招募農民約一百五六十戶，俟成績卓著，逐漸增加。預定計畫，此等農民，至少須移至七八萬戶以上。應募農民，與以優待，由農業公司供給住宅，對於每戶，供給生活費六百元，所有農具，亦由公司撥給。至所領之土地房屋與農具等，最低限度，分爲二十年或二十五年內按年償還。移民之性質，應擇生活程度最低者，人數由每縣招募十戶或二十戶；移住之後，必使同縣人聚集同一地方，并以移來者之縣名作其村名，以示區別。每村中設有學校、澡塘等生活上必需之設施，以安其生計。至北滿地方，適於大農經營者，則另招大農使之經營。又對於貔子窩附近之經營，擬招請在舊金山對於大農經營極有經驗之某氏，以主其事。同時因備將來侵入北滿起見，特預爲研究各項方策。此等計畫，與國家關係至大，非私人事業所能澈底進行，故對於地方官廳與中央政府，擬更求切實之

援助。

據以上各節觀之，滿鐵公司對於東省農業由最初期之調查研究，而進於第二期之試驗獎勵。今則創立農業公司，招募其本國農民，實行越俎代庖，是直入第三期矣。循序漸進，勢將無所底止。夫我中華以農立國四千餘年，其能維持生計與繁衍者，胥由於同胞克勤克苦努力農產之所致；若將此天賦地利，悉被他人侵奪而掌握之，是不惟喪我主權，抑且危害我民生。實大禍機，危險伏於隱微，凡我稍具知識者，能不悚然驚懼，亟思所以抵制之乎？

六 電氣

滿鐵初附帶經營大連、奉天、長春、安東、撫順、鞍山各地電氣事業。（撫順由煤鑛，鞍山由製鐵所經營。）民國十五年，大連、奉天、長春、安東，先分離獨立，另成一公司；稱南滿洲電氣株式會社。大連市內電車，宣統元年即開辦，至是亦歸併電氣株式會社辦理矣。民國十六年度電氣收入達三百七十萬圓，電車收入爲一百萬圓許。

七 旅館

滿鐵公司初沿線主要各地，各設鐵路旅館，以便旅客，皆名爲大和旅館。光緒三十三年在大連者先開辦，次年旅順、長春大和旅館先後成立，宣統二年奉天大和旅館亦成。此外爲招致避暑客，於宣統二年，相地大連郊外之星浦，設海濱旅館，以宿避暑遊客；另建別莊，以供長期滯留者之便焉。目下此項別莊，西式者有二十三所，日本式者三所，中國式者一所。民國七年，復於旅順黃金臺，亦設避暑別莊。各旅館中，在大連、奉天者最爲完美。所有旅館事業，自民國十七年四月起，統由滿鐵分離，移歸南滿洲旅館株式會社管理矣。

八 地方事業

光緒三十三年公司初經營地方事業時，鐵路沿線，各有居留民會，公司卽以之爲地方機關；至是年十月，取消居留民會，於鞍山、奉天、長春、安東四地，設立地方事務所焉。事務所之下，復分地方區，俾掌各地行政。此外沙河、口，則由鐵路工場，撫順由煤礦庶務課分別管掌。自民國十四年以降，又改地方區爲地方事務所，各管

轄所屬區域之行政也。

關於地方經營所需經費，凡附屬地內公共事業之施設，悉由公司負擔。經常費以居住該地住民繳納之公費充撥，不敷由公司負擔補墊。每戶賦課，分甲、乙、丙三種，各地一律，參酌繳納者之資力徵收。每戶平均負擔力，約日金七元半云。

地方事業中，公司所經營者，爲土地、建物、市街經營、教育、衛生、警備、調查等。茲將其概要列舉如左：

土地及建物：民國十六年末截止，公司所屬土地，爲一億零七百五十萬坪。其中有政府所用官用地，公司直接使用之私用地，（如車站、事務所用地、線路、工場用地及工業用地之類）市街地、宅地、耕地。有租給個人者，民國十六年末租出之地，凡一千七百八十七萬八千餘坪。公司所有建築物，民國十六年末，凡一萬七千六百所；除私用及官署等有特殊用途者外，悉取租金租讓。此項租出之建築物，約八百餘所云。

市街經營：樞要各地，如長春、鐵嶺、奉天、遼陽等地，各有完全市街施設——

如上下水道、公園、市場、屠獸場、墓地、火葬場、學校、醫院，莫不完備。目下全附屬地戶數爲五萬七千二百戶，人口約三十一萬六千。逐年內容外觀，皆有發達充實之勢。重要施設，爲區劃市街、築修道路、堤防橋梁、開挖溝渠、經營上下水道、設立公園、市場、墓地、火葬場、屠獸場等。現在已開闢之市街，爲本線沿線五十五處及撫順、安東各支線重要地；其主要者，爲大連、瓦房店、熊岳城、大石橋、營口、鞍山、遼陽、奉天、鐵嶺、開原、四平街、公主嶺、長春、本溪湖、安東、撫順等地。前後各市街所投之費，約三十餘萬圓云。

教育施設：鐵道附屬地之教育施設，現有小學校二十八，分教場五，專爲教育日人子弟；公學堂十，日語學堂一，專爲教育華人子弟。屬於補習教育者，有實業補習學校三十二，分教場一，家政女學校十一。中等程度之學校，有日人中學四，女學校四，商業學校一；華人中教育，有中學堂一，商業學校二，農業學校二，鑛山學校一。專門教育，有南滿醫學堂、南滿州工業專門學校、滿洲教育專門學校、滿洲醫科大學等四校。此外幼稚園凡二十五所，分園二，參考圖書館二，通俗圖書館二十

及教育研究所等。其非公司所設而受公司之補助者，有小學校一，幼稚園六，韓人初小六，華人初小八。公司辦理各校學生增加數，有如左表：

光緒三十三年	二五五
民國元年	四、八五三
民國五年	九、三八六
民國十年	一六、七一二
民國十五年	二一、六三六

大小學校所投經費，至十五年三月截止，爲一千二百萬餘圓。

其華人教育一項，與我國主權頗有關係，特詳述之：目下所設公學堂數，於奉天等處，凡十校，兒童數二千五百，教職員百名；日語學校現僅存鐵嶺一所。此等學校，皆不收學費，而由火車走讀者，並免車費。公學堂之教育方針，遵民國小學學制，施以初等普通教育，而於日語尤形注重，教科書亦多取材中國政府所定者；分爲初小四年，高小二年，另置別科，授以日語及普通學。日語學校以教授日語爲主，兼

授商業知識。公學堂及日語學堂，中日教員均用各有本國教員資格者。公司對於華人自設之學校，如奉天同文商業學校等入校，亦予以補助云。對華人之中等教育，亦不收學費，設有寄宿舍，收容遠地學生；其農學校並津貼膳宿費之大部分。南滿中學設在奉天，於民國六年開辦，教科編制，參酌兩國制度，修業年限，定為四年。營口商業學校，初係中日兩國人士辦理，由公司補助，而民七以降，歸為直接公司辦理矣；修業年限為四年。遼陽商業學校，於民國十一年開辦，修業年限二年。撫順鑛山學校，以授簡易鑛業知識為目的，民十開辦，修業年限二年半。熊岳城公主嶺兩農業學校，均係民國十二年創設，以授簡易農學知識為目的。民國十七年改名傳習所，專注重實習矣。滿洲醫科大學雖係中日共學，而於華人於正式預科外，特設特別預科一年，授以日語；其專門部修學年限四年，亦專為華人而設。

衛生施設：開辦時有關東都督府所接收之診療機關，為大連醫院及奉天公主嶺等處居留民所設之病院及遼陽鐵嶺等處陸軍病院。爾後逐漸增設，併將安東營口兩處同仁醫院，吉林之東洋醫院亦歸公司辦理。除為治療公司人員外，

對公衆亦一律開放，以圖居住者之便利。於民國三年，凡醫療機關缺乏之地，均設置公醫；現在派公醫之地點，凡十二處，內五處在附屬地外。沿線醫院中，奉天醫院並附設醫科大學，撫順、鞍山、長春、安東各有獨立大病院。大連病院於民國十二年改造，十五年竣工，共費工事費六百萬圓，可容住院者六百人，設備最稱完美。現在病院設置地凡十六處，另設分院五處，每年求診人員凡一百萬，住院者五十萬人。對於社員保健，另有各項服務人員之衛生設備規定。對於鑛山、工場，亦別有設備；學校則各配以校醫。飲料水之檢查，污物之掃除，則由衛生技術者會同警察辦理之。防疫事務，爲關東廳之主管，但實當其務者，爲公司人員，費用大半亦由公司負擔。以上實務機關之外，在大連設有衛生研究所一所，專從事細菌、病理化學、衛生、血清製造等學術的研究，以爲衛生設施方針決定之源也。

警備設施：關於附屬地者，爲消防及警戒事宜。消防於沿線各地均有消防隊，警戒分巡視及夜警，與民政署、警察署、守備隊、憲兵隊互通氣脈；在樞要地，曾設請願巡查，以防盜賊火災，但於民國十一年已廢止矣。

商工設施：公司對於在滿、蒙日人企業，隨事業之性質及必要，保護助長之，或貸以低利資金，或給以補助金，或加以指導等，竭力助其成功，并時加監督焉。又從事關於商工各業之調查，刊爲成書，以供實地家之參考。其有質疑前來詢問者，亦一一予以詳細答覆，並執介紹之勞。茲將調查詳情分列於後：

商工業：公司對於天然物資之工業化學試驗，特設有中央試驗所。初爲關東都督府所辦，宣統二年由公司繼承。民國六年，分爲分析、應用化學、製絲、窯業、釀造、衛生、電氣化學七科；後以製絲染色等試驗已完竣，業經付託他公司經營；窯業工場，亦已獨立成今日之大連窯業會社；釀造又已廢止，故現在僅分試驗、研究二課，專從事學理討究。自開辦以來，所投經費，爲設備八十萬元，各項支出二百八十五萬元。其成績之重要者，爲學術報告一七六件，發明優良方法取得特許權者前後八件。爲紹介滿洲出產，設有商品陳列所二，一在長春，一在鐵嶺；而於大連特設滿蒙物資參考館，陳列滿、蒙地質礦物各項標本，撫順、鞍山各地生產物、農林、畜產加工品，以備商工業者之參考也。其商工界各種機關，亦各給與相當補助，如日人

之商業會議所，華人之商務會，及臨時開設之各項博覽會、展覽會等是也。由滿鐵出資成立之公司，大小凡三十七；其中信託公司五，電氣及瓦斯公司十，工業公司十四，商事公司六。各工場所用煤斤，有每噸退還煤價五角之制，受此特惠之煤斤，每年達四十五萬噸云。

鑛業：除滿鐵直接經營之撫順煤鑛、鞍山製鐵以外，公司以外私人開辦鑛山，得貸與資金或保證其債務，借給機器派員指導等，竭力設法援助。二十年來此等鑛山達百餘處所，支出經費約一千萬元。

電氣、瓦斯及窯業事業：此三事業，初均為滿鐵直接經營；現已基礎既固，已分離為獨立公司矣。其中奉天發電所之撫順、奉天間送電設施，由民國十一年起，作為中、日合辦矣。前後為電氣設施經費，共為一千五百萬元云。窯業事業由滿鐵分離後，平板玻璃之製作，於民國十四年歸併昌光玻璃公司辦理。耐火磚及玻璃瓶玻璃管之製造，另立大連窯業公司經營。陶瓷器之製作，於民國九年移歸大連大華窯業公司經營。其在滿鐵直營時代，所投資本，統計為一百五十萬元云。

助成公司：由滿鐵直接間接投資助成之公司，爲數甚多，茲列表以示之：
分離公司

公司名	創立年月	資本	滿鐵投資
南滿洲瓦斯公司	民國十四年七月	一〇、〇〇〇 <small>千圓</small>	九、三〇〇 <small>千圓</small>
南滿洲電氣公司	民國十五年五月	二五、〇〇〇	二二、〇〇〇
大連審業公司	民國十四年七月	一、二〇〇	一、二〇〇

普通助成公司

公司名	創立年月	資本	滿鐵投資
奉天交易所	民國十年七月	八七五 <small>千圓</small>	
開原交易所	民國四年十月	二、〇〇〇	
四平街交易所	民國八年八月	五〇〇	
公主嶺交易所	民國八年八月	五〇〇	
長春交易所	民國五年三月	一、〇〇〇	

滿洲菜市場	民國五年八月	四〇〇
撫順菜市場	民國七年五月	一〇〇
長春菜市場	民國六年五月	五〇
吉林倉庫金融公司	民國七年八月	四八
大連火災海上保險	民國十一年七月	二、〇〇〇
撫順煤炭販賣公司	民國十二年四月	三、〇〇〇
瓦房店電燈公司	民國三年十月	五〇
大石橋電燈公司	民國五年七月	五〇
營口水道電燈公司	宣統元年八月	二、〇〇〇
遼陽電燈公司	民國元年四月	二〇〇
鐵嶺電燈公司	宣統二年十一月	一五〇
四平街電燈公司	民國六年四月	三五〇
公主嶺電燈公司	民國五年八月	二五〇

范家屯電燈公司	民國九年十一月	五〇
大連油脂工業公司	民國五年四月	二五〇
昌光玻璃公司	民國十四年四月	三、〇〇〇
滿蒙毛織公司	民國七年十二月	三、〇〇〇
滿洲紡紗公司	民國十二年三月	五、〇〇〇
大連工業株式會社	民國七年四月	五〇〇
南滿洲製糖公司	民國五年十二月	一〇、〇〇〇
滿洲鑛山公司	民國八年四月	一、〇〇〇
滿洲船塢公司	民國十二年四月	二、〇〇〇
南滿鑛業公司	民國七年四月	三七五
東亞勸業公司	民國十一年一月	二〇、〇〇〇
滿鮮坑木公司	民國八年十二月	三、〇〇〇
中日俄合辦札免公司	民國十一年六月	六、〇〇〇

大洋銀

大連輪船公司	民國四年一月	一〇、〇〇〇
溪城鐵路公司	民國二年	五七〇
朝鮮鐵道株式會社	民國五年四月	五四、〇〇〇
東亞土木公司	民國九年一月	五、〇〇〇
福昌華工公司	民國十五年十一月	一、八〇〇
陽崗子溫泉公司	民國九年	二、〇〇〇

前表各關係公司中，各地交易所，爲履行重要物產及錢鈔交易起見，與各地經濟有關。菜市場及電燈公司，爲供給食料品及燈火，與各地居民生活有密切關係，皆屬於公共設施也。

大連火災海上保險，與滿鐵大連埠頭貨物有特約，爲防止保險費之流出境外而設。大連油脂，係利用滿洲特產之大豆油，屬於滿洲特有工業，故有援助之必要。昌光玻璃、滿蒙毛織、滿洲紡紗、南滿洲鑛業，其原料均取給於滿洲，故特爲助長之也。

東亞勸業及札免公司，均爲農林發達上所必需。滿洲坑、滿洲鑛山，爲供給滿鐵直接經營事業之材料。撫順煤炭販賣公司，爲推銷撫順煤，故特加以援助。

滿洲船塢，初由海軍讓給，後租與川崎造船，嗣與川崎獨立，另成一公司。福昌華工，專爲供給大連埠頭所需華工之公司，與滿鐵有不可離之關係也。

調查機關之組織：滿鐵事業，範圍至廣，於滿、蒙政治、經濟有直接關係；社務進行上，非詳審其實情不可。故公司於開辦伊始，即在本社設立調查部，先由經濟方面及滿、蒙舊例習慣，着手調查。光緒三十三年十二月，改調查部爲調查課，作爲本社經濟調查之中樞；後於東京支社內，復設東亞經濟調查局，不獨滿、蒙一隅，且廣事東亞各國經濟事情之調查。又以俄國國情一變，北滿經濟事情，更形複雜，於是於哈爾濱事務所特設調查課，主當該方面之調查。現在調查機關，可分爲此三大系統，不獨爲公司事務之參考，且應公衆之質問，並應各方面調查之依賴也。

至於純粹科學方面，有地質研究所之設，廣事、滿、蒙天產鑛物及地理地質之調查研究。中央試驗所、窯業試驗場、衛生試驗所、農事試驗場、獸疫研究所及其他

學校、病院、工場附屬之研究室，皆孜孜研究各該關係之專門學術之研究機關也。各該調查研究機關，又有互相連絡之必要，故自民國十四年起，每年召集各機關之擔當者於本社，協議大小調查事務，以期統一，而求敏捷。茲略述本社調查課、東亞經濟調查局、哈爾濱事務所調查課、地質調查所事業之大略如次：

調查課：光緒三十三年改調查部爲調查課以來，先從事滿洲舊例習慣之調查，當時因缺乏文獻，故竭力廣事搜羅，其範圍不獨沿線，凡重要地點之背後地（hinterland）及交通上有關聯之西比利，察勘地方，亦推及之。舊例習慣，已於民國四年大致告竣，刊爲十一冊成書。各地方經濟情形，亦於民國六年，刊爲二十三冊之報告書。其間隨時發刊部分的調查報告資料，以供公衆參考，稱爲資料彙存；民國七年截止，已發刊十二冊。又自民國三年起，從事調查中國之法規，命令與中國對外關係，此項題爲交涉資料，於民國六年已刊成二十冊矣。第一期計畫，至此大致告成。適歐洲大戰起，其影響於南北滿洲甚大，於是致力於北滿政治經濟之調查，民國八年成關於北滿之報告書十一冊。關於南滿事情，至民國十三年爲止，

已刊行四十五冊。又爲簡明敘述滿蒙現勢，刊有滿蒙全書六卷。此外關於經濟調查之書籍，現已刊行者，計有二十八冊。

民國十一年秋，公司於哈爾濱購得極珍貴之俄文圖書約二萬冊，加以原有俄文藏書九千冊，又於十二年派社員十一名，前赴俄國搜羅關於蘇俄資料千餘冊，計得三萬餘冊俄籍，——其中頗多世上所未知資料。爲介紹普及起見，選其中五萬頁，以五年預定，指命專員翻譯，自民國十二年末着手，現已譯成六十餘編。其一部分由大阪每日新聞社刊印，稱爲勞農俄國研究叢書及俄國經濟調查叢書，已行於世矣。

此外淺近者，作爲小冊子類，自民國十三年起，隨時刊行。又自民國八年十二月起，刊印調查時報，記載時事問題，並附以參考資料。其關於業務統計，自開辦以來，亦時時刊行，作爲定期刊物。至滿洲之經濟狀況及中國主要港之貿易狀況，則分三種報告，定期刊行焉。關於滿洲之農產物收成預報，爲一般經濟界所企望，故自民國十二年起，與中國官民協力開始調查，每年分預想及收成，用三次或四次

發表焉。

東亞經濟調查局：光緒三十四年十一月初設於東京支社內。蓋當時不明東亞經濟事情者甚衆，滿鐵使命，雖在開發滿蒙，而與東亞各國均有密切關係；故調查研究而發表之，不獨有利於世界經濟關係，且可使各國間互相了解，除去誤會也。

先由德壘聘請斯學專家，取範德壘銀行公司之調查局。數年之後，基礎漸定，今日已成日本有數之大調查機關矣。嗣後與日本所有官廳、學校、圖書館、銀行、公司，凡有特說之調查機關者，悉行聯合，交換所藏圖書，互相利用資料；於民國九年十一月，成立全國調查機關聯合會，致今日漸見發達，皆該調查局首先提倡而致也。該局所編纂之調查報告，自民國四年起，隨時刊行。又自民國五年九月起，每月刊行定期報告一種，稱爲經濟資料，分給各方面，已印成二百編。此外用小冊子形式，將經濟事情，分爲八門發表，前後已編纂刊行者，凡百數十篇。另又有關於世界製鐵事業之研究書類一種。

哈爾濱事務所調查課：民國十二年四月，與開設哈爾濱事務所同時在該所置調查課，主調查北滿地方之經濟事情。開辦尙未經數年，然所出資料報告，已非鮮少，頗爲各方面所重視。

地質調查所等：撫順煤礦，爲滿鐵最重要事業之一，對此應有學術的研究；故於光緒三十三年鑛業部中特列地質課，設事務所於撫順鑛區內，從事滿洲地質及撫順煤田之調查；後將事務所移至大連，成爲現在之地質調查所。其間一時稱爲地質研究所，又稱地質課，但爲研究滿蒙之地質鑛產，則始終一貫。夙爲學界所推崇，於南滿洲之系統的地質調查，尤傾倒全力。此外如西比利亞、中國本部，亦廣事調查。重要鑛產地之發見、鑛牀之調查、鑛業經營之基本計畫等，成績殊可觀。凡滿蒙、西比利亞、華北地方鑛產物之分布、種類、鑛質、鑛量等，大致已竣事，出有報告書九本。又計畫南滿洲地質圖，於民國七年着手，現已完成其半，今後尙需十年歲月，始可竣事云。其計畫之精細遠大，概可知也。現在所藏標本，滿蒙、中國本部、西比利亞、歐美各地，無不博收廣羅，卽圖表亦三千餘種。陳列品一律開放，任人觀覽。

又出參考資料之刊行物，每年出四回支那鑛業時報。關於滿蒙之地質鑛業報告，前後發表共七十回。外有地質圖、地質說明書、鑛產地、鑛牀調查報告、鑛業關係調查報告等，凡四十冊。

滿洲及朝鮮之歷史地理調查：光緒三十四年，於東京支社，特設滿洲及朝鮮之歷史地理調查部，專事滿洲及朝鮮之歷史、古代地理之學術的研究。先出滿洲歷史地理二卷、朝鮮歷史地理二卷，印成日德兩文。民三以後，此方面調查已中止矣。

九 受託經營事業

現在受託經營之事業，惟吉長鐵路一路鐵道事業，根據民六吉長改約借款合同，於民七一月一日接管，由公司派運輸、工務、會計各主任一名及社員五十名，前往襄助；其餘從業員，仍用華人也。受託期限爲三十年，以淨利二成爲報酬。

綜上各項以觀，則滿鐵會社除鐵路外，所經營之各種事業，條理萬端，成效卓著；其深謀遠慮，洵足令人驚異。吾國懷此瓊寶，日日患貧，一經外人之慘澹經營，無

不化瘠區爲沃壤，苟徒空言振作而不反躬自省，恐將民生日蹙，國本隨傾，固不僅外侮益增，損失主權已也。

第四章 日本以滿鐵爲侵略滿蒙之政策

一 南滿鐵路收入與中國國有鐵路收入之比較

日本自滅朝鮮，即蓄併吞滿洲之野心；其第一政策即著力鐵路事業之進行。按鐵路爲經濟侵略之先鋒，凡路線可至，地方行政事宜、社會經濟全權，莫不任意把持。矧日本自戰勝俄國後，攫得滿鐵，二十餘年苦心經營，造成雄厚之勢力。在滿洲之諸大企業，由滿鐵而產生者，亦屬不少；滿洲利權之被其掠奪，何可勝計？卽以一九二四年論，該路所得純利，已超過我國國有諸路之上，我國直接間接受損失，實甚大也。茲特列表如左：

路	別	進	
		款	純利
南滿鐵路		九七、三九五、二一七、五四 <small>日金</small>	五八、五九四、五五六、七七
中國國有鐵路		一一八、五一一、二六二、五一 <small>兩圓</small>	五一、一三二、八六七、九一

就上表得一極明瞭之印象，我國國有鐵路之收入，雖多於滿鐵一千萬元，而

純利反少七百萬元。滿鐵獲利之鉅，實足驚人。再查下列該路報告，可見兩年來發達之速率：

南滿鐵路最近收支統計（單位日金一元）

一九二五年至一九二六年	一九二六年至一九二七年	
總收入	九七、四〇〇、〇〇〇、〇〇	一〇七、九二〇、〇〇〇、〇〇
消 費	三五、〇四〇、〇〇〇、〇〇	四〇、四五〇、〇〇〇、〇〇
淨收入	六二、三六〇、〇〇〇、〇〇	六七、四七〇、〇〇〇、〇〇

中國國有諸鐵路所以不能與滿鐵相比較者，主要原因由於政治上之不安及權利之放棄。日人則不惜全力，苦心經營，兩相比較，優絀已分。且自歐戰猝發，遠東問題各國無暇顧及，日本在滿洲勢力，不受阻撓，更能擴充進展，所謂『滿蒙五路權』之要求，蓋即發生於此時也。狼子野心激特，我國人不堪忍受，亦為世界各國所不容。今幸革命成功，全國統一，內亂既定，即可一致以禦外侮。中央政府對於國防上占重要地位之東北三省，亦應設法收回統治之權，觀去歲外部照會日本

廢止一八九六年九月二十一日未經國民政府承認之非法中日條約，其目的即爲整理滿洲及推翻滿鐵之勢力。日本欲阻止此計畫之實行，乃宣傳滿鐵改歸商辦，此種虛詐行爲，豈能盡掩天下人之耳目。況東省當局早具計畫，修築滿鐵平行之鐵路，以制其勢力之擴充；開發營口葫蘆島，以杜大連之壟斷。由此足見日人侵略滿洲之鐵路政策，亦漸濱於危險，而將終歸失敗也。但日本因其本國經濟困難，已陷於不能自拔之境，不得不對外擴充，謀殖民地之開拓。礙於列強勢力之佔據，十目所視，十手所指，竟使日本無插足之地，如日民移殖於南洋羣島之被排斥，即其事之昭明者也。惟滿洲物產豐饒，蘊蓄宏富，且東與高麗接壤，大利所在，遂生覬覦之心，實視此爲經濟前途唯一之生機。近益自恃在滿洲政治經濟地位之優越，及其基礎之鞏固，足與外力相競抗，遂置一切於不顧，幾欲氣吞滿蒙而後已。茲更進考其滿鐵發達之速，蓋因有大連之海口故也。

二 民國成立後十五年內滿洲對外貿易增加之概況

滿鐵爲滿洲對外貿易最重要之中心點，近年滿洲貿易之增加，農產之繁殖，

與夫銀行發達，交通便利，各種企業，均有蒸蒸日上之勢。下表為民國成立後十五年內滿洲對外貿易增加之概況：

年	別入	口出	口總	計
一九一三	一一二、〇三三、一六八	一一三、九三一、八一五	二二五、九六五、九八三	<small>海關附</small>
一九一四	一一二、四〇九、九八一	一〇八、八七二、九三六	二二一、二八二、九一七	
一九一五	一〇八、一一一、六四六	一三〇、〇八四、五〇二	二三八、一九六、一四八	
一九一六	一二九、五四五、八七二	一三〇、八〇七、一二九	二六〇、二五三、〇〇〇	
一九一七	一五八、八六二、〇一〇	一六一、一二〇、五九二	三一九、六八二、五一一	
一九一八	一七七、二一九、一五六	一六七、八五六、一六六	三四五、〇七五、三二二	
一九一九	二三一、三〇三、九五三	二二二、〇〇八、七六二	四四三、三一二、七一五	
一九二〇	二〇五、一二九、四五二	二二五、九三一、四二九	四三一、〇六〇、八八五	
一九二一	二一八、一八七、六七四	二三四、四〇七、八九二	四五二、五九五、五六六	
一九二二	一九六、四三二、〇七二	二七四、六六一、九〇六	四七一、〇九三、九七八	

一九二六	二七七、四三三、五二六	三七〇、一四九、四九一	六四七、五八三、〇一七
一九二五	二四四、七二一、五〇五	三一二、三六八、一九四	五五七、〇八九、六九九
一九二四	二〇〇、六四八、四七〇	二六九、〇一八、〇八二	四六九、六六六、五五二
一九二三	二〇七、〇五五、二二八	二九三、九二八、九四〇	五〇〇、九八四、一六八

觀上表可知滿洲一九一二年之出入口貿易，總數約爲一八四、〇〇〇、〇〇〇。海關兩，至一九二六年竟漲至約六四八、〇〇〇、〇〇〇。海關兩。換言之：卽十五年内，滿洲貿易竟增加三倍餘。接近數年來滿洲政局之不穩，錢法之毛荒，及因籌措軍餉而發生之財政困難，均足以阻礙商業之發展，乃竟能仍有迅速之進步，是殊值吾人之注意焉。

至於滿洲出入口貿易之比較，除少許之例外，出口竟超過入口，蓋以外國需要滿洲原料之急劇增加。如一九一二年之滿洲入口貿易尙超過出口，但一九二六年之出口，竟超過入口有九二、〇〇〇、〇〇〇。海關兩之多。

茲再以入口歷年增加之速率比較之，將見出口之增加數，頗較入口之增加數爲速。在一九一二年至一九二六年之間，出口貿易增加二八〇、〇〇〇、〇〇〇，海關兩約四倍以上；但入口之增加，則只有一七二、〇〇〇、〇〇〇海關兩，尚不及三倍。因此在同時期內，出口比例與總對外貿易相較，已有百分之四十八漲至百分之五十七；惟入口則已自百分之五十二減至百分之四十三。而由此可知，（一）數年來滿洲內部貿易發展之迅速，（二）滿洲雖漸變爲外貨之重要市場，但賴以抵消而有餘者，則以供給各國食料及原料之豐富也。

三 南滿之重要

以地域論，南滿之商業發展，自較北滿爲速。所謂南滿者，乃指平奉及南滿鐵路所經行之滿洲區域，以奉天爲中心而言。北滿者，乃指東省鐵路所經之地帶，而以哈爾濱爲中心。前者領域內之商業城市，有大連、營口、（牛莊）安東及大東溝，後者則有瑯璪、龍井村、瑯春。南北滿貿易狀況之比較，可由下表見之：

年 別	南		滿		北		滿		
	貿 易 數	與滿洲總貿 易之比例數	貿 易 數	與滿洲總貿 易之比例數	貿 易 數	與滿洲總貿 易之比例數	貿 易 數	與滿洲總貿 易之比例數	
一九二二	一三六、二〇二、二三六 _{滿洲}	百分之七四	四七、七四七、九三〇 _{滿洲}	百分之二六	一九一三	一六〇、三八九、四六三	百分之七一	六五、五七六、五二〇	百分之二九
一九一四	一六一、二六五、九八三	百分之七三	六〇、〇一六、九三四	百分之二七	一九一五	一八二、〇七八、二九五	百分之七六	五六、一一七、八五三	百分之二四
一九一六	一八二、四七七、七三〇	百分之七〇	七七、八七五、二七一	百分之三〇	一九一七	二四四、三四五、一七四	百分之七六	七五、三三七、三三七	百分之二四
一九一八	二九二、三五七、〇三七	百分之八五	五一、六一八、二八五	百分之二五	一九一九	三三七、〇五〇、一四九	百分之八五	六六、二六二、五六六	百分之二五
一九二〇	三六二、七九四、六〇一	百分之八四	六八、二六六、二七九	百分之二六	一九二一	三七六、五四九、八八三	百分之八三	七六、〇四五、六八三	百分之二七
一九二二	三九五、二六三、二〇四	百分之八四	七五、八三〇、七七四	百分之二六					

一九二六	五四七、六四〇、五〇六	百分之八五	九九、九四二、五一一	百分之一五
一九二五	四八四、三五八、七三五	百分之八七	七二、七三〇、九六四	百分之一三
一九二四	三九五、七六七、六一九	百分之八四	七三、八九八、九三三	百分之一六
一九二三	四三四、七九〇、四〇三	百分之八七	六六、一九三、七六五	百分之一三

觀上表可知南滿之貿易，永較北滿爲優。一九二六年之北滿貿易，雖較前驟增二七、〇〇〇、〇〇〇海關兩，但總計仍不及南滿貿易之五分之一。一九一六年至一九二六年間南滿貿易，佔全滿總貿易自百分之七十增至百分之八五，北滿則自百分之三十降至百分之十五；此殆完全由南滿貿易比北滿貿易增加較速之故。如上表所示，一九一二年至一九二六年間，北滿貿易只增加二倍，南滿貿易則增加四倍；是蓋蘇俄政治之不安寧，未能致其全力於北滿貿易故也。

四 三部份貿易之比較

欲明南滿商業之重要，對於南滿有商業利益關係之各國，必須加以研究。茲分爲三部：即（一）中國其他各地，（二）日本，（三）其他各國。關於入口方面，

據統計所示，一九一三年自中國其他各地輸入者，佔全南滿入口貿易百分之四十五；自日本輸入者，佔百分之四十一；自其他各國輸入者，佔百分之一十四。當歐戰時，自日本輸入者日見增加，至一九一六年已超過自中國其他各地輸入者，至一九一九年竟佔南滿總入口百分之四十八。一九二六年三部之入口，與南滿總入口之比例數，為自日本者佔百分之四十三；自中國其他各地者，佔百分之三十九；自其他各國者，佔百分之十八。滿洲本為中國領土，但自商場的觀點論，自一九一六年後，日本在滿洲所得之利益，竟較中國其他各地所得之利益為多。茲自一九二一年至一九二六年每年自各部輸入貨物總數，列表於下：

年 別	自 中 國 其 他 各 處	自 日 本	自 其 他 各 國
一九二一	七七、六九八、二九四 _{滿洲南}	七八、〇一八、〇三六 _{滿洲南}	二六、七五八、四七六 _{滿洲南}
一九二二	六九、六七五、三六〇	七四、九九八、二三五	三〇、六六〇、〇六二
一九二三	八〇、八五八、五七四	七三、一〇三、八一〇	三四、〇七九、九六四
一九二四	六九、三九二、四五〇	六八、二七三、一七〇	四四、六六一、三〇七

一九二五	九〇、九二一、三五—	九二、五二一、九八〇	四一、一八三、七七八
一九二六	九五、五〇五、六三四	一〇七、六七七、〇〇三	四四、九五—、五八二

五 日本在南滿佔優越之地位

南滿出口貿易，在近年來，亦以運至日本者為最多。一九一三年運至日本之出口貨，佔南滿出口貿易總數百分之四十八；運至中國其他各地者，佔百分之四十五；運至其他各國者，佔百分之七。自此以後，運至日本之出口貨，與自日本輸入之入口貨，併行增加，至一九一九年已增至百分之五十七。歐戰後，因歐洲需要滿洲小麥、豆油及其他各種食料數目之增加，故運至歐洲之出口貨，頓形加多。一九二六年運至各國之出口貨，與南滿總出口貿易之比例如下：運至日本者，佔百分之四十九；運至中國其他各地者，佔百分之三十一；運至其他各國者，佔百分之二十。茲自一九二一年至一九二六年每年運至各部貨物總數，列表於下：

年 別	運至中國其他各處	運 至 日 本 者	運至其他各國者
一九二一	五七、五〇六、八五四	一〇二、八三七、九一四	三三三、一三〇、三〇九

一九二二	九一、二三三、三一〇	九九、二五一、四一九	二九、四四四、八一八
一九二三	八一、〇七三、九一〇	一三〇、五四五、三六四	三五、一二八、七八一
一九二四	四九、六六六、九八六	一二三、六三六、五六一	四〇、一三七、一四五
一九二五	八七、九六二、三一〇	一二八、三三五、五八六	四三、四三三、七三〇
一九二六	九四、八一、二七一	一四七、六四五、七一六	五七、〇四九、三〇〇

六 大連爲第一通商口岸

至於論及滿洲之重要通商口岸，南滿之大連，當首屈一指。一九二六年之大連貿易數，約佔滿洲總貿易百分之五十六。且大連不僅爲滿洲之第一貿易中心點，即在中國海關收入中亦佔重要地位。一九一六年之中國主要通商口岸，依次述之如下：上海、漢口、廣州、天津、大連。至一九一九年，當歐戰方終之時，大連忽超過漢口、廣州、天津之上，而居中國通商口岸之第二位。以後又因天津、漢口貿易驟然增加，大連遂降至第四位。但自大連現在貿易發達速率觀之，將來必有極大之發展。一九一一年大連之入口船隻只有一九六八艘，總計二九九四四八七噸；至一

九二六年入口之船隻，竟有三七四六艘；總計合九九二七四八〇噸。

下表爲一九二一年至一九二六年間滿洲重要口岸每年所收入之稅款：

年別	大連	莊安	東哈爾濱	琿	琿龍井	村	琿
一九二一	二四二,二五三,三三三 <small>海關附</small>	六九,九〇,八五 <small>海關附</small>	五五,三三九,四六六 <small>海關附</small>	六二,五五三,三三二 <small>海關附</small>	八,九五五,六五五 <small>海關附</small>	三〇,八二五,五三三 <small>海關附</small>	一,四七五,〇〇四 <small>海關附</small>
一九二二	二四九,〇四一,二七七	七,五九,九四四	七,七三,〇三三	六二,八三,七五	八,八八六,〇〇〇	三,三六〇,六一	一,五二,五五五
一九二三	二五九,九五九,六六二	六,六〇,八元	六,一〇,六三三	四六,〇,九六	七,三四,六三三	五〇,三五,七六	一,五九,一三三
一九二四	二六三,六六八,八三三	六,四,三五,九七七	六,四四,九六九	六二,九二五,八〇〇	五,七九,九三	四,六五〇,三六	一,六五,九三三
一九二五	三〇四,九九,七五二	六,七九,六七	六,七九,三六	六二,一九,三五	三,九三,〇四五	三,九四〇,〇〇八	一,六六,六六
一九二六	三三三,三三,三三六	六,二四,九五	六,一五,一〇九	六,四六,一〇〇	四,三三,三五	七,一六,七一	二,一五,二五五
與一九二六年總貿易比例	百分之五六	百分之二四	百分之二四	百分之二三	百分之六	百分之二一	百分之三

大連與各國貿易之重要情形，可自下表所載一九二一年及一九二六年各國入口船隻總目及噸數見之：

國別	一九二一年		一九二六年	
	船數	噸	船數	噸

日 本	五〇八	一、〇六七、二七四	二、四八六	六、六二五、四〇七
中 國	一、三七五	一、七七三、七七五	七五九	八三七、〇一八
歐 洲	八	四〇、〇九二	四四二	二、一三四、七二六
美 洲	—	—	五三	三一八、四五九
其 他	七七	一一三、四四六	六	一一、八七〇

七 出入口之大宗貨物

最後，滿洲商業之如何重要，可藉其出入口之大宗貨物以分析之。據統計所載，滿洲出口貨之運至日本及其他各國者，多為關係重大之食料，大半為大豆及小麥。按實際言，滿洲之大豆貿易異常重要，素日有『大豆地』之稱。一九二六年大豆、豆餅、豆油貿易，佔滿洲總出口百分之四十九，總數約合一四八、〇〇〇、〇〇〇兩。其次者為煤，總數超過三五、〇〇〇、〇〇〇兩。麥子，二三、〇〇〇、〇〇〇兩。高粱，一一、〇〇〇、〇〇〇兩。生絲，一〇、〇〇〇、〇〇〇兩。玉米，九、〇〇〇、〇〇〇兩。及其他豆產，七、〇〇〇、〇〇〇兩。下表為一九二一年至一九二二

六年滿洲之重要出口貨（按出口量多少分先後。）

出口貨	一九二一	一九二二	一九二三	一九二四	一九二五	一九二六
豆餅	七,六九,三五	六,〇七,二六	六,三三,二〇	六,八三,五二	七,二四,九七	七,九六,五七
大豆	二,〇四,六一	三,九一,五六	四,〇五,九元	四,〇八,七七	四,〇四,四九	四,七三,七〇
大豆	八,〇四,九九	一,〇四,三三	一,七六,三三	一,八二,五五	三,八〇,七四	三,二〇,六四
豆油	一六,〇〇,九〇	一四,三三,四〇	一八,七六,九〇	一五,六七,四五	一九,九三,〇七	二七,八七,五九
麥子	二,四九,五一	六,五九,〇九	一〇,六三,六九	一五,六九,三七	一九,三三,九五	三,五九,〇二
高粱	八,三六,〇五	三,六四,〇四	一五,八四,七三	五,五〇,九五	一六,五七,三三	二,一九,九五
生絲	三,〇七,三五	二,二四,三二	一五,五九,二七	八,三三,四五	一,三〇,三七	一〇,四九,九五
玉米	二,七四,九七	六,四三,八五	四,八七,〇六	二,〇三,三五	五,二五,五〇	九,四三,九五
其他豆產	三,〇三,四七	三,八四,三六	四,一三,〇五	五,四七,七〇	五,五九,五一	七,一四,七〇
木料及竹	五,三三,三八	五,四四,〇七	一三,二二,〇〇	四,六三,三四	三,三三,三三	二,八四,五九
鐵及鐵製造物	三,三六,九一	二,七四,八五	三,〇七,三〇	三,二九,三三	三,三二,七九	四,六〇,六五
藥品及類似物品	一,三五,九五	一,二五,〇三	一,三三,四五	一,三九,六五	一,三六,三〇	一,九六,九五
芝麻	一,二二,七七	一,〇九,三六	二,三六,九四	一,七六,二五	一,五三,八七	一,二六,六八
蠶繭	二,三〇,七三	三,七九,三三	二,四八,七二	一,三〇,七四	一,一九,九七	八九三,〇〇
其他物品	一,二六,五五	二,〇五,三六	二,九五,九三	二,三五,三二	二,五〇,一七	四,三九,七四

滿洲之重要入口貨，爲機器及其他鐵與鋼製造物，此蓋以最近實業發達之故。下表爲一九二六年自大連登岸之入口貨：

鋼條	四二八、四一三擔
鐵筒及鐵管	六三、五八〇擔
路軌	五八二、五五六擔
鋼鐵片及鋼鐵板	一三三、二六四擔
電化鐵片	三一、三三二擔
紡織機	一八七、四二〇兩
其他機器	一、六一六、七六六兩
火車頭及車輛	一、〇八〇、二五六兩
鐵路貨車	一、七〇〇、〇八二兩
電料品及裝具	二、二七五、九九八兩
襯衣布	三九三、一一六件

斜紋布	八八、三四七件
帶色棉布	二三七、五五九件
衣帽等物	九五五、九七七兩
煤油	六、九八九、六〇六加侖
機器油	一、八二〇、一〇八加侖
汽油賓進油石腦油等	一、七六六、〇九五加侖
紙	一三三、一一五擔
蘇打	一六八、〇二五擔
煙絲	六五、二二九擔
魚及魚製造物	二〇九、五三〇擔
麪粉	一、五一二、一一九擔
石腦藥	六〇、四〇〇擔
文具	五四三、九四五兩

家庭用具	八二二、二二八兩
香煙	八〇一、八二七密里
大米五穀類	一二七、九五七擔
糖	二八九、二三四擔

八 證明日本對華之真相之簡單年表

自以上滿洲經濟發達之景況觀之，可知滿洲人口之增加，及實業、農業、鐵路之發達矣。凡此等等，均為重要之經濟運動。茲將日本歷年侵略中國之事實，分列簡單年表如左，以明日本對華之真相：

- 一八七〇年 日本國使臣副島種臣等到京請求立約。
- 一八七一年 中日修好條約成立（今廢）
- 一八七四年 日本派遣軍艦五隻伐臺灣，清廷命沈葆楨往訪英使威妥瑪調停。中日臺灣事件清廷賠款五十萬兩。
- 一八七七年 日本滅琉球為縣。

一八八五年 朝鮮有新、舊黨之爭，日本駐兵爲清兵擊敗。日本使臣至天津與李鴻章會議，專款解決規定：『將來朝鮮若有變亂重大事件，中日兩國或一國要派兵，先互行文知照。及其事定，仍撤回，不再留防。』（今廢）

一八九四年 中日宣戰。

一八九五年 中日馬關條約成立。中日訂立交還奉天南邊地方條約。

一八九六年 中日訂中東公立文憑。

一八九八年 中日協定福建不割讓租借與別國文。

一九〇〇年 日本等八國聯軍入京。

一九〇一年 中國與日本等十一國締結辛丑條約。

一九〇二年 英、日第一次同盟成立，有侵害中國主權之條文。中日續訂通

商行船條約。

一九〇五年 日、俄戰爭，俄敗，以南滿洲權讓給日本。日本誘清廷訂立中日

新約及五種密約。英、日第二次同盟成立，有侵害中國主權之條文。

一九〇六年 中日會訂交收營口條款。

一九〇七年 日本與俄、法訂約，謀壟斷南滿洲權利。中日訂定新奉、吉長鐵路協約。中日會訂大連灣稅關條約。

一九〇八年 中日第二辰丸案發生。中日會訂合辦鴨綠江採木章程。中日會訂採木公司事務章程。中日會訂新奉、吉長鐵路續約。

一九〇九年 中日圖們江中韓界約成立。中日訂立間島及東三省五案條約。

一九一〇年 日本滅亡朝鮮。

一九一一年 英、日續訂同盟條約，有侵害及中國主權條文。日本單獨借與盛宣懷日款一千萬元。

一九一三年 日本等五國大借款合同成立。南京事件發生，日本兵艦開至南京示威，並要求中國政府允許賠償，及滿蒙五鐵道建築權讓與日本。

一九一五年 北京政府向日本借款五百萬。日本逼袁政府簽認二十一條。

中、日鄭家屯案發生。

一九一七年 日本與英、法、俄、意訂立分贓中國密約。美、日藍辛石井條約成立。美政府承認日本在中國有特別利益。

一九一八年 中日軍事協定成立。西原借款成立。福州事件發生。

一九一九年 巴黎和會中國爲日所制而失敗。

一九二〇年 中日瑣春事件。

一九二一年 華盛頓會議，日本百般謀制中國。

一九二三年 日人擾亂廈門。中、日六一慘案發生。

一九二五年 上海日人槍殺顧正紅，激成五卅慘案。日本出兵東三省，助張

作霖擊敗郭松齡。

一九二七年 日本出兵山東。

一九二八年 日本出兵山東，演成五三慘案。在皇姑屯炸死張作霖，阻止張

學良易幟。壓制反日運動，演出漢口水杏林案。

九 日本在東三省經濟勢力之一斑

看上文，日本自千八百七十年以至今日對中國無日不在積極侵略中。此種情形，在日本固然得到愉快的一面，同時其他資本主義先進國對之豈能坐視，必起與日本爭。但其他資本帝國主義之存在條件，已具有相當基礎，並不若日本純恃中國為其續命湯。無如諸資本帝國主義既與日本爭，在日本亦只有就近找一物產豐饒之地帶，圈定為彼之勢力範圍，如此，就只有東三省而已。茲將日本在東三省各地經濟勢力之一斑，列表於下：

設於奉天之生產機關如下表

名	稱資	本額	營業事項
南滿製糖株式會社		一千萬元 _{日金}	製糖及酒精
滿蒙牧場株式會社		一百萬元	畜種牛乳
滿洲自動車株式會社		十五萬元	汽車運送
秋田商會株式會社		三百萬元	製木業

滿洲日夜銀行	五十萬元	銀行業
滿洲釀酒株式會社	五十萬元	燒酒酒精
南滿洲工業株式會社	三百萬元	澱粉
滿洲製冰株式會社	五十萬元	汽水人造冰
奉天製麻株式會社	一百五十萬元	麻袋帆布
滿蒙毛織株式會社	一千萬元	各種毛織品
大陸窯業株式會社	五十萬元	陶瓷業
瀋陽窯業株式會社	五十萬元	瓦及水管
滿蒙殖產株式會社	一百萬元	皮革及化學品
滿洲殖產銀行	五十萬元	銀行業
秋田商會	三百萬元	木材業
實信洋行	二百五十萬元	電器及機械
奉天證券	二百萬元	買賣證券

奉天取引所	三百五十萬元	
東亞勸業株式會社	二千萬元	荒地買賣及開墾
清澤鐵工廠	三百五十萬元	鐵器製造
藤田洋行合資會社	十萬元	販賣機械
上田洋行		五金及化學品
大安煙公司	五十萬元	紙煙
三浦製材所	二十萬元	製木
慶豐九銀行		銀行業
南滿鑄物工廠	一萬元	鐵器
滿蒙殖產株式會社	五十萬元	出賣農具收買穀物
滿洲證券株式會社	五百萬元	證券買賣
滿洲共益社	一百萬元	織布
南滿印刷會社	三萬元	鑄字印刷

松隆洋行	一百萬元	輸出入
估伯洋行		棉紗棉布
天來銀號	三萬元	銀行業
橋口洋行	十萬元	特產輸出
東亞煙草公司	一千萬元	紙煙
奉天窯業	一百萬元	陶瓷器製造
滿洲窯業	四十萬元	煉瓦
東省實業會社	三百萬元	不動產抵押及拓殖事業
滿洲製冰會社	五十萬元	汽水人造冰

設於大連者如下表

名	稱資	本額	營業事項
南滿路株式會社		四萬萬元	鐵路
滿洲船渠株式會社		二百萬元	輪船機械製造

滿洲電氣株式會社	十萬元	電氣器械製造
東亞電氣株式會社	三十五萬元	
滿洲肥皂株式會社	一百萬元	肥皂顏料
大連脂油工業株式會社	一百萬元	豆油
大連製油株式會社	三百萬元	豆油
南滿製油株式會社	一百萬元	豆油及特產買賣
南滿清酒株式會社	一百萬元	釀酒
甘草株式會社	八十萬元	
日華油坊	一百萬元	製豆油
佐藤電氣株式會社	十七萬元	電器機械製造
大連鑄造株式會社	二十萬元	鑄鐵器
日滿陶業株式會社	五十萬元	瓷器製造
南滿牧場株式會社	二十五萬元	畜類買賣

滿洲造鹽株式會社	五十萬元	製鹽
滿洲畜產株式會社	二十萬元	家畜買賣
大連木材株式會社	三百萬元	伐森林買木料
大陸窯業株式會式	五十萬元	陶器業
大連玻璃株式會社	十三萬五千元	玻璃業
滿洲水產株式會社	一百萬元	水產業
滿洲特產株式會社	一百萬元	特產買賣
大信洋行	一百萬元	輸出入
日本特產株式會社	二百萬元	特產輸出
南滿鑛業株式會社	三百萬元	採鑛
南滿種羊株式會社	三百萬元	種羊輸入羊毛輸出
進和商會株式會社	一百萬元	鋼鐵買賣
大連燐寸株式會社	五十萬元	火柴製造

滿洲燐寸株式會社	三十萬元	火柴製造
滿洲製絲株式會社	五十萬元	製絲業
滿洲煙草株式會社	十萬元	煙草販買
滿洲肥料株式會社	五十萬元	販賣肥料
滿洲興業株式會社	二十萬元	甘草糖
大和染料株式會社	二百萬元	染料販賣
滿洲貿易株式會社	一百萬元	輸出入貿易
滿洲肥料第二株式會社	一百五十萬元	豆餅輸出
德華洋行	十五萬元	特產輸出
大連汽船會社	四千萬元	航業
南滿倉庫會社	五百萬元	倉庫業
大連水災水上保險	二百萬元	保險業
滿蒙冷藏株式會社	一百萬元	冷食品

正隆銀行	二千萬元	銀行業
滿洲銀行	三千萬元	同上
大連銀行	三百萬元	同上
大連信託會社	一百萬元	同上
日華證券會社	五百萬元	同上
滿洲不動產信託	二百萬元	不動產買賣
南滿興業會社	十萬元	
滿洲起業會社	一百萬元	證券買賣
鈴木製油	一百萬元	豆油製造
日清製油	三百七十萬元	豆油製造
三太油坊	三十萬元	同上
三菱油坊	七十萬元	同上
教育銀行	五十萬元	銀行業

國際運送會社

一千萬元 運貨物

設於長春者如下表：

名	稱資	本額	營業事項
豐材股份有限公司		五百萬元	木材業(中日合辦)
滿洲材木株式會社		五十萬元	木材業
東亞興產株式會社		五十萬元	木材業
長春取引所		一百萬元	
泰中行株式會社		十五萬元	石炭
范家屯電燈場		五萬元	
長春實業銀行		一百萬元	銀行業
長春倉庫		三十萬元	
伊藤玻璃工廠		五萬元	燈罩玻璃業
東海起業株式會社		五十萬元	倉庫業

日華金融株式會社	二十萬元	銀行業
日清燐寸株式會社	三十萬元	火柴
長春運輸株式會社	五十萬元	運送貨物「中日合辦」
范家屯銀行	十萬元	銀行業
吉長審業	五十萬元	煉瓦
滿蒙製肥皂會社	五十萬元	肥皂
長春製冰	三十萬元	汽水
南滿製油會社	一百萬元	豆油
南滿製材	二十萬元	木材
和登洋行	(未詳)	機械鐵道材料
小松製木所	一萬四千元	木材
北原洋紙店	一萬五千元	洋紙販賣
滿洲醬油會社	六萬元	醬油

濱木印刷所	二萬元	印刷
日興製木所	一萬五千元	木材
面高製木所	一萬五千元	木材

設於營口者如下表：

名	稱資	本額	營業事項
興業株式會社		一百萬元	煉瓦製造
三友公司		十萬元	特產輸出
營口取引所		一百萬元	
營口銀行		三十萬元	銀行業
營口自來水公司		二百萬元	
小寺油坊		一百萬元	製豆油
滿洲物產會社		一百萬元	特產輸出
東亞興業會社		十萬元	木材業

設於鞍山者如下表：

名	稱資	本額	營業事項
南滿銀行		一百五十萬元	銀行業
鞍山製鐵所		三千五百萬元	製鐵業
鞍山振興會社		十四萬元	鐵鑛
滿洲鑄鐵會社		二十萬元	製鐵器
不動產買賣		一百十萬元	買賣不動產
湯岡子溫泉		二百萬元	溫泉浴
鞍山信託會社		五十萬元	
鞍山振興合資會社		十四萬元	鐵鑛

設於遼陽者如下表：

名	稱資	本額	營業事項
滿洲紡織會社		五百萬元	紡織業

陽燈會社	十二萬元	
日華製粉會社	二十萬元	麪粉業
滿蒙棉花紡織會社	一百萬元	織布
共榮商事會社	十萬元	特產買賣
商工銀行	五十萬元	銀行業
岡田醬油廠	三萬元	醬製業

設於安東者如下表：

名	稱資	本額	營業事項
鴨綠江採木公司		三百萬元	伐木
東亞木材會社		二百萬元	製木及木炭
遼東木材會社		一百萬元	同前
安東貿易會社		一百萬元	輸出入
安東興業會社		五十萬元	特產買賣

滿洲商工會社	一百萬元	貿易及建築
安東鑛山藥會社	一百萬元	火藥製造
鴨綠江製材公司	五十萬元	製木
安東玻璃會社	二十萬元	玻璃
安東運輸會社	二十萬元	運輸貨物
鴨綠江製紙會社	五百萬元	製紙及造紙原料
興東公司	二百萬元	柞蠶業
安東實業銀行	五十萬元	銀行業
日滿木材會社	四十萬元	製材
朝鮮鐵工所	十萬元	機器製造
材木洋行	十萬元	貿易
朝鮮枕木會社	二百萬元	枕木販賣
安東晝夜銀行	五十萬元	銀行業

安東商品會社	二百五十萬元	證券買賣
安東鑿業	二十五萬元	煉瓦製造
加來製材所	十萬元	製材業
大來製材所	三萬元	同上
紀和商行	一百萬元	同上
宮一洋行製材所	二百萬元	同上
山田製材所	九萬元	同上
守永製材所	五萬元	同上
精米印刷所	二十萬元	印刷業
安東印刷所	十萬元	同上
鈴木製材所	十萬元	製材業
大陸商會	十五萬元	同上
加來木材公司	五萬元	同上

設於撫順者如下表：

名	稱資	本額	營業事項
撫順煤礦		(未詳)	採煤
撫順興業會社		一百萬元	建築業
撫順鑿業會社		一百萬元	煉瓦水管
滿洲刷子工業會社		五十萬元	製刷子
順吉洋行		一萬元	製繩子
滿洲產業會社		二百萬元	特產買賣
撫順製材工廠		五萬元	製木

設於本溪湖者如下表：

名	稱資	本額	營業事項
本溪湖煤礦公司		七百萬元	採煤製鐵
本溪湖枕木會社		三十萬元	枕木販賣

本溪湖石灰公司	二十萬元	製石灰	
滿洲石灰會社	十八萬元	同上	

設於其他各埠者如下表：

名	稱資額	本額	營業事項	設立地址
吉林燐寸會社	七十五萬元	火柴	吉林	
吉林銀行	三十萬元	銀行業	吉林	
哈爾濱銀行	二百萬元	同上	哈埠	
小寺洋行	(未詳)	輸出入	同上	
北滿電氣會社	一百二十萬元	電氣及材料	同上	
亞細亞製粉會社	一百萬元	製麪粉	開原	
開原銀業會社	十萬元	借貸	同上	
中和會社	十萬元	貿易	同上	
日華銀行	一百萬元	銀行業	鐵嶺	

鐵嶺取引所	五十萬元		鐵嶺
滿洲製粉會社	五百七十五萬元	製麪粉	同上
松野鐵工廠	五萬元	製鐵器	同上
晝夜銀行	二十萬元	銀行業	四平街
四平街銀行	五十萬元	銀行業	同上

上表係民國十七年實業界確實調查。綜計日本在東三省投資額，按表列數目爲七萬萬六千八百八十五萬元。

第五章 滿鐵問題與國際關係

日、俄媾和以後，日人著著進行南滿鐵路。日本在滿洲貿易勢力日增，英商嫉之，屢勸中國借債於英，建築新民、法庫門之鐵路，以減日本勢力。而日本抗議，謂滿洲善後會議記錄，有南滿鐵路不得建築競爭線之語。後美商又持議錦齊（由錦州至齊齊哈爾）鐵路借款，皆未成功。中國請日本撤去南滿鐵路之營口支線，日本竟拒絕。一九〇七年日本駐華公使林權助與中國締結鐵路借款條約，由奉天至新民及吉林至長春間之二鐵路，皆借日款建築。一九〇八年又借款於日本，建築遼河以東之京奉鐵路。未幾日本更要求延長吉長鐵路而達延吉廳之南，期與朝鮮鐵路聯絡。中國拒之，日人因謂其政府對華外交失敗；二國之邦交日惡。會安奉鐵路交涉事起，——安奉鐵路者，日、俄戰時日本所築由奉天至安東之軍用鐵路也，中國曾許其營業及改築路線。一九〇九年日本請中國同派委員會勘路線，勘定後，日本將收買田地；中國政府因委其事於東三省總督。總督昧於外交，欲變

更路線，日本即嚴重責議謂其違背條約；終乃自由行動，中國力不能抗。所有外交懸案，皆因一紙通牒而解決，除間島問題外，中國多許日本之要求。

滿洲懸案解決後，美國慮日本妨礙其商業發達，違反門戶開放宗旨。其國務卿羅克斯（Rox）致通牒於中、日、英、法、俄、德，提議共同出資，收買日、俄在滿洲之鐵路，由國際委員管理。中國許之，以破日、俄壟斷之局。惟日、俄拒絕甚力。英、法以同盟利益之故，亦不贊同。德國孤立，不欲獨持異議。於是美國提議擱淺。日、俄兩國爲對抗美國起見，遂於一九一〇年七月四日訂結滿洲條約，其條約表面係日、俄雙方共同維持滿洲現狀，并共同抵抗第三者之破壞。此種現狀，而且同時將此約文通知各國。但此外尚有一種祕約，曾由俄國政府祕達英國政府，其中規定，無異日、俄兩國實行瓜分滿洲。當時歐洲國際風雲漸趨緊張，英方竭全力以謀應付，無暇兼顧。所有日、俄兩國希望，無不欣然樂從。德國則又欲聯絡美國，以爲牽制英國之計。迨一九一〇年七月四日日俄滿洲條約告成，俄國遂無東顧之憂。從此銳意西進，因而歐洲大戰之機，遂如箭在弦上，不得不發。孰謂滿洲問題，僅限於東亞方面哉？

至於今日，德國業已一敗塗地，俄國已變成共產，英國則因對德目標已失，不再聯日聯俄矣。日本則有鑒於德國爲世界軍事第一等國，尙且戰敗，自不敢擅開戰釁矣。美國則因歐戰機會，竟掌握世界經濟之權，無敢與爭矣。中國則發生國民革命，今日居然南北統一矣。世態變遷之速，洵屬夢想不到。雖然，滿洲問題，卻未嘗因此一變，而隨之解決；不但未曾解決而已，且成爲今日之第二巴爾幹半島。稍一不慎，又將成爲各種民族塗膏釁血之場，可不懼哉！故吾謂滿載問題，卽滿洲之問題也。滿洲問題，卽國際之問題也。中國生死存亡之所繫，日本生存利害之攸關。倘使世界上只有中、日兩國，日本必奪滿洲，殆無疑義；然其中卻有美國以牽制之，使其不能獨享利益。蓋近年日本借入美款甚鉅，美國明知日人借款並非全數用於日本國內，實爲一部分用於滿洲。換言之，卽美國對於滿洲各項事業，由此取得間接債權。倘中國政府始終無力自強，則美將藉日本之手以取餘利，決不願滿洲方面有所騷動。英國始終不承認日本在滿洲具有特殊地位。當美國華盛頓會議時，勢將協同干涉日本在滿洲之橫行，列強之表示旣已露骨如此，則滿洲今後勢將成爲

羣雄逐鹿之地。滿洲國際化之聲，終有復作之一日，此尤可爲不寒而慄者也。

夫無論日本在滿洲之利益若何，中國決不能忍受。日本欲使滿洲變爲日本領域及屬地之希望，更不能承認。日本在滿洲有特殊利益之要求，美國以前雖曾誤信日本宣傳言論，現已正式宣布反對日本之野心。英國亦抱與美國相同態度。茲將歷來美國提倡滿鐵國際化所經過之歷史，一一詳述，以備參考：

一 哈利滿之滿鐵買收計畫

滿鐵初起國際之外交，始自美鐵道王哈利滿之滿鐵收買計畫。於日俄媾和談判中，哈氏早已奉美政府之命，有將俄國讓渡日本之鐵路，由其所經營銀公司 (syndicate) 收買，作爲連絡日本、滿洲、西比利亞歐俄一大交通路。於一九〇五年八月，帶同眷族及大平洋郵船副社長 *Schwerin* 等來至日本，大受日本朝野歡迎。於九月五日美公使招待席上，發表『由紐育至太平洋岸之鐵路，與由太平洋岸到日本海路，如由同一公司經營管理，則客商諸多便利云云。』之意見，尙未吐露本題也。當時日本國民適反對媾和條約之聲甚熾，有毀燒警察棚等之舉，故哈

氏暫避其鋒，僅歷訪朝野名士，即去中國朝鮮旅行。留當時日本囑託之 Stevens 在東京大事活動，日本朝野頗爲所動，彼井上伯竟爲時機不可失。哈氏由旅行歸來，即與桂太郎伯成立所謂預備覺書。其大要如次：

(一) 組織銀公司，收買日本政府所獲得南滿洲鐵路。并從事該鐵路之復舊、設備、改造擴張，及大連港灣之完成。

(二) 契約兩當事所收買之財產，有共同及平等所有權。

(三) 煤鑛開掘，另立協定，另設公司。兩當事者，對此公司有共同利害關係，由雙方舉出代表。

(四) 在滿洲所有企業，兩當事者有平等權利。

(五) 南滿洲鐵道及其附屬物、鐵軌、枕木、橋梁、地上建築物、車站房屋、月臺、倉庫、船塢、埠頭等，雙方舉代表核估價格。

(六) 經營上記鐵路之公司組織，以適應四圍狀況及其存續爲要件，決定之。

(七) 鑑於日本之現狀，似應歸日本管理之下；但事勢所許，應時時改更組織，

務使代表權及管理權平等。

(八)該公司應依日本法律組織之。

(九)中、日或日、俄之間若有戰事，本鐵路無論何時，須遵日政府之命，從事軍隊及軍需品之運輸。此時日本政府，應賠償公司之損失。

(十)本公司受他國之侵略時，日本政府無論何時，應極力擁護之。

(十一)當事者以外第三者之參加，須雙方商議同意後，始得允准。

(十二)本換文有爭執時，其仲裁者，指名 *Dennison* 氏。

(十三)本換文之仲介者，爲日本興業銀行總裁添田壽一氏。

覺書交換後，哈氏即攜之歸國。而哈氏離日後三日，小村男爵即攜媯和條約歸。見覺書大驚，以左記二理由，極力反對：

(一)對日本之滿鐵讓渡，須得中國同意，此媯和條約第六條所載。故日本在未與中國交涉以前訂此約，實失法律根據。

(二)即置上述形式論於不顧，覺書內容實不能贊成。國民經二年戰爭，流血

結果，所獲之報酬若何？償金全無，對媾和條約之不滿，已見諸暴動。其戰爭結果所獲一半以上價值之滿鐵，賣與日本。將滿洲作爲各國自由競爭場所，實國民所不能忍。

以上小村男爵之反對，爲日本政府所容，覺書決定取消。於哈氏到着桑港，同時卽由駐桑日本領事手交左記一文書於哈氏，以示翻悔。

『奉政府令：日本政府對於一九〇五年十月十二日之覺書，認爲尙有鄭重調查研究之必要。在關於本件政府續有詳細交涉以前，請認此覺書爲尙未決定云云。』

後經十日，又由添田興業總裁致電哈氏云：

『日本政府因接歸國外務大臣之報告，認爲鐵道問題十月十二日覺書，尙有詳細調查之必要。因據媾和條約，該鐵路之讓受，須經中國同意。關於聯運事宜，復須與俄國協定。故在與中俄協商以前，鐵路所包含權利財產若干，又此鐵路究能舉若干利益，無從決定。故該覺書請認爲暫行未定者。政府自當從速與關係國

訂定國際協約，其結果當然於覺書有大變更。但無論如何，日本政府與他個人資本家協商以前，必先與閣下商議云云。」

此日本政府欲取消覺書之第二步也。

小村男於十一月六日隨帶顧問得尼生赴北京，與中政府折衝經月，於一九〇六年一月十五日，復令添田致電哈氏曰：

『小村男於一月一日歸朝，七日新內閣成立。茲奉桂伯命，將下件通知閣下：查和約第六條鐵路應得中國同意，此層已辦到。惟據中國起初讓與俄國之原約，南滿鐵路僅能由中、日人爲股東。因此一九〇五年十月十二日覺書，不能實行。茲不得不向閣下通告，該覺書爲無效。實深歉仄。然但僅由中、日政府及中、日資本家能否辦理南滿鐵路之改良及擴張，尙不敢斷言；如將來有與外國資本家協商機會，當與該覺書別爲一事，另與台端商議。現在桂伯已去位，茲與後繼者西園寺侯接洽，特發此電，併此聲明云云。』

同時得尼生顧問又致書駐日美使 Grison，聲明上年覺書不能得中政府

之理由略謂：『中政府現正熱心收回利權，若照中國對俄原約，南滿鐵路中國可參加一半利益。如照覺書辦理，中國無從參加，必不贊同。惟如哈氏之實力名譽兼備，若於他路向華提議，或能成功』云云。

是年 Kuhn Soeb 公司之 Jacob H. Schiff 氏訪日，哈氏復託以運動覺書復活。然仍遭小村男反對未果。

哈氏世界一週交通計畫雖遭挫折，但仍不灰心，欲規畫連絡張家口、庫倫於伊耳克茲克附近，與西比利亞鐵路銜接之一線。但其沿線有戈壁沙漠，不能振興農業，且由沙漠至銜接點，距離過遠，未能實行。乃令 Holabird 上校與 Wallace 兩專家，赴極東調查中國東北部商務及工業原料。於一九〇六年春，得極精密之報告。又由駐奉美領事 Straight 常得關於西比利亞及滿洲鐵路之報告。虎視眈眈，以待機會之到來焉。

一九〇七年代表倫敦寶林公司之 Lord French 及中英公司代表 Bland，取得新民屯、法庫門間鐵路敷設權，及將此路展至齊齊哈爾之權利。Straight 領

事卽致書哈氏，慫恿其與英國協力，不靠日本，作一世界環週之路。惟是時美國正苦經濟恐慌，是年十月哈氏竟以『籌款不能』回復 *Straight* 領事矣。

一九〇八年美國財界轉機，哈氏又擬活動，說諸國務卿 Root，勸其投資滿洲，以便振興農業，敷設鐵路，並召還 *Straight* 領事。 *Straight* 領事與奉天巡撫唐紹儀商妥訂立覺書，在滿設立銀行，借款美金二千萬元。由此銀行，敷設齊齊哈爾、愛琿間鐵路，以備與寶林公司攜手，與新民屯、齊齊哈爾線銜接，俾成世界一週之幹線焉。 *Straight* 領事攜此覺書，於是年九月歸國，唐紹儀亦以答謝美國退還庚子賠款爲名，十一月到美。正擬商議進行此事，不圖清光緒帝崩，袁世凱失勢，而唐氏之謀，亦不能遂矣。

哈氏經再次挫折，志不稍懈，仍銳意與日、俄交涉，思達敷設貫通滿洲之鐵路。乃一九〇九年起爲二豎所扼，竟齎志而歿。

夫哈氏之世界一週交通計畫，原不過一種招牌，其實爲擴張美國勢力於極東，此 Kennan 氏亦已實言不諱。故哈氏計畫，背後尙有美政府支持，亦無可疑。至

美何以如此急急於發展在極東勢力，則又有原因在焉。

美自創言『門羅主義』以後，雖能稱霸美大陸，無如新大陸『拉丁系』諸國家，仍不能與之親和。美之國力既充實，勢不能不伸其勢力於新大陸以外，而時期已遲。自中日戰爭以後，中國既爲列強競爭之地，英則據有香港、威海衛而陰制長江一帶實權。德占青島而以山東全省爲其勢力範圍。法憑交趾支那及廣州灣，窺視雲南、廣西地方。日則領有臺灣，視福建爲外府；又新得南滿鐵路，正欲扶植其勢力於遼東半島。獨美雖在東亞領菲律賓羣島，而在中國毫無根據地。而當時美國對華貿易，已蒸蒸日上，僅亞於英、日，居第三位。德、法在華雖有根據地，反勿若也。因其貿易之增長，非在華有所發展不可。由地理言之，以日、俄逐鹿之滿洲一帶爲最相宜。緣當時美對朝鮮，大派傳教師前往，已伏有一部潛勢力，正可將韓、滿打成一片也。其一八九〇年九月三十日通牒各國聲明機會均等，一九〇〇年七月三日宣言領土保全，均出於此。而美國於一九〇〇年十一月俄國 阿力克西夫與中國增祺訂立密約之際，一九〇一年二月蘭姆特落夫與楊儒訂立密約之際，陽爲

日本之支持者，陰則居心並日本而排斥之，欲獨伸勢力於滿洲，無非出於其極東政策。即 Roosevelt 之斡旋和議，其居心亦不可測。及至 哈利滿氏 滿鐵收買計畫全然失敗後，美忽變爲露骨態度。於一九〇六年三月二十四日竟向日本提出抗議，謂日本官憲之在滿行動，全爲扶植日本商業，庇護日本臣民之財產，至日本軍隊退盡時，他國已無通商之餘地。此實於日本開放門戶之宣言相背，美國深爲日本痛惜。彼俄之失敗，即由於其欲獨占一切勢力所致，願日本鑑於前車，加以反省云云。至此美國以前一切行動，乃陽假公正之美名，陰圖一己之利慾，彰彰甚明矣。

至 桂伯 之與 哈利滿 訂立覺書後，因 小村男 之反對而取消。論者或謂其出於兩者之間，未有預先接洽，至意見相左。但以吾人觀之，實一種 Flimsy 而已。因當時日本財政瀕於危機，非極力求美國之歡，無以支持。一方又須藉美國之力以完成和約，故 桂伯……小村男 陽爲未有接約，使 桂伯 一方拉攏美國，小村 歸來，現出其正體。美國於此，實上其大當也。

二 吉長路問題（附吉會線問題）

日、俄和議時，日本本欲併長春、哈爾濱一段線路而攫取之；及至俄國不允，遂以吉長、長春之鐵路敷設權代之，亦可見日本重視此路矣。查該線橫斷滿洲第一富源之吉林省，將來可依吉會到達北韓不凍港之清津。不獨爲滿鐵最有力之營養線，亦與安奉線互爲打通朝鮮與滿洲之重要路線也。

和議既成，日本即欲將此線置於自國勢力之下。派林公使爲代理，於一九〇七年四月十五日與清政府訂成新奉及吉長鐵路條約。新奉線乃將次完成之京奉線之一部分，爲英國資本家之利益；吉長爲日本之利益也。據該約（甲）日本以百六十六萬圓將新民屯、奉天間鐵路，賣與中國；該路遼河以東改修費之半額，則由滿鐵借與之。（乙）吉長鐵路資金半額，由滿鐵借與之。嗣後一九〇八年十一月十二日又訂新奉吉長路續約，一九〇九年成吉長借款細目。其扼要爲（甲）吉長資金半額二百十五萬圓，由滿鐵借與；五年以後還本息，二十年內還清。（乙）技師長用日人，由清政府選任，經滿鐵同意。（丙）會計主任聘日人，由滿鐵推薦，中政府贊同之。於一九一〇年起工，一九一一年十月全線七十九英里工竣。

吉長路既屬滿鐵勢力，當然爲滿鐵一支線。但事實則不然，美國於訂約後，仍提出法庫門鐵路、安奉路、Kharok 滿洲諸鐵路中立問題、錦愛鐵路等等。由背後煽動中國，使其不就日本之範。第一不聽從技師長及會計主任之言，至鐵軌重量滿鐵爲八十磅，而吉長爲六十磅，橋梁亦稱是。故滿鐵所編成之列車，不能行駛吉長線。又兩路車輛連接機亦高低不同，又無從編成混合列車。在兩路接續點之長春，徒使客商乘換，費無用之時間。徐世昌任郵傳部尙書時，日本與之交涉，則謂吉長與京奉同爲中國鐵路，車型當然同一；若滿鐵以爲連絡上不便，請自行改造等語。一方華方官吏，僅知肥一人之私腹，置鐵路利益於不顧，成績大壞。滿鐵投資目的，大爲減殺焉。

日本徐待機會到來，以便改訂約款。直到民四中，日交涉，始於第七條開列：

『以中國向來與各國借款鐵路之條款爲標準，速行根本的改訂吉長鐵路約款。』

將來中政府允許外國資本家較現在各路有利條件時，依日本之希望，應再

改訂吉長路約』

以此條文爲根基，於一九一七年（民六）改訂吉長路約。其更改之要點，爲（一）日本另借款六百五十萬圓與中國，作爲吉長路建設全資本；以三十年爲期。其既借二百十五萬圓，由此六百五十萬圓找除，實交四百五十萬圓餘。（二）管理權屬中國政府。（三）在借款期內，日本擔負指揮、經理、營業全責。工務、運輸、會計三主任選任權，歸日本等等。於是日本當初投資目的，始行達到。

吉會線者，自吉林至韓境會寧之鐵路也。問題發端，早自前清，當另章詳述。而與吉長路實有不可分離之關係。故吉長線敷設既竣，自不可不敷設吉會線。一九〇七年四月十五日吉長舊約中第二條乙第三項載有：

『將來吉長添設支線或展長幹線時，應由政府自辦。若資金不足時，應向滿鐵告借。』

等語。雖未明示吉會路，實已暗示之矣。且排斥第三國之參加，而保留滿鐵之投資權也。更於後述滿洲善後五案及一九〇九年九月四日中日協約之中所謂

『關於間島條約』第六條內載：

『清國政府將來應延長吉長鐵路於延吉南境，在韓國會寧與韓國鐵路銜接。其一切辦法，准照吉長鐵路辦理。至開辦時期，清政府當於酌量情形，與日本政府商議規定之。』

但吉長鐵路已不能如日本之意順利進行，何況於吉會乎？日方雖有滿、鮮實業大會之『吉會鐵路速成請願』及種種輿論之要求，至實際進行，無甚進展。一九一八年六月十八日通稱『西原借款』中有一部分稱爲吉會鐵路墊款一千萬圓，同時訂立借款草約，由日本銀行團代表者，日本興業銀行總裁代理吉川季秀將款手交華方。其草約內容，大有左之缺點：在華方爲（一）有無視滿鐵既得權之嫌。（二）吉長改約甚爲有利，而此約則比照浦信鐵路，爲對華借款中最不利者。（三）有背滿、鮮鐵路統一之精神。（四）對借款用途，毫無限制及監督。且此數惡，故至今鐵路尙未築修也。

譯者按此書成於民十四夏，其時吉敦尙未築修，故云。

三 法庫門鐵路問題

新奉、吉長路訂約後無幾，一九〇七年夏，中政府與英商寶林公司 (Pauling) 訂約，由京奉線新民屯北達法庫門一段鐵路，准由該公司借款，并包工築修。此路將來應展至齊齊哈爾，以與大西比利鐵路銜接。南方則在秦皇島尋覓海港出口，事實上與滿鐵爲平行。完成之後，北滿與南方港口，完全連絡。北滿貨載不必經由中東、南滿兩路南下，實與滿鐵以致命的打擊。但平行線問題，日方早有準備，故於一九〇五年十二月二十二日滿洲善後條約附屬協定第七條載有：

『中日兩國政府爲增進交通及運輸謀便利起見，應速令南滿鐵路與中國各鐵路，規定連運事宜，另訂定妥約。』

等語。其善後條約祕密附約第三條載有：

『中政府爲保護南滿鐵路利益起見，在中政府未收回該路以前，不於該路附近或與之平行敷設任何幹線，或損害南滿利益之枝線。』

等語。此祕密議定書據 Willoughby 氏已於一九〇六年二月公開，已爲世

上周知日政府既知法庫門鐵路計畫之進行，即於一九〇七年八月令駐華公使，向清政府抗議；清政府以背後有英國，毫不驚懼，仍繼續進行。是年十一月八日包工合同，且已簽字。日本無論如何，非阻止其實現不可，故竭力與中英兩國政府交涉。英以本國臣民之利益輿論，極力支持寶林公司。倫敦泰晤時報之莫理遜，更振其椽大之筆，以攻擊日本。

無如英國以利害關係，忽一變其態度，拋棄保護寶林之權利，而爲承諾日本之張本矣。其意不外慷他人之慨，以滿洲利益讓與日本，而使日本忠於『日英同盟』，以爲英國東方之『看門人』而已。國際關係，朝夕豹變，自己無實力，專依他國，係極不可靠之事，於此可見。清政府既失英國之支持，自萬無能力抵抗日本，萬事屈服於日本之強權下。非獨於一九〇九年八月十九日交換覺書，一切承認日本之要求；且附加間島問題、營口支線、撫順煙臺兩煤鐵處分、滿鐵本線及安奉線附近礦務之合辦、京奉線延長至奉天城根等問題。一瀉千里，聽日本最後通牒之宰割矣，所謂『滿洲五案』是也。茲將其關於法庫門及營口支線問題條文，列舉

如左：

第一條 清政府如欲敷設新民屯與法庫門之間之鐵路時，須預先商得日本同意。

第二條 清政府承認准予南滿鐵路敷設大石橋營口支路至南滿鐵路。期限終滿後，一律交還中國。

法庫門問題，雖表面爲中日、英之外交，而當時美領 Strait 竭力慫恿哈利滿，加入斯議，已如上述。Willoughby 且聲言祕密條約之平行線云云。實已違反門戶開放精神，可見美國對滿洲用意一斑。

據倫敦泰晤時報外報主任 Tyrol 之通信，日本初懾於英國之威，未嘗不思和平解決此問題，曾提議清政府二案：

- 一、中國拋棄新法路而自建一路，由法庫門到達滿鐵線之一站。
- 二、准日本由滿鐵一站，敷路至法庫門，再北展至齊齊哈爾。

如取用前者由法庫門延長線路北上時，須得日本同意。此二案皆爲中國所

拒絕云云。

四 安奉線問題

法庫門鐵路問題尙未解決，正在紛擾之際，於一九〇九年一月，又生安奉線問題。蓋安東、奉天間，原係由日軍築造之二英尺六英寸寬軍用狹軌鐵路，日本擬改爲與滿鐵本線同軌之標準軌幅，與清政府發生外交問題焉。當時日本政府與清政府中止外交交涉，將採取自由行動，對締盟各國，曾發表交涉始末。茲揭之如左，以爲該事件前因後果之說明（一九〇九年八月八日發表）

『安奉鐵道原爲戰時中急速築造之輕便鐵路，僅能供軍用，以之作爲實用鐵路，自非改造不可。帝國政府於明治三十八年（一九〇五年）十二月，在北京談判之際，業已以此目的，向清政府交涉。於北京條約附屬協約第六條，載明帝國政府爲運輸各國工商貨物起見，得將該鐵路改造，繼續經營等語在案。對於此項改築問題，與清政府非正式的商議已非一次。查該鐵路爲吾國與韓、滿交通之連鎖，且爲自釜山起至歐洲方面歐亞連絡之要道，自非該路改築，不能達成其使命。

帝國爲世界交通便利起見，務使該路早見厥成。自本年一月起，與清政府正式開始交涉，先求派遣勘查委員。結果由中日兩國政府，共派委員從事勘查。於四月上旬，除陳相屯、奉天間約二十英里以外，全部查竣，清政府委員亦認預測線路爲妥當。業經呈報本國政府矣。

無如陳相屯與奉天間之勘查未竣，終不能達帝國急速改造該線之目的。萬不得已，願將此段線路，作爲後日再議，先行開始陳家屯以東工作。以買收需要土地事宜，商諸中國。

而清政府徒以守備兵撤退問題、鐵道警察權問題爲言，延不應我要求。對於屢次說明，竟於六月二十四日回答聲稱：安奉工事，僅允現在路線之改良，不允改爲標準軌寬；並要求現在日本所派守備兵、警察，應即時撤退。

抑安奉改爲商用，自以更軌爲前題。北京條約之旨趣，亦不外乎是。其非適用中東路條約上之前例，由帝國保護管理不可，亦已甚明。今清政府欲推翻前案，不得不作爲故意妨害改築解釋。

日本政府雖認此項回答爲不當，猶恐中日國交因此毀傷，再次說以改築係我權利，鐵路爲歐亞交通要道，有速築之必要；滿洲氣候與工事關係甚大，不速着手，又須經過一年等情。諄諄勸告，求其反省；而清政府荏苒一月，不予確答，其意在妨害工事無疑。長此以往，無論經過幾年，決無改修之日。帝國政府萬不得已，將不待清政府之協力，自行根據條約上之權利，按照前此兩國會勘之路線，着手開工。特此聲明云云。

總之安奉線問題，形式上爭議之中心，爲一九〇五年十二月二十二日中日滿洲善後條約附屬協定之第六條「清政府允准現在安東、奉天間所有軍用鐵路，由日本改築，以供各國商業之用。自改良工事完成之日起……」之法文解釋問題。清政府以改良作 improve 解，不作 rebuild 解。然既准作爲「各國工商貨物運搬之用」，則其爲改造無疑。而清政府之堅持，其意不外法庫門問題尙未解決，竊期英、美之支持也。法庫門問題，英既讓步與日本，故安奉線亦大失清政府所望。遂於八月十九日完全屈服，由東督錫良與日領小池簽字承認矣。其換文要點

如左：

(一) 軌寬作爲與京奉同一。(二) 大致按照兩國會勘路線，陳相屯以西另定。(三) 自簽字當日，開議收買工地細目；簽字次日起開工。(四) 清政府飭沿線地方官保護工程。

此線於一九〇九年八月起工，一九一一年十一月工竣。

五 臚舉滿洲諸鐵道中立問題

(一) 美國之提案

哈利滿之滿鐵收買計畫，雖已失敗；法庫門鐵路之權利參加，雖未能如願以償。然美國野心仍未死，虎視眈眈，以待機會之到來。果然 Knock 國務卿之滿洲諸鐵路中立問題出矣。Knock 氏之背後，尙有奉天總領事 Straight 其人。哈利滿之滿鐵收買事件，出於 Roosevelt 大總統時代。繼 R 者，爲 Taft Knock 氏，卽 Taft 之國務卿，其政策當然紹述 Roosevelt 之政策無疑。Straight 爲極熱心欲發展美勢力於滿洲之人，故彼二人相呼應造成之鐵路中心問題，其居心可得而

知也。

鐵路中立問題與錦愛鐵路問題，極有關係。此問題早已喧傳於一九〇九年夏。但當時計畫之進行，嚴守祕密，其公然出現於表面者，爲鐵路中立案。此案之實行，不外暗示錦愛鐵路。吾人爲便利起見，先述中立案：

中立案之提議，對英、俄同爲一九〇九年十一月六日，獨對日遲至十二月十八日始提示。時期既差一月以上，內容當然不同。日政府素重祕密，故其提案不得而知。現所知者，僅對英之提案，見於 Thomas F. Millard, Our Eastern Question。其對各國提案內容，差可於 Knock 氏一九一〇年一月六日所發表宣言書見之。茲揭其大要如左：

(一) 美國之傳統政策，爲中國領土保全及機會均等主義之實現。爲此泰西諸強國須協力一致，以防互相之侵軋。

(二) 美國最近已決定供給中國二大鐵路（按指川漢及粵漢）之建築費，加入英、法、德三國財團，不外實行上記理想。其結果得使中國領土保全之實舉。嗣

後廢止釐金，增加關稅，貨幣改革，整理財政諸端，亦可由四國財團協力以助厥成。美國對於資金、材料、人物之供給，於是有參加四分之一之權利矣。

(三) 美國之提案滿洲鐵路中立，不外實現中國領土保全、機會均等。比諸加入三國財團，尙有重要意義，其結果可使：

(甲) 諸鐵路立於經濟的及無私的支配之下。

(乙) 在滿洲之中國主權，可以確立。

(丙) 各國貿易上能享機會之均等。

(丁) 日、俄亦可藉此免去煩瑣義務責任及無用經費。

至其實行，必須左開條件具備：

(甲) 滿洲各鐵路，統由中國收買之。

(乙) 中國收買鐵路所要經費，由希望參加及保證機會均等各國供給之。

(丙) 在借款期中鐵路之經營及材料供給，資金供給國有優先權利。

(丁) 實行此政策，非獨必須中國同意。在滿洲已有廣汎鐵路權利之日、俄，尤

須徵得其同意合作。

(四)近時中國與英、美兩國財團代表間，已成立錦愛鐵路經營及敷設之覺書。乘此機會，美國擬

(甲)對英提議滿洲諸鐵路中立案，該國已主義上贊同。

(乙)俄國中國確信其忠心贊成。

(丙)德國亦必無異議。

(丁)據 *Japan Mail* 之論說，日本亦有贊同之可論。

云云。此美國提案之大要也。

詳見 *Our Eastern Question*, p. 393, 1916, New York.

(二)英國之態度

(英國並不贊成)

美於提案後，竊期英國之贊同。但此點甚欠明瞭，緣 *Knock* 氏發表之宣言中，於此點幾不提及；僅於末段微微聲明英國對於主義已表贊同一語。當時真相，

各方均嚴守祕密，無由知其究極。據後來美國發表外交公文書則如次：

一九〇九年十一月六日駐英美大使奉政府令，交英政府公文：

『英、美資本家協力包辦錦州——齊齊哈爾——愛琿之鐵路，業已得清政府密諭批准簽字。美政府極願與貴英政府協力外交的援助中國之進步，及商業之發展。凡中國所希望且為商業上機會均等及領土保全事項，美國莫不希望參加，至於或種程度。然美國於本件按指錦進行以前，欲以下述代案，——當然是合理的，請求貴英政府之一考：

第一、欲使中國在滿享有完全政權及適用門戶解放及機會均等並促進滿洲之發達，其最適當手段，為開放滿洲各鐵路。用一定方法，置於最經濟的、最科學的公正無私之管理下。所謂一定之方法者，令希望參加利害關係各國，供給資金，將各路所有權，全歸中國。但此借款，非有理論的確實還償之一定期間，及足以誘引銀行家或投資家諸條件具備不可。借款參加國，在借款期內，管理鐵路，供給材料人材，立於平等地位；對第三國有優先權。為實行上記提案，中國及日、俄勿論

已，即錦愛鐵路當事者英、美二國，亦須加入協力。本提案於日、俄兩國有利，自無疑義。該二國素稱滿洲門戶開放及機會均等之忠實擁護者，並保障中國主權。其能擺脫爲擁護商業及其他利益所負義務、責任、費用，依賴各國之公正，減少經費，自必竭力歡迎。美國深信此案在俄尤表歡迎，而美國資本家亦樂與參加也。

第二、第一案如全然不能實行，然後吾人可以講到錦愛線。英、美兩政府應外交的支持此計畫，并好意的誘引列國，完成滿洲商業的中立，建設錦愛路，或今後隨商業發達應行添加之路。至現有鐵路之能包入前記鐵路系統內，現有主願意提供時，中國所須收買資金，統可由關係列國供給之也。

美政府對於上記兩案主義，懇請貴英國政府贊同。銀行家如與中政府直接交涉易起之意見乖離，亦可因此緩和。清政府所熱望之財政貨幣改革，并可藉此易辦。實爲創造一實質的與中國以實利之團體，關係極其重大。』云云。

對此英政府更由駐英美大使回答美政府之一九〇九年十一月二十五日公文如左：

『准本月九日貴函，聲稱使中國享有滿洲政權，實行門戶開放、機會均等開示二案見教，敬謹誦悉。我政府對於貴政府提議二案中第一案之一般原則，全然贊同。但本政府以爲現在湖廣借款尙未解決以前，另起他國際借款，認爲非其時機。至貴政府第二案，容許利害關係各國加入，本政府甚爲滿足。本政府於第一步當設法要請中政府允許利害關係最切之日本，加入錦愛路。若夫附加線之中政府收買所需資金之供給，容當再行考慮。』云云。

以上往復文書，約而言之，美國主張實行鐵路中立案爲急務，無已則取錦愛路。惟錦愛路與日俄既得鐵路爲競爭線，日俄雖不能與英美競爭，然英美於無用經濟競爭，亦當避免。故中立案較爲易舉，而於英美亦有利。

至英政府之復文，一則曰主義則贊成，（即實行不贊成）再則曰非其時機，三則曰當說伏中國令日本參加錦愛線。其爲不贊同，毫無疑義。

而諾克斯之宣言，於此層極其含糊。其爲有意耶？抑爲誤解耶？一九〇九年一月六日諾克斯宣言發表後，泰晤時報於一月十五日論文，亦指摘諾氏宣言未提

及錦愛案。俄國方面亦對諾氏故意將英之不贊成作為贊成一層，深加不滿。

美國既得英國覆文後，猶將本案提議各國者，其意以為中德兩國必然歡迎，俄法或能同意，英國政府雖顧慮日本，而不示確答，然輿論終能牽動政府無疑故也。無如美國此種預想，竟大齟齬，英國輿論仍支持政府。泰晤時報一月八日之論說，雖於美之提議表示同情；而指摘左記各點，目為實行不可能：

(一) 經費需三四千萬鎊，四國資本家能同意乎？

(二) 中國無自治能力，勢非列國共管滿洲不可。共管則從此多事。

(三) 中立案僅訴諸商業以外無利害關係之列國，中國以自己無能力，故由滿洲撤退流血而得之日，俄兩國果肯贊同乎？

一月十一日之 Morning Post，則曰：『中立案實欲推翻日俄和約。美國為該約之仲介者，而欲破壞之，實為不可思議。非獨日俄兩國，中國並恐亦將反對。何則？中國僅名義取得鐵路之所有權，而實際上受列國之共管。日俄則無異被取其既得權。日本聞以遵輿論，決計反對矣。俄國雖未明覆，然自非立意再與日本相見

於干戈，決不能贊同。英與日有同盟之誼，日本如其權利被第三國所侵出於防禦戰時，英國自然亦不得不加入。」云云，亦可見英國輿論之一斑矣。至美國強欲提出此案者，或曰政府爲吸收反日一派之同情起見，出於內政的理由；或曰爲在滿有利益關係一部商人所誤。未知孰是？要之美國之外交政策，往往出於奇特不可實行之舉，是不可不注意也。

(三) 俄國之態度（附法國） （完全拒絕）

美國所以預期俄國必定贊成中立案者，其理由有三：（一）爲俄外相 *Kokovtsov* 曾內允哈利滿、慈慈、俄帝，將中東鐵路售與美國。（二）爲當時德國報紙盛唱俄國將拋棄中東鐵路之說。如 *Pressen Nachrichten* 曾謂俄國因經管中東鐵路之故，年年須損失二千三百萬魯布。俄國現已不堪其負擔，欲將對外中心點由遠東移至近東云云。（三）爲一九〇七年八月成立英俄協約，是年七月成立第一回日俄協約，皆不外中止東方侵略之徵兆。職是之故，美政府意中，謂俄必

肯允從美國之提案也。

然而事實則反是。俄於一九一〇年一月二十一日回覆美國之文，則完全嚴詞峻絕。（回文見 Thomas F. Millard, Ibid. p. 396）。雖有一二輿論，認爲此舉可以隔離日、俄，俾免戰事再發，贊成中立；然政府方針，仍以確保東方既得權爲責務，不肯稍行放鬆也。

法國惟俄之馬首是瞻，見俄已拒美案，當然亦以婉辭迴避之矣。毋須詳說。

（四）德國之態度

（心中贊成，但表面不願附和美國。）

美國對於德國之贊同，冀望最深；因德國毫不損一矢一箭，可以參入滿洲之權利也。事實德國心中亦甚贊成之，故各報紙論說，亦大事慫恿俄國贊同。無如德人至慧，預知此事必不能實現。何則？日本當然不肯，俄亦未必遽爾拋棄極東已成之勢力；且資金之募集亦不易，是驅歐洲之資力於滿洲，而美國本身徐收其利也。又知美國之意，不外與日本爲難；過事積極，徒取怨於日本，於事無益。當時日本各

報對德固已有責備之言矣，故政府態度，決定超然，俟日、俄答覆如何，再定贊否。至一月二十一日，日、俄同時明白拒絕美提議；於是隨即以主義最同，贊否暫行保留，以俟日、俄有確定的回答等語，回覆美國矣。

(五) 日本之態度

(與俄國商議，設詞拒絕。)

日本自始至終即極端反對，毋庸贅言，即美國亦早預料之矣。日本猶恐獨力不足以拒之，緣事前再三與俄國接洽妥當，於一九一〇年一月二十一日，與俄國同日答覆美國，以事關重要，譯其全文如左：

小村大臣致駐日美國大使書：

接准上月十八日照會，關於滿洲諸鐵路國際管理一節，帝國政府當經慎重審議，謹將政府意見，開陳如左：

帝國政府確信美國提案，出於公正無私之精神，且其惟一動機為增進中國最大利益。帝國政府忠心希望中國之領土保全及機會均等，故美國提案，果能得

預期效果，自必竭力贊成，援助其實現。此敢鄭重聲明者也。

日、美兩國友誼素篤，互有理解。此種友誼及互相信賴，不許任何情事足以破壞之，此兩國之所希望也。因此帝國政府雖將不能支持美國提案之理由，明白開陳，確信不致因此生何等誤解也。

帝國政府之所以反對本提案之最重要點，係本提案完全反背樸資茅斯和約條文是也。查樸資茅斯條約，係以建設滿洲永久秩序爲目的。而帝國政府信爲惟有忠實嚴守此約，始能確保滿洲永久平和及產業之發達。鐵道問題尤爲和約中最難問題，後經北平條約，得中國之確認，取得當初中政府給與俄國同一特權，據此現在南滿鐵路，得以經營也。

帝國政府不能發見現在獨於滿洲必需施行與中國他部特殊之制度之特別情形。（譯者按：其意爲中國到處均有列強勢力範圍，滿洲獨不許設範圍，是不可解。）在帝國政府所知悉範圍之內，並非獨於滿洲，有中國政權被侵犯之事實。（譯者按：其意爲中國到處主權被侵犯，不獨滿洲爲然也。換言之：即承認在滿洲

中國主權被侵犯。)關於門戶開放問題，樸資茅斯條約第七條明白載明滿洲日、俄兩國鐵路，全然爲商業及產業目的使用；故於機會均等主義之適用，較中國任何他部爲明顯。而鐵道管理，以國際代一國，是否有利或便利，帝國政府疑惑滋甚。國際管理結果，經濟及能率勢必爲政治的壓迫所左右；以責任分擔爲主義，勢必致於責任歸屬者全無。此對公衆爲不利，鐵路事務必致滯澀無疑。

以上爲帝國政府不能贊同本案之主要理由，更有不能看過之理由存焉：

滿洲日本鐵路勢力所及地方，當然我國人之產業及商業的設施多數存在。其理由完全爲帝國領有該鐵路，對於該地方肇禍無賴團體之攻擊掠奪竭力保護防禦之故。該地方日本既是貢獻各事業之發達，投下巨額資本，政府於信用上責任上，自應盡保護防禦之力。將此項保護防禦手段撤回，是政府所不能同意也。

以上回答貴政府之各點，希望貴政府允予是認。

最後申言者：貴政府概將錦愛鐵路計畫，特爲報告敝政府，此敝政府深所感

激。主義上當然贊同，隨關係諸國之後，參加該計畫。但此事與來函主要事項，應完全分離，另爲一獨立問題。在再得詳細報告以前，不得不保留確覆』云云。

要而言之，日本答覆之主要點如次：（一）不贊成理由分（甲）本案違反樸資茅斯條約。（乙）獨於滿洲施行國際管理制，甚不合理，因並非獨是滿洲，中國主權被侵犯也。（譯者按：其意爲中國到處主權被侵犯，要共同管理，則全國均非共同管理不可。）（丙）滿洲諸鐵路，有樸資茅斯條約第七條之保障，機會均等主義之適用，更爲明瞭。（丁）鐵路國際管理，反爲不便等。（二）副理由之中，以日本撤退後，日本投下資本，無從保護爲最大理由。

日本之反對，以違反樸資茅斯條約爲最大理由。俄國之反對，以侵犯歐俄與極東之聯絡爲理由。皆事前互有接洽也。

日、俄答覆後，非難此項答覆之評論中，以 *China Gazet* 所載密勒氏評論爲最重要。其要點如次：

（一）中立案於一九〇九年十二月十八日同時對日、俄兩國提出，按對俄提出

十月六日，對日爲十二月
評者之誤。先是已向中國提出，得其同意。而日、俄預行接洽，決定拒
絕；故對錦愛案，極力威迫中國，勿予許可。惟中國不爲所屈，於兩國拒絕公文發表
前一日，一月二十一日竟以上諭批准之矣。

(二)日、俄新聞，多捏造事實，以爲中立案係由兩國奪取鐵路。但此爲曲解，據
諾克斯之提案，當然對兩國給以代價也。

(三)日本覆文中，以如將鐵路歸還中國，其產業必受損失爲言。如果若此，則
無異自認其產業發達，係領有鐵路，占特別利益所致。然特別利益云云者，日本平
時極力所否認者也。

(四)小村伯（媾和當時小村尙係男，此時已伯矣。）曾告中國，起借款贖回
鐵路，再令國際共同經營，決無利，徒增負擔耳。此說最可嗤，日本豈非借他人之款
而經營之乎？由日人經營之，則借款尙有利；中國借款則無利，實欺人之語也。

(五)俄國寧蒙每年二百五十萬美金之損失，不肯將鐵路讓出，是誠不可解。
其意豈以此損失轉嫁中國爲不仁耶？要亦受日本之愚而已，將來必至後悔無及。

也。

(十六) Knox 案既經各國拒否，將來關係各國，必力事由中國排斥美國。其結果，必釀成大戰。中國外交，已受日、俄、英之牽掣，美國一時難於援助中國矣。

(六) 結論 美國提案之真因與中國之態度

美國提案真相，實不得不溯數十年以前該國東方政策。美自加入列國，逐鹿東方以後，在朝鮮以隱然扶植有極大勢力。此項勢力，非藉海軍力以成，實藉宣教師之力。基根甚深，韓國官民均甚信賴之。其宣教師之一人，竟得有最高政治顧問之資格，後爲駐韓之公使焉。一時勢力迥超出於日、英、中、俄之上。自中日、日俄兩戰以來，勢力漸次失墜。Roosevelt 有鑒於此，其斡旋日俄和約，使哈利滿收買滿鐵，無非欲挽回已失韓、滿一帶勢力，而作更進一步之經濟的發展。Knox 案不外此傳統政策之再接再厲之一步而已。

中國對此案態度，並無遠大主義，徒欲利各國間之傾軋，思從中居利，一種以夷制夷之策耳。不自努力，專賴外援，決無成功之理。法庫門之前事已然，中立案之

結果亦復如此，不亦可憫乎？

六 錦愛鐵路

(一) 中立案中所見之錦愛鐵路問題

錦愛問題，初守祕密，及中立案出現，稍稍見其片影。美國之意，以爲與其成立錦案，不如成立中立案，此於美政府致英政府文中可知者也。如萬一中立案不成，則改爲錦愛案；但開放英、美之獨占，改爲各國共同參加。將來如有列入該路系統鐵路可以收回，當供給中國資本，令中國收回。此美國之立意，仍欲保留完成中立案之餘地也。對美國此議，英則贊成列國參與，尤希望日本參加，而於供給中國資本備收買他路一層，作爲保留。俄則覆以錦愛銜接中東路，於軍事上、政治上極爲重要，並有威脅中東路之虞等語，表示不贊成。日則輕輕表示主義的贊成，心中固甚不願也；並鄭重聲明，此件應與中立案作另一問題看待。英、日、俄之態度既如此，此案自始成立可能性極爲稀薄，不言可知。

(二) 錦愛鐵路權利內容

錦愛鐵路之諸線，雖未確定，大致預定爲起自錦州，經過義州、小庫倫、伯王府、鄭家屯、湖南府、叭杜爾吉、他拉吉、蒙古屯、昂昂溪、齊齊哈爾、墨爾根、興安城而達愛琿，全長三千華里。草約之內容，當事者中國方面爲東三省總督及奉天巡撫，外國方面爲美國財團及其參加者。所謂參加者，非得中國同意不可，投資不得超過全投資額之四成，銀行團及寶林公司包工團是也。其內容大致如次：

第一條 清政府由銀行團備用建造必需款額。（以下規定利息債票發售條件，付息還本方法。）

第二條 清政府允准本路建造設施，由包工團包辦。（以下述購料方法。）

第三條 略。

第四條 本路建造總工程師，指定權歸寶林公司；但須得清政府任津鐵路總辦之同意。總工程司歸郵傳部及鐵路公司總辦節制。

第五條 鐵路按段隨竣隨交鐵路公司經營，由郵傳部監督，以借款還清爲止。除開銷還本付息尙有盈餘時，以一成給公司作酬勞。

第六條 公司管理，由中、英、美人組織之。華人應於管理居多數。無論如何，非得中國政府完全同意，三國以外人民不得參與經營或管理。

總辦由中國政府擇大員派充。

管理機關細目另定之。

第七條 股東限中、英、美三國人民，戰時應輸送中國軍隊及軍需品。

第八條至第十條 略。

此外，關於分紅、購料、美國工程師之參加等，寶林公司與銀行團另有契約。

觀草約內容，原則的不許英、美以外投資；但得中國政府完全允准，在總投資額四成以內，得由他國參加。然而美獨占六成，以其餘分給各國，實不得謂機會均等。且管理機關，股東英、美以外，不得參與焉。謂美國公正無私，其誰信諸？

(二) 錦愛鐵路之結末

中立案既不得各國之同意，美遂努力進行錦愛案。日、俄從中作梗，自在意中。日於一月三十一日由伊集院公使向清廷抗議，其內容謂：「中國政府於決定此案

以前，須先得日本之承諾。若無視日本地位，擅自訂約，兩國國交必致極深刻，一等語恫嚇之。俄於二月二日、四日、八日連續三次抗議，其詞尤爲嚴厲云。法國亦於二月十日及十八日致書外交部，要求中國承認日俄主張。日本於二月十四日復致書外交部，稍示退讓，其要點爲：（一）日本亦應參加錦愛借款，供給材料技師，參與工事。（二）爲圖錦愛線與南滿路聯絡，中國應由錦愛路一站，出東南支線，以與南滿一站聯絡。支線通過地，銜接站，另定之。俄國復於四月四日向外部提出具體反對意見，其要點爲：（一）錦愛路於俄國國防及商業利益有重大影響。（二）據一八九九年中俄協定，中國由北京向北敷設鐵路，非借俄資不可。錦愛路成，中東路年損五百萬魯布，因此俄不得援用一八九九年協定。（三）錦愛路既完全爲經濟關係，俄亦援例造張家口至賣買城鐵路，以與京奉銜接等情。法國同日照會外部，代俄主張。

各國向美作如何抗議，不得而知。據一九一〇年四月十八日美覆俄公文，則謂：（一）美之取得錦愛權利，實根據現行條約上當然之權利。機會均等主義上，

當然可取者也。俄據一八九九年條約唱異議，美難承認，美始終不承認有一特定國之例外的特權。所謂一八九九年協定，理論上早應廢止或修正者也。(一)俄提議張家口、買賣城間鐵路如用國際資本建造，美國極端贊成。(三)錦愛路爲美人民既得權，不能因俄國抗議拋棄。但俄國如欲加以修改，美可應承，美現已預備着手第一期工程云云。

日、俄、法既一致反對，英觀於 Gray 卿於六月十五日答覆一議員之質問，亦可見其主張所在。Gray 卿之言曰：「錦愛路橫斷中東路，縱走東三省。英國既有與俄一八九九年之協商，在中、俄兩國未說妥以前，不能積極支持。日本並非反對此路，祇求參加，甚爲合理，英國亦無從阻止。」云云。按英俄協商爲一八九九年四月二十六日。四國英、日、法、俄。態度既如是，美完全立於孤立。但表面上，仍向清廷交涉，繼續一年之久，始行無形消滅。一九一三年夏，俄曾暗使比國銀公司要求齊齊哈爾洮南間鐵路，即錦愛之一部，今之洮昂也。引起外交問題，然未果。日本亦於是年十月五日取得滿、蒙四路權，四洮線卽在其中，至鄭家屯一段，且於一九一七年十一月完成。美

國對錦愛線希望，似已消滅；但歐洲後一九二〇年十月十五日新四國財團成立，美又以錦愛爲其既得權，提供財團，但四國財團失敗。日本又於一九二三年十月完成四洮，一九二六年完成洮昂，錦愛問題，恐不能復起矣。

(四) 四國借款團之失敗

滿鐵收買案，中立案，錦愛案，雖相繼失敗，而美之滿洲發展意念，仍不稍息。一九一一年四月十五日幣制改革及實業開發借款，又由 *Straight* 之力成立矣。四國借款合同要點如左：

(一) 本合同一方當事者爲中國，他方爲銀行團。所謂銀行團者，指 *Morgan* 商會、*Kuhn Soeb* 商會、第一 *National Bank* 及包含全紐商之美國財團、匯豐、德華、匯理等而言。(合同前文)

(二) 借款額數爲一千萬鎊以內。(前文)

(三) 用途如左。(第三條)

甲 中國幣制改革及統一。

乙 東三省實業開發及助成擴張資金。

(四) 抵押如左：(第五條)

甲 東三省煙酒稅，年庫平銀一百萬兩。

乙 東三省生產稅，年庫平銀七十萬兩。

丙 東三省消費稅，年庫平銀八十萬兩。

丁 各省鹽附加新稅，光緒三十四年五月上諭每年二百五十萬兩。

(五) 中政府爲完成前記事業，公債進款不敷時，另行募債，須先向銀行團告借。議不合，再負他財團。用本公債進款在東省企業時，如與外人夥辦，銀行團得優先權。(第十六條)

此約一聞於世，日俄相繼反對。何則？一實行其第十六條時，東省實業幾全爲銀團所壟斷，日俄利益完全爲其蹂躪矣。照例向清廷最重抗議，英支持日本，法支持俄國，態度一如錦愛時。但四國銀團終在伯林開會，S. Frischauf力解斷不侵害日俄利益始成立，但目的一半已空虛矣。加以是年十一月第一次革命發生，本借款

又生一頓挫。民國成立，曾向銀團通融政費，但除外日、俄，決不能成立，於是加入日、俄而爲六國財團。在巴黎開會時，日、俄力主除外，關於東三省之權利，種種爭議之結果。一九一二年六月十八日，日本以不損南滿洲及內蒙古東部地方之特殊權利爲條件，聲明加入，銀團以不能容喙政治問題爲理由，不予置可否。至六月三十日六國財團成立，卽四國財團遂從此消滅矣。

七 四國借款團失敗以後之外交

(一) 安東經由鐵路貨物減稅特典之訂定

四國財團失敗後，繼以辛亥革命。一九一二年六月，六國財團雖然成立，而中國內政愈紛糾不可收拾。六國財團亦於一九一三年，Wilson 就任大總統以後，認爲以借款條件，侵害中國自主權爲不合理，命美國由該財團脫退。於是六國財團變爲五國財團。中國本身及列強均在混戰之際，獨日本於一九一二年五月二十九日，取得安東經由鐵路貨物減稅特典，十月五日獲得滿蒙五鐵路之敷設權。

查一九〇五年樸資茅斯和約成立後，於中日滿洲善後條約第十一條，訂有

「關於滿、韓國境貿易，兩國互相應予以最惠國待遇」明文。日本早欲援中東成例，向中國要求同一減稅特典。無如華方以滿、韓國境介有鴨綠江，非同中東路之陸路貿易可比等語爲詞，不予允准。而一九一二年，鴨綠江鐵橋工既竣，當時袁世凱復要求日本助力頗急，於是日本多年要求，得以貫徹。由伊集院公使經手訂約，其要點如次：

(一) 甲、由滿洲起運，運往新義州以東各地有稅貨物。乙、由新義州以東各地，經鐵路運往滿洲各地有稅貨物，均按照海關稅率，課以三分之二之出口稅或進口稅。(第一條)

(二) 甲、由滿洲出口，經鐵路運往新義州，在該地復經鴨綠江水路，運往他處之貨物。乙、由水路運至新義州，在該地裝貨火車運入滿洲之貨物，均不得享受前記減稅之特典。(第二條)

(三) 享受三分之一減稅特典貨物，再運銷滿洲腹地時之抵代稅，按照海關稅率三分之一，即既納三分之二半額賦課。(第三條)

(四)享受三分之一減稅進口安東之貨物，如由甲、經鐵路運往滿洲以外各開港口岸。乙、運銷中國本部各省內地。丙、經海路運銷滿洲或中國本部時，非補繳前記輕減稅額，不得依據條約規定之外國進口貨，適用普通稅關辦法。(第四條)

此約於滿韓經濟的接近，及滿洲貨物運銷朝鮮方面，效果極著也。

(二)日本之『滿蒙五鐵路』敷設權之獲得與支配交通網

據 *Willoughby*，日本之獲取『滿蒙五路』當初極守祕密，至歐戰後一九一八年十月二日，始行公表。但當時各報紙已業有議論，不過公然之祕密而已。因其守祕密，故獲取之經過如何，現仍欠明瞭。惟代伊集院公使之山座赴任以後不久，於一九一三年十月五日，即取得滿蒙五路。所謂五路者：

- (一)由四平街經鄭家屯，至洮南府之線路。(一二三〇英里)
- (二)由開原至海龍城之線路。(一一二〇英里)
- (三)由長春至洮南府之線路。(一八〇英里)
- (四)由洮南府至承德府之線路。(四七〇英里)

(五) 海龍吉林線路 (一一〇英里)

以上五線，雖同一換文，但四洮開海、長洮三路，載明中國政府應借日本資本家之款，自行敷設等語。並聲明以上各線與南滿及京奉連運辦法，另行協定。查以上各線，均爲滿鐵之營養線；但洮熱、吉海二線，載明『將來如需外款，應先商諸日本資本家』，故不知何時始能敷設。按吉海已以吾國自力敷設開通。

案據傳說，五路獲得，與當時重大交涉之兗州、武昌、南京各案有關。但五路之換文爲十月五日，兗州、武昌、南京各結束爲十月十日，此換文中於五路事毫未提及。據某外交家言，五路確係伊集院時代已開其端，以山座之明敏、辣腕，急速成功，並非與兗州各案有關云。當時駐華美使，雖極力排斥日本，以既由六國財團脫退，無濟於事。英國當然支持日本，自身且乘此機會，獲得廣東、重慶間（千英里）重慶蘭州間（七百五十英里）之敷設權。俄國以有日俄協商之故，對日有完全諒解，不加妨害；自身亦獲取海蘭線、歸化、成都線，對青山、大黑河間線，齊齊哈爾、洮南間線等焉。日本因此得以滿鐵爲中心，獲有連絡外蒙之鐵路敷設權，握鐵道網支

配之實權——即支配經濟之實權矣。

嗣後一九一四年，英國資本家忽於滿洲活動，將獲取錦州、熱河、北京、熱河間之鐵路敷設權。日政府當於六月十三日發表在滿、蒙他國鐵路利權獲取計畫與日本帝國政府之聲明書。其要點如下：

(一)列國均諒解我在滿特殊地位，如敷設鐵路等，於軍略上有重大關係之企圖。非預得我同意，帝國政府確信其決不予自國資本家以援助也。

(二)上年二月中，英政府以中英公司欲於錦州、朝陽間敷設京奉枝線，向帝國政府通知。帝國政府鄭重審議之結果，以該支線僅僅八十英里，且係英國資本多年關係之京奉支路，故予以同意。但將來時，仍須預先與帝國政府協議。并如英國以外，有外國資本參加，帝國亦應參加，英國已有承認回文到來。

(三)帝國政府探得英國資本家於北京、熱河、赤峰間，將敷設鐵路，商請中國政府訂立借款；及英國資本家獲取錦州、熱河間，北京、熱河間鐵路權利，確係事實無根。

以聲明不外借英國之款爲題，預防他國之侵犯滿洲，是日本之在滿特殊地位，既得鐵道網之把持，益形堅固矣。

五路權利既獲，然其中或有不急者，或有中日交涉不能順利進行者，或因當局之怠慢，除四鄭（五四英里）一段於一九一七年起工是年十一月完成外，他路無甚進步。而乘世界戰爭未熄，列國疲於奔命時，一九一八年九月二十四日，復有滿蒙四路覺書之交換。覺書冒頭即由中國政府聲明左開四路，由日本資本家借款，速行建設。其四路如左：

（一）開原、海龍、吉林間。

按其中開原、撫鹿間，已有郭松齡開辦之輕便鐵路。吉海亦由省政府築成。

（二）長春、洮南間。

（三）洮南、熱河間。

（四）由洮熱鐵路之一站達海港路線。（海港另定。）

此四路較一九一三年五路，除去已成之四洮，加入由洮熱一站至海港一線。覺書交換，同時九月二十八日滿蒙四路借款草約由日本銀行團代表與中國政

府間訂成覺書。日政府代表者，爲外務大臣後藤新平；草約日銀團代表，爲日本興業銀行副總裁小野英次郎。斡旋其事者，爲西原龜三。時寺內內閣將要潰倒，發表此草約。以無擔保借與中國二千萬圓，爲西原借款之一部，權利毫未實行，至今猶爲對華外交之癥結。但其爲日本在滿蒙鐵道敷設權之確立，對外競爭侵犯之保障，則頗有效。惟前記各路中，洮熱線及由洮熱線之一站到海港線二路，在日本較爲不甚重要，且爲與各國權衡上，於大戰後一九二〇年十月十五日，讓與新成立之四國財團矣。此新四國財團雖後來無形消滅，惟日本既一旦讓渡，不能再爲所有矣。

華府會議中，日本全權於一九二二年二月二日，發表所謂二十一條問題日本全權聲明書。中有曰：

『日本允將（一）在南滿洲及東部內蒙古鐵道敷設之借款權，及（二）在右地域以租稅爲擔保，專許與日本資本家之優先權，讓與最近組織之國際借款團，作爲共同事業。但此聲明中之無論任何事項，凡關於前記資本團體之共同

事業範圍以內，於該團體參加諸國政府及各資本團體間交換文書或覺書中所明記之諒解，並無變更或取消之意。

故聲明書不得作爲滿蒙優越權之拋棄解釋。日本出此無用之聲明，全係外交作用，不過爲緩和美國之刀鋒，立中國之體面而已。惟各路權中，僅四洮及洮昂以外，至今未着手建築也。

(三) 中日交涉中之滿鐵

四國財團，一變而爲六國財團，再變爲五國財團之中，中國猶繼續其混亂狀態，未幾一九一四年八月世界大戰勃興，日本亦加入，在青島與德國作戰，結果驅盡德國在華勢力。於是有一九一五年一月中日之交涉，所謂二十一條交涉是也。其既解決者，爲：

(一) 魯案。

(二) 南滿洲及東部內蒙古案。

(三) 漢冶萍公司案。

(四) 沿岸島嶼不割讓案。

(五) 懸案解決及其他。

其中二之南滿東蒙古案，全部與滿鐵有重大關係。就中直接有關係者，爲第一條與第七條。本來照中國與俄國原約，(甲)由一八九八年三月二十七日，起以二十五年期間，向中國租借旅大，故自民四起算，僅餘八年。又(乙)中東路附屬地租借權僅八十年，經過八十年，須無償還付中國。且全線開通後，經過三十六年，中國有權贖回。(丙)安奉線自改良工事完成之日起，即自一九一一年十一月四日起，經過十五年，中國即可贖回。凡此項期限已迫之權利，悉於第一條一律延長九十九年矣。吉長線亦於第七條改正焉。

此中日交涉，用最後通牒，始行達到。然中國包括的認爲全部無效。於巴黎和會，華府會議，先後陳述。但旅大租期延長九十九年一節，中國於交涉當初，已行承認。本之日置公使於五月一日所接受中政府最後修正案，亦明記此條，而中國猶有所謂『旅大收回運動』其運動後面，常有美國支持，此實徒勞而已。

(四) 石井藍辛協定

在滿蒙與日本勢力不相並力之美國，於日、德開戰後，誠恐日本在中國作再進一步之發展，於一九一四年八月二十一日致日本政府一文：

「美國對於日本致德國之最後通牒，暫行發表意見，對歐洲戰事之狀況，亦仍維持中立。惟向日本有左記聲明之必要：

(一) 認日本之目的爲在中國並無領土擴張之意。

(二) 日本必將膠州灣歸還中國，日本之行動，必在日、英同盟之範圍內，保全中國領土，保護列強在華通商利益，及嚴守各國機會均等主義。

(三) 中國有重大動亂，極東發生重大事件時，日本除在膠州灣行動時，須先與美國協議。

此公文實語語含針。如第一項，換言之即爲無美國宣言，日本必併吞中國。美國實爲中國之救世主，中國當信賴美國也。至青島戰事終息，中日交涉訂約，美國恐日、美國交上終有暗影，特令國務卿藍辛與駐美日大使石井，於一九一七年十

一月二日，交換文書，承認日本於領土接壤地方，有特殊權利。並聲明美國對華傳統的方針，爲門戶開放機會均等主義。其內容如左：

日、美兩國，承認領土接近國家之間，有特殊關係。故美承認日本在華有特殊利益，於日本領土接壤地方尤然。

但中國領土及主權，爲完全無缺，美國全然信賴。日本以其地理的位置之結果，雖有特殊利益，而對他國通商並不予以偏頗待遇；亦決無蔑視條約上中國素來許與他國商業上之各項權利。

日、美兩國鄭重聲明毫無侵害中國領土或獨立之目的，且支持門戶開放機會均等之主義。將來無論何國，如有獲取特殊權利或特典，侵害中國獨立或領土保全，有害列國人民工商業上機會均等者，兩國政府共同反對之。

日本在滿、蒙之特殊地位，須以滿鐵及關東洲租借地爲中心之日本實力。繼以中國之承認，列國之諒解，競爭者之斂跡，然後具確實性。彼英國以日、英同盟之故，夙承認此日本特殊地位。俄國亦以日俄協商，不來相犯。惟美國向來不肯承認，

常用積極的方法，前來反對。今有此石井藍辛協定，始正式承認日本之特殊地位。故日本在滿蒙之特殊地位，至此可稱完全無缺。

該協定表面雖稱保全中國獨立與領土完整，及門戶開放機會均等，但同時承認日本在中國——尤其在接壤地方，有特殊利益。故可稱美國前此之干涉主義，完全拋棄。美國既由滿洲脫退競爭，則其對東方政策，可以認為由積極而主消極矣。

但美稱此協定未得上院同意，並非條約，不過一種行政上之宣言。政府亦時窺廢棄之機會，果然於一九二二年二月六日華府會議終了後，於九國協定中，載明左記各條：

第一條 中國以外各締約國，茲約定如左：

- (一) 尊重中國之主權獨立並領土的行政的保全。
- (二) 為維持中國自立有力且安固之政府，予以最完全而無障礙之機會。
- (三) 為維持在全中國領土內各國民之工商業機會均等，各自努力為之。

(四) 要求特別權利或特典舉動，或利用中國特別情勢，皆有滅殺各友好國市民權利之虞危，及各友好國之安寧，自應迴避。

第二條 締約國約定相互間或各別的，或協同的對他一國或數國，訂立有違反第一條所載或妨害所載事項之任何條約、協定、辦法，乃至了解。

依據第二條所載三月六日上院議員僕辣對大總統哈定有所質問，哈定乃予以下記之答辯書，使石井藍辛協定，歸於無形消滅矣。

『石井藍辛協定，原爲一種行政上之宣言，當然爲正式條約所更替。按即言

番九國正式條約，石井藍辛協定內容，自爲其變更。四國條約，未言及中國，故與石井藍辛協定無直接關係。但九國條約係各國政府對華政策之最正式宣言，苟有反此意義之一切協定宣言，當然爲此正式條約取而替代。如上院能批准九國條約，該條約中所明記原則並政策，能以有拘束力之國際條約支持厲行之矣。』

因此條約與答覆，美對日之滿、蒙特殊地位，復還原於未承認之原狀矣。美國將來必又反覆在滿、蒙與日本對持之狀態。但九國條約訂立前數日，二月二日！

本全權有二十一條問題日本全權聲明文之發表，是與日本在滿蒙之鐵路敷設既得權及將來新線要求權，毫無影響也。

八 結論

吾人既於上述各章，隨年代及案件，分別觀察以滿鐵爲中心之外交。此外尚有滿蒙外交之間接影響者：如一九〇九年九月九日之中日協約——卽滿洲五案及間島條約；一九一六年八月之鄭家屯事件；一九一八年八月之吉黑森林金鑛借款；一九一八年三月之中日軍事協定；一九二三年一月之中日郵便協定等等。然其關係非直接，概從略焉。又洸昂問題，當另稿詳之。譯者案此書出時，洸昂尙正在建築而未成。茲再將上述各案，以各國別觀察之，則如左：

(一) 俄國嚴守一九〇七年三月，一九一〇年七月，一九一六年七月三次日俄協商，萬事不與日本爲難。其理由係內政關係，不能再在極東生事。且戰敗後，頗知日本勢力，不願與日本抗爭也。

(二) 法國諸事惟俄國之馬首是瞻，當然無問題。

(三) 德國雖有欲侵入滿洲之意，但並不欲積極的與日本競爭，以牢守青島爲急務。

(四) 英國始終一貫不變，完全爲日本之支持者。因英人素冷靜，善於察別利害，熟知日本在東方之實力，欲日在東保護自國之利益，故決不與日本爲難。自法庫門事件以來，每次如是。即四國財團時，亦不特別保護匯豐銀行。但英國如日本不極力主張其權利，亦不惜染一指也。

(五) 美國較他國進出中國較遲，已無根據地可占，故竭力與日本在韓、滿爭雄。即以滿鐵爲中心之外交，實則專對美一國也。茲再詳言之如左：

甲、日俄和約，美國從中周旋者，本欲逞哈利滿收買滿鐵之計也。

乙、哈利滿失敗以後，知恩惠不足以懷柔日本，乃以強力正面攻擊日本。無論中立案，錦愛案，四國財團，均欲拉入英國，而英不爲所動。及至一九一五年中日交涉，巴黎和會，華府會議，仍不稍減其銳鋒，始終以機會均等，領土保全爲口實焉。

(六) 中國大有國無人才之歎，至國是毫無方針。故爲求三國（俄、法、德）援

助反費極大對償。滿洲既爲日，俄所據，又欲利用美國進出滿洲之野心，將使美替日，但日能否被美替代？是一問題。即被美替代，於中國果有利乎？若夫欲美替代日本而不能，則其害更有甚者。

最後吾人將取日本在滿蒙獲取之鐵道之利權，及第三國承認爲反對，分類表示之，以便一目瞭然焉：

甲、日本在滿蒙獲得之鐵路權利。

(一) 關於南滿鐵路之權利：(一九〇五年九月五日日俄媾和條約及追加約款。一九〇五年十二月二十二日中日滿洲善後條約及附屬約定。同日關於滿洲善後條約之祕密協約。或云議事錄。一九一五年五月二十五日關於南滿洲及東部內蒙古中日條約及關係公文。一按即二十條。)

(二) 關於吉長路權：(一九〇七年四月十五日新奉及吉長條約。一九〇八年十一月十二日新奉及吉長續約。一九〇九年八月十八日吉長借款細目。一九一五年五月二十五日中日新約二十條第七條。一九一七年十月十二日吉長借款

合同。)

(三)關於吉會權利(一九〇七年四月十五日新奉及吉長協約第三條乙第三項後半。一九〇九年九月四日中日間島條約第六條。一九一八年六月十八

日吉會草約

按此書出版後，尙有吉敦包工合同。

(四)關於安奉權利(一九〇五年十一月二十二日中日滿洲善後條約第六條。一九〇九年八月十九日安奉改築中日覺書。)

(五)安東經由鐵路貨物減稅特典(一九〇五年十二月二十二日中日善後條約附屬協定第十一條。一九一三年五月二十九日安東經由減稅辦法。)

(六)滿蒙五路權利(一九一三年十月五日滿蒙借款修路換文。一九一八年九月二十四日滿蒙四路覺書。一九一八年九月二十八日四路草約。其中由滿蒙鐵路一由熱河一由

至海峽線，於一九二〇年十一月十五日讓渡新四國財團。)

乙、日本在滿蒙權利由第三國承認者：

(一)日英同盟(一九〇二年，一九〇五年，一九一一年。)

(二) 日俄協約 (一九〇七年, 一九一〇年, 一九一六年。)

(三) 六國財團巴黎會議席上日本代表聲明書 (一九一二年六月十八日。)

(四) 關於滿、蒙他國鐵路計畫之日本政府聲明書 (一九一四年六月十三日。)

(五) 石井藍辛協定 (一九一七年十一月二日協定, 一九二二年二月六日

九國極東條約及是年三月六日哈定聲明破棄。)

丙、第三國侵犯計畫：

(一) 哈利滿滿鐵收買案 (一九〇五年十月十二日覺書協定, 同日午後未

決通知, 一九〇六年一月十五日文書取消。)

(二) 法庫門案 (一九〇七年十一月八日訂結合同, 一九〇九年九月四日以滿洲五案協約第一條第二條破壞合同。)

(三) 滿洲諸鐵路中立案 (一九〇九年十一月六日美向英提案, 同年同月二十五日英答覆, 一九〇九年十一月六日向俄提案, 一九一〇年一月二十一日

俄答覆。一九〇九年十二月十八日向日提案，一九一〇年一月二十一日日本答覆。）

(四) 錦愛案：(一九〇九年十月二日草約成立。一九一〇年一月以後，日、俄、法諸國對清抗議。一九一〇年四月十八日美答俄文書。一九一〇年六月十五日英總理在議會聲明。一九二〇年美向新四國財團讓渡此權。)

(五) 四國借款團：(一九一一年四月十五日幣制改革及實業借款合同成立。同年柏林會議聲明合同第十六條不害日、俄權利。一九一二年六月十八日六國財團巴黎會議席上日本代表聲明。)

(六) 一九一九年巴黎和會：(一九二一年十一月華府會議，英、美支持中國，排斥日本。)

以上所述，爲滿鐵自日本占有以後，至世界大戰告終爲止，以日本爲中心，由日本人之立腳地所觀察者也。再由第三者方面觀之：自一八一五年維也納會議起，至一九一九年巴黎和會爲止，十九世紀之國際爭鬪，實不外英、俄之逐鹿，德、美、

日繼之而興，然不過立於附屬地位而已。於此戰鬪中，英極慧，知日本不可輕視，遂以爲太平洋北門之看門人，日本亦利用此機，與日俄戰，於是英俄之間，得以小康。美忌日之興也，欲在滿洲起而代之，於是日俄之爭，變爲日美之爭矣。當初俄尙有一大潛勢力，美羽翼未成不足畏，故英尙支持日本。及歐戰起，美執世界牛耳，英遂媚美而與日本脫離日英同盟矣。

過去之事實既如此，吾人再轉眼於將來。現在列強之中，德已與東方無關；俄帝制潰而過激派興，將以思想代武力；他國亦將出於武力以外。法與俄之同盟斷絕，而前此英對德之壓力將加之於法，故法頗有欲與日本接近之勢。歐戰後德勢既墜，英國可稍卸仔肩，而美勃然而興，且俄勢亦失，在東方無須日本之必要，故英將去而之美。質言之，日英之關係漸薄，而日法之關係將濃，而日本之難局，則方興未艾也。觀乎巴黎和會、華府會議可知也。日英同盟以一九二〇年七月八日告終，英且加築新加坡要塞，連結澳洲，顯與日本對敵矣。美國之排日，至今未已，煽動中國以困日，加以新連英國，更將起事於滿洲，此吾人不可不戒心也。重言申明之以

滿鐵爲中心之外交，自始至終，爲對美之外交也。

譯者案：此書成於一九二五年五月二十日，此後所發生之事，未評論也。去年五月發行之滿蒙雜誌載有滿蒙鐵路問題與日本利權之推移一篇，著者雖不同，而與此書大同小異。其後段有洮昂路、吉敦路二章，皆此書所無，當足之以爲此書之續。

(一) 洮昂路 (譯日本滿蒙雜誌)

洮昂路共長一四六英里，爲東路平行線，出於滿鐵之營業政策而築成。因東路沿線一帶地方，土地較南滿地方爲豐饒，由此一帶物產之輸運，占滿鐵全收入之八成許。爲對東路營業及國策起見，作祕密減價及收不當低額運費，阻止貨載而趨之東出海參崴。南滿與中東，雖每年有運費協定之舉，然不過形式而已，並無好結果也。因此滿鐵擬不賴協定，而自行敷設培養線，以吸收北滿之貨物。屢次與北京政府折衝結果，得張作霖之支持，交涉順利，於一九二五年成立包工合同，卽以是年着手工事，工費共用一千三百萬元，於次年工竣。但南滿原爲吸貨而設此

路，不料路成後經由四洮之三路聯運，竟不成功，故毫不能舉培養線之實。一面打通線成，該路南段貨物，流入京奉；北段貨物，流入中東，反爲該二線之培養，是南滿當初意料所不及也。幸而包工墊款，尙未付清，日方可利用此事作爲滿鐵借款鐵路，惟過爲己甚；華方或另由美借款，與日完全脫離關係，亦未可知，是不可不慎重考慮也。

(二) 吉敦路

本路原爲吉會線二百七十英里中之一段。於一九二五年，南滿代表松岡理事與中國交長葉恭綽間，以左記條件，決定敷設：

(一) 合同成立，卽着手工事。

(二) 滿鐵包工，工費二千四百萬圓。當初一千八百萬，後又加六百萬。

(三) 以動產、不動產全部及進款爲抵押。

(四) 款還清以前，會計主任用日人。

本路以將來延長至會寧，然後有價值。惟路成後敦化、會寧一段至今未解決。

亦尙爲懸案焉。

(三) 將來日本應敷設鐵路

此後必須敷設之路凡二：

(一) 汪清——北三峯間。

(二) 長春——大賚間。

(一) 爲吉會成後，吸收牡丹江流域資源於北韓之用，乃吉會之培養線也。
(二) 爲吸收北滿松花江流域一帶之貨物於長春之用。滿洲貨源既在北方，西有洮昂、四洮，東必須有此路，方足以吸貨。此線較長洮、四洮更有價值，四路五路要求時未曾列入此線者；當時哈長一段，有由中東讓與日本之約故也。現在哈長既不成問題，惟有窺機獲得此線而已。

綜上列各譯著以觀，滿鐵問題與國際間之關係既如此其複雜，我國人或尙未深悉其利害。故特廣搜各項著錄，詳晰臚陳，以喚起國人之注意焉。

又當歐戰正烈，列強竭其全力藉求戰勝，無暇及於遠東，日本原患歐洲各強

國之侵略亞洲，得此千載一時之機會，急思逞志。我國以南滿鐵道本係俄築，日俄戰後，讓渡於日如上所述中俄條約，對該路原約有經過三十六年中國政府得出資收回，又有經過八十年無價歸還中國之規定。但在日本所提出二十一條中，竟自行展期爲九十九年。且在華盛頓會議時，日本代表埴原宣言日本在日俄戰爭所得權利，係日本流血換來者，不能輕於放棄云云。不知日本流血僅換至一九二四年止，九十九年之延長，日本並未流血，純以片面恫喝，成此條文，洵足痛也。茲將關於二十一條經過之歷史，及在華盛頓會議與日本代表之駁論，錄之左方：

當一九一五年一月十八日之夜，日使覲見前總統袁世凱，一般人推測以爲不過是交涉取消軍事範圍的問題，那知鼎鼎有名的二十一條竟於這人不知鬼不覺的時候提出！日本的二十一條要求寫在陸軍省繪有無畏艦及機關礮的公用箋上，很給中國當局以不良的印象。日使談話時態度極爲強橫，最初拿威嚇手段要求絕對的祕密，更用暗示方法，以贊助帝制引誘袁氏。贊助帝制的暗示，使袁氏忍心迎合日本的心理，罷免孫寶琦以陸徵祥爲外交總長，日本開始一週兩

次的談判。絕對秘密的要求更遮住中外輿論的攻擊，使日本便宜行事。最初倫敦泰晤士報和美國聯合通信社的北京通信員雖探得二十一條的秘密電告本國，但因爲日本駐英駐美兩使絕對否認的緣故，都未見登載。二月間雖漸露馬腳，但又爲日本所發表之十一條所欺，外人以爲日本止向中國要求十一條。物質上精神上孤立無援的中國，受日本種種威逼種種擺佈，不得不表示許多的讓步；而使還再三催逼談判林毅陸（衆議院政友會系議員，現任外務省勅任參事官）所說『是使中國變爲日本保護國』的第五號！談判經過二十三次，中國已經讓無可讓了；日使乃於四月二十六日第二十四次會議席上提出一種形式上稍加修正實質上有增無減的修正案。修正案共二十四條，較第一次所提二十一條多出關於東部內蒙古者四條，內容大致如左：

- 一、關於山東者：中國承認（一）將來德、日間關於山東權利利益之一切處分；（二）山東沿海不割讓不租借；（三）煙濰路借款權；（四）自開商埠。
- 二、關於東三省者：中國承認（一）將旅大及南滿、安奉兩路租借期展

至九十九年；(二)日人在南滿土地租賃權及購買權；(三)日人在南滿自由居住權；(四)奉、吉九處探鑛權；(五)東三省南部鐵路及課稅借款權；(六)東三省南部聘用顧問之優先權；(七)吉長路借款合同。

三、關於東部內蒙古者：中國承認(一)課稅借款權；(二)鐵路借款權；(三)自開商埠；(四)農工業合辦權。

四、關於漢冶萍者：中國承認(一)不國有，不充公；(二)不借日本資本家以外之外國資本。

五、關於沿海港灣及島嶼者：中國承認不割讓或租借他國。

六、關於揚子江各鐵路者：中國承認將武昌、南昌、九江、杭州、潮州間各鐵路借款權，於他國無異議時，許於日本。

七、關於福建者：中國承認(一)不准他國在該省沿岸建設船廠、軍事蓄煤所或海軍根據地；(二)不以外資自行建設。

八、原案第五號之改正：中國外交總長言明(一)必要時聘用多數日

本人爲顧問；(二)許日本學校或病院在中國內地有商租或商買土地權；(三)中日武官協商探買軍械或設立合辦軍械廠之事。

中國對於日本的修正案考量數日，終因爲武力不敵的緣故，於五月一日又爲最後之讓步！誰知中國愈委曲求全，日本愈蠻橫無禮；日置益公使竟向陸外長聲明如中國不全部容納日本的修正案，日本必取最後之手段。中國政府當局因爲日本正在山東奉天增兵，知道日使的恫嚇，不無所恃，所以於不能再讓之中又爲許多讓步。趕到五月六日日使通告最後通牒已到的時節，差不多連顧問問題都表示承認了！日本必要取一網打盡的手段，於五月七日午後三時，將最後通牒送交中國外交部，限於五月九日午後六時以前爲滿意之答覆。最後通牒所要求的和四月二十六日修正案，一般無二，但原案第五號之改正，卻以『將來另議』四字輕輕拋棄了。日本對於第五號，起初是抱一『祕密進行』的政策，後來被英美兩國偵知受了抗議，所以不得不取銷。五月九日中國政府屈服於日本的最後通牒，中國歷史上遂留一極大的國恥紀念。

(四) 華府會議取銷二十一條的提案

爲日本最後通牒脅迫而成的中日新約，於四年五月二十五日在北京簽字，約中規定自簽字時起即發生效力。北京政府當時爲日本的武力所籠罩，是解脫不開了，但四萬萬玄黃裔胄對於該約卻未嘗認爲有效。第一、中國臨時約法第三十五條規定大總統締結條約須經國會之同意，該約從未經國會之批准。第二、該約成於日本最後通牒的脅迫，未表現中國自由之意思。第三、締約當時中國爲中立國，民國六年八月十四日對德宣戰結果，情勢已根本變遷。第四、膠澳租借條約因中國對德宣戰之故，已完全取銷，中日新約之主要目的物因之不復存在。第五、該約非特與國際聯盟規約不合，且違反中國與外國間之條約。第六、該約缺乏私法上所謂『確定』的要素。本着這種理由和精神，中國代表團曾於巴黎會議請求將該約取銷。只因爲強國專斷，缺乏公道的緣故，不但沒有達到取銷的目的，而且被日本誣爲違背國際信念。仔細想來，國際信念不過指以自由意思所結的互讓條約，若是條約自身缺乏信念，便無所謂違反信念了！

華盛頓會議發起以後，中國國民公意都主張把二十一條提出大會請求取銷，外國有良心的政論家，也同情於中國人民的意見。誰知開會後，施、顧兩使一味聽許士的擺弄，每天止拿些小案在會裏爭論，把山東及二十一條兩件大案擱而不提。山東問題既不幸發生直接交涉，國內外團體遂電催代表團速提二十一條；三位總代表除了王代表以外仍是遲疑不前！後來許士忽然暗示中國代表謂二十一條可以提出，於是十二月十四日纔由王寵惠提出遠東問題總委員會。提出時將約文包括在勢力範圍項下，未曾獨立門戶，這也是許士爲維持日本面子囑咐中國作的！中國主張取銷二十一條的理由，是：

(一) 此項條約及換文與本會之正義的公式，及路特解決遠東問題之原則衝突；

(二) 此項條約及換文侵害中國領土完全，及英、法、俄、美、日各國以條約保證之中國獨立；

(三) 此項條約及換文在威嚇之情形下交涉，而以一九一五年五月七日

本最後通牒之脅迫構成之；

此故。
(四)此項條約及換文缺乏確定之原素，日本與交戰國締結祕密條約，卽以此故。

日本代表埴原起初拿『此係中日兩國間事不能在大會內討論』爲理由，作籠統的反對。王代表謂該約雖係中日兩國間的條約，卻關係有約各國全體的利益；埴原又謂旅順、大連是日本流血換來的（指俄、日戰爭），不能輕於放棄。王代表答稱日本流血僅換至一九二四年爲止，九十九年的延長日本並未流血。乃用最後通牒逼成的。埴原無言可答，但仍作無理由的拒絕。許士遂藉口『爲海軍問題討論迅速，山東問題交涉順利起見，』宣告遠東問題總委員會無定期的停會。會後發表的公文並未提中國要求取銷二十一條，許士維持日本真是無微不至了！

許士既授意中國代表提出二十一條，提出後爲什麼壓迫中國爲正義而生的意見呢？原來許士爲敷衍大會成功，免除自身麻煩起見，並沒有誠意叫中國提

議二十一條。但日本彼時對於海軍比率取延宕的政策，所以特意叫中國提出，藉以催逼日本。果然，二十一條提出當日午後四鐘，三頭會議開會，談判到八點鐘始散。翌日，日本遂宣告接受許士五、五、三的比率矣！許士目的既已達到，便令遠東問題總委員會長期停會。一九一五年五月十三日美國對於中國照會的精神和一九二一年十二月十九日中國代表『如二十一條不取銷則大會所通過之原則不啻廢紙』的聲明，許士是全不注意的。美國當時的輿論雖表同情於中國，卻不能感化他們政府當局的黨利本位主義。中國在美的志士，看此情形，不待日本回答，已知二十一條在華盛頓會議和以前在巴黎會議一樣了！

(五) 中日爭辯及美國聲明

因二十一條停會的遠東問題總委員會，一直遷延到一九二二年一月五日纔重新開會。開會後日本抱定延宕政策，對於二十一條行若無事，隻字不提；許士也努力作門戶開放的工夫不聞不問。後經中國代表催問，美國新聞指摘，許士乃聲明『俟山東問題解決後再議二十一條』。這話冷眼看來，好似許士維持中國

免得日本施展陰謀；仔細推想，山東問題日本取延宕政策，許士何嘗不知，若俟山東問題解決，則大會將近閉幕，還有什麼機會爭持！果然山東問題於大會將終之際敷衍了事，許士和日本代表接洽後，乃令幣原正式回答如左：

『前此本委員會某會議席上，中國代表團曾提出聲明，懇慮將一九一五年中日條約及換文重行審議並取銷之。日本代表團深知中國代表團所處地位之困難，惟對於中國欲取銷以自由主權國之資格所訂定之國際協定之手續，殊難自由同意。』

中國代表團對於一九一五年約章之合法效力似無疑問之點，蓋此項約章係經兩國正式選任之代表簽字蓋印，且曾依據國際慣例實行交換其批准書也。中國力持取銷該約之主張，適足表示其亦以除取銷外，該約確已生效並繼續有效也。

無論何國斷不能慨允割讓其領土權利或其他重要權利，此事之最顯然者。今以非讓與者本意爲口實，而欲謀取銷條約中嚴重規定讓與之權利，若一旦承

認則必開一極危險之先例，其結果將影響亞洲、歐洲及其他各地國際關係之安定。

中國代表團陳述書中曾謂中國接受一九一五年之日本要求，本希冀有相機提出討論並取銷之一日。此種論調殊難索解，蓋中國代表不能謂中國於訂約時即抱一遇機位即破棄之意思也。

中國代表團力稱爭議中之條約及換文，足以破壞本會所通過關於中國主權及獨立之一切原則。然本會已屢屢主張凡中國行使主權所讓與之權利，均不能視為侵犯其主權及獨立。

抑尤有進者，世人每以二十一條四字名一九一五年之條約及換文，實欠妥貼，且易起誤會。其出足發生之錯誤印象，即謂日本曾堅持原案，中國曾全部承認也。究其實，非特第五號，即日本原案其他數項亦經完全撤回，或照中國政府意思修正，始作成最後提案請求中國承認者。兩國政府關於此項交涉所發表之記錄，更足證明該條約及換文之重要條件，其曾經簽字者，在最後通牒交付以前，實際

上已得中國交涉員之承認，至最後通牒在日本當時視之不過使遷延不決之交涉從速了結之唯一手段耳。

在本會內重事考究及審查到會國一國對於他國舊有之冤屈，日本代表團實未見有何利益。欲合於本會之最高目的計，惟有以希望及信念瞻顧未來耳。

但詳考一九一五年中日條約及換文成立後所起之變遷，日本代表頗欲乘此機會爲左之宣言：

(一)日本預備將讓與日本資本獨享之儘先商議權中關於(一)建築南滿洲及東部內蒙古鐵路借款，及(二)以該地租稅爲擔保之借款者，開放爲最近組織之國際財團公共活動；惟組織財團各國政府間及各國財團間所交換並正式宣布之記錄及換文，其中凡關於財團公共活動範圍之了解，均不因此項宣言而變更或消滅。

(二)日本無意堅持中日條約中關於中國在南滿聘用日本政治、財政、軍事、警察各項顧問或教練官之優先權。

(三)一九一五年中日條約及換文未簽字前，日本曾保留其政府原委中之第五號，以備將來之交涉，日本現準備撤回此項保留。該約及換文中關於山東之條款，現已完全整理解決，勿庸贅述。

日本以公允妥協之精神，並鑒於中國主權及機會均等之原則，而爲此決定，余言之有餘幸焉。」

幣原這篇聲明極盡日本外交家詭辯之能事，若仔細分析，便可看出兩種破綻來。第一，對於中國，完全將當年交涉的醜態掩過不提，力持「往者不諫來者可追」的主張；第二，對於他國，拿三種粉飾太平的宣言，敷衍日本的面子，民國四年交涉時日本的行動，已在第一段裏約略說明，不必再贅。現在僅就日本三種宣言，略加解剖。第一宣言所說的國際財團，即拉門德所組織的新銀行團。民國八年日本政府曾向英美各國要求將東三省及蒙古除外，英美各國堅不之許。民國九年拉門德赴日和正金銀行頭取（即經理）梶原仲治交涉東三省、蒙古除外問題，商定將已成之南滿路及其支線（六九八哩），吉長線（七九哩），新奉線（三

六哩，) 四鄭線 (一九〇哩) 並計畫中的 吉會線 (二七七哩) 吉開線 (二三〇哩)，長洮線 (一八〇哩) 劃出新銀團範圍之外，其餘仍屬於新銀團公共活動的範圍。日本此次宣言謂：『凡關於財團活動範圍之了解，均不因此項宣言而變更或消滅。』即是仍舊保留南滿各路借款獨占權的意思。已經新銀團承認的照舊保留，未經承認的宣言放棄，這和不宣言有何分別，假令祕密裏稍有分別，與未承認新銀團的中國又有什麼相干！第二宣言放棄顧問或教練官各種優先權，也是因為門戶開放業經成立，故意買好歐、美各國；實際上東三省已經有日本政治顧問數人。第三宣言將當時英、美抗議的第五號撤回，更是一種笑話；不說最後通牒已將這號默示放棄，即真正保留，在今日四圍風雨之下，日本怕也不敢再冒天下的大不韙罷！

王寵惠代表對於日本的回答，表示不滿，當謂二十一條所生的情形不過是一種事實，在法律上中國斷難承認。翌日，王代表又在遠東問題總委員會上作第二度的抗爭，但時機已失，爭是無效了！除了給美國作交換海軍比率的禮物以外，

和在巴黎會議一樣，仍舊是白費心血一場。當日許士也發表宣言，聲明美國的地位；許士的宣言和中、日兩國的辯論後來都正式記入會議錄內了。以中國十大原則開場的遠東問題總委員會，共開會三十一次，遂於是日（二月四日）以二十一條送終矣！王代表的答辯書如左：

『中國代表團已注意幣原男在昨日日本委員會會議席上關於一九一五年五月二十五日中日條約及換文之陳述書。中國代表團得悉：日本預備將讓與日本資本獨享之儘先商議權中關於（一）建築南滿洲及東部內蒙古鐵路借款，及（二）以該地租稅爲擔保之借款者，開放爲他國銀行利益之公共活動；及日本無意堅持關於中國在南滿聘用日本政治、財政、軍事、警察各項顧問或教練官之優先權；並日本撤回原案第五號將來另議之保留，均認爲滿意。惟日本政府不放棄一九一五年中日條約及換文中之他項要求，此誠中國代表團引爲最大之遺憾者也。』

日本代表團曾表示意見，謂此項協定之廢棄『爲開一極危險之先例，』其

結果必影響亞洲、歐洲及其各地國際關係之安定。』

中國代表團認爲如一國於類似交涉及簽訂一九一五年條約之情形下，可向其他友善但在軍事意味上較弱之隣邦，取求爭議中有所不滿，且無交換物之貴重讓與權，而無他國之非難及抗議，必造成較更危險之先例，其影響國際關係之結果至於不可計算。此項條約及換文在國際關係之史冊上，誠屬獨一無二。卽歷史記錄中，亦難得其他之例證，其性質之嚴酷，若一九一五年日本於兩國尙在友善關係之時機，無挑撥之事可以藉口，忽向中國所提之要求也。

至謂一九一五年各種協定之取銷，將成爲破毀他種協定之先例，更屬不必措意，蓋將來不至再發生同樣事件乃確鑿可望者也。

一九一五年協定交涉情形之奇特，美國政府曾於一九一五年五月十三日所致中、日兩國政府之照會中論及之。該照會開始卽謂『美國政府鑒於中國政府與日本政府間已決及未決之交涉情形，並交涉結果之協定，特照會中華民國（對於日本，稱日本）政府，凡中、日兩國間所訂協定或了解之侵害美國及其在

華人民之條約權利者，及侵害中華民國政治或領土完全，或關於中國之國際政策即普通所謂門戶開放者，美國政府不能承認。」

中國政府自覺對於他國之義務，曾於協定簽字後即時發表正式陳述書以抗議被迫簽字之條約，並謝拒侵害他國條約權利之責任。中國政府於所發表之陳述書中復聲明：中國政府雖「被迫而完全承認（日本）最後通牒之條款，」但中國政府並無贊成修正外國間關於維持中國領土獨立及完全，保持現狀，及各國人民在華工商業機會均等主義所訂規約及協定之意思。

因該約根本上違反正義之故，以中國政府及國民名義而行動之中國代表團，深覺將關於該約是否公正之問題，亦即關於該約基本效力之問題，提出代表與遠東有切膚關係之本會，蓋為職責內所不能或免者。

倘日本徒因一九一五年兩國正式簽字於該約之故，而爭持學術上或法律上之效力，是不啻謂本會之目的為無當，蓋本會九國代表固未嘗有意維持法律上之現狀也。

反之，本會目的實擬使太平洋及遠東之現狀有所改善，冀以增進美國大總統請柬中所述各國間永久之友好。

因此，中國代表團以左列之理由，認爲一九一五年五月二十五日中日條約及換文應加以公允之審查以取銷之。

(一) 中國要求相互之讓與，日本並未提供何等交換物。自該約所得之利益，完全屬於片面的。

(二) 該協定某重要部分違背中國與外國間之條約。

(三) 該協定與本會所通過關於中國之原則不合。

(四) 該協定曾引起中、日間永久之誤會，倘不取銷之，將來難免妨害兩國之友誼，且爲本會召集目的實現之障礙。

關於此點，中國代表團於結尾時，認爲引證一九一五年六月前國務總理大臣原敬提出日本議會之決議，實爲計之最得者，因該決議有一百四十餘議員之贊成也。該決議如左：

『決議——現政府對於中國之交涉，自各方面觀察無不失當，該交涉有害兩國之和好，啓列強之疑慮，該交涉墮失日本帝國之威信，並因違背遠東和平之基礎，故將爲未來之禍根。』

中國政府爲上述之聲明，意在記錄其現在及將來對於一九一五年五月二十五日中日條約及換文之意見。許士聲明書如下：

『幣原男以日本政府名義所爲之重要陳述，使余不能不申述美國政府之地位，因一九一五年五月十三日美國致中日兩國政府之同樣照會中曾表明此事也。致中國政府之照會如左：

『美國政府鑒於中國政府與日本政府間已決及未決之交涉情形，並交涉結果之協定，特照會中華民國政府凡中日兩國間已訂或未訂之協定或了解，其有侵害美國及其在華人民之條約權利者，及侵害中華民國政治或領土完全，或關於中國之國際政策即普通所謂門戶開放者，美國政府不能承認。』同樣之照會曾送致日本帝國政府。』

此項陳述與美國從來對華政策完全一致，而所言明之美國地位，維持已久，且將繼續維持焉。

關於山東事件，即構成原要求第一號並為有關山東省條約及換文之主旨者，欣悉已如二月一日公開大會之報告，在會外由兩國交涉圓滿解決。而幣原男以日本政府名義，聲明日本預備撤回一九一五年條約及換文簽字前所為之保留，即日本政府原案第五號——關於聘用有力日本人為政治、財政及軍事顧問；學校及病院之土地；華南某鐵路；軍械供給；及佈教權——容後再議一層，更令人有深感焉。中國及外國對於第五號要求之再提，均認為必妨害中國完全及門戶開放，今確實撤回此項大問題，各國疑慮自此渙然冰釋矣。關於南滿洲及東部內蒙古之條約及換文，幣原男曾切實言明日本無意堅持關於中國在南滿聘用日本政治、財政、軍事、或警察顧問或教練官之優先權。幣原男並指明日本並不堅持已讓與日本資本獨享之儘先商議權中關於（一）建築南滿洲及東部內蒙古鐵路之借款，及（二）以該地租稅為擔保之借款，惟日本願將該項權利開放為

新近組織之國際財團公共活動。

關於此節，余可謂具有上述性質之任何事業，凡可以外國資本在該地經營者，當然可由該財團擔任也。但應有注意者，即現存條約係將此項事業之機會，以平等條件，開放於各國人民是也。萬不能臆斷中國有約國之一般權利，止限於加入財團事業各國之人民；或參與財團組織之政府自以為除該組織中各國銀行團體外，悉否認其對於此事件之一切權利。余深信日本聲明情願放棄一九一五年條約所許在南滿及東部內蒙古建築鐵路及以租稅為擔保之財政事業之獨立地位，可以此意正當解釋之。

此外尚有指明者：中國政府於一九一五年五月二十五日條約關於南滿洲及東部內蒙古第二、第三、第四各條下，曾許可日本臣民，在南滿洲因建築、工商、工業及農業目的有租賃土地之權，在南滿洲居住、旅行及從事製造事業，並在東部內蒙古與中國人民合辦農業等。美國政府對於此等許可，自不能認為有獨占之意，故擬沿用舊習慣，根據中美間最惠國條款，向中國政府為美國人民要求利

益焉。至此余應表明者：中日間條約效力問題與美國對華條約中之權利截然兩事；因此項權利已經美國嚴重確切言明故也。

美國政府對於此點，與對於美國人民在華從事商工事業之一般權利各事，同，悉本傳統之政策堅持各國人民平等主義；且此種政策並余所述一九一五年五月十三日照會中之其他政策，當由本政府切實維持之。余深喜美國政府現方藉九國條約重申並規定關於中國之政策，或且使之增加效力焉。』

（以上二十頁材料採自周守一君所著華盛頓會議小史，一九四頁至二二二頁。）

第六章 日本對於滿鐵條約外侵略政策之索隱

中國承認日俄樸資茅斯和約之研究

日本按樸資茅斯和約締結之後，即與中國締結滿洲善後條約及附屬協定。
即光緒三十一年十一月二十
六日小村與慶親王所訂。依本約，中國承認日俄樸資茅斯和約第五條第六條俄國讓與日本之諸權利。其條文要項如次：

第一條 清政府承認日俄和約第五條第六條所載，由俄讓與日本之一切權利。
第二條 日政府承認一切按照中俄兩國訂定規行租借地及鐵路敷設條約遵辦，將來有何案件，日後另行商議。

當時清政府毫無抵抗能力，祇得任其私相授受，固不足怪。惟第二條既云遵照中俄之約，自不能出此範圍；而末尾又云：『有何案件，日後再行商議，』則其爲俄所得權利以外，尙有其他希冀可知，此文特爲留餘地步耳。清政府竟不知防範日人之狡猾，真堪慨歎。茲將因此條文日本所增得之權利，略述如下：

案中國所許俄國者爲何？此又不得不根本研究者也。蓋中國許予俄國建設中東鐵路，參看拙著東鐵問題。始於一八九六年五月李鴻章與羅拔諾甫在俄京所訂之中俄同盟密約，世所謂加西尼密約者是也。約成後，李氏遂去俄京，欽差駐俄大臣許景澄與華俄銀行代表烏穆托斯克之間，又訂東省鐵路公司合同，一切權利之讓渡，均基於此。現行中俄奉俄協定，尙有一部分根據於此。茲錄其重要者一二大端，以作本題議論之根據。（全文見東鐵問題附錄一）

節錄東省鐵路公司合同

前文：欽差大臣許欽奉光緒二十二年七月二十日諭旨允准與華俄道勝銀行訂定建造經理東省鐵路合同。中國政府現以庫平銀五百萬兩入股，與華俄道勝銀行合夥開設，生意盈虧，均照股攤認。其詳細章程，另有合同載明。

中國政府現定建造鐵路，與俄之赤塔城及南烏蘇里河之鐵路兩面相接。所有建造經理一切事宜，派委華俄道勝銀行承辦云云。

案據此合同所規定，則中國允許俄國築路，原使一純粹商業性質之道勝銀

行經理，非直接與俄政府發生關係。且完全合夥開設，生意盈虧，均照股攤認。然則日本繼承經營南滿鐵路，應另設一相當商業機關，如道勝銀行之銀行或公司，仍與中國政府或人民合夥辦理；不應由日本政府自設一官商合辦之公司辦理，僅置我於有權爲股東之地位也。且當日本組織滿鐵會社之時，名義上由中日兩國人民募集股本，其實不使中國入股，由其本國臣民募公債及外債充之。無論後來事實如何，在從前中俄交涉時，華方不願與俄國政府合辦，故名義上另成立一公司；當初李鴻章之對俄交涉，蓋有深意存焉。（詳見徽德回想錄，或其譯文李鴻章游俄紀事）及後來中俄交涉承認將俄在滿洲所得權利讓與日本，未嘗籌慮及此，是爲根本錯誤。又中國既已入股庫平銀五百萬兩，此五百萬兩不僅投資於現在中東路一段，即南滿洲支線當然亦有權利；故日本繼承此一段後，當然不能認此一段內毫無股本，因俄股雖讓與日本，華股則並無明文讓與也。如以中俄合股之道勝銀行名義讓渡，則中國固與道勝休戚相關，同時割捨，不過俄自讓其已有而中、俄關係繼續爲中日關係，猶諸合股公司之某股東將其股票出售讓渡，不能

牽及其他股東中國政府之承認者。俄股之出讓在南滿洲段內，中、俄關係一變爲中、日關係而已。觀下所列各款，其義益明：

第一款 華俄道勝銀行建造經理此鐵路，另立一公司，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，應照俄國鐵路公司成規，一律辦理。所有股票，祇准華、俄商民購買。該公司總辦，由中國政府選派，其公費應由該公司籌給。該總辦可在京都居住，其專責在隨時查察該銀行暨鐵路公司，於中國政府所委辦之事，是否實力奉行。至該銀行暨該公司所有與中國政府及京外各官交涉事宜，亦歸該總辦經理。該銀行與中國政府往來帳目，該總辦亦隨時查核。該銀行應專派經手人，在京都居住，以期一切事宜，就近商辦。

案此款開宗明義，即載明銀行另組一公司，名曰中國東省鐵路公司；然則日本繼承遵照中俄條約，南滿鐵路公司理應由中、日合辦之銀行開設而附屬之，不可由日本政府勅令建設明矣。而中東鐵路冠以中國字樣，南滿并此而無之。東鐵鈐記由中國政府刊發，以明主權所在也，而南滿無之。東鐵總辦由中國政府選派，

而南滿完全與中國政府無涉。凡此種種，雖有人譏之曰『中國於東鐵權利，徒有虛名，何曾得實權耶？』此說非也，夫告朔餼羊，聖人所重，即在於斯。吾不得不歎清末政府之顛預，甚於甲午戰後，直并其告朔之餼羊，而亦棄之也。

第五款 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，皆准該公司因便雇覓。所有鐵路地段命盜詞訟等事，由地方官照約辦理。

案此款明明規定治安事宜，由中國政府負責；鐵路地段民刑事件，仍照內地一律看待，初未允予鐵道守備之兵權，鐵道地段之警察權，及自成一國之自治權也。總之滿清時代不糾正之於前，使俄國毫無忌憚，馴致日本亦并此不基，條約習慣之無形權利，亦一併禪承之矣，可勝歎哉！

第六款 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，按照時價或一次繳清，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並電報進款等項，俱免納一切稅釐。

案此款最爲重要。其中『由該公司一手經理』一語，法文譯爲『排他的絕對的管理權』，所有附屬地內一切特權，皆基於此。查華文之所謂『一手經理』者，原不過對建造房屋等等，中國政府不甚顧問之意，并非予以自治之權；乃日俄方面，堅執法文『排他的絕對的管理權』字句，認爲與租借地無異，中國政府應暫時停止行政權之行使，以致釀成今日之局面，（屬於俄方者已次第收回，姑不具論。）此則不得不太息痛恨於當時譯傳者之賣國行爲。然猶可言有『專爲鐵路之用』之限制，今則附屬地內工商業林立，與鐵路毫無關係，完全一種殖民地矣，此後來國家太放棄主權之咎也。日方匪獨附屬地內全行其殖民政策，且波及於附屬地外，遍布警察，以內地雜居而行其治外法權也。（參照東省各地日本警察分布表）細閱華文合同，凡不緊要之華洋文不同處，斤斤加以解釋，獨此重要

文句，不釋一語；殆譯者之故意朦蔽當局，以損失我絕大主權，其罪不容於誅。目下所謂附屬地，則竟等於租界，劉彥氏所謂『變相租界』是也。（參看劉彥著被害之中國）所謂『變相租界』者，不但未與中國訂正式之租界章程，並非如營口、奉天、安東等處，曾經中國承認其劃租界之比也；然而其區域之行政權、警察權、土地永租權、徵稅權，完全與專管租界無異，即南北滿洲日、俄兩國所稱之鐵路附屬地是也。此種鐵路附屬地，始終未經中國之承認，而日、俄兩國強迫設置之，除專管租界所享各權一併享受外，並長派軍隊以護衛之。光緒三十一年日本約開奉天、吉林、黑龍江三省十六處爲商埠，而不要求設專管租界者，以皆設有鐵路附屬地故也。且與其設專管租界，致他國效尤；無寧以鐵路附屬地之名，行專管租界之實，反得壟斷東三省商務上之利益也。

第八款 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，不得藉他故，中途逗遛。

案此款則中國縱允鐵路運輸俄國軍隊，而仍不許其停留也。今日則何以南

北滿一旦有事，滿鐵竟爲軍運之用，而可置客貨運送於不顧，又何說也？

第十一款 凡搭客票價，貨物運費及裝卸貨物之價，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。

案此款明定鐵路爲中國之鐵路，故中國所有因公文書信函，公司有免費運送之義務；中國軍隊軍需運送，有優惠之權。今也何以有時滿鐵且拒絕中國軍隊之輸送？甚至附屬地之徒步通過，尙且不許。喧賓奪立，於茲爲甚。

據以上所述各款，足以證明日本種種違背條約之點。進一步言，按樸資茅斯日俄和約除第五條第六條兩條規定以中國之承諾，俄國將旅順、大連租界地及長春、旅順間之鐵路讓與日本外，不特毫無關於行政權之字樣，而第三條且有反對之規定。該約第三條原文錄下：

日本國與俄羅斯國互約如左之事件

(一) 根據本條約附屬追加條款第一項規定遼東半島租借權所生效力之

地域外，由滿洲全然且同時撤兵。

(二) 除前記地域外（即遼東半島），將現在日本國或俄羅斯國軍隊占領或管理下之滿洲，全部完全還歸大清國統制權專管。

案以上條約之觀察，除遼東半島外，滿洲全部完全應屬於中國統治。迄今日本在滿鐵界內執行種種權力如警察、郵政、無線電臺之設置、軍隊之駐紮、裁判權及關稅管理權之享有等，皆係有意侵奪中國之主權也。

倘日本承認中俄合辦東省鐵路公司之存在，則當承認中國在鐵路界內之主權。承認中國在鐵路界內之主權，則應完全取消現在之所主張。須知南滿鐵路係由俄國東省鐵路讓與而得，東省鐵路界內既完全為中國主權，則南滿鐵路界內亦應隸於中國完全主權之下，實屬毫無疑義。如日本不承認東省鐵路合同有效，則南滿鐵路根本上即不存在。如欲南滿鐵路有條約上根據，則非承認東省鐵路所有一切條約不可。故中、俄間此項條約，直接固束縛俄國，間接亦可束縛日本。然條約具在，其如中國之無力履行。苟中國同心協力，要求日本按約履行，

則日本一切陰謀野心，又何從有發揮之餘地。日本外交家夙知該約存在，於日本極爲不利，故於一九一七年三月十日，日本駐北平代理公使芳澤謙吉與駐北平俄使交換公文，聲明日本政府承認俄國在中東路界有行政權。此種行爲，殊屬奇怪；蓋俄國在中東路界內有無行政權，係中俄間之事，何勞日本越俎代庖，慷他人之慨。其意不過欲藉此打消中俄間一九〇九年之中俄東省鐵路界內設立之公議會所訂定大綱條款——此條款係根據光緒二十二年（一八九六年）建造鐵路合同有彼此講解不同之處，由是商議東省鐵路界內設立公議會，訂定大綱。茲錄其與本題有關者如下：

（一）鐵路界首先承認中國主權不得稍有損失。

（二）凡中國主權應行之事，中國皆得在鐵路界內施行。如施行之事無背東省鐵路公司各合同，則公司及公議會，皆不得藉詞阻止。

（四）關於中國主權合政治者，由中國官員主持，自出告示。

（七）鐵路界中外人民，共享平等權利，共擔平等義務，無稍歧視。

又該約簽字時，中國外務部與俄國駐北平公使之間，交換照會，作為附件。茲錄其全文如左：

外務部致俄使照會（附件一）

鐵路租界之地，均屬中國土地，業已訂定大綱，言明中國主權，不得稍有損失。其各國人民，按照中國與各國所立條約，在中國境內有應享利益，亦應聲明，一律尊重，以免日後誤會。茲特互換照會。

俄使致外務部照會（附件二）

東省鐵路界內，係屬中國土地。茲申明中國主權及設立公議會預定大綱之條款，本月適將簽字蓋印，本大臣特應聲明本國政府於該界內各國人民，按照中國與各國所立條約，得有利益，應行一律尊重。

由上述各項條約觀之，日本在鐵路界內，毫無所謂『行政權』，極為明瞭，已無絲毫疑義。惟吾人就南滿鐵路侵略行政之手段觀之，尤足證明日本在鐵路界內無行政權。查南滿鐵路條例，係一九〇六年六月六日日本政府以敕令發表。若

日本在條約上或法理上在鐵路界內有行政權，則宜堂堂正正於該項條例中，規定鐵路公司對於行政權之權限；蓋此種重要權利，決無遺漏之理。然遍查公司條例中，毫無此項規定，即鐵路公司絕對無行政權之證明也。直至同年八月一日，即鐵路公司發表兩個月後，始由日本外務、財政、交通三大臣連署之秘密鐵路命令第十四號第六條，賦予該公司在鐵路界內徵收公費之權利。徵收公費，雖爲侵略行政權之一種行爲，然不敢公然謂有行政權。此種徵收公費之行爲，固屬絕對的違反條約，且在法理上無根據，若以明令公布，必遭中國政府及駐奉各國領事所反對，故不得不以秘密命令行之；其所以有秘密之必要，即日本政府自知其條約上法理上在鐵路界內無徵收公費權利之證明也。然此種秘密命令，既有不能公布之苦衷，且其後亦未以何等形式向外間公布，則除居住該地之日本人民外，毫無遵奉之義務。是南滿鐵路公司對於日本人以外之居住鐵路界內者，無從執行此不正當之權利。南滿鐵路公司於此苦心積慮，經一年有餘，仍未得以此秘密命令向外公布之善法，乃迂道而行，欲假私的契約關係，暗中加日本人以外之居住

者以此不正當之義務，故於一九〇七年九月發布居住鐵路界內者規約，以『凡來居鐵路界內者，須遵守其法令。』之含糊聲明，遂開強制外人遵守公司規則及負擔公費之途，然猶未敢遽發表徵收公費之規定也。又越一月，始公然公布徵收公費及手數料規則，是幾經輾轉曲折，始達其徵收賦課之目的。當時外間未及注意，故未發何等抗議，然而前者既發此秘密命令，後者遂行此欺騙手段，必欲坐享其不正當之權利者，則又日本政府及南滿鐵路公司敢於蔑視條約，侵略中國領土主權及鐵路界內行政權之明證也。該項侵略行為，雖經中國政府向南滿鐵路公司及駐奉日本總領事嚴重交涉，然日本方面恃強橫行，迄今仍爲懸案。在日俄戰爭以前，日本之正義宣言，豈不常言滿洲早晚必爲俄侵吞，於是日本起義師，代我奪回已失權利，還我疆土。嗚呼，我之讓與俄者，僅屬什一，而日本之轉而取者，不啻倍蓰；似此爲我中國計，而興義師，我之實受厥惠者，究安在哉。茲特舉其重要增加損失各節，臚列於後，以志我國之痛史焉：

開市之增加：中國每受一次外國侵略，其屈辱的媾和條約中，必添數處開

港地，以便列強經濟侵略。日俄之戰，中國固未嘗開罪於日本也，且提供戰場也，祇以弱國之故，其賠償受罰，竟甚於戰敗之俄。除已讓於俄者不算外，新加者照例有開港一條，此時增加者爲鳳凰城、遼陽等，凡十六地點，載在滿洲善後條約附屬協定第一條。

安奉線：俄設中東路，復加南滿支路，我已厭外勢之進逼矣，而日猶爲未足，以戰時擅築之安奉鐵路，強我允其改築正式鐵路，并以中東路所有一切有形無形特權附課之，此實爲日俄戰後，中國最大損失。約開端於滿洲善後附屬協定第六條，幾經磋商，不得結果，日本用其常套手段之最後通牒，於宣元陽八月十九日交換覺書送訖。

南滿鐵路用料免稅：此雖根據中東合同第七條而免除，與有稅品日區別，經總稅務司通達後，日本顯然不服，發聲明書，大言南滿鐵路用料免稅，較中俄所定，意味字句均廣大。可見萬事日本於繼承俄權時，必特用意寬其範圍，是亦我國爲日所取，大於俄取。條約根據爲滿洲善後附屬協定第八條。

增加日本居留地：於安東、奉天添劃日本專用居留地，載在滿洲善後附屬協定第九條。

斷送鴨綠江右岸森林採伐權：載在附屬協定第十條。

推廣陸路貿易減稅：以中、俄陸境減稅之例，推廣於中、韓國境。開端於附屬協定第十一條，以民八五月三日彼此交換覺書而承認。

由此觀之，日本之利權取得，大半由於一九〇五年十二月二十二日之滿洲善後條約及附屬協定也。

又該協約會議錄中，載中國不得設與南滿平行之鐵路等語，此亦中俄條約所無，而日本所特加之一也。

日本第二次進逼，爲一九〇九年訂立之滿洲五案協約。時新法鐵路之交涉正熾，故有此約。因此而失去之主權，大略如次：

在滿中國敷設鐵路之限制：一八九九年中國總理衙門與駐華俄使間，曾交換一文，言明北京以北及以東，建設鐵路，除自款以外，不借他款建築。此中、俄之

約，與日俄和約俄讓權利無影響，原與日本無關也。乃新法築路之議起，日本以其不利於己也，遂與俄協力脅我，於五案中首列爲第一條，指明敷設新法線，必先與日本商議，此與善後條約議事錄中滿鐵平行線云云，同爲中國在滿建設鐵路受束縛之先聲。馴致今日滿洲鐵道網權，全落日人手中之由來也。

營口線之允准：

中國允准俄建南滿支路，條約訂明展至營口一支線，純爲運料之用，路成卽拆，至遲不得過八年。參照建造南滿支線合同。其防患未然，固可謂能守一

步，卽留一線生機，其情至可憫也。而日人之苛求，遠勝於俄，并此不許，於五案第二條訂明由大石橋起分支路至於營口，此與安奉線同爲俄得權利以外之日本二大推廣。查俗稱『南滿三港』者，大連、安東、營口是也。大連已矣，以日代俄之故，中國又須添送二港，亦日本代我伐暴俄之賜也。

鑛權之讓渡：

中東合同雖訂明採鑛另議，合同第六條。但亦止於鐵路所用。對吉、黑訂有明約，對盛京省僅南滿支路第四條，有沿線經過地方准採掘煤斤，供鐵路敷設及營業之用等語。日本垂涎撫順、煙臺藏煤之豐富，於善後三四條，攫取採掘

之權。細則成於一九一一年，而大好富源，雙手奉送之矣。

吉會權利之讓與，與滿洲五案同日訂約者，有間島協約。間島問題與滿鐵無甚直接關係，但其第六條，預埋吉會鐵路敷設權之根。其文曰：

『清國政府將來應將吉長鐵路展延至延吉南境，以與韓國之會寧鐵路銜接。辦法一律按照吉長鐵路成例辦理。其開辦時期，清國政府酌量情形，另與日本政府商議定之。』

嗣後民國七年段祺瑞執政時代，又與日方訂借款草約，取得墊款二千萬圓，爲西原借款之一部；民十四，葉恭綽長交通，又與日方訂吉敦包工合同，民國十七年工竣。於是吉會祇剩敦化、天寶山一段線路未成，天寶輕便鐵路未改築而已。

吉長路之允准：吉林至長春一段鐵路，形同中東支線，暴俄時代，早已覬覦，吉林將軍長順拒之，奏請自辦，後以資本無着，復起借款之議。一九〇二年（光緒二十八年），與俄訂借款草約十六條，此約特點，言明與中東幹線性質不同，不用沿線各項特權，三十六年後可贖回，八十年後無償收回。今日雖入日手，未踏安

奉之輟，賴有此也。日繼俄權，即注目及此，善後條約訂成之。又次年，一九〇七年四月以交還新奉一段狹軌爲交換條件，訂成新奉及吉長鐵路協約，約中國自辦吉長時，資金半數仰給於日。此大堪注意者：凡預約路權，每以如借用外資，先商某國爲條文，此則自辦亦須借半額之日款也。次年訂新奉吉長續約，又次年一九〇九年八月，訂成吉長鐵路借款細目，借用南滿款日幣二百十五萬。日方猶以爲未足，民四二十一條中，復以第四款第七條逼我改訂吉長合同，并聲明嗣後中國對外鐵路借款，條件有優於此者，一律均霑。民六，根據二十一條改約，增借款爲六百五十萬，聘三主任，委託南滿經營，遂呈今日之現狀。

旅、大及滿鐵之期限延長：日本侵略滿洲史中，最可痛恨者，莫如民國四年之二十一條。照中俄約，中東路自造成之日，經過三十六年可贖回，經過八十年無償收回；其期爲一九三九年贖回，竣工起算。一九〇三年一九八三年收回。旅、大租期爲調印後二十五年，照理民國十二年即可收回；安奉雖成於日手，然當時言明十五年爲期，可以贖回，則即以民元工竣計，民國十五年後即可備價贖回矣。日本當初本

無誠意，不過約文上欺人之語耳。此次果以一律延長九十九年爲請，磋商結果，由接收之日起算，旅大租期改爲民國八十六年；南滿鐵路交還期，改爲民國九十一年；安奉滿期，改爲民國九十六年。是贖回一層，殆將無望。嗚呼，歷劫不復，此之謂也。我國民若不奮發努力，吾恐卽至民國一百年、二百年，亦難期收回。甚望臥薪嘗膽，充實經濟，力修武備，此二十一條，亦未始不可由我提加於彼也。

四洮路之允准：自新法問題發生，日本卽感有由南滿出一支線，以連絡東蒙古方面之必要。除於滿洲五案首條列入中國敷設新法鐵路必先與日本商議之條文外，每遇機會，必向中國要求敷設鐵路之權。適袁氏帝制野心正熾，當第二次革命時，亟欲借外債以資懾服其敵；當時六國財團儼存，政治借款不能自由，獨於經濟借款，可不受財團束縛，乃欲以修路之名，大借其款。民二命外交總長孫多鈺與日本訂定滿蒙五路之約，首列四洮路，此四洮允借日款之發端也。民四年底，交部與正金祕訂四鄭借款合同。次年三月，卽開始測量，是年冬四鄭一段工竣。至民八，正金以所有權利，轉讓滿鐵，展築鄭家屯、通遼支路，及由鄭家屯至洮南幹線，

加借一千萬圓以從事。原約本定發售公債，以歐戰方殷，款由滿鐵墊，作爲短期借款，利息極重；邇來利上加利，至今無由償還，成爲國有鐵路借款中之最難償清者。此姑不論，惟有此路以來，滿鐵東有吉長，西有四洮，培養之路具，鐵道網之骨骼成矣。今日我雖東築吉海、瀋海、西建、齊克、洮昂、打虎諸路，欲設法包圍，然無海港，適足以成滿鐵之分支流耳。

四路之允准：民二袁氏既以五路之權奉送，至民七段氏當權，復以四路贈日。詳見滿蒙五路。雖其中二路，已由日自行提交四國新財團，其餘二路，亦未敷設；然日本在滿，蒙鐵路網之基礎，益形堅固矣。

洮昂之包工：洮昂爲錦愛預定線中之一段，張作霖以運兵便利起見，民國十三年東三省總司令張作霖，奉天省長王永江，與滿鐵代表松崗洋右訂立包工合同，以十四年六月起工，十五年七月工竣。於是滿鐵與吸收北滿貨物上，又加以工具矣。

吉敦路之包工：吉敦路爲吉會之一部，已詳上文吉長條下，可不另述。但吉

會因此而愈近實現之期，則不可不注意焉。包工合同係民國十四年滿鐵代表與交長葉恭綽所訂，十七年工竣，至今收支不敷，將來如不展長，實現吉會維持及還款上一大難問題也。

天圖輕便鐵路之合辦：天圖鐵道者，吉會路線之一部分也。初日以吉會實現困難，思分段以成之。吉長由滿鐵經營之後，一方交涉吉敦，一方以中、日合辦名義——華方由商人文祿出名，日方爲飯田延太郎出名，於民七三月十六日訂成中日合辦天圖輕便鐵道公司合同，民國十一年八月起工，十三年十月工竣。現成者爲本源地坊——道頭溝間六十二英里又八，及朝陽川——延吉間枝線六英里又二，合計爲七十六英里又四。雖係區區一段輕便鐵路，但於吉會之成立，關係至深，亦國人之所當注意也。

以上爲日本在鐵路方面之進展，次更請言鐵路方面以外者：

關於森林方面，則有一九〇八年之鴨綠江中、日合辦採木公司章程，同年該公司之業務章程及關此之覺書，民七之吉黑兩省林鑛借款合同及往復文書。鑛

山方面有本溪湖煤鑛合辦合同（一九一〇年）、滿鐵鞍山站鐵鑛合辦合同（一九一六年）、撫順煙臺兩炭坑細則議定書（一九一一年）等等。此皆斷送於一九〇五年、〇九年關於滿蒙之兩約也。至日本不根據條約或曲解條約所攫取之權利，皆中東鐵路作俑，吾人又不得不先一察俄人無形中造成此等權利之由來也。

歷任滿鐵社長成績之調查

日本以滿鐵爲侵略我國東北之唯一政策，其計畫之周密，心思之狠毒，前數篇已闡發無遺。溯其開始經營迄今，不過二十餘年，而成效粲然，根深蒂固，究竟具何種妙法，乃能如此。以吾觀之，實由於滿鐵社長皆稱得人，故能運用此項具體方略，逐年進展，次第成功。於是以區區南滿一隅數百方里之鐵路，考其每年收入數目，竟超過吾國全國鐵路之進款，不能不令人驚異。語曰：有治人，無治法，今觀於滿鐵成效而益信。茲將滿鐵成立以來歷任社長履歷，暨其辦事成績，詳晰調查，臚列於左：

歷任滿鐵社長

第一任滿鐵社長後藤新平 一九〇六年十一月十三日總裁任命，一九〇八年七月一四日退任。

履歷：日本東北地方一貧家之子，畢業於福島醫學校，任愛知縣縣立病院長，兼醫學校校長，留學德國，歸國後任內務省衛生局長，甲午之役，充臨時陸軍檢疫事務官長，戰後任臺灣總督府民政長官，一九〇六年任滿鐵總裁，在職一年八月後，轉遞信大臣，第三次桂內閣時，又任遞信大臣，民五寺內內閣成立，任內務大臣，曾充鐵道院總裁，東京市長，復興院總裁，又招致「越飛」，無論在朝在野，爲國家謀策甚多。

成績：一切開辦事業，設立大規模調查機關，赴北京謁西太后及光緒，視察沿線，赴俄京謁俄皇，規劃改築路線，修築港灣，經營撫順、煙臺二鑛，設立倉庫，開辦海運等，一億元事業計畫，整理冗員，乃其犖犖大者也。

第二任中村是公 一九〇八年十二月十九日任總裁，一九一三年十二月

十八日退任。

履歷：一八九三年畢業於東京帝大法科，歷任大藏省試補，秋田縣收稅長，臺灣總督府事務官，參事官，財政局長，滿鐵副總裁，鐵道院副總裁，東京市長等職。

成績：第一次職制改革，安奉線改築，開辦急行列車，及上海航路，進行築港工事，改良海陸聯運之貨物運搬事宜。所有港灣倉庫貨物運搬，均歸爲滿鐵直營。設立豆餅混合保管制度。於撫順煤礦，施行填砂法採煤，設立瓦斯事業，電車事業，改良地方事務，遍設小學校公學堂，開辦工業學堂，醫學堂，創設東亞經濟調查局，中央試驗場。南滿事業基礎之大成，實出於中村之力。

第三任野村龍太郎 一九一一年十二月十九日任總裁，一九一二年七月十五日退任。

履歷：一八八一年畢業於東京帝大土木工程學科，任東京府辦事員，鐵道一等技士，鐵道技正，遞信省技正，赴歐美各國視察，歸國後得工學博士學位。一九〇六年任臨時鐵道國有準備局技正，次年任鐵道廳技正，嗣陞技監，鐵道院副總裁，

民二、就滿鐵總裁職，在任僅七閱月即免，退職後，任帝國鐵道協會副會長，民八、再任第一次滿鐵社長。

成績：當時政友會欲將滿鐵作爲黨之外府，野村僅供傀儡而已。一切事業，悉由副總裁伊藤大八處理。所辦事業，惟將前此理事會議制改爲分掌制，後即因此內部決裂，而正副總裁辭任焉。

第四任中村雄次郎 一九一三年七月十五日任總裁，一九一七年七月三十一日退任。

履歷：一八七四年任中尉，累進至中將，一九〇二年以陸軍次官兼軍務局長，轉任八幡製鐵所所長，一九〇四年勅選爲貴族院議員，民三、就任滿鐵總裁，民六、任關東都督，退職後，曾任宮內大臣，樞密院議院等職。

成績：中村時代，正值歐洲內外多事，所辦之事甚多。其重要者，爲鞍山製鐵所之新設，四鄭鐵路之建築，於哈爾濱開設公所，將朝鮮鐵路改爲滿鐵委託經營。民六、寺內內閣成立，滿鐵歸關東都督指揮，遂廢總裁副總裁僅置一理事長，辦理

事務。中村出爲都督，而以副總裁國澤爲理事長焉。

第五任國澤新兵衛 一九一七年任理事長（卽社長）一九一九年四月十二日退任。

履歷：一八八九年帝大工科出身，一身以鐵道工程始終，日本內地各路，大半爲氏所設計。後藤任總裁，卽以爲首席理事，兼管技術方面，改俄國式廣軌爲標準式，皆出國澤之手。中村是公繼後藤，推薦爲副總裁。第四任中村雄次郎就任，又爲副總裁，至中村轉關東都督廢正副總裁卽升理事長。此時代，滿鐵一切事務，均受關東都督之節制也。國澤在滿鐵有前後十餘年之久。

成績：置業務研究所，委派吉長代表，改良綿羊種，統一地方行政，公開圖書館等，皆國澤理事長時代之事業也。

第六任野村龍太郎 一九一九年四月十二日任社長，一九二二年五月三十一日辭任。

履歷：見前。

成績：滿鐵主腦，初稱總裁，繼改理事長，受關東都督節制。一九一九年，都督制廢，滿鐵理事長，亦改爲社長，不復受關東廳之指揮矣。後藤爲改革後第一任社長，野村任社長二年一月而去職，所經手事業頗多，但多出於副社長中西清一之籌謀，野村不過擁虛位而已。此時代所辦重要事業，爲優遇社員，設立消費組合，改良運輸，實施混合保管，改正運價，將南滿朝鮮兩路運，率作爲同一制，又將窯業事業分離，作爲一獨立公司，民九增加從前二億二千萬圓之資本爲四億四千萬圓，新設運輸事務所，及旅館事務所，廢止與業部等等。

野村社長時代，有二大事件，不可不特書者，一爲淘汰社員職工至九千名之多，致沙河口工場，有同盟反抗之舉。二爲塔蓮炭鑛事件。野村一任總裁，一任社長，皆出於政友會欲以滿鐵爲外府之計，於是種種醜聞，不可勝記。而塔蓮炭鑛其尤著者也。初，此鑛屬華人，以六百元售與日人石丸某，石丸以三萬元售政友會代議士森某，號稱買價十一萬元，組織公司，定名東洋炭鑛株式會社，以二百二十萬元售與滿鐵，充作黨費，事發中西副社長以背任罪被訴，初審有罪，控訴得免。滿鐵爲

各政黨所爭奪，於此可見。

第七任早川千吉郎 一九二一年五月三十一日任社長，一九二二年一月十四日逝去。

履歷：一八八八年畢業於帝大法科，入大藏省充祕書官，陞參事，後入三井洋行，爲該行之重鎮，刷新社務，以致今日之三井，由原敬之懇請，出長滿鐵。

成績：早川爲滿鐵首腦人物中最提倡中日親善門戶開放之人，頗注重文化方面，擴充圖書館，招致中國碩學，惜在職僅半年，死於任，其抱負未能充分發揮，無特筆可書之成績。

第八任川村竹治 一九二二年十月二十四日任社長，一九二四年六月二十二日辭職。

履歷：一八九七年畢業於帝大法科，高等文官考試及第，入遞信省，任事務官，兼書記，得水野練太郎之知遇，入內務省，任書記官，陞參事官，轉任臺灣總督府內務局長，回本國，歷任各縣知事，政友會組閣時代，曾任警保局長，拓殖局長，陞內

務次官，以水野之推挽，出任滿鐵社長。

成績：川村時代成績之大者有二：（一）油母頁岩（oil shale）之發見，

（二）鞍山製鐵所貧礦（Poor grade ore）處理法之發見是也。此一事足以解決日本所缺煤油及鐵之問題，於日本國家生存上，關係極爲重要。至於洮昂路之締結，亦屬川村所辦。川村時代有所謂機密費支出事件，亦足以觀日本政黨之腐敗。

第九任安廣伴一郎 一九二四年六月二十二日任社長，一九二七年七月十九日去職。

履歷：一八七八年畢業於慶應義塾，留學香港二年，北京二年，一八八五年，入英國劍橋大學（Cambridge University）一八八七年畢業。歸國後，歷任內閣書記官長，內務省遞信省參事法制局長，恩給局長等。一八九〇年列入貴族院議員，民五充樞密院顧問官。

成績：以緊縮爲方針，就任後，即將滿鐵關係之公司百餘，大加整頓，僅留六十。又將電氣瓦斯窯業玻璃四事業，與滿鐵分離爲二，各作爲獨立公司。解除朝鮮

鐵路之委託經營，完成洮昂路、敷設吉敦及金福鐵路。對內則淘汰社員至一千數百名之多，減少家族津貼、出差旅費等，大事節省。

第十任山本條太郎 一九二七年七月十九日任社長，一九二八年六月二十一日改稱總裁，一九二九年八月十四日辭職。

履歷：完全實業家，並無學歷，一八八二年入三井洋行，一八八四年被擢爲上海分行經理，一八九八年歸國，任大阪支店副經理，一九〇〇年，赴歐、美視察，歸國任三井理事，兼各關係公司理事，民三、坐西門子事件下獄，開釋後，暫不問世，田中內閣出，舉爲滿鐵社長。

成績：以滿鐵經營法陷於官僚式爲憾，主倡辦事經濟化及實務化。一九二八年預算，減削六百萬元，是年盈利增加一千萬元。實行附屬事業之分離，整理財產一億四千萬元，更換社債一億二千萬元，設立大連農事日滿倉庫等公司，於製鐵製油及肥料製造，尤爲注意。計畫未實現而去職。於海運購入貨船八，新造運煤船六，於甘井子、營口，另加新設備，在日本內地，收買鶴見、大阪地皮建築碼頭，以圖

貨物由滿運日之便利。曾向張作霖要求四路速成，訂成吉會敷設契約等等。

第十一任仙石貢 一九二九年八月十四日任總裁。

履歷：一八七八年帝大理科畢業，入遞信省，充工程師，嗣陞鐵道局管理局長，轉運轉局長，未幾辭官，任九州筑豐鐵道株式會社社長，一九〇八年，被選爲衆議院議員，民三，任鐵道院總裁，民十三，憲政黨內閣出現，任鐵道省大臣。

成績：現在甫經到任。

就上列歷任滿鐵社長成績而論，足見其國家經營南滿，深具苦心。對於社長人選，異常鄭重，信之既篤，任之彌專，而各該社長，始克展其所長，殫精擘畫，不遺餘力，直視國事如其家事，盡量發舒，無惑乎爲時未久，成效大彰，幾有一日千里之勢。倘使此路異日爲我國收回，不深求日本用人行政，所以收效之故，以此重大事業，委諸能力薄弱之徒，但知植黨營私，朝令夕改，竊恐從前經營效果，不旋踵間，勢必隳壞殆盡。甚矣，建設之難而用人之不可不慎也。援舉歷任滿鐵社長成績，以證明日本經營滿鐵之成功，實由於滿鐵用人之得當，以爲吾國留心時務者告焉。

附錄

新奉吉長鐵路協約 光緒三十三年

大清國欽命外務部大臣（瞿那唐）

大日本國欽差全權大臣林各奉其本國政府之委任，茲協定條款如左：

第一款

中國政府現因收買日本國所造由新民府至奉天省城鐵路，議定售價日本金圓一百六十六萬圓。天津交付，正金銀行兌收。此鐵路由中國政府改爲自造鐵路，尤將遼河以東所需款項，向南滿洲鐵路公司籌借一半之數。

第二款

現中國政府自辦吉林省城至長春府鐵路，尤將所需款項之半數，亦向前開公司籌借。

第三款

第一款及第二款所載借款之條件，除還清期限外，其餘一切仿照山海關內外鐵路借款合同辦理。其主要事項，開列於左：——至鐵路一切辦事章程，應按照現在山海關內外鐵路總局之辦法辦理。

(甲) 借款還清期限，關於新奉鐵路遼河以東者，定為十八年；吉長鐵路定為二十五年。在各期限未滿以前，均不得還清全款。

(乙) 新奉鐵路遼河以東向有南滿洲鐵路公司所借之款，即以該段鐵路產業及進款作保。

吉長鐵路局自籌之商股，及向南滿洲鐵路公司所借之款，均以該鐵路產業及進款作保。

中國政府於借款未清以前，凡他項借款，均不得以以上所指鐵路產業及進款作保。

中國政府於借款期內，應將遼河以東之鐵路及吉長鐵路房屋、工廠、車輛、地段、物產經理妥善，並隨時添增車輛，務令運載等事敷用無缺。倘嗣後於吉長鐵路添造枝路或再接展其建造之事，應歸中國政府自辦；如有不敷之款項，應向公司籌措。除所指之鐵路外，如中國自行籌款建造他路，與南滿洲鐵路公司無所關涉。

(丙) 借款本息均由中國政府作保，如付息還本到期爽約，公司即知照中國政府，應按所需之數代還公司。倘中國政府於公司知照後未能照所短本息籌還，應將所指之路及一切產業交公司暫代管理；俟本息還清，仍交還鐵路局管理。倘所欠本息為數無多，可通融展期；惟不得逾三個月之久。

(丁) 在借款期內，總工程師應用日本人。至鐵路辦事人員，倘華人不敷用，亦可參用日本人。倘有時須更換總工程師，應與公司商明，方可派委。並添派鐵路日賬房一員，須具幹練之才，於鐵路各賬務均有全責布置督理；其監督收發事宜，應商同鐵路總辦辦理。

(戊)所指各路，係屬中國政府官路；如遇軍事或賑務，政府在各路運送兵丁糧食，均不給價。
(己)指明各路所有一切進款，應存日本國銀行。至如何存儲，俟訂立借款合同時，彼此商定。

第四款

中國政府收買現有之新奉鐵路後，應從速與南滿鐵路公司訂立關於遼河以東之借款合同；又派令中國工程師會同日本工程師履勘吉長鐵路，以憑估計該路需款。完畢後，應於六個月內，與公司訂立借款合同。

第五款

中國所辦之新奉及吉長鐵路，均應與南滿鐵路聯絡。至其一切章程，由津榆鐵路局與南滿洲鐵路公司另派委員商訂。

第六款

第一款及第二款所載借款之實收價值，應照中國最近與他國借款公平酌定。

第七款

新奉鐵路售價交付後，限一個月應即由中國鐵路局派員接收經營。

光緒三十三年三月初三日。

明治四十年四月十五日。

附錄

新奉吉長鐵路續約光緒三十四年

中日兩國政府按照光緒三十三年三月初三日即明治四十年四月十五日所訂新奉及吉長鐵路協約第四款，應由兩國訂立各該鐵路借款合同。惟訂立該合同以前，兩國政府擬除該協約所訂事項外，再訂續約。茲後列兩員，各奉委任，協定如左：

第一款

中國政府按照新奉及吉長鐵路協約（下文稱協約）第一款及第二款，允將京奉鐵路遼河以東路所需款項之半數，——即日本貨幣三十二萬圓，及吉長鐵路所需款項之半數，——即日本貨幣二百十五萬圓，向南滿洲鐵路公司籌借。

第二款

借款利息，常年付息五釐。

第三款

借款實收價值，按照協約第六款，每百按九三扣付。

第四款

中國政府按照協約第三款，在借款期內，京奉鐵路遼河以東路之總工程司，應用日本人；則開辦伊始，

可即以現在京奉鐵路所用之日本工程司充之。其事權仍照現在辦法，歸京奉鐵路總辦與總工程司管轄。倘將來有時須更換該工程司，應按協約與南滿洲鐵路公司商明派定；其事權仍照上開辦法一樣。

第五款

中國政府因京奉鐵路遼河以東該路之賬目，難以分開，日本政府可允諾在該路司賬人，不另派日本人。又日本政府照允中國政府，按該段借款總數，算出按年應還本息數額，再算出按月應還本息若干，以此按月應還本息數額，抵作爲遼河以東路之餘利；每月初一日由中國政府存放南滿洲鐵路公司指定在中國之日本國銀行，以爲屆期付還本息之用。將來屆期如何付還本息，及銀行給回存款息率若干，俟訂立借款細目合同時，另行商定。

又中國政府允將京奉鐵路全線之月底賬目大綱及年底決算賬目之英文徵信冊，按月按年送交南滿洲鐵路公司閱看。

第六款

吉長鐵路總工程司及司賬人，均按協約第三款，應用日本人。其任用法，總工程司應由中國政府選擇幹練人才，商明南滿洲鐵路公司後，由中國政府派委；司賬人應由南滿洲鐵路公司選舉，商明中國政府後，由中國政府派委。倘將來有時須更換該總工程司及司賬人，應按協約商明南滿洲鐵路公司，亦按上開辦法委派。

第七款

關於借款細目合同，應遵照協約及本續約，南滿洲鐵路公司與中國郵傳部委員另行商訂。
本續約應由各本國政府允認施行。

光緒三十四年十月十九日訂於北京。

明治四十一年十一月十二日。

大清國郵傳部鐵路總局長 梁士詒押

大日本公使館一等書記官 阿部守太郎押

吉長鐵路借款細目合同 宣統元年

中國郵傳部（以後條款稱郵傳部）所派後列委員與南滿洲鐵道株式會社（以後條款稱會社）所派後列委員，按照中日兩國政府於光緒三十三年三月初三日——即明治四十年四月十五日所訂之新奉及吉長鐵路協約，又按光緒三十四年十月十九日——即明治四十一年十一月十二日所訂之續約（以後條款稱續約）關於吉長鐵路借款之細目，訂立合同，其要條開列於左：

第一條

照續約第一條，會社允借修築吉長鐵路所需半數之款日本貨幣二百十五萬圓，每百圓按九三扣付，

在日本東京交與駐日本中國公使；中國公使即將合同所附之甲式憑據，交付會社。

第二條

此合同成立之後，以照會日本駐北京公使之日起，於一個月之內，將以上所訂之借款，即照中國政府所定日期，全數一次交清。

第三條

借款以二十五年為期。自借款交清與中國之日起算，扣至第六年起，作四十次均分還清，按陽曆每半年照附表交付一次；其已還之本，即於交還之日停止利息。

第四條

借款利息，由借款交付與中國之日起算，按陽曆每半年照附表交付一次。

第五條

中國郵傳部鐵路總局（以後條款稱總局）局長或吉長鐵路總辦，屆期須將應還借款之本息，給付大連或日本東京之會社，——均聽中國政府之便。會社即照附表所還之本息，按合同所附之乙式及丙式憑據，交付吉長鐵路總辦。

第六條

吉長鐵路行車進款，應放存在長春或吉林之橫濱正金銀行支店或出張所。但此款若係該銀行支店

或出張所平日不收之貨幣，則不存放該銀行，故會社並該銀行亦不能照協約第三款已條，令吉長鐵路局將該銀行支店或出張所，照以上所言平日不收之貨幣，照數補足，並不按時價折變，存放該銀行。前款所言存款，除吉長鐵路開支外，倘有盈餘，則備存足數六個月借款本息，餘者聽候局長，飭吉長鐵路總辦撥為中國國家之用。

以上第一段所言存款，應由該銀行按照收存款之支店或出張所時時所出之利息告白付利。

前三段所載各事，在該銀行營業限期內即照辦理。

倘遇該銀行限期即滿再展限期時，亦續行照辦。

倘該銀行不展限期，即由會社另指一銀行，代為照前辦理。

第七條

凡此合同內關於付利還本之事，倘有未載明之事宜者，總局可與會社隨時協商辦理。

第八條

此合同須由兩國政府允准然後施行。

第九條

此合同簽押之後，由總局局長將合同細目稟請奏准，所奉

上諭，由中國外務部照會駐北京日本公使。

第十條

此合同於本息全數還清後，即行作廢。

第十一條

此合同正本，繕寫中、日文各四份，於中國外務部及總局，駐北京日本公使及會社各存一份。

第十二條

此合同字句如有解釋爭議之處，須由總局及會社各舉局外人一名，出為調處人；如調處人商議不決，再由兩調處人共舉一局外人充調處長，——倘遇兩調處人於選舉之意見不合時，即就各選舉之一人，用掣簽法選定一人。此三人會議判斷，以多數為準，彼此遵守，不得異言。

附錄

甲式憑據

本憑據按光緒三十三年三月初三日——即明治四十年四月十五日中國政府並日本政府所派大臣訂立之新奉及吉長鐵路協約，又按光緒三十四年十月十九日——即明治四十一年十一月十二日所訂之續約，又按宣統元年 月 日——即明治四十二年 月 日所訂吉長鐵路借款細目合同，照宣統 年 月 日——即明治 年 月 日所奉之

上諭，借到修築吉長鐵路需款之半數，本大臣現收到

貴會社日本貨幣一百九十九萬九千五百圓，——即日本貨幣二百十五萬圓按九三扣付之數，在日本東京立此憑據。其要條開列於後：

(一) 借款以二十五年為期，由 日起，後，存用五年，由第六年起，按陽曆照附表每半年還一次，均分四十次還清。

(二) 借款之利息，則由 日起，按每百圓以週年付息五圓核算；其交息之日，則照陽曆按附表付完。

(三) 所有借款本息，均聽中國政府之便，或在大連，或在日本東京之南滿洲鐵道株式會社給付。

宣統 年 月 日

明治 年 月 日

此致

駐日本東京大清國公使 印

南滿洲鐵道株式會社總裁 查照

乙式憑據

今收到日本貨幣五萬三千七百五十圓，係明治 年 月 日，——即宣統 年 月 日所借修築吉長鐵路需款之半數，——即日本貨幣二百十五萬圓內第 次還款。

宣統 年 月 日

明治 年 月 日

南滿洲鐵道株式會社

總裁 印

某某人 查照

丙式憑據

今收到日本貨幣

圓，係明治 年 月 日，即宣統 年 月

日所借修築吉長鐵路需款之半數，即日本貨幣二百十五萬圓，或二百十五萬圓內尚有未還之借

款日本貨幣

圓之利息。(以上之

圓，係自宣統

年 月 日，即明

治 年 月 日起，至宣統 年 月 日，即明治 年 月 日止之利息。)

宣統 年 月 日

明治 年 月 日

南滿洲鐵道株式會社

總裁 印

某某人 查照

宣統元年七月初三日

附錄

四百五

明治四十二年八月十八日

郵傳部委員盧祖華押

南滿洲鐵道會社委員野金五郎押

中日吉長鐵路借款合同 民國六年十月十二日

依據中華民國四年五月二十五日——即大正四年五月二十五日中、日兩國政府間所議訂之南滿洲及東部內蒙古條約第七條，財政總長及交通總長代表中國政府（以下稱政府）與南滿洲鐵路公司（以下稱公司）改定吉長鐵路借款合同，協定條項如左：

第一條

政府承諾照下開各條件，與公司訂借自吉林至長春之鐵路（以下稱本鐵路）建設資金全額日金六百五十萬圓；但其中除照光緒三十三年三月初三日——明治四十年四月十五日蓋印之新奉吉長鐵路協約及光緒三十四年十月十九日——即明治四十一年十一月十二日蓋印之續約，已由公司交付政府之日金二百十五萬圓中未還之餘額外，尙少日金四百五十一萬一千二百五十圓，以現金交付政府。

（一）借款之利率，爲年利五釐。

（二）借款之實收價格，每一百圓爲九十一圓五十錢；但已經交付終了者，不在此限。

(三) 借款還清期限爲三十年。期限未滿以前，不得全部還清。

(四) 借款之擔保，以本鐵路之財產及其收入充之。

(五) 政府在借款未還清以前，不得以本鐵路之財產及其收入，爲他種借款之擔保。

(六) 政府保證本借款本利之支付。如該鐵路對於本金之償還或利息之支付有遲誤時，須照公司之通知，由政府直接支付公司。

前項通知之後，如政府不能籌還屬於支付遲延之本金或利息時，應將本鐵路及其一切產業，交公司暫代管理，俟遲付之本息還清，仍交還政府管理；倘所欠本息無多，可通融展期，惟不得逾三個月之久。

第二條

本鐵路全路管理權屬於中國政府。政府置局長一人爲代表，秉承交通部命令，對於本鐵路全般業務有監督之權。

第三條

政府因公司經營南滿洲鐵路成績卓著，特以本鐵路在借款期限內，委託公司代爲指揮經理營業。但借款全部還清終了時，公司將鐵路線路、建築物、車輛及諸設備，保存普通營業之良好狀態，交付於政府代表。

第四條

附錄

公司因前條之目的，選任日本人爲主任，充當工務主任、運輸主任、及會計主任各職，其俸給由政府與公司協定之。

前開各主任，應由公司將其姓名履歷通知交通部後，方可就職；更換時亦同。

公司得於本條第一項所開主任中，選任一人爲代表，執行本合同範圍內公司之權利義務。

凡重要事務，公司之代表或各主任必先與局長協議後處理之；若不能議妥時，由雙方分別報告交通部及公司，由交通部與公司決定之。

本鐵路一切收入支出，其票據均須經局長會同簽字，方生效力。

經費之制定，其增加減免以及各項條規之制定，非先與局長協議後，不得宣布。

第五條

本鐵路所有中日職員之任免黜陟及俸給之規定，除主任外，局長、公司之代表協議定之。但中國籍職員，由局長提出；日本國籍職員，由公司之代表提出。

第六條

日本國籍職員，如有左列事項之一者，即由局長通知公司或公司之代表，應立時辭退。

(一)不能勝任者。

(二)操作不謹者。

(三) 不遵守約束者。

(四) 違犯法紀者。

(五) 侮慢長官者。

第七條

在本公司從事本鐵路之營業期間內，政府與公司協議之後，定為每營業期間，由鐵路淨利內除去償還本借款之本利，並依第八條第二項政府墊款本利及同條第三項由公司借入款之本利必要金額外，以其餘之二成，分配於公司。

第八條

本鐵路之營業收入有不敷經費之支給時，政府須照平常狀態，施行普通營業事務，供給必要之資金。前項供給資金，應給相當之利息，一至收入超過支出時，應儘先提還政府。第一項必要之資金，如政府不能籌措，應加相當之利息，由公司借入；但該借入款一至收入超過支出時，歸還公司。

第九條

本鐵路所收運費以及其他各項進款，均用中國貨幣，應存於日本國銀行。其存取方法，於借款細目商定之。

第十條

附錄

本鐵路所有養路及行車需用之機件材料，若中國所出者比之外國品其品質價格相同時，應儘先購用中國品。

前項養路及行車需用之機件材料，於購買時不論中國品或外國品，應開具清單，先經局長察核。

第十一條

政府於本合同期間內，對於本鐵路及本鐵路所生之一切利益，不得課特別稅；但各路通行之課稅，本鐵路亦應一律負擔。

第十二條

本鐵路及本鐵路用地之警察、行政、司法、課稅等權，當然屬於政府。

第十三條

中國軍隊或軍需品當儘先運送。其運輸辦法，按照中國各借款鐵路之通行章程辦理，並以將來規定之運費表五折計算。

第十四條

交通部對於各鐵路之通行章程，本鐵路亦一律遵照；但遇有因本鐵路特殊之事情難於適用者，得聲明理由，列舉事實，陳明交通部。

第十五條

保護全路，應設巡警隊。其警官警兵，均用中國人；其薪餉經費，概由本鐵路收入中支給。設或保護鐵路需用中國國家或該省軍隊時，兵餉等項，仍應由中國國家或該省照發。

第十六條

公司所經營之學校，如本鐵路之中國職員或其子弟願入學者，公司爲友誼起見，允其免費入學。

第十七條

政府如將來必須建造聯絡本鐵路之支線或延長線，應由政府以中國款項，自行修造；如須用外國資本，除契約別有規定外，先儘與公司商辦。其支線或延長線路，里數長短，由政府自行訂定。

第十八條

爲增進本鐵路之利益並與南滿洲鐵路爲十分之聯絡起見，政府及公司互派委員，商訂左列各事項：

(一) 本鐵路與南滿洲鐵路聯絡運輸辦法。

(二) 本鐵路頭道溝車站與公司長春車站聯絡，及公共使用車站辦法。

(三) 本鐵路改良及完成未竣工事，並編製所需經費之預算。

以上所需之資金，可由政府與公司隨時商借。

第十九條

關於借款細目，另行協定。

附錄

第二十條

本合同繕成中國文及日本文各四分，其中政府保存各三分，公司保存各一分。關於本合同之解釋生疑義時，以日本文決之。

中華民國六年十月十二日財政總長梁啓超，交通總長曹汝霖。

大正六年十月十二日南滿洲鐵路公司代表理事龍居賴三。

附函一 職員特別任用之件

逕啓者：查吉長鐵路任用貴國人三人爲主任，業於合同第四條中規定。又此外任用中日職員辦法，亦經規定於合同第五條中。惟查吉長一路，開辦有年，中國職員不乏相當之經驗，又將來中國人專門畢業者日益加多，不可不與歷練之地位；應請貴公司於現有中國人員，務須多數留用，及將來畢業者以及富有經驗者，務須多數採用；其學問經驗均有可取者，並可於三主任之次，優予位置。又局長爲實行本合同內應有之職權，不可不有相當直接使用之人員，以資助理；此項人員，應由局長酌定數名，特別任用，一面通知公司之代表，即希查照同意，並祈見復爲荷。此致

南滿洲鐵路公司。

中華民國六年十月十二日

交通總長曹汝霖

附函二 職員特別任用之件

逕復者：准貴部本日函開：『吉長鐵路任用貴國人三人爲主任，業於合同第四條中規定。又此外任用中、日職員辦法，亦經規定於合同第五條中。惟查吉長一路，開辦有年，中國職員不乏相當之經驗；又將來中國專門畢業者日益加多，不可不與以歷練之地位；應請貴公司於現有中國人員，務須多數留用，及將來畢業者以及富有經驗者，務須多數採用；其學問經驗均有可取者，並可於三主任之次，優予位置。又局長爲實行合同內應有之職權，不可不有相當直接使用之人員，以資助理；此項人員，應由局長酌定數名，特別任用。一面通知公司之代表，即希查照同意，並祈見復。』等因，敝公司均無異議。相應函復，即希查照爲荷。此致
交通總長。

南滿洲鐵路公司代表

大正六年十月十二日

理事龍居賴三

附函三 減免運費之件

逕啓者：茲將應請貴公司同意各項，開列如左：

(一) 吉長鐵路對於因公往來之中國官吏或中國官用品之輸送，應遵照交通部所定通行規則，減免運費。

(二) 應發各種免收車價之票，吉長鐵路應遵照交通部所定規則辦理，並由局長蓋章。

(三) 如遇地方災異，運送賑濟之物，吉長鐵路應遵照交通部所定辦法，減免送費。

以上各項，應請貴公司查照同意，並祈見復爲荷。此致

南滿洲鐵路公司。

中華民國六年十月十二日

交通部總長曹汝霖

附函四 減免運費之件

逕復者：准貴部本日函：「請敝公司同意各項開列如左：

(一) 吉長鐵路對於因公往來之中國官吏或中國官用品之輸送，應遵照交通部所定通行規則，減免運費。

(二) 應發各種免收車價之票，吉長鐵路應遵照交通部所定規則辦理，並由局長蓋章。

(三) 如遇地方災異，運送賑濟之物，吉長鐵路應遵照交通部所定辦法，減免運費。」

以上各項，敝公司均無異議。相應函復，即希貴部查照為荷。此致

交通總長。

南滿洲鐵路公司代表

大正六年十月十二日

理事龍居賴三

附函五 貨幣換算方法之件

逕啟者：本日簽字之吉長鐵路借款合同第九條，載有：「本鐵路所收運費，以及其他各項進款，均用中國貨幣，應存於日本國銀行，其存取方法，於借款細目商定之。」等語，查長春等處為中、外交通要道，各國商民攜帶之本國貨幣，鐵路局未便一律拒絕收用；如遇兌換不便時，應由運輸主任按照銀行公平時價，隨時

公布換算率，合成中國貨幣，以便車站得以酌量收用，俾利客商。相應聲明，請煩查照同意爲荷。此致
交通總長。

南滿洲鐵路公司代表

大正六年十月十二日

理事龍居賴三

附函六 貨幣換算方法之件

逕復者：准貴公司本日函開：『本日簽字之吉長鐵路借款合同第九條載有：「本鐵路所收運費，以及其他各項進款，均用中國貨幣，應存日本國銀行；其存取方法，於借款細目商定之。」等語，查長春等處，爲中外交通要道，各國商民攜帶之本國貨幣，鐵路局未便一律拒絕收用，如遇兌換不便時，應由運輸主任按照銀行公平時價，隨時公布換算率，合成中國貨幣，以便車站得以酌量收用，俾利客商。相應聲明，請煩查照同意。』等因，本部並無異議。相應函復，即希查照爲荷。此致

南滿洲鐵路公司。

中華民國六年十月十二日

交通總長曹汝霖

附函七 司法權之件

逕啓者：本日簽字之吉長鐵路借款合同第十二條載有：『本鐵路及本鐵路用地之警察、行政、司法、課稅等權，當然屬於中國政府。』等語，查本條所載司法權，對於鐵路關係之日本人，應受中日兩國間存在之諸條約規定所支配，即希貴部查照同意爲荷。此致

交通總長。

南滿洲鐵路公司代表

大正六年十月十二日

理事龍居賴三

附函八 司法權之件

逕復者：准貴公司本日函開：「本日簽字之吉長鐵路借款合同第十二條載有：『本鐵路及本鐵路用地之警察、行政、司法、課稅等權，當然屬於中國政府。』等語，查本條所載司法權，對於鐵路有關係之日本人，應受中日兩國間存在之諸條約規定所支配，即希查照爲荷。」此致

南滿洲鐵路公司。

中華民國六年十月十二日

交通總長曹汝霖

附函九 郵件運送方法之件

逕啓者：查吉長鐵路開辦有年，該路運送中國郵件及在站上開設中國郵局，均有向來習慣辦法；此次改訂合同後，自應按照原有辦法，繼續辦理。將來如中國政府訂有運送郵件統一章程，吉長鐵路亦應一律遵照。即希查照同意，並祈見復爲荷。此致

南滿洲鐵路公司。

中華民國六年十月十二日

交通總長曹汝霖

附函十 郵件運送方法之件

逕復者：准貴部本日函開：『吉長鐵路開辦有年，該路運送中國郵件及在站上開設中國郵局，均有向來習慣辦法；此次改訂合同後，自應按照原有辦法，繼續辦理。將來如中國政府訂有運送郵件統一章程，吉長鐵路亦應一律遵照。即希查照同意，並祈見復。』等因，敝公司並無異議。相應函復，即希查照爲荷。此致
交通總長。

南滿洲鐵路公司代表

大正六年十月十二日

理事龍居賴三

附函十一 豁免釐稅辦法之件

逕啓者：准貴公司提出改訂吉長鐵路合同原草案第八條載有：『南滿洲鐵路公司爲本鐵路之建設營業保存及修繕由外國輸入必要之材料及供給品時，中國政府須免除一切關稅、釐金。』等語，查豁免關稅、釐金，於鐵路不無裨益；惟恐與財政部現行章程或有抵觸，是以未便即行允許。茲已將此條刪去，將來由本部另行設法辦理；如不能達到豁免之目的，則非本部所能主持，仍應全部完納。即希查照同意，並祈見復爲荷。此致

南滿洲鐵路公司。

中華民國六年十月十二日

交通總長曹汝霖

附函十二 豁免釐稅辦法之件

逕復者：准貴部本日函開：『貴公司提出改訂吉長鐵路合同原草案第八條載有：『南滿洲鐵路公司

爲本鐵路之建設營業保存及修繕由外國輸入必要之材料及供給品時，中國政府須免除一切關稅、釐金。等語，查豁免關稅、釐金，於鐵路不無裨益；惟恐與財政部現行章程或有抵觸，是以未便即行允許。茲已將此條刪去，將來由本部另行設法辦理；如不能達到豁免之目的，則非本部所能主持，仍應全部完納。即希查照同意，並祈見復。』等因，敝公司並無異議。相應函復，即希查照爲荷。此致
交通總長。

南滿洲鐵路公司代表

大正六年十月十二日

理事龍居賴三

中日吉長鐵路借款細目合同

依據中華民國六年十月十二日，——即大正六年十月十二日，中華民國政府（以下稱政府）與南滿洲鐵路公司（以下稱公司）改訂之吉長鐵路借款合同（以下稱合同）第十九條，交通部所派委員，與公司所派委員，協定吉長鐵路借款細目合同。其條項如左：

第一條

照合同第一條，公司應交付政府日金四百五十一萬一千二百五十圓，每百圓按九一五扣付所有實收數日金四百十二萬七千七百九十三圓七十五錢，在日本東京交付中國公使。中國公使即將本合同所附甲式憑據，交付公司。

第二條

前條金額四百十二萬七千七百九十三圓七十五錢，自本合同簽字之日起算，在一個月內，照政府所定日期，全數一次交清。

前項政府所定收款日期，應在收款之十日前知照公司。

第三條

第一條借款之實收數，由交通部支配，為歸還吉長鐵路資金之用。

借款實收數，不敷付還該路資金時，所有不敷之數，仍作為該路資金之一部分。前項資金之本利，政府由所得吉長鐵路（以下稱本鐵路）餘利金額中，自行支付。本條第二項之資金，即交通部對於本鐵路之債權，公司依合同第一條之規定行使擔保權時，失其效力。

第四條

借款金額自第二條全數交清之日起算，扣至第十一年起，將全額六百五十萬圓作四十次均分還清，按陽曆每半年照附表交付一次。其已還之本，即於交還之日停止利息。

第五條

對於借款金額六百五十萬圓之利息，自第二條全數交清之日起算，按陽曆每半年照附表交付一次。

第六條

附錄

交通部或吉長鐵路局長（以下稱局長）屆期應將應還借款之本息，用日金在大連或東京交付公司，均聽政府之便。公司即照附表所還之本息，按本合同所附之乙式及丙式憑據，交付局長。

第七條

合同第十七條所言將來建造之聯絡本鐵路之支線或延長線之資本，及合同第十八條所言各項所需之資金及本路隨時增加車輛、擴充工程、增加產業等所投入之資本，無論係政府資本公司借款或其他借款，均應計算利息。

前項利息及借款每年應攤還之本金，均應於本鐵路賬內開支後，方能計算淨利。

第八條

本鐵路之賬目，應按照交通部所定之鐵路會計則例辦理。每年度由總收入中除去本路維持修補並折舊準備各款辦公費及其他一切經費，該年度應還之借款本息，及合同第十七條第十八條之建設或改良資金本息，以及照合同第八條第一項第三項償還借款本息必要之金額後，餘款作為淨利。每年度之總結賬目，經交通部核定後，應分配於公司之二成淨利，由本鐵路提交公司；其餘八成淨利，應歸政府。

第九條

本鐵路之營業收入，存於長春或吉林之橫濱正金銀行支店或出張所。但該銀行支店或出張所不能作為存款收入之貨幣，不在此限；公司或該銀行亦不得藉口合同第九條之規定，令吉長鐵路照此項不收

之貨幣，如數以他種貨幣補足，如非爲本鐵路之便利，亦不按時價折變，存放該銀行。

前項存款，應由該銀行按照收存款之支店或出張所時時所出之利息告白所定之利率，給予利息。本條所載各節，在該銀行營業期限內，即照辦理。倘遇該銀行期限既滿再展期時，亦續行照辦；倘該銀行不展期，即由公司另指定一銀行，代爲照前辦理。

第十條

本合同於借款還清時，失其效力。

第十一條

本合同正本繕成中國文及日本文各四分，其中政府保存各三分，公司保存各一分。關於本合同之解釋生疑義時，以日本文決之。

第十二條

宣統元年七月三日，——即明治四十二年八月十八日，大清國郵傳部與公司所議訂之吉長鐵路借款細目合同，於本合同簽字時，失其效力。

第十三條

宣統元年八月初一日，——即明治四十二年九月十四日，公司借給政府之本鐵路建築資金半額日金二百十五萬圓中之未償還額，計日金一百九十八萬八千七百五十圓。對於此項未償還額，自中華民國

五年三月十三日，即大正五年三月十三日起，依本合同第二條交付金額日期止，應付之利息，於此次借款交付時，由政府劃付公司。

中華民國六年十月十二日交通部委員

大正六年十月十二日南滿洲鐵路公司代表理事

中日吉會鐵路借款預備合同 民國七年六月十八日

中華民國政府（以下稱甲）因建造自中華民國吉林經過延吉南境及圖們江以至會寧之鐵路，與大日本帝國股分公司日本興業銀行所代表之大日本帝國股分公司日本興業銀行、股分公司臺灣銀行及朝鮮銀行共三銀行（以下稱乙）之間，訂定左列預備合同，以為正式借款合同之準備：

第一條

甲速即擬定本鐵路之建造費及其他必需之一切費用，徵求乙之同意。

乙就前項議定之金額，代甲發行同額之中華民國政府五釐金幣公債。

第二條

本公債之期限，為四十年。自公債發行之日起算，至第十一年開始還本，用分年攤還之方法辦理。

第三條

甲俟吉會鐵路正式借欲合同成立時，即著手建造鐵路，期其速成。

第四條

甲與大日本帝國朝鮮總督府鐵路局，共同建造圖們江鐵橋，而負擔該建造費之半額。

關於本鐵路與朝鮮鐵路之運輸聯絡，另行協定，務以兩鐵路運輸之發達及聯絡之圓滿爲宗旨。

第五條

甲對於乙提供左列之物件，爲本公債付還本息之擔保。現在及將來本鐵路所屬之一切財產及其收入。

甲非得乙之承諾，不得以前項之財產或收入爲擔保，提供於他人。

第六條

本公債之實收額，比照中華民國四年十二月十七日甲與橫濱正金銀行之間訂定之四鄭鐵路借款合同，但須較有利於甲。

本公債之發行價格，依發行當時情形，另協定之。

第七條

關於以上各條所未規定之條項，準照光緒三十三年十二月十日訂定之津浦鐵路借款合同，甲與乙協議決定之。

第八條

吉會鐵路正式借款合同以本預備合同爲基礎，自其成立之日起，六個月以內訂定之。

第九條

乙俟預備合同成立，同時對於甲墊借日金一千萬圓，十足交款，並無回扣。

第十條

本墊款利息爲年息七釐半，——即對於日金一百圓，每年付息日金七圓五十錢。

第十一條

本墊款以甲所發行國庫證券貼現之方法交付之。

第十二條

前條國庫證券，每六個月換給一次；每次以六個月分之息金，支付與乙。

第十三條

甲於吉會鐵路正式借款合同成立之後，以公債募得之資金，須先速付還本墊款。

第十四條

本墊款之交付、償還、付息及其他一切之授受，均於日本東京行之。

本預備合同共備中、日文各二分，甲乙互執各一分。如關於本預備合同解釋上發生疑義時，以日文合

同爲準。

民國七年六月十八日

中華民國政府交通總長曹汝霖

中華民國政府財政總長曹汝霖

大正七年六月十八日

日本興業銀行代表總裁眞川孝彥

中日四鄭鐵路借款合同 民國四年十二月十七日

本合同係根據中華民國二年十月五日——即大正二年十月五日所訂借款大綱，中華民國政府（以下稱爲政府）由財政總長、交通總長與日本橫濱正金銀行（以下稱爲銀行）於中華民國四年十月十七日——即大正四年十二月十七日，在北京訂定條款如左：

第一條

政府准銀行承辦發售五釐利息金幣，借款數目係日金五百萬圓，本借款日期，即售票之日，訂定爲中華民國政府五釐利息四鄭鐵路公債。

第二條

本債票進款，充爲建造由四平街起至鄭家屯爲止鐵路之用。此項路線俟測勘完竣後，應由督辦與銀行協定，詳請交通部核准。

附錄

第三條

本債票進款，專充爲建造本鐵路購辦地段、車輛及一切應配物料，並經營行車之費，及於修造期內應付債票利息之用。建造工程須於本合同簽押後六個月以內開工，自實在開工之日起，估計約需二年造竣。在前開六個月限期内，應由銀行將預備至多日金二十萬圓之款，作爲銀行代墊首次出售債票進款，聽候督辦或在日本存款，或匯至中國，以備本鐵路局提用等情，知會督辦。此項墊款實在提用之數並其利息，均由首次出售債票進款內，儘先扣除其利息，常年不得過七釐。

前項墊款，銀行得將銀兩交付。

第四條

本債票利息，按票面數目定爲常年五釐。自出售債票之日起算，每半年交付執持債票人一次。此項利息，政府在建造本鐵路期內，或由出售債票進款，或由別項進款交付。在其造竣後，先由本鐵路進款交付，次由政府以爲合宜之別項進款交付。自出售債票之日起算，每半年按照本合同附表數目、日期，於十四日前交付一次。

第五條

本借款以四十年爲期。自出售債票之日起算，至第十一年起還本。此項還款，應由本鐵路進款或由政府以爲合宜之別項進款，除第六條所開辦法外，自出售債票之日起算，每年按照本合同附表數目、日期，於

十四日前交付一次。

第六條

由發售本債票之日起，經過第十年後，無論何時若政府欲將本合同附表所載未到期之借款全數清還，或欲先還若干，均可照辦。至期二十年，照債票上數目加價百分之二半，——即係每一百圓，還一百零二圓五十錢；第二十年後無須加價。

如遇有前開臨時償還時，政府應於六個月以前，用公文知會銀行。

此項臨時償還，照本借款招帖內載括圖日期，多加括圖次數。

第七條

政府既允銀行為經理本借款之代表，須將第四條及第五條所載本利照本合同附表數目、日期，十四日前經由督辦交付銀行。

如遇有第六條所載臨時償還時，政府亦須將應還之本及加價，先期十四日前交付銀行。

前二項所開應付還款項，須由政府按照足敷在日本交還日幣之數核算，用上海規銀及或新國幣（一俟此項國幣行有實效）交付在上海之銀行；其匯價於付款當日與該銀行訂定，或可於六個月以內，無論何時隨便訂定。

如或政府在日本實在存有日本金幣，果係並非專為前開付還起見匯去者，則於先期十四日前，可用

此項存款付還本利。

銀行應照經手款數，每次於一千分計收二分五用費，作為經理本借款本利之費。

第八條

本借款債票本利，政府確保全還。若本鐵路進項及或本債票進款不敷付還本利之數，由政府設法，以別項款項補足，按期十四日前交付銀行。

第九條

本借款以現在及將來屬本鐵路所有一切動產、不動產及各項進款，作為頭次抵押。按照第十五條第一項所訂立之借款，亦以前項所開動產、不動產及進款作為與本借款同等之抵押。

本借款之抵押，不得作為前開二項以外債務之抵押。

第十條

本借款全數准銀行印發債票；其數目由銀行酌定，其式樣由銀行商同交通總長或中國駐日公使酌定。債票用中、日文字印刷，交通總長所簽姓名及交通部印，均摹刻於上。中國駐日公使於債票未發之前，須逐張將其所簽姓名及其官防摹刻於上，以證政府允准及擔認。發售此項債票銀行，亦委代表人在債票上加簽，以證其為發售債票之經理人。

倘本借款發出之債票或遺失，或經毀損，或被竊，銀行隨即知會交通總長或中國駐日公使，由該公使

飭知銀行在報紙上刊登告白，聲明已失之票不能憑以取款，並按照關係國例章設法辦理。倘所失之票已過銀行所定期限，仍未覓回，交通總長或中國駐日公使照原數重發副票，交銀行收領；所有一切費用，均由銀行自備。

第十一條

所有本借款之債票息票以及本借款付利還本等事，在借款期內，政府概免各項釐稅。

第十二條

所有借款招帖以及付利還本並其餘一切詳細辦法，未經本合同內詳載者，由銀行會同中國駐日公使酌定。

俟本合同簽字後，即准銀行遵照下節第十三條所載，發行本借款招帖，政府飭令中國駐日公使遇有必須之事，即與銀行協同酌辦，並令於本借款招帖簽字。

第十三條

銀行得酌量工程計畫及其進行程度以及市面情形，或一次或分數次發售本借款之債票。政府應收之債票淨價，係由售出之實數，扣除銀行用費每百分五分半之餘數。

第十四條

本債票進款，按照購票人分次交款及其日期，在橫濱交付銀行，收存本鐵路項下；其在橫濱現存之款

項，按常年三釐給發利息；匯至中國各款，按銀行常例給息。此項債票進款及生發之利息，除造路期內交付借款利息並經手用費外，銀行將此款存放，聽候督辦提用。督辦用款項若過二十萬圓之數，應於用款前十日知照銀行。此項債票進款，隨本鐵路工程進行所需，可隨時提用；惟須核照督辦及總會計向銀行開具會同簽字之發款憑單，並須將此款所用之工程性質及價值另單，聲明緣由，方可交款。

按照預行估定之每月應需造路用款，一俟由督辦知會銀行，即當匯至上海；此項匯款，歸銀行經理。其在為鐵路事宜提用以前，作為在上海銀行存款。

總會計以日本國人員充當，由督辦預先商明銀行同意，由督辦任用，並訂立聘用合同。

所有會計處應用之華洋人員，由總會計開列額缺數目清單，呈請督辦核准，由督辦選充。至各人員分管事務，應由總會計派定。

本借款期內該總會計承督辦及總辦命令，專司本鐵路一切收支各款，並關於用款各單據，同中國總辦簽字。

關於本鐵路一切賬目，用中、日文字按照中國各鐵路通行簿記法，由總會計指揮登記。鐵路局開始營業以後，每屆結賬年度，用中、日文刊印決算報告書，以便任人取閱。

第十五條

所有本債票進款並生發之利息，除將造路期內應付債票利息扣除外，設有不敷修造鐵路以及裝配

所需，其不敷之數，則應先由政府別項進款提付；如仍不敷之數，則商由銀行再行發售債票補足。其利息並條件，仍按本合同辦理。

設於本鐵路全工告竣後，鐵路項下尚有未經指定作為何項支用之存款剩餘，則應移入後詳第十八條內載借款利息公積項，以備充政府按照本合同認還之款。

第十六條

本鐵路建造工程以及管理一切事宜，全歸政府辦理。政府簡派督辦一員，該督辦常川駐在工所，並代表政府，享有執行本合同範圍內之事權。

總工程司應以日本國人員充當，但須由督辦預先商明銀行同意，由督辦派充，並訂立聘用合同。該總工程司應聽督辦或總辦命令，辦理勘路籌畫繪圖估計等事，並指揮監管一切工程及訂材料機器等一切物件。

總工程司須將工程處應用之華、洋人員，開列額缺數目清單，呈請督辦核准，由督辦選充，交總工程司調遣。

至鐵路上派用專門華、洋人員，分派各該員應辦各事，以及辭退各該員，應由督辦及總辦交由該總工程司辦理。

待本鐵路分段告成，每段即由總工程司交與督辦，隨時酌量情形，開車營業。

由督辦選用一日本國人員充當行車總管，遵照督辦及或總辦指揮命令，辦理行車事宜。

全路工程告竣後，總工程司應辦理事務將畢時，由督辦選用一日本國人員充當養路工程司，即毋庸再用總工程司。養路工程司遵照督辦及或總辦指揮命令，辦理養路事宜。

行車總管以及養路工程司均預先商明銀行同意，由督辦任用，並訂立聘用合同。

第十七條

保護全路，應設巡警隊，警官、警兵均用華人；其薪餉經費，概由築路養路項下開支，其額數由督辦會商銀行定之。

設或保護鐵路需用中國國家或該省軍隊時，一經該鐵路聲請，即當照辦；惟兵餉等項，仍應由中國國家或該省照發。

第十八條

所有本鐵路進款，隨時交銀行收入本鐵路項下，不得稍涉遲延，酌視情形，定為長存或短存，其利息隨時會同銀行酌定。

所有本鐵路營業、養路各費，均由此項進款項下支付。倘此項進款，除支付上開各費及備充付本借款債票常年利息與本合同附表內所列到期應還之本外，仍有盈餘，政府按照督辦所定辦法，聽憑由督辦撥用。但在全路告成開車營業之後，須將本合同附表所載應付還本借款本息，由該盈餘內照數劃扣，於到期

六個月前，交存銀行。

如遇本鐵路進項並無盈餘足敷付還本息之款，應即按本合同第八條辦理。

第十九條

本鐵路於造路期內，應由銀行指定經理購買由外國運來各材料機器什物之人。

所有購買前項各物件內，其係緊要者，由督辦招人投標，該經理人購買該物件時，須以與鐵路最爲相宜之條件，經辦投標批約或訂購。該經理人除領原買實價外，按照該價每百分取經理費五分。惟訂購材料及支取費用，非由總工程司呈督辦核准，不得照行。

該經理人既得上文所詳之經理費，自應監購鐵路所需建造裝配各外洋材料，並須在各國市場選擇價值最廉而質料最佳者，方行購買。若材料運至中國，有與原單不符者，鐵路局得拒不收貨。

當購買外國材料機器以及各項物件時，質料及價值較與他國所產者一律相同，應先儘由日本購買，次由經理人所推薦之國之貨。

所有原賣單及驗單，均呈督辦查核。所有各項回用扣頭，均歸還入鐵路項下。

所有經理人爲鐵路事宜購買各材料，須有製造廠原賣單並驗單爲據。

該經理人除得上文所詳經理費外，不給別項用費；惟遇有聘用工程顧問人員時，鐵路局須由鐵路項下提給酬資。

中國材料及經在中國製造之貨物，若質料價值與日本或他外洋材料相同，自應先儘購買，藉以鼓勵中國工藝。但購買中國材料時，不給經理人經理費用。

本鐵道全工告竣後，其在本借款期內關於經理鐵路局所需外國貨物之事，仍應先儘經理人經理購買。至經理章程，應日後再行酌定。

第二十條

政府將來或以爲有益，或以爲必需，擬建造聯屬本合同內所載鐵路之枝路或延展線路，應由政府以中國款項，自行修造。如須用外國資本，則先儘與銀行商辦。其枝路或延展線路里數長短，由政府自行訂定。

第二十一條

銀行即作爲執持債票人之受託人。凡嗣後關於本借款事宜，本鐵路局與銀行互相交涉時，銀行即以執持債票人之代理人自居。

第二十二條

本借款合同簽字後，招帖未發之先，倘遇有發生關於政治上或經濟上之事故，以致金融市面以及政府已發之債票市價頗受影響，在銀行之意見，以爲本債票未能按照本合同條款發售通暢，政府應准銀行將本合同內所定條款，展期緩辦——惟所展之限期，屆時彼此商定；若訂明之期限內仍不能發售，即將本合同作廢。遇有此項情節，政府除將本合同第三條所載墊款並其核算利息一併清還外，不給他項酬費。

第二十三條

銀行可將按照本合同應享之權利及責任，全行或分別交與他日本國人接辦，或再交代理人代辦；其接辦代辦，應商請督辦核准。

第二十四條

銀行爲本借款債票易於流通起見，得於債票上按照此票面數目，核與英幣法幣及或美幣相當之定數，一併印列，並用中、日文字外，另用英文及或法文印刷，且以倫敦、巴黎及或紐約，作爲付還本借款本息之地。

銀行得將本借款債票之全部或一部分，在倫敦、巴黎及或紐約發售。

第二十五條

本合同及附件，係遵中華民國四年十二月十六日，即大正四年十二月十六日，大總統令簽定。其大總統令，業由外交部正式照會日本駐北京公使訖。

第二十六條

本合同繕寫中，日文各四分，政府存各三分，銀行存各一分。於解釋文義如有疑義，以日本文爲準。

中華民國四年十二月十七日

財政總長周學熙押

交通總長梁敦彥押

大正四年十二月十七日

橫濱正金銀行代表

取締役小田切萬壽之助押

附件

中華民國政府（以下稱爲政府）與日本橫濱正金銀行（以下稱爲銀行）於中華民國四年十二月十七日，即大正四年十二月十七日，訂立四鄭鐵路借款合同。茲爲將該鐵路迅速建造起見，特此商訂附件，議定條款如左：——至於本附件內未訂條款，須照前開鐵路借款合同所訂辦法辦理。

（一）現在因各國金融市面，受歐戰事影響，認爲發售四鄭鐵路債票不利，政府與銀行，協商向銀行借規銀三百四十萬兩，開始建造四鄭鐵路。

（二）本借款之本息，應由四鄭鐵路借款合同第十三條第一項之發售債票進款，儘先還清。

前項所開債票，政府與銀行協商認爲有利時，即行發售。

（三）本借款專充爲建造四鄭鐵路購辦地段、車輛及一切應支配物料，並經營行車之費，及於造路期內應付本借款利息之用。

（四）本借款利息，政府在建造四鄭鐵路期內，由本借款在其造竣後，先由四鄭鐵路進款，次由政府以爲合宜之別項進款，於到期十四日前交付。

（五）本借款之本息，政府確保全還。若本借款及四鄭鐵路進款不敷付還本息之數，由政府設法以別

項款項補足，交付銀行。

(六) 本借款在四鄭鐵路債票未發行以前，以現在及將來屬該鐵路所有一切動產、不動產及各項進款，作為頭次抵押。

(七) 本借款在上海銀行之四鄭鐵路項下收存；其現存之款，按銀行常例給息。若督辦欲一次提用銀二十萬兩以上之數，應於用款前十日知照銀行。

(八) 本借款隨四鄭鐵路工程進行所需，可隨時提用，惟須核照督辦及總會計向銀行開具會同簽字之發款憑單，並須將此款所用之工程性質及價值另單，聲明緣由，方可交款。

中華民國四年十二月十七日

財政總長周學熙

交通總長梁敦彥

大正四年十二月十七日

橫濱正金銀行代表

取締役小田切萬壽之助

附函一 關於四鄭鐵路以外各路借款之件

敬啓者：此次敝行與大部磋商四鄭鐵路借款合同案第二條第二項載有政府允由鄭家屯起至洮南府之鐵路，由開原起至海龍城之鐵路，及由吉長鐵路長春車站起貫越南滿洲鐵路至洮南府之鐵路，亦應用銀行承辦，發售債票進款建造，其詳細條款，按照本合同條款，日後再行協定；又該合同案第二十條載倘

將來政府籌畫建造由洮南起至承德府城鐵路，及由海龍府起至吉林省城鐵路，如須用外國資本，則儘先與銀行商辦等語，大部委員諸君均以前開條款，既在借款修造鐵路預約之辦法大綱言明，應由四鄭鐵路借款合同刪除，極力主張，敝行亦當照辦。惟查大綱所定各路借款，前經由日本政府指定敝行與貴國商議，一面由日本公使將此事知照貴國外交部在案；倘此時只將前開條款刪除，而於其四鄭以外之各路借款建造等事，不設何等辦法，則首尾不接，結束不全。緣此預於削除該條款之前，特修蕪函，奉達大部，凡關於大綱所開四鄭以外之各路借款建造一事，將來敝行自當隨時揆度情形，按照前開條款辦法，商與大部定議，以符大綱，而全要工。似此辦法，想必爲大部所諒俯，望迅賜覆音，允爲照辦，以便結局，無任盼禱之至。敬呈

交通部。

橫濱正金銀行代表

取締役小田切萬壽之助

大正四年十二月十七日

附函二 關於四鄭鐵路以外各路借款之件

逕復者：接准貴銀行大正四年十二月十七日來函，稱：「此次敝行與大部磋商四鄭鐵路借款合同案第二條第二項載有政府允由鄭家屯起至洮南府之鐵路，由開原起至海龍城之鐵路，及由吉長鐵路長春車站起貫越南滿洲鐵路至洮南府之鐵路，亦應用銀行承辦，發售債票進款建造，其詳細條款，按照本合同條款，日後再行協定；又該合同案第二十條載倘將來政府籌畫建造由洮南起至承德府城鐵路，及由海龍

府起至吉林省城鐵路，如須用外國資本，則儘先與銀行商辦等語，大部委員諸君均以前開條款，既在借款修造鐵路預約之辦法大綱言明，應由四鄭鐵路借款合同刪除，極力主張，敝行亦當照辦。惟查大綱所定各路借款，前經由日本政府指定敝行與貴國商議，一面由日本公使將此事知照貴國外交部在案；倘此時只將前開條款刪除，而於其四鄭以外之各路借款建造等事，不設何等辦法，則首尾不接，結束不全。緣此預於刪除該條款之前，特修蕪函，奉達大部，凡關於大綱所開四鄭以外之各路借款建造一事，將來敝行自當隨時揆度情形，按照前開條款辦法，商與大部定議，以符大綱，而全要工。似此辦法，想必為大部所諒俯，望迅賜覆音，允為照辦，以便結局，無任盼禱之至。」等因，查四鄭鐵路現在既由貴銀行借款辦理，所有預約大綱規定之四鄭以外各線，既由貴國政府致函外交部稱貴銀行願充此項資本家等因，將來本部自可按照預約辦法大綱，與貴銀行商酌辦理。相應函復查照。此復

正金銀行。

交通總長

中華民國四年十二月十七日

附函三 關於債票發行之件

敬啓者：此次敝行與大部磋商四鄭鐵路借款合同第十三條第二項關於銀行發行債票費用五分半，係按照浦信鐵路借款合同第十三條辦理。茲為預防疑義融洽意見起見，將來大部對於承辦浦信鐵路借款公司於五分半之費用以外，以發售債票費用名目增加給與，致溢出於第十三條所開五分半以上，所有

承辦四鄭鐵路借款之銀行，亦應一律援例增給。即希查照示復爲荷。敬呈

交通部。

橫濱正金銀行代表

取締役小田切萬壽之助

大正四年十二月十七日

附函四 關於債票發行之件

逕復者：接准貴銀行大正四年十二月十七日來函，稱：「此次敝行與大部磋商四鄭鐵路借款合同第十三條第二項關於銀行發行債票用費五分半，係按照浦信鐵路借款合同第十三條辦理。茲爲預防疑義融洽意見起見，將來大部對於承辦浦信鐵路借款合同於五分半之用費以外，以發售債票用費名目增加給與，致溢出於第十三條所開五分半以上，所有承辦四鄭鐵路借款之銀行，亦應一律援例增給。即希查照示復爲荷。」等因，查浦信鐵路借款合同第十三條所載五分半之用費，原議印花稅等一切費用均包括在內，將來本部如對於承辦浦信鐵路借款合同於五分半之用費以外，以發售債票用費名目增加給與，致溢出於第十三條所開五分半以上，所有承辦四鄭鐵路借款之銀行，自應一律照例增給。即希查照爲荷。此復

正金銀行。

交通總長

中華民國四年十二月十七日

附函五 關於總工程司會計主任任用之件

敬啓者：此次將四鄭鐵路借款合同細目案敝行與大部磋商會議，幾經三月，所有多數條款，現經雙方同意。茲查該合同原案第十四條關於總會計聘用合同及第十六條關於總工程師、行車總管、養路工程師聘用合同各條款內，均載有「與銀行商定」五字，在敝行一面，實係緊要，屢於會議詳細說明，諒已在明鑒之中；而大部委員諸君，均藉以浦信無此規定爲理由，迄今未能解決此項五字，敝行並非故意固執，敝行本願擬照浦信鐵路聘用合同一律辦理，而在大部亦允照辦，並將該合同抄示，則此問題，似乎自可解決，所有與銀行商定等語，亦可刪除。倘或浦信總會計聘用合同未經訂立，則自應準據總工程師聘用合同辦理；至於行車總管及養路工程師聘用合同，事同一律，亦應照浦信辦理。倘或該鐵路未訂此等合同，將來浦信先訂，四鄭自當照浦信訂定；如浦信未訂以前，四鄭欲訂此項合同時，可將與浦信情形相近之鐵路聘用合同，作爲標準，秉公議定，此爲兩便。務祈大部允諾上開辦法，並將前開合同一齊抄示，以便此項問題圓滿了局，無任盼禱之至。特此佈達，鵠候覆音，敬呈

交通部。

橫濱正金銀行代表

取締役小田切萬壽之助

大正四年十二月十七日

附函六 關於總工程師會計主任任用之件

逕復者：接貴銀行大正四年十二月十七日來函，稱：「此次將四鄭鐵路借款合同細目案」敝行與大部

附錄

四百四十一

磋商會議，幾經三月，所有多數條款，現經雙方同意。茲查該合同原案第十四條關於總會計聘用合同及第十六條關於總工程司、行車總管、養路工程司聘用合同各條款內，均載有「與銀行商定」五字，在敝行一面，實係緊要，屢於會議詳細說明，諒已在明鑒之中；而大部委員諸君，均藉以浦信無此規定為理由，迄今未能解決此項五字，敝行並非故意固執，敝行本願擬照浦信鐵路聘用合同一律辦理，而在大部亦允照辦，並將該合同抄示，則此問題，似乎自可解決，所有與銀行商定等語，亦可刪除。倘或浦信總會計聘用合同未經訂立，則自應準據總工程司聘用合同辦理；至於行車總管及養路工程司聘用合同，事同一律，亦應照浦信辦理。倘或該鐵路未訂此等合同，將來浦信先訂，四鄭自當照浦信訂定；如浦信未訂以前，四鄭欲訂此項合同，同時，可將與浦信情形相近之鐵路聘用合同，作為標準，秉公議定，此為兩便。務祈大部允諾上開辦法，並將前開合同一齊抄示，以便此項問題圓滿了局，無任盼禱之至。特此佈達，鵠候覆音。」等因，查貴銀行所開各節，本部自可允照辦理；惟浦信鐵路現在尙未聘定總會計，並無此項合用，相應將聘用總工程司合同一件，抄送備閱可也。此復。

正金銀行。

交通總長

中華民國四年十二月十七日

按照一千九百十三年十一月十四日中國政府由財政、交通兩部總長及政府特派員與中英公司所訂建造由津浦鐵路南段至京漢鐵路之信陽站之鐵路借款合同，本訂明由中國政府派督辦一員，駐紮工

次，並由督辦先行商允中英公司選擇一英國籍人，充當總工程司；今中英公司對於督辦所選之總工程司表示贊同，於一千九百十四年四月二十二日由浦信鐵路督辦沈雲沛君（以後概稱督辦）與總工程司鮑恩（以後概稱總工程司）訂立合同如左：

（一）督辦派鮑恩爲浦信鐵路正路及枝路之總工程司，按照本合同之條件，辦理一切業經該總工程司允於就聘。

（二）聘用總工程司由簽定合同之日起，除去本合同第八條第九條之規定外，其期限以滿三年爲度。屆期或滿期之後，督辦或其代表可於三個月之前，具函知照總工程司；或總工程司於三個月之前，具函知照督辦或代表，將此合同作廢。倘本合同將來係依此條例作廢而總工程司即行遣返英國，則督辦或局長由鐵路項下給總工程司英金 鎊，作爲回國川資。

（三）總工程司須遵照借款合同第十六條，執行職務。

（四）總工程司如無督辦局長或其代表之允許，不得託故擅離職守，須以全力專辦鐵路之事，及極力振興鐵路之利益，並不得直接或間接自己或他人，辦理他項職業。

（五）總工程司與中國官吏接洽時，須以禮遇。凡一切於鐵路前途有關之事件，尤應謹守秘密。

公司爲執掌債票人之受託人。所有工程進行及與執掌債票人之利益有關之事件，總工程司可告之公司，惟不得將鐵路事務直接或間接面告或函告與鐵路並無關係之人。除去鐵路局及公司或該兩路

之代表人隨時詢問事件，總工程司可據情答復外，並不能直接或間接刊登或洩漏鐵路之一切消息。

(六) 簽訂本合同之後，如有與地方官接洽之事發生，總工程司不得直接與地方官接洽；惟須報告局長或其代表，由局長或代表與地方官商辦。

(七) 總工程司須遵守本合同條件，謹慎從公，在其供職時期之內，每年由路局給予薪金 磅，由簽訂本合同之日起算，至停止職務之日為止，按月照給，每屆月底在中國支付。至總工程司之房租、夫馬費以及出差一切費用，由路局每月另給 圓，並由路局給以相當之住房。

(八) 倘總工程司違背或不守本合同條件，或並非因病不能履行本合同條件，督辦局長或其代表，則可停止該總工程司之職務，並不給予回國川資。惟倘總工程司患病逾四星期之久，為調養病體起見，立即返國，則督辦局長或其代表，仍須發給川資。

(九) 在工程進行時期，無論何時，督辦局長或其代表可於六個月前函知總工程司，將本合同作廢；或不先期知照，給予六個月之薪金亦可，並給予川資 鎊。

(十) 總工程司辦公得病或受傷，應受酬勞，按照他中國國家鐵路之章程辦理。嗣後督辦對於路局洋員，訂立假期章程，總工程司應一律得享利益。

(十一) 局長或其代表與總工程司對於本合同之解釋如有疑義意見不合時，則呈由督辦核定。

(十二) 本合同繕具中，英文各二份，督辦存一份，總工程司存一份；倘有疑義，以英文為準。

附函七 關於派委局長執行督辦職權之件

逕啓者：查四鄭鐵路借款合同第十六條內開政府簡派督辦一員，該督辦常川駐在工所，並代表政府享有執行本合同範圍內之事權等因。查四鄭鐵路現在甫經開辦，當由交通部派局長一員，執行督辦事宜，即希查照爲荷。此致

正金銀行。

交通總長

中華民國四年十二月十七日

附函八 關於派委局長執行督辦職權之件

敬復者：頃接大部民國四年十二月十七日函開：『查四鄭鐵路借款合同第十六條內開政府簡派督辦一員，該督辦常川駐在工所，並代表政府，享有執行本合同範圍內之事權等因。查四鄭鐵路現在甫經開辦，當由交通部派局長一員，執行督辦事宜，即希查照爲荷。』等語，敝行並無異議。相應函復大部查照可也。敬復

交通部。

橫濱正金銀行代表

取締役小田切萬壽之助

大正四年十二月十七日

附函九 關於鐵路收入存放銀行之件

附錄

四百四十五

逕啓者：查四鄭鐵路借款合同第十八條第一項稱所有本鐵路進款，隨時交銀行收入本鐵路項下等。因此條所稱銀行，係指何處銀行而言，即希示覆爲荷。此致

正金銀行。

交通總長

中華民國四年十二月十七日

附函十 關於鐵路收入存放銀行之件

敬復者：頃接大部民國四年十二月十七日來函，內開：「查四鄭鐵路借款合同第十八條第一項稱所有本鐵路進款，隨時交銀行收入本鐵路項下等。因此條所稱銀行，係指何處銀行而言，即希示復爲荷。」等語，現因四平街不設支行，所有鐵路進款，惟有交與該處最相近之支行，收入本鐵路項下。倘將來敝行決定並蒙該管衙門允准在四平街設置支行，此項進款，交該支行收入可也。敬復

交通部。

橫濱正金銀行代表

取締役小田切萬壽之助

大正四年十二月十七日

附函十一 關於鐵路收入貨幣種類之件

逕啓者：查四鄭鐵路借款合同第十八條第一項稱所有本鐵路進款，隨時交銀行收入本鐵路項下，不得稍涉遲延，酌視情形，定爲長存或短存，其利息隨時會同銀行酌定等因。查東省本國貨幣尙未統一，所有

鐵路局與銀行存款付款，應有一定之本位，並須確定換算方法。將來應如何辦理之處，即希示覆為荷。此致
正金銀行。

交通總長

中華民國四年十二月十七日

附函十二 關於鐵路收入貨幣種類之件

敬復者：頃接大部民國四年十二月十七日來函，內開：『查四鄭鐵路借款合同第十八條第一項稱所有本鐵路進款，隨時交銀行收入本鐵路項下，不得稍涉遲延，酌視情形，定為長存或短存，其利息隨時會同銀行酌定等因。查東省本國貨幣尚未統一，所有鐵路局與銀行存款付款，應有一定之本位，並須確定換算方法。將來應如何辦理之處，即希示復為荷。』等語，敝行屆時自當飭知四平街相近之支行總辦與四鄭鐵路督辦商定本位，及換算方法可也。敬復

交通部。

橫濱正金銀行代表

取締役小田切萬壽之助

大正四年十二月十七日

附函十三 關於鐵路材料免稅之件

逕啓者：准貴銀行提出之四鄭鐵路借款合同草案第十九條有政府允本鐵路局所需各項材料、機器、什物，應豁免關稅、釐金及其他一切捐項等語。查豁免稅釐捐項，於鐵路不無裨益；惟恐與財政部現行章程

附錄

四百四十七

或有抵觸，是以未便即行允許。擬將此條刪去，將來由本部另行設法辦理；萬一不能達豁免之目的，則非本部所能主持。仍希貴銀行同意完納，即祈查照是荷。此致

正金銀行。

交通總長

中華民國四年十二月十七日

附函十四 關於鐵路材料免稅之件

敬復者：接准大部民國四年十二月十七日函開：『准貴銀行提出之四鄭鐵路借款合同草案第十九條有政府允本鐵路局所需各項材料、機器、什物，應豁免關稅、釐金及其他一切捐項等語。查豁免稅釐捐項，於鐵路不無裨益；惟恐與財政部現行章程或有抵觸，是以未便即行允許。擬將此條刪去，將來由本部另行設法辦理；萬一不能達豁免之目的，則非本部所能主持。仍希貴銀行同意完納，即祈查照是荷。』等因，敝行並無異議，即請查照可也。敬復

交通部。

橫濱正金銀行代表

取締役小田切萬壽之助

大正四年十二月十七日

附函十五 關於在歐美發行債票之件

敬啟者：查四鄭鐵路借款合同第二十四條第一項開銀行爲本借款債票易於流通起見，得於債票上

按照此票面數目，核與英幣法幣（及或）美幣相當之定數，一併印列，並用中、日文字外，另用英文（及或）法文印刷，且以倫敦、巴黎（及或）紐約作為付還本借款本息之地。又第二項開銀行得將本借款債票之全部或一部分，在倫敦、巴黎（及或）紐約發售等語。倘將來遇有實行前開二項所載之事，本合同內有關係之各條款，必須更改；——即指該合同內所有日本金幣，改為英鎊；又在第七條第三項之在日本交還日幣之數，改為在英國交還英鎊之數；又該條第四項之在日本實在存有日本金幣，改為在英國實在存有英鎊；第十條及第十二條之中國駐日公使，改為中國駐英公使；第十四條第一項之橫濱，改為倫敦等類。除此等事項之外，無庸更改。如在巴黎（及或）紐約等處發售債票，亦應按照在英國發售債票之例，一律辦理。相應函達大部，請為查照函復為荷。敬呈

交通部。

橫濱正金銀行代表

取締役小田切萬壽之助

大正四年十二月十七日

附函十六 關於在歐美發行債票之件

逕復者：接准貴銀行大正四年十二月十七日來函，內開：『查四鄭鐵路借款合同第二十四條第一項開銀行為本借款債票易於流通起見，得於債票上按照此票數目，核與英幣、法幣（及或）美幣相當之定數，一併印列，並用中、日文字外，另用英文（及或）法文印刷，且以倫敦、巴黎（及或）紐約作為付還本借

款本息之地。又第二項開銀行得將本借款債票之全部或一部分，在倫敦、巴黎（及或）紐約發售等語。倘將來遇有實行前開二項所載之事，本合同內有關係之各條款，必須更改；——即指該合同內所有日本金幣，改爲英鎊；又在第七條第三項之在日本交還日幣之數，改爲在英國交還英鎊之數；又該條第四項之在日本實在存有日本金幣，改爲在英國實在存有英鎊；第十條及第十二條之中國駐日公使，改爲中國駐英公使；第十四條第一項之橫濱，改爲倫敦等類。除此等事項之外，無庸更改。如在巴黎（及或）紐約等處發售債票，亦應按照在英國發售債票之例，一律辦理。相應函達大部，請爲查照函復爲荷。』等因，若將來遇有合同第二十四條事項，本部應按照來示所開各節辦理。此復即希查照可也。此致

交通總長

正金銀行

中華民國四年十二月十七日

附函十七 關於運送軍隊軍需減價之件

逕啓者：此次四鄭鐵路現在借用貴銀行款項辦理，將來由貴銀行發售債票之進款辦理，已經議定在案。查東省情形與別處不同，將來四鄭鐵路應儘先運載中國軍隊或軍需品，其運價均依中國各借款鐵路通行章程，並照該路將來所定價表，減收半價。即希查照爲荷。此致

正金銀行

交通總長

中華民國四年十二月十七日

附函十八 關於運送軍隊軍需減價之件

敬復者：接大部民國四年十二月十七日函開：『此次四鄭鐵路現在借用貴銀行款項辦理，將來由貴銀行發售債票之進款辦理，已經議定在案。查東省情形與別處不同，將來四鄭鐵路應儘先運載中國軍隊或軍需品，其運價均依中國各借款鐵路通行章程，並照該路將來所定價表，減收半價。即希查照爲荷。』等因，敝行允照辦理。相應函復查照可也。敬呈

交通部。

橫濱正金銀行代表

取締役小田切萬壽之助

大正四年十二月十七日

中日四洮鐵路借款合同

民國八年九月八日

本合同係根據中華民國二年十月五日——即大正二年十月五日所訂借款大綱，中華民國政府（以下稱爲政府）由財政總長交通總長與日本國南滿洲鐵道株式會社（以下稱爲會社）於中華民國八年九月八日——即大正八年九月八日，在北京訂立議定條款如左：

第一條

政府准會社承辦發售五釐利息金幣借款，數目係日金四千五百萬圓。

附錄

本借款日期，即售票之日。訂定名為中華民國政府五釐利息四洮鐵路公債。

但四洮鐵路幹線之一段，由四平街起至鄭家屯止，前由政府與橫濱正金銀行訂立四鄭鐵路借款合同；同；本合同與該四鄭鐵路借款合同之關係，另以來往公函協定之。

第二條

本債票進款，充為四鄭延長至洮南為止幹線，及由鄭家屯起至白音太來為止支線之建造費（包括土地、車輛及一切應配物料）營業費及造路期內應付債票利息，並補充四鄭不足款項之用。

第三條

前條路線，俟測勘完竣後，應由督辦與會社協定呈請交通部核准。建造工程須於本合同簽押後六個月以內開工，自實在開工之日起，估計約須五年造竣。

第四條

本債票利息，按票面數目，定為常年五釐。自出售債票之日起算，每半年交付執持債票人一次。

此項利息，政府在建造本鐵路期內，或由出售債票進款或由別項進款交付；在其造竣後，先由本鐵路進款交付，次由政府以為合宜之別項進款交付。自出售債票之日起算，每半年按照本合同附表數目，日期，於十四日以前交付一次。

第五條

本借 款以十年爲期。自出售債票之日起算，至第十一年起還本。此項還款，應由本鐵路進款，或由政府以爲合宜之別項進款，除第六條所開辦法外，自出售債票之日起算，每年按照本合同附表數目、日期，於十四日前交付一次。

第六條

由發售本債票之日起，經過第十年後，無論何時若政府欲將本合同附表所載未到期之借款全數清還，或欲先還若干，均可照辦。至期二十年照債票上數目加價百分之二半，——即係每一百圓還一百零二圓五十錢。第二十年後，無須加價。

如遇有前開臨時償還時，政府應於六個月以前，用公文知會會社。

此項臨時償還，照本借款招帖內載拈圖日期，多加拈圖次數。

第七條

政府既允會社爲經理本借款之代表，須將第四條及第五條所載本利照本合同附表數目、日期，於十四日前，經由督辦交付會社。

如遇有第六條所載臨時償還時，政府亦須將應還之本及加價，先期十四日前交付會社。

前二項所開應付還款項，政府以日本貨幣在大連交付；若政府在日本有日本貨幣時，得在東京交付。會社應照經手款數，每次於一千分計收二分五用費，作爲經理本借款本利之費。

第八條

本借款債票本利，政府確保全還。若本鐵路進項及或本債票進款不敷付還本息之數，由政府設法以別項款項補足，按期十四日前交付會社。

第九條

本借款以現在及將來屬本鐵路所有一切動產、不動產及各項進款，作為頭次抵押。按照第十五條第一項所訂立之借款，亦以前項所開動產、不動產及進款，作為與本借款同等之抵押。

本借款之抵押，不得作為前開二項以外債務之抵押。

第十條

本借款全數准會社印發債票；其每張債票之額面數目，由會社酌定，其式樣由會社商同交通總長或中國駐日公使酌定。債票用中日文字印刷，交通總長所簽姓名及交通部印，均摹刻於上。中國駐日公使於債票未發之前，須逐張將其所簽姓名及其關防摹刻於上，以證政府允准及擔任。發售此項債票會社，亦委派人在債票上加簽，以證其為發售債票之經理人。

倘本借款發出之債票或遺失，或經損毀，或被竊，會社隨即知會交通總長或中國駐日公使，由該公使飭知會社在報紙上刊登告白，聲明已失之票不能憑以取款，並按照關係國例章設法辦理。倘所失之票已過所定期限，仍未覓回，交通總長或中國駐日公使照原數重發副票，交會社收領；所有一切費用，均由會社

自備。

第十一條

所有本借款之債票息票以及本借款付利還本等事，在借款期內，政府概免各項釐稅。

第十二條

所有借款招帖以及付利還本並其餘一切詳細辦法，未經本合同內詳載者，由會社會同中國駐日公使酌定。

俟本合同簽字後，即准會社遵照下節第十三條所載，發行本借款招帖政府訓令中國駐日公使遇有必須之事，即與會社協同酌辦，並令於本借款招帖簽字。

第十三條

會社得酌量工程計畫及其進行程度以及市面情形，商准督辦或一次或分數次發售本借款之債票。政府應收之債票淨價，係由售出之實數，扣除會社用費每百分五分半之餘數。

第十四條

本債票進款，按照購票人分次交款及其日期，交付於會社與督辦所協商指定之銀行收存本鐵路項下。此項債票進款及生發之利息，存放該銀行，聽候督辦提用；其款利息及提款辦法，由督辦與該銀行協定之。

提用前項存款，以督辦及總會會計會同簽字之發款憑單及用款說明書爲憑。

按照預行估定之每月應需造路用款，一俟由督辦知會該銀行，即當匯至大連；此項匯款，歸該銀行經理。其在爲鐵路事宜提用以前，作爲在大連該銀行存款。

總會會計以日本國人員充當，由督辦預先商明會社同意，由督辦任用，並訂立聘用合同。

所有會計處應用之內外人員，由總會會計開列額缺數目清單，呈請督辦核准，由督辦選充。至各人員分管事務，應由總會會計派定。

本借款期內該總會會計承督辦及總辦命令，專司本鐵路一切收支各款，並關於用款各單據，同中國總辦簽字。

關於本鐵路一切賬目，用中、日文字按照中國各鐵路通行簿記法，由總會會計指揮登記。

鐵路局開始營業以後，每屆結帳年度，用中、日文刊印決算報告書，以便任人取閱。

第十五條

所有本債票進款並生發之利息，除將造路期內應付債票利息扣除外，設有不敷修造鐵路以及裝配所需，其不敷之款，則應先由政府別項進款提付；如仍有不敷之數，則商由會社再行發售債票補足。其利息並條件，仍按本合同辦理。

設於本鐵路全工告竣後，鐵路項下尚有未經指定作爲何項支用之存款剩餘，則應移入後詳第十八

條內載借款利息公積項下，以備充政府按照本合同認還之款。

第十六條

本鐵路建造工程以及管理一切事宜，全歸政府辦理。政府簡派督辦一員，該督辦常川駐在工所，並代表政府，享有執行本合同範圍內之事權。

總工程司應以日本國人員充當，但須由督辦預先商明會社同意，由督辦派充，并訂立聘用合用，該總工程司應聽督辦或總辦命令，辦理勘路籌畫繪圖估計等事，並指揮監管一切工程及訂購材料機器等一切物件。

總工程司須將工程處應用之內外人員，開列額缺數目清單，呈請督辦核准，由督辦選充，交總工程司調遣。

至鐵路上派用專門內外人員，分派各該員應辦各事，以及辭退各該員，應由督辦及總辦交由該總工程司辦理。

待本鐵路分段告成，每段即由總工程司交與督辦，隨時酌量情形，開車營業。

由督辦選用日本國人員充當行車總管，遵照督辦及或總辦指揮命令，辦理行車事宜。

全路工程告竣後，總工程司應辦事務將畢時，由督辦選日本國人員充當養路工程司，即毋庸再用總工程司。養路工程司遵照督辦及或總辦指揮命令，辦理養路事宜。

行車總管以及養路工程司均預先商明會社同意，由督辦任用，並訂立聘用合同。

第十七條

保護全路，應設巡警隊，警官、警兵均用華人；其薪餉經費，概由築路養路項下開支，其額數由督辦會商會社定之。

設或保護鐵路需用中國國家或該省軍隊時，一經該鐵路局聲請，即當照辦。惟兵餉等項，仍應由中國國家或該省照發。

第十八條

所有本鐵路進款，交存第十四條所定之銀行；其存款辦法及利息，由督辦與該銀行協定之。

所有本鐵路營業、養路各費，均由此項進款項下支付。倘此項進款，除支付上開各費及備充付本借款債票常年利息與本合同附表內所列到期應還之本息外，仍有盈餘，政府按照督辦所定辦法，聽憑由督辦撥用。但在全路告成開車營業之後，須將本合同附表所載應付還本借款本息，由該盈餘內照數劃扣，於到
期六個月前，交存該銀行。

如遇鐵路進項並無盈餘足敷付還本息之款，應按本合同第八條辦理。

第十九條

政府指定會社於本鐵路造路期內，為經理購買由外國運來各材料機器什物之人。

所有購買前項各物件內，其係緊要者，由督辦招人投標；該經理人購買該物件時，須以與鐵路最爲相宜之條件，經辦投標批約或訂購。該經理人除領原買實價外，按照該價每百分取經理費五分。惟訂購材料及支取費用，非由總工程師呈督辦核准，不得照行。

該經理人既得上文所詳之經理費，自應監購鐵路所需建造裝配各外洋材料，並須在各國市場選擇價值最廉，而資料最佳者，方行購買。若材料運至中國有與原單不符者，鐵路局得拒不收貨。

當購買外國材料機器以及各項物件時，資料及價值較與他國所產者一律相同，應先儘由日本購買，次及由經理人所推薦之國之貨。

所有原賣單及驗單，均呈督辦查核。所有各項回用扣頭，均歸還入鐵路項下。

所有經理人爲鐵路事宜購買各材料，須有製造廠原賣單並驗單爲據。

該經理人除得上文所詳經理費外，不給別項用費；惟遇有聘用工程顧問人員時，鐵路局須由鐵路項下提給酬資。

中國材料及經在中國製造之貨物，若資料價值與日本或他外洋材料相同，自應先儘購買，藉以鼓勵中國工藝。但購買中國材料時，不給經理人經理費用。

本鐵路全工告竣後，其在本借款期內關於經理鐵路局所需外國貨物之事，仍應先儘經理人經理購買。至經理章程，應日後再行酌定。

第二十條

政府將來或以爲有益，或以爲必需，擬建造聯屬本合同內所載鐵路之支路或延展線路，應由政府以中國款項，自行修造。如須用外國資本，則先儘與會社商辦。其支路或延展線路里數長短，由政府自行訂定。

第二十一條

會社即作爲執持債票人之受託人。凡嗣後關於本借款事宜，本鐵路局與會社互相交涉時，會社即以執持債票人之代理人自居。

第二十二條

本借款合同簽字後，招帖未發之先，倘遇有發生關於政治上或經濟上之事故，以致金融市面以及政府已發之債票市價頗受影響，在會社之意見，以爲本債票未能按照本合同條款發售通暢，政府應准會社將本合同內所訂條款，展期緩辦，——惟所展之期限，屆時彼此商定；若訂明之期限內仍不能發售，即將本合同作廢，並不給他項酬費。

第二十三條

會社可將按照本合同應享之權利及責任，全行或分別交與他日本國人接辦，或再交代理人代辦；其接辦代辦，應商請督辦核准。

第二十四條

會社爲本借款債票易於流通起見，得於債票上按照此票面數目，核與英幣、法幣及或美幣相當之定數，一併印列，並用中、日文字外，另用英文及或法文印刷，且以倫敦、巴黎及或紐約，作爲付還本借款本息之地。

會社得將本借款債票之全部或一部分，在倫敦、巴黎及或紐約發售。

第二十五條

本合同自訂立之日起，發生效力。自本借款本利還清之日起，失其效力。

第二十六條

本合同繕寫中、日文各四分，政府存各三分，會社存各一分。於解釋文義如有疑義，以日文爲準。

中華民國八年九月八日

財政總長 龔心湛

交通總長 曾毓雋

大正八年九月八日

南滿洲鐵道株式會社代表

理事 川上俊彥

附函一

逕啓者：本日訂定四洮鐵路借款合同第一條第三項內開四洮鐵路幹線之一段由四平街起至鄭家屯止，前由政府與橫濱正金銀行訂立四鄭鐵路借款合同，本合同與該四鄭鐵路借款合同之關係，另以來

往公函協定之等因。查四洮鐵路借款合同，敝社依四鄭鐵路借款合同第二十三條經四鄭鐵路督辦承認，由橫濱正金銀行讓受該銀行所有依據合同之權利及義務一部份，商議訂立。此後四鄭鐵路亦作為四洮鐵路幹線之一部份而經營之，方為便宜有利。故依據四鄭鐵路借款合同及該合同所附來往公函之條項，關於正金銀行所有之權利義務一切事項，由銀行委託敝社代辦；而中國政府付還四鄭鐵路五釐利息公債之本利及付還本利時之經理用費，亦由敝社代領，轉交銀行，支給於執持債票人。即希允諾見覆為荷。此致

交通總長。

大正八年九月八日

南滿洲鐵道株式會社代表

理事川上俊彥

附函二

敬復者：頃接貴會社大正八年九月八日函開：『本日訂定四洮鐵路借款合同第一款第三項內開四洮鐵路幹線之一段由四平街起至鄭家屯止，前由政府與橫濱正金銀行訂立四鄭鐵路借款合同，本合同與該四鄭鐵路借款合同之關係，另以來往公函協定之等因。查四洮鐵路借款合同，敝社依四鄭鐵路借款合同第二十三條經四鄭鐵路督辦承認，由橫濱正金銀行讓受該銀行所有依據合同之權利及義務一部份，商議訂立。此後四鄭鐵路亦作為四洮鐵路幹線之一部份而經營之，方為便宜有利。故依據四鄭鐵路借

款合同及該合同所附來往公函之條項，關於正金銀行所有之權利義務一切事項，由銀行委託敝社代辦；而中國政府付還四鄭鐵路五釐利息公債之本利及付還本利時之經理用費，亦由敝社代領，轉交銀行，支給於執持債票人。即希允諾見復爲荷。」等語，本部可以同意，即請查照可也。此致

南滿洲鐵道株式會社代表。

理事川上俊彥

中華民國八年九月八日

交通總長曾毓雋

附函三

逕啓者：本日訂定四洮鐵路借款合同第一條第一項內開政府准會社承辦發售五釐利息金幣借款，數目係日金四千五百萬圓等因。茲敝社爲權限上便宜起見，依四洮鐵路借款合同，經督辦同意，得指定銀行，使其代辦，即希大部允諾見復爲荷。此致

交通總長。

大正八年九月八日

南滿洲鐵道株式會社代表

理事川上俊彥

附函四

逕復者：頃接貴會社大正八年九月八日函開：『本日訂定四洮鐵路借款合同第一條第一項內開政

附錄

府准會社承辦發售五釐利息金幣借款，數月係日金四千五百萬圓等因。茲敝社爲權限上便宜起見，依四洮鐵路借款合同，經督辦同意，得指定銀行，使其代辦，即希大部允諾見復爲荷。」等語，本部可以同意，即希查照可也。此致

南滿洲鐵道株式會社代表。

理事川上俊彥

中華民國八年九月八日

附函五

交通總長曾毓雋

逕啓者：本日訂定四洮鐵路借款合同第一條第一項內開政府准會社承辦發售五釐利息金幣借款，數目係日金四千五百萬圓等因。茲爲貴政府利益起見，若因金融情形，敝社以社債供給貴政府之用，比發行公債爲有利益之時，得預先商明四洮鐵路督辦，得其同意，發行社債；其一切條件，依據四洮鐵路借款合同。至於合同所未規定之事項，預先與督辦協議定之。即希大部允諾見復爲荷。此致

交通總長。

大正八年九月八日

南滿洲鐵道株式會社代表

理事川上俊彥

附函六

敬復者：頃接貴會社大正八年九月八日函開：『本日訂定四洮鐵路借款合同第一條第一項內開政府准會社承辦發售五釐利息金幣借款，數目係日金四千五百萬圓等因。茲為貴政府利益起見，若因金融情形，敝社以社債供給貴政府之用，比發行公債為有益之時，得預先商明四洮鐵路督辦，得其同意，發行社債；其一切條件，依據四洮鐵路借款合同。至於合同所未規定之事項，預先與督辦協議定之。即希大部允諾見復為荷。』等語，本部可以同意，即希查照可也。此致

南滿洲鐵道株式會社代表。

理事川上俊彥

中華民國八年九月八日

交通總長曾毓雋

附函七

逕啓者：本日訂定四洮鐵路借款合同第三條第二項內開建造工程，須於本合同簽押後六個月以內開工；自實在開工之日起，估計約須五年造竣等因。查於前記六個月期間內，本部四洮鐵路所要一切費用及應付還橫濱正金銀行之四鄭鐵路短期借款等必要費用，請貴會社預備相當金額，作為會社代墊，首次出售債票進款，——其金額以必要為限度，預先由四洮鐵路督辦商明會社，提用此項墊款。實在提用之數，並其利息，均由首次出售債票進款內儘先扣除；其利息常年不得過釐，——即對於本金一百圓，付利不得過圓。錢。倘依合同第二十二條合同作為無效之時，由本部以別項進款償還。即請貴會社允諾見復。

附錄

四百六十五

爲荷。此致

南滿洲鐵道株式會社代表。

理事川上俊彥

中華民國八年九月八日

交通總長曾毓雋

附函八

敬復者：頃接大部民國八年九月八日函開：『本日訂定四洮鐵路借款合同第三條第二項開建造工程，須於本合同簽押後六個月以內開工；自實在開工之日起，估計約須五年造竣等因。查於前記六個月期間內，本部四洮鐵路所要一切費用及應付還橫濱正金銀行之四鄭鐵路短期借款等必要費用，請貴會社預備相當金額，作爲會社代墊首次出售債票進款——其金額以必要爲限度；預先由四洮鐵路督辦商明會社，提用此項墊款。實在提用之數並其利息，均由首次出售債票進款內儘先扣除；其利息常年不得過釐——即對於本金一百圓，付利不得過圓錢。倘依合同第二十二條合同作爲無效之時，由本部以別項進款償還。即請貴會社允諾見復爲荷。』等語，敝社可以同意，即請查照可也。此致

交通總長。

大正八年九月八日

南滿洲鐵道株式會社代表

理事川上俊彥

附函九

逕啓者：本日訂定四洮鐵路借款合同第十八條第一項內開所有本鐵路進款，交存第十四條所定之銀行等因。若該鐵路所在地，該銀行未經設立之時，得便宜交存敝國銀行，即請貴會社同意見復爲荷。此致南滿洲鐵道株式會社代表。

理事川上俊彥

中華民國八年九月八日

交通總長曾毓雋

附函十

敬復者：頃接大部民國八年九月八日函開：『本日訂定四洮鐵路借款合同第十八條第一項內開所有本鐵路進款，交存第十四條所定之銀行等因。若該鐵路所在地，該銀行未經設立之時，得便宜交存敝國銀行，即請貴會社同意見復爲荷。』等語，敝社可以同意，即希查照可也。此致
交通總長。

大正八年九月八日

南滿洲鐵道株式會社代表

理事川上俊彥

附函十一

逕啓者：本日訂定四洮鐵路借款合同第十八條第一項內開所有本鐵路進款，交存第十四條所定之

附錄

四百六十七

銀行其存款辦法及利息，由督辦與該銀行協定之等因。將來存款利息，請貴會社從中盡力，務使該鐵路有利為幸。即希同意見復為荷。此致

南滿洲鐵道株式會社代表。

理事川上俊彥

中華民國八年九月八日

交通總長曾毓雋

附函十二

敬復者：頃接大部民國八年九月八日函開：『本日訂定四洮鐵路借款合同第十八條第一項內開：『有本鐵路進款，交存第十四條所定之銀行；其存款辦法及利息，由督辦與該銀行協定之等因。將來存款利息，請貴會社從中盡力，務使該鐵路有利為幸。即希同意見復為荷。』等語，敝社可以同意，即希查照可也。此致

交通總長。

大正八年九月八日

南滿洲鐵道株式會社代表

理事川上俊彥

附函十三

逕啟者：本日訂定四洮鐵路借款合同第二十四條第一項內開會社為本借款債票易於流通起見，得

於債票上按照此票面數目，核與英幣、法幣（及或）美幣相當之定數，一併印列，並用中、日文字外，另用英文（及或）法文印刷，且以倫敦、巴黎（及或）紐約作爲付還本借款本息之地。同條第二項內開會社得將本借款債票之全部或一部份，在倫敦、巴黎（及或）紐約發售等因。將來若照前開二項實行，則本合同有關係之各條項，必須更改。——即本合同內所有日本貨幣，改爲英鎊；又在第七條第四項在日本有日本貨幣時，改爲在英國有英國貨幣時；又在第十條及十二條之中國駐日公使，改爲中國駐英公使。如在巴黎（及或）紐約發售債票，亦應按照在英國發售債票之例，一律辦理。即希大部查照見復爲荷。此致
交通總長。

大正八年九月八日

南滿洲鐵道株式會社代表

理事川上俊彥

附函十四

敬復者：頃接貴會社大正八年九月八日函開：『本日訂定四洮鐵路借款合同第二十四條第一項內開會社爲本借款債票易於流通起見，得於債票上按照此票面數目，核與英幣法幣（及或）美幣相當之定數，一併印列，並用中、日文字外，另用英文（及或）法文印刷，且以倫敦、巴黎（及或）紐約作爲付還本借款本息之地。同條第二項內開會社得將本借款債票之全部或一部份，在倫敦、巴黎（及或）紐約發售等因。將來若照前開二項實行，則本合同有關係之各條項，必須更改。——即本合同內所有日本貨幣，改

爲英鎊；又在第七條第四項在日本有日本貨幣時，改爲在英國有英國貨幣時；又在第十條及第十二條之中國駐日公使，改爲中國駐英公使。如在巴黎（及或）紐約發售債票，亦應按照在英國發售債票之例，一律辦理。即希大部查照見復爲荷。」等語，若將來遇有合同第二十四條事項，本部應按照來示所開各節辦理。即希查照可也。此致

南滿洲鐵道株式會社代表。

理事川上俊彥

中華民國八年九月八日

交通總長曾毓雋

附函十五

逕啓者：本日與貴會社訂定四洮鐵路借款合同，茲爲雙方利益起見，請貴會社於四洮鐵路營業開始後，在貴會社四平街站預備機關車及貨車輛數，以足敷接運四洮鐵路所運出之貨物爲度。其詳細辦法，由四洮鐵路督辦與貴會社協定之。即希同意見復爲荷。此致

南滿洲鐵道株式會社代表。

理事川上俊彥

中華民國八年九月八日

交通總長曾毓雋

附函十六

敬復者：頃接大部民國八年九月八日函開：『本日與貴會社訂定四洮鐵路借款合同，茲爲雙方利益起見，請貴會社於四洮鐵路營業開始後，在貴會社四平街站預備機關車及貨車輛數，以足敷接運四洮鐵路所運出之貨物爲度。其詳細辦法，由四洮鐵路督辦與貴會社協定之。即希同意見復爲荷。』等語，敝社可以同意，即希查照可也。此致
交通總長。

大正八年九月八日

南滿洲鐵道株式會社代表

理事川上俊彥

中日滿蒙四鐵路借款合同 民國七年九月二十八日

中華民國政府（以下稱政府）因建造自熱河至洮南之鐵路，自長春至洮南之鐵路，自吉林過海龍至開原之鐵路，自熱洮鐵路之一地點達某海港之鐵路（以下稱滿蒙四鐵路）與股份公司日本興業銀行所代表之股份公司日本興業銀行股份公司臺灣銀行及朝鮮銀行三銀行（以下稱銀行）之間，訂定左列預備合同，以爲正式借款合同之準備：

第一條

政府認准熱河洮南間，長春洮南間，吉林開原間，及熱洮鐵路之一地點達某海港之鐵路建造所需一

切費用，由銀行發行中華民國政府熱洮鐵路金幣公債，長洮鐵路金幣公債，吉開鐵路金幣公債，某某鐵路金幣公債（以下稱滿蒙四鐵路金幣公債）但由熱洮鐵路之一地點達某海港鐵路之線路，得依政府與銀行協議決定之。

第二條

政府速定滿蒙四鐵路之建造費及其他必需之一切費用，徵求銀行之同意。

第三條

滿蒙四鐵路金幣公債之期限，為四十年。自公債發行之日起算，第十一年開始還本，用分年攤還之方法辦理。

第四條

政府於滿蒙四鐵路正式借款合同成立，同時與銀行協定工事進行之計畫；依其協定，着手建造鐵路，期其速成。

第五條

政府對於銀行協定，提供左列物件，為滿蒙四鐵路金幣公債付還本息之擔保：

現在及將來滿蒙四鐵路所屬之一切財產並其收入。政府並得銀行之承諾，不得以前項之財產或收入，作為擔保或保證物，提供於他人。

第六條

滿蒙四鐵路之金幣公債之發行價格，及公債利率，政府實收金額，依發行當時情形，務以有利於政府之主義協定之。

第七條

關於以上各條所未規定之條項，政府與銀行協議決定之。

第八條

滿蒙四鐵路正式借款合同以本預備合同為基礎。自其成立之日起，四個月以內訂定之。

第九條

銀行於預備合同成立，同時對於政府墊借日金二千萬圓；十足交款，並無回扣。

第十條

本墊款之利息為年息八釐，——即對於日金一百圓，每年付息日金八圓。

第十一條

本墊款以政府所發行國庫證券貼現之方法交付之。

第十二條

前條國庫證券每六個月換給一次，每次以六個月分之息金，支付於銀行。

第十三條

政府於滿蒙四鐵路正式借款合同成立之後，以本公債募得之資金，優先速付還本墊款。

第十四條

本墊款之交付、償還付息及其他一切之授受，均於日本東京行之。本預備合同共備中日文各二份，政府銀行互執各一份。如關於本預備合同解釋上發生疑義時，以日文合同為準。

中華民國七年九月二十八日

中華民國特命全權公使章宗祥印

日本帝國大正七年九月二十八日

株式會社日本興業銀行

副總裁小野英二郎印

中日溪城鐵路公司協約

民國三年九月二十五日

解決關於由本溪湖至城廠輕便鐵道（以下單稱溪城鐵道）諸種紛議，且為鐵道確實成立，經奉天巡按使南滿洲鐵道株式會社（以下單稱會社）及本溪湖煤鐵有限公司（以下單稱公司）各代表者熟議後，締結左之各件：

第一條

溪城鐵道之事業，會社與公司合辦，其資本會社出十分之七，公司出十分之三。

第二條

公司應出之溪城鐵道資金額，得向會社借款。

第三條

溪城鐵道之監督，由公司中國總辦兼任，不支俸給。理事由會社派遣相當之社員兼充。其他之職員依事務之繁簡，由相當之中、日兩國人任用之。

第四條

以上為解決本案之大綱，其餘詳細辦法，會社與公司隨時商議施行之。

本協約繕寫中、日文各三份，各關係者署名蓋印，各存一份。

民國三年九月二十五日

奉天巡按使張錫鑾

大正三年九月二十五日

南滿洲鐵道株式會社總裁代表佐藤安之助

本溪湖煤鐵有限公司總辦趙臣翼

同 上島岡亮太郎

法學士祁仍奚著

張學良先生題簽

布面金一字一冊
定價二元

保 證

近數十年來歐美日本各國政治日見修明，實業日見發達，推其原因，實因保證事業日趨發展之所致，蓋在東西各國，凡爲文武官吏，工商職員，均須先取保證，方能就職任事，保證公司不但保障公帑，而且保障盡職，用能造成廉潔之社會與政府。吾國現當訓政時期努力提倡廉潔政府之際，保證事業實爲切要方法之一種。著者於此研究有素，因受張學良先生之德憑，特以簡明文筆將東西各國保證事業詳加敘述，以供吾國熱心改造社會提倡廉潔政府者之參考。誠訓政時代國民必讀之書也。附錄：(一)日本保證學說譯文，日本橫濱火災海上保險株式會社信用保險說明書譯文；(二)Federal Rate Schedule (三)State of California Public Official Schedule; (四)General Fidelity and Fidelity Rates

上海及各埠 商務印書館代售

東

鐵

問

題

在中俄中東鐵路問題尚未

解決之時國民

不可不看

本書都二萬餘言歷舉昔日中

俄條約密約協定暨各項章程

合同函牘案據且旁引各種有

關材料以證明我國之應有權

利卷內並附有收回鐵路辦法

誠絕無僅有之時代著作也

寄售處各地商務印書館

每冊六角

中華民國十九年二月初版

版權
所有

定價現大洋三元

著者 祁 仍 奚

印刷者 商務印書館

代售處 商務印書館

01376