南開中學

東北地理教本

上冊

傅恩齡編

中華民國二十年秋

例言

(一)本書內容資料稍多，講授時暫分詳講，略講，及不講三部分。

(二)本書上冊第一章「地理」，內有五分之四，係蒙蔣應棨先生編輯；第二章「行政」，內有四分之一，係蒙王繼儒先生編輯；下冊第十四章；則蒙孫守先先生供給資料甚多。特誌於此，聊表謝意。

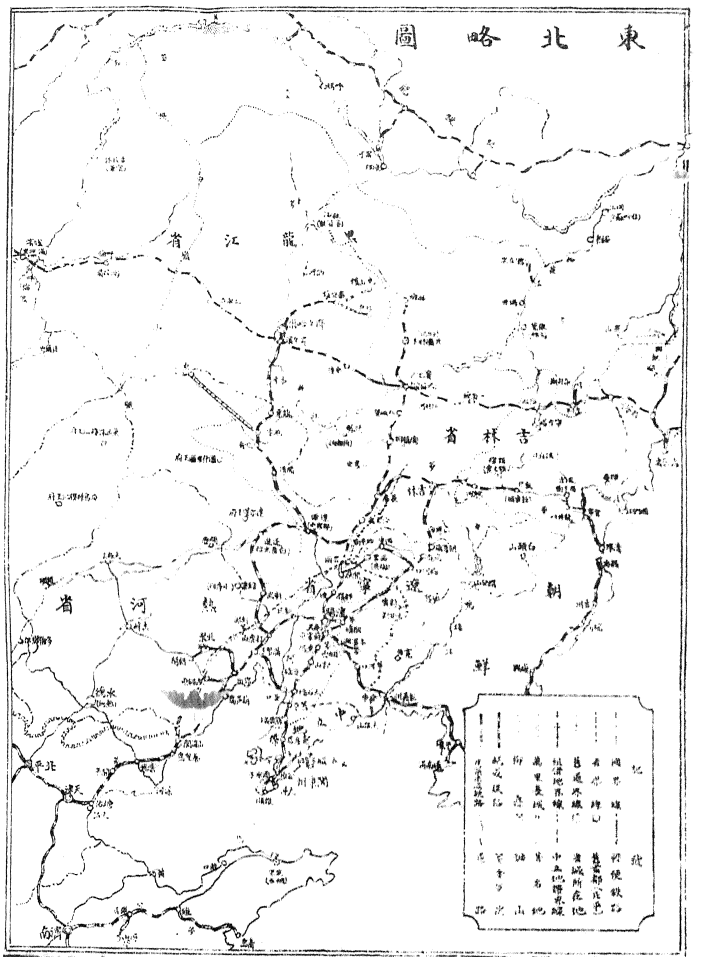
(三)本書內容簡陋，純係講義性質，可謂之曰：「待正本」。

編者謹識

東北地理教本總目

第一章　地理
第二章　行政
第三章　交通
第四章　富源
第五章　工業
第六章　商業
第七章　遼東半島日本租借地
第八章　中東鐵路公司與南滿鐵路公司
第九章　東省特別區與滿鐵附屬地
第十章　葫蘆島與大連之比較觀
第十一章　哈爾濱經濟情形
第十二章　東北中外之移民
第十三章　呼倫貝爾及興安區經濟情形

第十四章　東北與國際之關係
第十五章　結論——東北問題之解決方策如何
附錄
（一）東北研究會之工作及計劃
（二）國內外研究東北各機關之概況


東北略圖
省江龍
省林吉
省天奉
省河熱
朝鮮

第一章　地理

第一節　境域

區以位置而言：東控沿海州，以瞰日本海；南捫朝鮮半島之背，以瞰日本！北扼黑龍江，以阻蘇俄東下之路；西連蒙古，跨長城以臨中原；西南據半島，以控黃渤；隱握東西兩洋之關鍵，實當世界列強之衝焉。

憑祈評正

以形勢言之，可分三幅：其一，遼吉兩省崔山連亘，二水分流，近瞰滄溟，遠揖歐美，殆如戶庭；其二，黑龍江省萬山環峙，一水中分，左挹洮沙，右拂大磯，居高臨下，氣象萬千，殆如堂奧；其三，東蒙淺草平蕪，翼望千里，牧人騎子之所出沒，田夫野老之所棲遲，殆如園囿，美哉山河，我國人民之所寄託，尤當保持勿失者也。

以幅幀言之：南自三十八度四十分之遼東半島老鐵山嘴起，北至五十三度三十分之黑龍江左岸止，西自東經一百十七度五十分之呼倫池西北起，東至一百三十五度二十分之黑龍江與烏蘇里江會合處止，廣袤各約三千里，面積約三百四十餘萬方里（據三省紀略祇三省之地已過三百六十萬方里不知誰是，）當我國面積十分一強，抵日本二倍半面弱。境內有最大之山嶽，最大之川流，最大之平原，最良之海港，凡礦產，林產，農產，畜產，水產，無一不備，苟保守而利用之，即此一隅足以自豪矣，而況別擁四百餘州之疆土乎？

以境域言之，而現有之境域，與已失之境域，大相懸殊。茲分別論之如左：

現有之境域

現有之境域，東南自鴨綠江口沿江至鴨綠江源，過分水嶺長白山支阜至圖們江發源處之紅丹水，又折順圖們江流至江口以上三十里之土字界牌止，迤邐曲折約二千數百里，南與我國舊屬，甲午淪亡之朝鮮爲界。東自土字界牌起，迤北經薩，啦，帕，倭，那，瑪，喀字等界牌，又東折橫過興凱湖至亦字界牌，自此迤北循松阿察河，烏蘇里江而北，爲天然界水，至烏蘇里江口有耶字界牌，自土字界牌至此概與俄屬東海濱省爲界。自耶字界牌迤西緣混同江至黑河口，迤西緣黑龍江與俄屬之阿穆爾省爲界。西界外蒙古與察哈爾省。西南與河北省毗連。南臨黃渤二海。環周數千里，除西南一角與內地之察哈爾河北兩省銜接外，均與日俄接壤，強鄰侵蝕之結果，血痕斑斑，幾無完膚，幸東北曠闊，人煙寥寥，倘吾中國人急起直追，力圖挽救，或迅速殖民，或開荒墾植，危亡之局勢，庶可挽回；否則甘作俎肉，任人宰割，三百餘萬方里之沃土，行將淪於虎狼之口矣。

喪失之境域

考東北喪失之疆土，計東達庫頁島，北逾外興安嶺，西北至貝加爾湖，統計面積不下三百四十萬方里，茲分述於後：

庫頁島之喪失

島在混同江口外，蓋即苦夷之轉音，日本稱樺太島，俄人稱爲薩哈連島（滿語稱黑龍江爲薩哈連烏拉）。此島爲清初領土，惟視同僻壤，不加統治。迨乎一七六五年（乾隆時）俄遠征隊抵此島，乃吞併其地，輸送囚徒，開漁礦之利。一七八九年（乾隆五十四年）於島南岸母子泊地方置政廳，設監獄，立教堂。當時日人亦於南岸西拉奴地方建交易所及漁場，實行招殖。繼而遣屬吏向北探險，卒與

缺

页

俄人發生轇轕。一八七五年（光緒八年）兩國立約，日得千島，俄管庫頁，於是該島始爲俄人完全佔領。

日俄戰後，俄復割庫頁之半以畀日本，此該島要失之歷略也。

興安嶺以北額爾古納河以西諸地之喪失

清聖祖時所訂之尼布楚條約爲最光榮之外交史事也，詎知要地之廣，損失之重，亦以此次爲最。先是俄羅斯人於明朝崇禎四年，始略有貝加爾湖，又數年始據尼布楚城，由是東侵雅克薩城，南侵納爾古納河，擾害索倫諸部，垂四十年，皆恃尼布楚爲巢穴，尼布楚者本蒙古屬地，爲布拉忒，烏梁海，茂明安諸部落游牧採捕之地，後爲俄人所佔，事在何年，於史無徵，據康熙二十七年索額圖奏云：

查俄羅斯所據尼布楚，本係我茂明安部游牧之所；雅克薩係達呼爾總管倍勒兒故墟，原非羅刹（清初呼俄人爲羅刹）所有，亦非兩界隙地也。臣以爲尼布楚雅克薩黑龍江上下及通此江之一河一溪皆屬我地，不可委之於俄羅斯。

據此，尼布楚爲清屬地，已無疑義；不料尼布楚條約遽以讓俄，能無令人扼腕之乎？按尼布楚條文要點云：

A將北流入黑龍江之綽爾納即烏魯木河附近之格爾畢齊河爲界，沿此河口之大興安嶺至海，凡嶺陽流入黑龍江之河道悉屬中國，其嶺陰河道悉屬俄羅斯；惟烏地河以南，興安嶺以北，中間所有地方河道暫行存放，俟各還國察明後，或遣使，或行文，再行定議，此地終爲俄人所佔矣。

B將流入黑龍江之額爾古納河爲界，南岸屬中國，北岸屬俄羅斯。

自此條約成立後，外興安嶺以北之地，及額爾古納河以西之地，盡要於俄，統計面積約七十餘萬方里，較

吉林全省之面積略弱。

黑龍江以北諸地之喪失

自尼布楚條約成立後，俄人遠略東侵之野心日熾，中國自鴉片戰敗，開五口商埠後，俄皇尼古拉士一世大受刺激，任木剌福岳福爲東部西伯利亞總督，畀以經略東方之任，木固有侵略黑龍江之野心者，因屢遣探險隊至黑龍江一帶視察，復屯兵於韃靼海峽沿岸諸要地。迨英法聯軍之役起，俄使由海道赴粵，與英法取一致行動，虛事聲張，合而謀我，而一面又由木剌福岳福積極籌備，忽駐重兵於黑龍江口，威逼黑龍江將軍奕山，應許左列條件，奕山庸懦，不敢抗，因於咸豐八年四月十六日（公元一八五八年）與俄訂瑷琿條約。其要旨如下：

A 黑龍江北岸全部俄國領地，仍原駐精奇里河以南之滿人仍可永居原地，歸中國保護，俄人不得侵犯。

B 自烏蘇里江至東海岸之地，作爲中俄兩國公有地。

C 黑龍江烏蘇里江及松花江限於中俄兩國船舶通航，准兩國人一同交易。

是役也，俄人未折一兵，未發一彈，僅以虛聲恫愒，坐得黑龍江以北數千里之地，奕山誤國之罪，可勝數哉？查瑷琿東岸自精奇里河以南，至霍爾莫勒屯爲江東六十四屯地，依瑷琿條約仍爲中國領土，有封堆爲界，庚子之役，中俄於江畔構兵，俄人驅各屯居民聚於一大屋中，焚斃無算，其僥倖免者皆逃歸江右，江東六十四屯自是論亡於俄。

烏蘇里江以東諸地之喪失

俄人得陲望蜀，江北嶺南之廣大區域雖入其掌握，而奢望猶求饜足也。咸豐九年俄使在北京乘英法聯軍入北京，清帝出狩熱河之際，出任調停，遂訂北京條約，俄使以幹

旋之功，索烏蘇里江以東至海濱之兩國公有地爲報酬，清廷竟許與之。咸豐十年十月初二日奕訢與俄使復增訂續約十五條，其要點如下：

兩國沿烏蘇里江，松阿察河，興凱湖，白稜河，瑚布圖河，琿春河，及圖們江爲界；以東屬俄國，以西屬中國；惟自國界東迄海濱原居之中國人，及中國人所佔漁獵地域，俄國均准其照常居住及漁獵。此約締後，烏蘇里江以東九十萬三千英方里之地，全入於俄。此後俄人以南岸之海參崴港爲海軍根據地，築礮臺，修船廠，建軍械庫，設西伯利亞大鐵路以聯貫之，移總督府於此，於是往日荒涼寂寞之海濱，今已爲東方之雄鎮矣。

茲將東北失地面積列表如下：

不詳	失庫頁島	自行放棄	三十萬方里
康熙二十八年	失額爾古納河以西及烏得河流域地	尼布楚條約	七十萬方里
咸豐八年	失黑龍江以北地	璦琿條約	一百四十萬零五百七十方里
咸豐十年	失烏蘇里江以東地	北京條約	一百萬方里
合計			三百四十萬零五百七十方里

第二節　地勢

東北各省之地勢約略可分爲左列兩部：

一邱陵地　東北除松花江及遼河流域爲廣大之平原外，其北部東部及南部皆爲邱陵地。陰山山脈自熱河入黑龍江，成一大曲，東南入吉林境，劈分數脈，並爲長白山系，東南接於千山，凡此脈之頂脊及其兩側，岡巒起伏，皆屬邱陵地。此邱陵地均富於森林，爲吾國森林最盛之區；其高度內興安嶺中之最高峯達七千尺以上，吉林遼寧諸山除長白山頂一萬二千尺以外，餘約在三千尺左右；嶺側之地以西興安嶺西之呼倫貝爾池附近爲最低，高度在二千尺以下；平均言之，殆三千尺高度之邱陵地耳。

二平原地　內興安嶺以南，長白山脈西北一帶之地，悉爲平原，卽所謂松遼平原也。此平原北起龍江，南抵渤海，西至遼河之源，東抵長白山麓；小部侵入黑吉，其北有松花江嫩江，其南有遼河。松花江當其流入吉省農安縣境時，卽入此平野，至扶餘納嫩江，而東北轉爲吉黑交界，凡嫩江口附近及松花江北岸之黑省地，皆屬此平原範圍；遼河自熱省亦峯縣東流，卽入松遼平原，至遼源縣南折，趨營口，注海；其兩岸皆屬松遼平原，松遼平原南北長約一千餘里，東西寬六百里，三面爲高二三千尺以上之邱陵地所包，中爲平夷之原野，平均高度在三百九十尺至一千一百尺之間，土質膏沃，農產豐富，東北之穀倉也。茲將此平原中之數處高度列后：

嫩江下遊　三九〇尺　扶餘縣　四五〇尺
龍江縣　四七七尺　長春縣　五一〇尺
洮南縣　一一二五尺

第三節　面積

東北各省位於亞洲大陸之東部，當我國全境之東北隅，南隔圖們江鴨綠江界日屬朝鮮，東及西北毗連蘇俄，西界外蒙及察哈爾，西南臨渤海及河北省之一部，全面積爲三百四十八萬四千二百二十九方里，當全國面積十分之一强，今列一表如左：

省名	面積
遼寧	九七〇，〇〇〇方里
吉林	八五四，一二九方里
黑龍江	一，三五五，二〇〇方里
熱河	三〇四，九〇〇方里
共計	三四八四，二二九方里

再版業經訂正

除上述各省區之面積外，尚有三處特殊地帶，爲吾人不可不知者：

（一）遼東半島上之日本租借地　關東州佔遼東半島之南部，及附近之島嶼，位於北緯三十八度四十二分至三十九度二十八分，東經百二十一度七分至二十三度十六分，除沿海嶼——大長山，光祿，海洋，小長山，西中，及鳳鳴等四十餘島共合十八方里（日里）外，其全部租借區域，西南自老鐵山嘴起，東北至龍子窩港西當灣止，合計面積共有二百二十四方日里（每日里合中國六里餘），遼筭出海之口岸，及重要之灣港，幾盡爲所佔焉。

（二）中立地帶　遼東半島日本租借地，依據日本政府之政令而統治之。與此接壤遼東半島北部之地域，即起自遼東西海岸之蓋州河口，經過岫巖城之北方至於大洋河，該河亦包含在內，沿其左岸而至河口之地域，日人指之爲中立地帶。其間約包括遼筭省之莊河岫巖蓋平及復縣四縣之境域。中立地帶之行政雖屬於吾國地方官吏之轄管，但軍隊之出入須求日本關東長官之許可。中立地帶之面積，容當續補。

（三）東省特別區及南滿鐵道沿線附屬地　東省特別區者，西自滿洲里東迄綏芬河，北自哈爾濱南至長春，中東鐵路沿線所有附屬地段之總稱也。其面積約爲四百餘方英里。南滿鐵道線附屬地者，長春以南至於大連南滿鐵路之幹線，及安奉線營口線撫順線旅順線等沿路附屬地之總稱也。鐵道沿線附屬地之境域，在於遼東半島日本租借地境內者，約爲十六方日里；在於其境外者，鐵道之兩側約合爲六十二公尺，市街地及有其他特殊情形之地方，較爲廣闊，鐵道沿線附屬地之總面積約爲一七，九四三方

日里，約合百方英里。

第四節　山脈

東北疆域廣大，羣山糾紛，尋其脈絡，殆皆崑崙山脈之一支，曰陰山山脈；此脈自新疆東南部分出後，由青海甘肅北越長城，迤邐而東，橫貫綏遠察哈爾，至熱河之西部，循熱察邊界而趨東北，入黑龍江省而爲內興安嶺之脈；復南渡松花江蟠結於本天吉林兩省之間，爲長白山脈，更南走構成遼東半島，成一大環，此東北山脈之大概也。今更分述其大要：

北部內興安嶺之脈

陰山山脈由察哈爾入熱河西境爲白岔山，東北走爲蘇克斜魯山，海拔四千尺以上。蘇克斜魯山者內興安嶺之頭顱也，更東北走爲索岳爾濟山，入黑龍江爲西興安嶺，縱貫江省西部，袤長千餘里，橫六七百里，富於森林，其高峯山五千尺至七千尺，其東西皆傾斜急峻，隨處有斷崖絕壁，鮮交通來往之路云。山脈北趨爲伊勒呼里山，跨統江省北部，富有金礦，著名之漠河金礦在焉。一支東走，界於旁烏河瑚瑪爾河之間，有著名之伊普普山及察哈顏火山之遺跡。正幹自雉鴉埠山東走，成瑚瑪爾河及嫩江上源之大分水嶺；北麓有瑚瑪窩集，森林鬱茂，野獸繁殖，鄂倫春圍場在焉。伊勒呼里山脈轉蜒東南爲東興安嶺山脈，復迤東南爲小興安嶺，亦稱布倫山；此山北流之水入黑龍江，南流之水入松花江，西流之水入嫩江，蓋三大川之分水嶺也。一支南走，蟠結於松花江左岸，樹林森鬱，水量頗富。幹脈東走，直達黑龍松花兩江會口，稱佛思亨山。此一帶山脈金礦最富，東部爲都魯河金礦，及東溝金廠，北

部有觀音山金礦在焉。佛思亭山脈更伏行松花江底，而南與長白山脈之完達山相連。

上述各山統稱內興安嶺，圍繞江省之東西北三面，成半環狀；環內地勢傾斜迂緩，漸低落爲平原，瀕黑龍江一面山勢陡落，西北部尤峻；支脈散布各處，隨地異名，大半屬蒙古索倫語，不易究解。各大山脈間富於森林，茂草，其動物以豹爲最著，地層多礦，金礦尤夥，爲世界所艷稱，亦莫大之利源也。

南部長白山之脈

長白山正脈在遼省最東之長白縣境，山高一萬二千尺，山頂有潭，曰圖們泊（譯言萬水之源也），山之四周百泉奔注，三江之源出焉。三江者，一水南流，迤西南爲鴨綠江；一水東流，迤東南爲圖們江；一水北西流，折東北爲松花江；鴨綠圖們兩源皆在白山支阜，惟松花正源則由圖們泊下注云。

長白山頂爲輕石石炭岩，樹木不生，山腹全係土質，森林鬱茂，不見天日；然傾斜平緩，登降不難；惟每年八月至翌年四月大雪封山之期，行人絕跡。此山脈東北綿亘於吉林南部，西南達於遼東半島。東北羣山以長白山爲高，奉吉兩省之山亦以長白爲主，故長白山爲南部山脈之總稱也。今略言其大概於次：

長白東北走爲老松嶺，完達山；老松嶺當寧安延吉往來之孔道，林木陰翳，嶺路崎嶇，行者苦之，嶺脈綿亘，劃分松花圖們兩大支流之源；實吉省南部一大分水嶺也；完達山脈蟠結於吉省之東北部，直達混同烏蘇兩江之會口，暗與江省之小興安嶺相銜接；一支由老松嶺東北走，沿穆稜河南岸，達烏蘇里江之濱，而雄峙於興凱湖之北濱者即最著名之蜂蜜山也。完達山脈富有森林，北端傾斜之勢甚緩，南端林木尤多

，東端向爲舊赫部所居，其人衣魚皮，食鮮魚，俗稱魚皮韃子者是也。

小白山脈　亦自長白正脈吉省南部之牡丹嶺分出，一直北趨，達吉省之中部爲老嶺，爲茨老茅山。一支蜿蜒東北至牡丹江會口，西北達松花江曲，綿亘於松花江與瑚爾哈河（即牡丹江）之間，凡東南入牡丹江之水，西北入松花江之水，無不導源於此，蓋吉省中部一大分水嶺也。其著名森林有納穆，色齊，畢爾牟，海蘭，瑪延，與畢屬等窩集，殆皆老幹百尺，枝葉蔽天，排比聯絡，唯其猶暗，綿延數百里，多自古未受斧斤之森林也。

千山山脈　由長白正脈西走至金川縣，直趨西南至遼陽縣南六十里，始稱千山，著名史蹟之摩天嶺在縣南一百二十里，千山之脈連亙西南，經海城，盖平，蛤岩，金州等處，直抵旅順西南之老鐵山，低落於海。其脈伏行海底，有廟島之小島十五，浮出水面，渡直隸海峽至登州半島起陸，連西接於泰山；此脈殆爲構成遼東半島之骨幹，亦即遼河鴨綠江之分水嶺也。

吉林哈達山脈接於長白山之西南幹，由興京北走於松花江遼河之間，爲一大分水嶺。

松嶺山脈爲遼河以西山脈之總稱，其脈起於陰山，連東達於遼河右岸；其在熱河之七老圖山脈，松嶺，遼東之醫巫閭山，（產美石俗稱錦州石者也）沃庫山，皆屬此脈。

以上皆長白山脈全脈之南部險峻，西北一面傾斜迂緩，北部包有松花江流域平原，土壤膏腴，水道便利，放荒以來，農田之利甚溥，山多礦產，東南一隅金礦尤夥；森林之富，亦世界所罕有，誠莫大之利源

也。松嶺長白間之遼河流域，其土質之沃，氣候之和，灌溉之利，運輸之便，皆爲三省冠，謂爲東省第一樂土，其何疑焉。

第五節　河流

東北當蒙古高原之東，擁有三百餘萬方里之面積，其南北兩部有最大之山脈，盤繞其間；故川河之交錯，流域之綿長，水源之富足；殆爲亞東之特色焉。分別述之如左：

邊境流域之河流

黑龍江　黑龍江滿洲語薩哈連烏拉，俄名阿穆爾。上源有二：一曰鄂嫩河，一曰克魯倫河。鄂嫩河即元史之斡難河，成吉思汗之勃興地也；發源於外蒙古肯特山東麓一支名小肯特山者之北，東北流出蒙古，入俄屬西伯利亞，橫過西伯利亞大鐵道，至黑省西北邊境俄屬烏斯奇斯特列羅赤奇之東，與額爾古納河會。

克魯倫河亦名臚朐河，源出小肯特山之南麓，與鄂嫩河祇隔一嶺，自源南流約四百里，折而東，橫貫車臣汗部入黑龍江省，復東北流注呼倫池，有哈爾哈河來匯，自池北岸流出，乃改稱額爾古納河，至阿巴海圖之南有海拉爾自東方來會，復沿中俄國界東北流，至溫河卡折而西流，旋向東北，折作一大曲，至洛古河卡之西，與石勒喀河會，自發源至此已三千八百里矣。

石勒喀河既會額爾古納河，水勢益大，自此以下始名黑龍江。當兩河會處有長洲，青草繁茂，灌木雜生

間，江勢曲折東趨，右岸多山，沿岸屈曲爲谿谷，有著名之漠河金礦在焉。左岸去山漸遠，爲廣闊之平原，其間林木繁茂，外興安嶺南流之水曲折奔赴，以注於江，過雅克薩舊城旁，自此以下春水漲溢之際，其洲嶼沒於中，而旁岸古木亦時摧折墮於水中，至突出水面，土人呼之曰巴爾西，江向東南曲折若結繩，江面甚寬，風景絕佳，青嶼沙洲，散布江心，過一嶼又一嶼，浮於水上，交互併列，恰如翠鳥之羣翔於碧空，其過最後之一嶼，則碧水接天，日極兩岸之野曠，尤覺快心。江迤南流，向右迴折，若已孛，更曲東南至我國之黑河屯。左岸爲俄屬海蘭泡，今爲俄阿穆爾省首府，昔年我國之璦琿城也。折而南流，右岸爲璦琿縣，左岸爲江東六十四屯。東南流至牛滿河會口，以下凡二百五十海里間概屬低地。自此以下有小興安嶺山脈沿近江岸，約二百里，懸崖峭壁，風景絕佳，不讓長江三峽，流勢迅急，深約三十尺至三十五尺，出峽則山勢緩漫，江寬流穩，洲嶼羅列，殆無涯涘，江復東南，又南流，轉向東，沿佛思亭山北麓至黑河口，與松花江會。會合處江身廣大，其平衍長延之洲嶼露出於江心，分流甚多。會口以下改稱混同江，有吉林屬之同江縣在焉，即中東路事件發生後，我軍與俄軍激戰處也。更東與烏蘇裏江會，會口之江爲伯里（哈巴羅甫喀），俄沿海洲之首府也。江自此以下盡入俄境，兩旁皆曠野森林，洲嶼愈大，時來暴風，激怒波濤，與海無異，更東北注於韃靼海峽。自源至此全長八千餘里，汽船上溯可至俄西伯利亞之赤塔城，可航流域全長約一萬八千三百餘里，航權自璦琿條約後即喪失於俄，今已漸次恢復矣。（黑江重要支流甚多以篇幅所限不及備載）

烏蘇里江

烏蘇里江，滿洲語天王也。源出於東海濱之錫赫特山脈中，山脈沿海岸數千里，東流之水入海，西流之水入烏蘇里江及黑龍江，蓋一大分水嶺也。烏蘇里江源出山脈之西麓，曰三道溝河，曲折西北流，會刀畢河，又會松阿察河，自此以下始有烏蘇里之名。松阿察河爲與興凱湖之吐口，河水吐出後東北流三百餘里，始注於烏蘇里江。江復東北流，而岸支流甚夥，水勢漸大，至伯里之西與混同江相會，自發源至此已二千三百餘里矣。自咸豐十年北京條約割江東之地以予俄人，此江遂成兩國之界水焉。

圖們江

圖們江源出於長白山之支阜，曰小白山，其源有二：一曰紅丹水，水出小白山東之三汲泡，泡水北伏流八里有泉湧出，是爲紅丹水之源，又東北流一百二十八里與北源石乙水會焉。石乙水亦發源於長白東麓，自發源處曲折東流一百一十六里與紅丹水會焉。石乙水不敵紅丹水之大，故均認紅丹水爲正源，石乙爲分源，自清日劃界以來，以石乙水爲國界紅丹水遂淪入韓境。

自兩水會合後始稱圖們江，曲折東北流至朝鮮之會寧，西岸爲和龍縣城，又北爲光霽峪，即韓人所稱之間島也。北流出和龍縣境，經延吉縣境約十餘里入汪清縣境，東流復東南折入琿春縣境，更東南流百餘里至土字界碑，出中國境再流三十餘里注日本海。江自隱城（江曲處）以西，江式淺狹，處源以東則深廣，慶興之前江面廣二千四百尺至三千六百尺，處處有洲渚，水深十二尺至二十四尺或爲淺灘，有可徒涉處，沿岸土地肥沃，右岸多森林，左岸產沙金最富，近數十年來韓人越界而耕，徧成腴壤，東隅門戶

於以洞開，對此盆盆帶水。其能無動人歆慕之情乎。

鴨綠江　鴨綠江漢爲馬聲水，源出長白山南麓，與圖們江源僅隔一嶺，發源處曰白山派子，雙峯矗立，水流其間，土名江掌，水自峯間懸下成瀑布，深二丈許，南流二百里右岸爲長白縣，左岸爲朝鮮之惠山鎭，折而西流三百餘里，凡長白以西迤山南麓之水自二十一道溝至頭道溝皆次第自右岸注入焉。左岸受韓境之長津江諸水，其勢始盛，經帽兒山南麓折西南流，會佟家江，會雙河，復西南流過安東縣城南，日人架設鐵橋於江上，連絡義州安東間之鐵道，自此以下江面擴張，稍轉南向以注於黃海。自發源至此凡一千四五百里，江自安東以上舟楫不便，沿岸森林充斥，木材順流而下，特爲運轉之孔道焉。

域內河流

松花江　松花江源出長白山頂之圖們泊，白泊之北面開一口奔流下注，是爲江之北源，西北曲折流約七百餘里，以達吉林凡伊通縣東南吉林縣西南諸山之水咸會焉。

江過吉林省城城在江之北岸，有中國官輪船碼頭，江自城南曲而東流，折西北約七百餘里自三岔口，會嫩江，嫩江爲松花之北派，源出伊勒呼里山之南麓，曲折南流至此已千有餘里。兩江既會，水量益盛，江流至是折而東北，五百里至哈爾濱，爲東北水陸要道，中東鐵道跨江而過，南滿綫自此岐出焉。江勢曲折東流又七百里至依蘭縣，會牡丹江，迤東北流，過富錦，至同江，與黑龍江合。自哈爾濱至此凡一千八百餘里。

江自吉林省城以上，水淺多石，舟行不便；省城以下舟楫暢行，三岔口以東兩岸多平原，江身廣闊；依爾以東水流散漫，生無數之沙洲。溯流而上至哈爾濱，可通入水八尺之汽船，自哈埠至吉林僅通吃水四五尺之汽船。嫩江自富勒爾濟以下亦通船，其水轉深於哈爾濱以上之松花江云。

遼河

遼河源出於熱河承德縣北之圍場中海剌哈山東麓，所謂平地松林也。東流會老哈河，更曲折東北流至開魯之西南與西拉木倫河相會，是爲南源；西拉木倫河發源於熱河省之西部白岔山之陰，經經棚東流數百里，匯歸於南源，兩源會合始稱西遼河。河東流過通遼，抵遼源（鄭家屯），折而南流，至三江口有東遼河由東方來會，舟楫之利自此可通。又南二百里，餘至通江子，爲遼河上游之商埠。帆檣如織，貨物輻輳，水陸之要衝也。又南迤東入柳條邊，折南經鐵嶺縣西，自此折西南流，經新民縣東瀋陽縣西至海城縣之三汊口，渾河挾太子河來會。又西南流經牛莊城之西，過田莊台，屈曲甚多，於營口西南入海。自三江口以西溯西拉木倫河約一千七百餘里，以下至營口約千餘里，水大時小汽船可通至牛莊，及遼陽，帆船上溯八百里達通江子，滿載黃豆，豆油，豆餅，輸出營口；惟冬春之間，營口以上有三閱月之冰期，不通舟楫。

大凌河

大凌河源出熱河省松嶺之西麓，古白稱狼河。東北流經朝陽，折東復南流曲折入海，長五百里許，夏秋水盛，二百里內可通帆船。

小凌河

小凌河源出熱河松嶺之東麓，東南流經錦縣城西，又東南入海，長二百里，夏秋水大，

錦縣以下通舟楫。

第六節　氣候

東北氣候南北差異，北部以地近寒帶每年於清明節前後始解凍，陰曆四月草始萌芽，然亦有時降雪，至六七月則驟然溽暑，草木怒發，禾稼繁茂，然朝暮仍凉，深秋八月草木荒落，九月河水結冰，十月以後行旅則有膚指裂屑之憂矣。在北緯五十一度以北，自陰曆十月至翌年四月下旬，六個月間全爲冬季。

中部地方地勢高亢，無以禦北方寒氣，又有寒流自鄂霍次克海沿日本海面南下，本部適當其側，故夏季高華氏一百度之時甚少，至冬季嚴寒降至華氏十度以上時爲期甚長。東與南皆距海不遠，地勢高聳，故水氣得以延入內地，而雨量頗充沛。惟清明節者在陰曆三月則松花江先清明而解凍，若在陰曆二月則松花江後清明而解凍；每交清明節即播種二麥，雖雨即耕大田，三伏中麥皆成熟，秋分後十日內大田禾稼一律登場。

南部地方以瀋陽而言較吉黑爲暖，至遼東海岸常多濕氣，山嶺高峻則每帶雲霧，大都爲海中蒸氣所凝結。至若遼河流域土地平坦，尤溫暖宜人，統觀全省夏季有華氏七十度至九十之熱度，冬時降至華氏二十度以下。東南沿海之處以洋海氣候之調濟，較西北內陸自勝一籌也。欲渡遠水而東，每見圖葉之樹，毫生之草，葱鬱巖谷，經行其間，不啻置身江南者，東北各省豈可概以荒寒目之耶。

熱河氣候以偏於西部，略近大陸性，其南北亦殊，承德縣日中夜半寒暑之差何不甚烈，雨暘則節亦與口內無殊，唯愈北愈寒，隆化以北值嚴冬時節，行人雖御重裘，往往凍死道上。雨量在五六七月最多，二

三四月最少；宜春麥而不宜秋麥，以天氣略寒故也。熱河早稼七月下旬已收，晚稼則八月初始刈。

以上爲東北各區氣候之概略，要之天氣雖冷，而禾稼均可成熟，且房屋之設備，十分完整，雖隆冬亦不覺寒冷，夏季暑期甚短，絕少炎熱之苦，秋季當收割之候，罕有狂風暴雨之災，誠一天然樂土，良好之農場也。今將其全年溫度及雨量與冀魯比較如下：

東北行政區劃上正確之名稱

事雖微末，關係至大，凡我國人均望注意！

1. 「滿洲」應稱「東北」或「東省」
2. 「南滿」應稱「東省南部」
3. 「北滿」應稱「東省北部」
4. 「關東州」應稱「金縣」或「遼東半島日本租借地」

摘錄東省經濟月刊

外人對吾東北統名之曰「滿洲」。國人不察，亦從而呼之曰「滿洲」，此實大誤，不可不辯。考滿洲二字，在歷史上之意義，原係國名，本名「滿住」。因明中葉有建州衛酋長李滿住者，由朝鮮咸鏡道移居興京。其後清太祖統其部落以「滿住」爲尊號，是爲滿洲汗。至清太宗始以「滿洲」爲部族之名。是「滿洲」在當時不過一部落之名，充其量僅能代表現在遼寧之興京一縣，或其附近各地，決不能將東北，概稱爲「滿洲」。且東三省本爲吾國之領土，既有定稱，而他人何得任意變更。今外人竟居然統名之曰滿洲，或曰南滿北滿。殆故意爲此，以暢達其侵略東北之野心乎！故吾人對此，實應加以糾正，決不能任意盲從爲帝國主義者所欺蔽也。

東北與冀魯最高最低溫度平均比較表

1918年

地名＼月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
瑷琿	—25°.5	—17°.5	—10°.4	2°.8	10°.6	17°.2	20°.8	19°.5	11°.7	2°.5	-11°.7	-24°.1
哈爾濱	—17°.8	—14°.6	—7°.6	5°.2	13°.0	18°.8	22°.0	21°.5	14°.2	5°.0	-6°.7	-17°.6
吉林	—16°.9	—12°.0	—5°.3	6°.4	13°.9	19°.3	22°.7	22°.4	15°.3	5°.4	-3°.5	-14°.5
瀋陽	—13°.0	—10°.0	—2°.0	8°.0	15°.5	21°.0	24°.2	23°.2	16°.5	8°.9	-1°.6	-10°.2
天津	—4°.1	—1°.8	4°.7	12°.7	19°.5	23°.7	26°.1	25°.9	20°.8	14°.2	4°.5	-2°.4
大連	—4°.7	—3°.2	1°.4	8°.9	15°.3	20°.3	23°.3	24°.4	20°.0	13°.2	5°.2	-1°.7
青島	—0°.4	0°.4	4°.7	10°.4	16°.1	20°.0	23°.3	24°.9	21°.2	16°.0	8°.1	1°.4

單位：「度」

東北與冀魯雨量比較表

地名＼月份	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	一年共計
青島 1900—1910	11.7	6.2	21.4	37.1	50,6	91,9	195.2	145,3	84,5	48,4	11,2	14,7	718,2
瀋陽 1905—1910	4,9	4,1	14,9	26,1	60,2	80,8	171,4	109,8	64,7	42,6	13,5	5,2	598,2
天津 1904—1910	3,5	3,5	12,7	11,9	24,0	60,9	148,6	154,3	41,9	24,9	6,4	3,3	495,9
瓊瑤 1910—1911	0,0	0,0	0,0	17,5	15,5	51,3	128,5	147,7	22,4	7,9	0,0	0,0	390,8
哈爾濱 1900—1911 俄國天文台	3,8	3,4	7,6	22,1	41,2	90,1	132,6	104,8	46,5	35,1	8,1	4,9	500,2
長春 1909—1911 日本天文台	7,6	5,0	28,8	32,1	57,0	129,5	241,7	144,0	56,3	30,4	26,8	2,5	761,7

單位：「公厘」

第七節　人口

吾國人口之統計，向來無人注意，自光緒以來所謂中國人口之總數，亦祇都城局灣及少數外國學者之估計而已。（即清政府之報告亦祇估計非統計也）至於真確可靠之統計，不可得也。茲按日人最近出

版之「滿蒙與滿鐵」一書，抄列於後：

遼寧	二三，四七二，〇〇〇人
吉林	六，四九二，〇〇〇人
黑龍江	三，五五八，〇〇〇人
東蒙	四，三六六，〇〇〇人
共計	二七，八二五，〇〇〇人

再版業經訂正

以上人數雖未可據爲確實，然比較近似矣。東蒙及熱河一帶，據前數年郵局之估計爲三百八十一萬八千人，（見白眉初之民國省區志）與日人最近之調查比較，出入尚不甚多也。本部人口以遼寧爲最密，吉省次之，黑省熱河又次之。合計吉黑熱三省之合，適足當遼寧一省之數，蓋遼省交通較便利，天氣較溫和，亦自然之趨勢也。我國以天災人禍之結果，直魯豫陝由各省人民往東北移住者，日有所聞，故東北各省人數，亦逐日而增，據民九民十五兩年內東三省人口之調查總數爲：

民國九年（一九二〇年）　二二，〇八三，四三四人

民國十五年（一九二六年）　二四，〇四〇，八一九人

爲時不過六年，乃激增至二百萬人，又最近報告云「自一九零五年至一九二九年，移往之民，已增至一千萬之多」（見一九三〇年某日滿華教授王化成先生在北大二院禮堂之演講詞）。據以上所述，我國關內人

民往關外拓殖之事業，已風起雲湧，不可遏止矣。除中國人外，有朝鮮人一百萬，日本人二十萬，俄國人十二三萬；就中尤以朝鮮移來之勢頗兇，民國十年以前，北滿各地之朝鮮人民僅九千名，後陸續移來，逐年增多，最近二年朝鮮因發生水旱災祲，民食不足，益以日本當局之壓迫，無法生活，故扶老携幼，踴躍遷來，截至民國十八年底止，僑居北滿各地之朝鮮人民，約在三十二萬七千以上，以延吉琿春間島等處爲最多，牡丹江寧古塔東京等處次之；移來之朝鮮人民百分之九十五六以墾植種稻爲業云（見十九年二月二十五庸報哈埠通訊）。日本人多半在旅順大連及南滿路沿綫等處，至於俄人則皆在中東路左近寄住。

東北寄居日俄人民，最近五年概數比較表

年份	日人	俄人
民國十一年	一七一，三九九	九四，八三七
民國十二年	一七五，三四八	一三一，三〇八
民國十三年	一八一，七〇五	一〇三，四二四
民國十四年	一八七，九八八	一一六，八九六
民國十五年	一九三，一七九	一一九，六四六

遼東半島日本租界地之人口　據查民國十八年七月份，人口總計共爲八六二，六六二人，其中日人有一〇五，六一二人，朝鮮人有一，四五九人，吾國人最多，計有七五四，八二六人，其他外國人最少，祇有七六五人而已。

南滿洲鐵道附屬地之人口　據查民國十八年七月份，人口總計共爲三三七，三一四人，其中日人有九三，九八八人，朝鮮人有一三，二四五人，吾國人亦最多，計有二二八，二六三人，其他外國人亦最少，祇有一，八一八人而已。

東省特別區之人口　吾國人居住東省特別區者，爲數雖多，但其統計之確數，則尚無從稽考。俄人人口總數，近因各種變動，屢有增減，日人方面所調查，民國十五年度，爲一一九，六四六人，或可作參考也。

第八節　海岸線

自沿海洲喪失於俄，東北各省之海岸祇剩遼寧沿海之一部矣，此殘餘之海岸線又大半爲强鄰所霸據，言之能無心痛。遼寧海岸自鴨綠江口起，至山海關止，凡長五百七十六海里。其濱黃海方面者爲鴨綠江口至老鐵山嘴之一段，長三百三十六海里。由老鐵山嘴至山海關長二百四十海里，屬於渤海範圍，沿岸島嶼紛列，良港復多，不惟扼滿洲之鎖鑰，亦北洋之門戶也。惜乎海權不完，動輒受制，旅大之收回，豈容緩圖哉。

第九節　港灣

遼寧有最良之港灣二，新闢之港灣一，普通之港灣數四，今逐一述其梗概於後：

（一）大連灣

大連灣位於金縣城南，爲遼省黃海沿岸第一大灣，東西長八海里，南北略等，周圍約有二十四海里。惟口門甚寬，不易防敵人之攻擊，昔俄人得之，所以不作軍港，而開放爲一大商埠也。口門東爲鮎魚尾，西爲大鴨嘴，兩峰相對，形勢甚勝，口外有數小島，南北並列，灣內分五小港，停泊皆佳，曰青泥窪，曰潮水套，曰河套，曰紅涯套，曰大箇口，其水深部位表列於後：

名稱	部位	水深	
青泥窪	西南	十八呎至二十四呎	在五港中佔第一位
潮水套	西端	十二呎至二十七呎	海底堅硬更於投錨中等以下之軍艦可以停泊
河套	北部	十八呎至二十四呎	可駐中等以下之軍艦中日一役日軍由此登岸
紅涯套	東北	六呎至十八呎	北面有山能蔽風口之附近處有深至三十呎者可停泊
大箇口	東端	二十四呎至三十六呎	北東南三面有山能阻烈風惟面積甚小

以上諸港，究以青泥窪爲最繁盛，俄人自佔此地後，開濬海底，架設棧橋，修築馬路，遥接西伯利亞，稱東俄之出口地。日俄戰後大連幾淪入於日人之手，日人復大加整頓，改進一切，而其設備，交通，及市況遂蒸蒸日上矣。自大連興起，而營口商況爲之大挫，按昔時東省貨物之出入，悉由營口，日俄戰前土貨出口於營口者，年達三千餘萬，大連崛興，而營口頓然衰落，其原因有四：一曰大連不結冰，營口自十一月至二月封河，市面即形蕭條。二曰大連富水量，當潮退時，吃水二十餘尺之大船，尚能橫附碼頭，營口在漲潮時僅能容吃水十六尺至十八尺之船，水量之相去甚遠也。三曰大連設備完全，水陸銜接，起運貨物利用起重機，時速費省，營口則否，設備既無，起運艱難，一千噸之大豆裝卸，恆費三日之久。四曰大連距離車站甚近，營口距南滿路之停車場在三英里以外，去京奉路之車站尚隔一河。

（2）旅順口　旅順口位於遼東半島之西南端，嚴冬不凍，遼省沿海第一良港也。口門南向，東有黃金山，西有老虎尾，半島左右環抱如鉗鐶，兩鐶相距不過三百米達，兩岸山勢陡峻異常，不易攀登，敵人非由口門莫能攻入，而口門又甚窄，不能容多數敵艦，同時須陸續航入，勢必爲守軍先後擊破，口內甚寬，守艦可由港內用多艦環列左右，敵雖兵精船利，駛至此，未有不立時殲滅者。內分東西兩澳，東澳長四百米達，寬二百七十米達，水深約三十六呎至四十二呎；西澳之寬闊較東澳約有三倍，然水深才二十四呎，較之東澳遜如也。然東澳雖深，而積甚小，不能容七艘以上之大軍艦；西澳雖闊，而水勢甚淺，不能泊小艦以上之兵艦，是其缺點也。港之東西北三面皆繞以高山，坡度甚陡，攻者難攀，如有精兵利器

，固守其地，無論何國，勢難攻入。而中日日俄兩役，俾日本克奏大功，乃人謀之不臧，非地利之不利也。旅順要塞之沿革可分三時期：第一期爲中國建築要塞時期，第二期爲俄國經營要塞時期，第三期爲日本佔領要塞時期。

第一期要塞形勢　前清光緒六年首築旅順黃金山礮台，十一年造大船塢於口內，爲海軍分泊修理之所，有海軍提督署在焉。此後在東西北三面環築礮台二十餘座，礮位一百餘尊，旅順之防禦，亦可謂固矣，然甲午之役，日人僅費九小時，卽攻佔全口，是何故耶？

第二期要塞形勢　甲午以後，俄人租借，就原有要塞，大加擴充，或改造舊有，或特別建築，經營十年，工程始備，分海岸防禦，中央防禦，外側防禦，背面佈置嚴密，統計各台所設大小礮位約四百餘尊，較甲午之前，形勢險固多矣。

第三期要塞形勢　日俄戰事既終，旅順卽歸日有，日人於戰時擊毀之台壘，間加補築，若後路俄人修築之二百零三之高阜礮台，則皆任其頹廢，蓋時勢有變也。晚近復採開放主義，將西澳繼續濬深（俄人未竟之工作），於岸側建設碼頭，鑿通西澳口之白蘭子，俾東西兩澳之口大船均可分道自由出入。日人改東澳專爲軍港，以西澳爲商港，是又旅順形勢之一大變局也。

（3）葫蘆島

葫蘆島本名連山灣，因其爲葫蘆島環抱而成，故亦以葫蘆島名焉。位在北寧路連山車站南三十里，西連大陸，斜峙海中，四面有山環繞，面積共有一萬一千七百八十餘畝，海岸線長廿

餘里，島極南端處曰葫蘆嘴，由葫蘆嘴循島之西南岸，迤邐西北，至於獅子頭，獅子頭者島之中部山角，向西南突出處也；由獅子頭而北是爲葫蘆套，更北連一山，突出海中，是曰半拉山；半拉山之南由海中湧起一石崖，曰高粱垛；半拉山，高粱梁，與獅子頭東西遙對，作環抱狀，其間（即所謂連山灣）即今日開港處也。據光緒三十四年東北大吏（徐世昌）特聘英工程師秀思勘測之結果，綜其要點如左：

（一）水量　葫蘆島之附近水量極深，計高粱梁迤東一段，潮落淨時，水深二丈六尺九寸，迤南一段深二丈八尺二寸；若潮落時，水深約四丈，內外雖極大之輪船，可以自由出入也。

（二）冰期　葫蘆島之氣候較秦皇島爲和暖，冬間極冷之候，水深地段只有冰塊，隨波起落，近岸淺水，雖略封凍，若用碎冰機船隨時排刷，則冬間可照常航行寄椗無疑也。

（三）地點　此港之位置比他處爲優，由此東赴瀋陽較大連近六十英里，（一說近六十二英里）較秦皇島近一百英里。若由錦州修一鐵路北達洮齊，以至瑷琿，則北滿貨物皆將由此出口，於交通上佔莫大之勝利。

自經秀思勘驗後至宣統二年即起始工作，先修連山至葫蘆島之鐵路，長七英里有半，而防波堤亦同時興工，前及一載，革命事起，經費無着，工程因致停頓，共用去百餘萬元，除完成連葫路線，建築樓房四座，修成防波堤數百尺及碼頭里餘外，別無所成。後雖屢次提議，重修該島，然因歷年戰事，影響終未見諸實行。迨至去年（民十八年）東北當局，鑒於南滿被外人侵略之情勢，日甚一日，若無相當補救辦法，將來

之危險何堪設想？因決計開築葫蘆島焉。因於民國十九年六月某日行開幕禮式，經費由北寧路局餘款支付，工程由荷蘭治港公司包建，以五年半爲期，築成之後，其與東北之關係有五：

（一）由瀋陽運往葫蘆島之貨物，則較運往大連者，少六十二哩，運費時間均比較的經濟。

（二）自大連歸日本後，營口事業爲之衰落，南滿交通爲所壟斷，我東北土地廣大，物產豐富，人口三千萬，然三省之管鑰，經濟之權衡，盡落外人之手，豈不心痛？且近年以來，東北之鐵路日增月益，進步甚速，其完全告成爲中國所有者，有：北寧，瀋海，呼海，吉海，洮昂，各路；共四千餘里。其正在建築中者，則有：洮索，齊克等路。而在預計建築者則有吉同，通洮，泰扶，錦瑷，及錦赤等綫。然鐵路雖多，而無自行開關之港口，則不過爲南滿之培養線，而爲日本多添經濟侵略中國之利器耳。今葫蘆島既開，以北寧路爲主幹，以瀋海路爲支脈兩路之支線爲吸收線，預計東北之鐵道網的計畫完全實現以後，而從前所有之運輸由南滿以至大連者，乃可集中於葫蘆島矣。

（三）本島既開則東蒙之富源亦能爲該島所吸收。如齊克鐵路造成，則將橫斷中東鐵路，不惟黑龍江東北部之富源賴以開發，又可奪中東路之運輸矣；而東蒙之地利，更可藉此開拓，逐漸墾殖，富庶之機運，不將由此而肇端乎？

（四）該島有四百萬噸之吞量，即美國之總統號船亦可定泊，而歐美各國年來對於我國天然富源之發展，頗願投資，日本在表面上雖不反對「門戶開放，機會均等，」之原則，而暗則施其種種之抵制；

比如大連爲日本路經營南滿之根據地，而歐美各國之欲來東北投資或經商者，無不受其操縱及壓制者焉；今該島既開，不惟中國企業家可免受其阻難，卽西洋各國之企業家亦可自由求發展矣。

(四)營口　營口爲遼河下游之口岸，奉省沿海一大商埠也。埠在河之右岸，距河口十三海里。當閉關時代，此處僻處海濱，極目荒曠，有一種遊牧之人，躭住於此，張幕而居，狀若軍營，因名營子，此營口之名之由起也，及天津訂約，開爲商埠，各國設立市場於此，及日趨繁盛。凡滿洲著名之農產，若大豆，豆油豆餅，柞蠶絲等，皆由此輸出。及甲午庚子之後，商業更見勃興。自南滿路通，大連開港，營口之商務乃及一落千丈，綜其原因，有數端焉：（1）營口雖較大連近數百里，而車票之價竟較大連加多。（2）設備不完。（3）遼河淤淺。（4）冬季結冰約百日。（5）河口之沙灘實足減殺營口之價值而有餘，計自第一浮標至第三浮標四英里間之沙灘中，值潮退之時，吃水十呎以上之汽船，便難通過。即在潮漲之時吃水十八呎以上之船舶，亦難航走也。幸十餘年來該地商會及當道者努力疏濬，計挖去沙泥數百萬方塊，自海口至營口一段，現當潮汐時，可得二十六呎之深度五百呎之闊矣。

除以上港灣，尙有貔子窩，莊河口，大孤山港，大東溝，金州灣，大凌河口，及小凌河口等，均有足述者，以限於篇幅，悉從略焉。

第三屆太平洋國交討論會東北問題討論大綱

（一）東北問題之歷史的起源如何？（二）下列各項外人在東北之權益有何條約的根據？（甲）旅順大連灣的租借權？（乙）南滿及安東鐵路的經營權？（丙）內地雜居？（三）何種經濟現狀爲造成現在東北問題的原動力？（四）關於下列各項，日本之經濟利益及經濟政策爲何？（甲）南滿鐵路公司？（乙）其他日人之經濟事業？（五）他國在東北之經濟利益及經濟政策爲何？（六）華會條約所規定之經濟政策，已遵守至何種程度？（七）領判權之原則，在東北如何施行？（八）對於下列各項滿鐵公司條約上之規定如何遵守？（甲）滿鐵駐屯軍？（乙）鐵道附屬地之行政？（丙）經濟活動及經濟政策？（九）列强在東北有何特別的政治行動，足以影響大局？其影響爲何？此等行動有何正當的理由？（十）華會條約關於政治行動之規定，已遵守至何程度？（十一）下列各項約文對於東北問題有何調解爭端之規定？（甲）國際聯盟盟約？（乙）巴黎和約？（丙）華會條約（丁）其他條約？（十二）吾人對於東北問題有何建議？

第二章　行政

第一節　東北各省區

關東三省，爲滿族發祥之地。清初曾建都瀋陽，號稱盛京。及入關後，乃以瀋爲陪都，置盛京將軍督率文武官吏，安輯旗民；又置戶禮兵刑工五部衙門，分掌庶政。後因俄侵邊鄙，始重兵備，設吉林黑龍江二將軍統治漢滿蒙三種八旗政務，佐以副都統佐領參領等官。又於盛京設奉天府尹一人，統屬府州縣以理民政。至清末改革官制，於東三省設總督，統轄三省軍民兩政。總督之下，於各省設巡撫，掌管一省之政務；各地方設府州縣爲親民之官。此滿清一代政治之大略也。

民國以來，政治多沿滿清舊制，而名稱則屬經改易。民國元年，實行軍民分治，總督改稱都督，專掌軍政；巡撫改稱民政長，專理民政。三年改稱將軍巡按使。六年改將軍爲督軍，巡按使爲省長，復有東三省巡閱使以冠其上。名爲軍民分治，實則大權操一人。疑罷巡閱使，稱保安總司令。十一年廢督裁兵之議起，乃改督軍爲督理——督理軍務善後事宜，旋又改稱督辦——督辦軍務善後事宜，省長一職，多由督辦兼任。及黨軍統一，東三省隸屬國民政府統治之下，其行政組織，乃遵照中央政府規定；各省設省政府，承中央政府之命令，執行省內之行政事務。又設東北邊防司令長官，統治三省軍政；其下設副司令長官，分駐吉黑兩省，由省政府主席兼任。又由原有之保安委員會，改組東北政務委員會，額定委員十三人，其職權與前政治分會同。此最近東三省政治變遷之概況也。

熱河本明初朶顏泰寧兩衛地。清初內屬，名曰熱河。康熙時建行宮於此，稱避暑山莊。乾隆五年設熱河道駐承德，旋改承德爲府治，屬直隸省。其北部原爲內蒙古東部之卓索圖昭烏達二盟地；卓索圖盟所屬有二部六旗，有王公六人，各管其所領之旗務。昭烏達盟所屬有八部十一旗，各旗有札薩克一人，管轄其所領之旗務。民國初年，就直隸北部承德朝陽等屬縣，及內蒙東部卓索圖昭烏達二盟，劃歸特別區域，稱熱河特別區。設熱河道尹，管理承德等十五縣之民政；其上設都統，統轄各縣及兩盟之蒙旗事務。至民國十七年，改建省治，與奉吉黑三省同隸於東北政務委員會，合稱東北四省。茲將各省行政組織分述於下：

（一）遼寧省

民國十八年一月二十九日奉天省改稱遼寧省

遼寧省政府，額定委員十一人，就中由中央政府指定一人爲主席，省政府設秘書處，及民政財政教育建設農礦等五廳，廳長由省政府委員兼任。以外有全省公安局總交涉署，屯墾修路治河研究會，屯墾辦公署，交通委員會，財政整理委員會，高等法院，鹽運使署等等並設市政郵電商工事業之專管機關。東北邊防司令長官公署，亦設於遼寧省垣。

（二）吉林省

吉林省政府，委員十一人，就中指定一人爲主席，省政府設秘書處及民政財政教育建設農礦等五廳，廳長由省政府委員兼任。以外有公安局，交涉署，及其他關於市政郵電工商事業之專管機關。並有東北邊

防軍駐吉副司令長官公署，主管本省軍政。

（三）黑龍江省

黑龍江省政府，主席一人，委員九人，省政府設秘書處，及民政財政教育建設農礦等廳，廳長由省政府委員兼任。以外有公安局及其他關於商工農務等之專管機關。東北邊防軍駐江副司令長官公署，亦設於省垣，主管本省軍政。

（四）熱河省

熱河省於民國十七年改建省治，十八年十二月組織省政府，主席一人，委員五人，省政府有秘書處及民政財政教育建設四廳，廳長由省府委員兼任。以外有公安局及市政籌備處等機關。

省以下設縣，縣設縣政府，由縣長執行一縣之行政事務。縣長以下，設各局所，分掌一縣之財政教育建設公安等事務，為地方自治機關。縣以下更分區，以區統屬村鎮，此則各省之所同也。

（五）呼倫貝爾區域——即海滿道

呼倫貝爾區域（即海滿道）隸屬於黑龍江省，共設四縣，曰呼倫縣，臚濱縣，室韋縣，奇乾縣。呼倫貝爾原名巴爾臺為東省北部之一部，其中多為游牧民族，不事農業，專以逐畋游獵為主，職是之故，巴爾臺之行政，亦與他處組織不同，除道尹外復設有蒙古副都統，管理游牧之蒙人，鄂倫春人，及額魯特人，除中國行政之縣治外，復設有蒙旗，治理蒙事。

呼倫貝爾民政，由海滿道尹執行之，道尹卽爲呼倫貝爾全區之長官，兼外交部特派交涉員，駐箚海拉爾，於所轄各縣知事之命令或處分，認爲違背法令妨害公益或侵越權限時，得停止或撤消之，一面仍詳報黑龍江省長。

遇有非常緊急或特別重要事件發生時，除呈報省長外，得逕呈大總統，道尹公署之組織，分總務外交行政及財政四科，各科科長輔佐道尹辦理一切道內事務。直接隸屬於道尹者，有各縣縣知事警察廳邊卡及市自治會。

蒙古行政區分，仍係按照蒙旗辦法，每部落設總管，計共六部落，分作十八旗。部落爲（第一）舊巴爾虎部索倫巴爾虎左翼，（第二）舊巴爾虎部索倫右翼（第三）新巴爾虎部新巴爾虎左翼，（第四）新巴爾虎部新巴爾虎右翼，（第五）額魯特部，（第六）鄂倫春部。

第部落設總管一員，爲副都統之輔佐，計全部共有總管六員。副管爲總管之幫辦，現共九員；每旗設佐領三員，計共五十九員。驍騎校共計六十一員，每一驍騎校，下設領催前鋒四名。

現時蒙古首領爲副都統貴福一此職設於前清雍正十年，中經更易，民國四年復設副都統，卽今職也。副都統設有公署，內分兩廳，卽右廳與左廳。右廳管理蒙古行政司法事宜，左廳經理財政事務，其中一員由副都統選派，一員由內務部選派，中央政府任命之，副都統則由大總統簡派之，

呼倫貝爾區域內部行政上之各項名稱，自東北各省隸屬國民政府之後，當然有所更正，茲姑按舊制述

之，容當改正焉。

（六）興安屯墾區

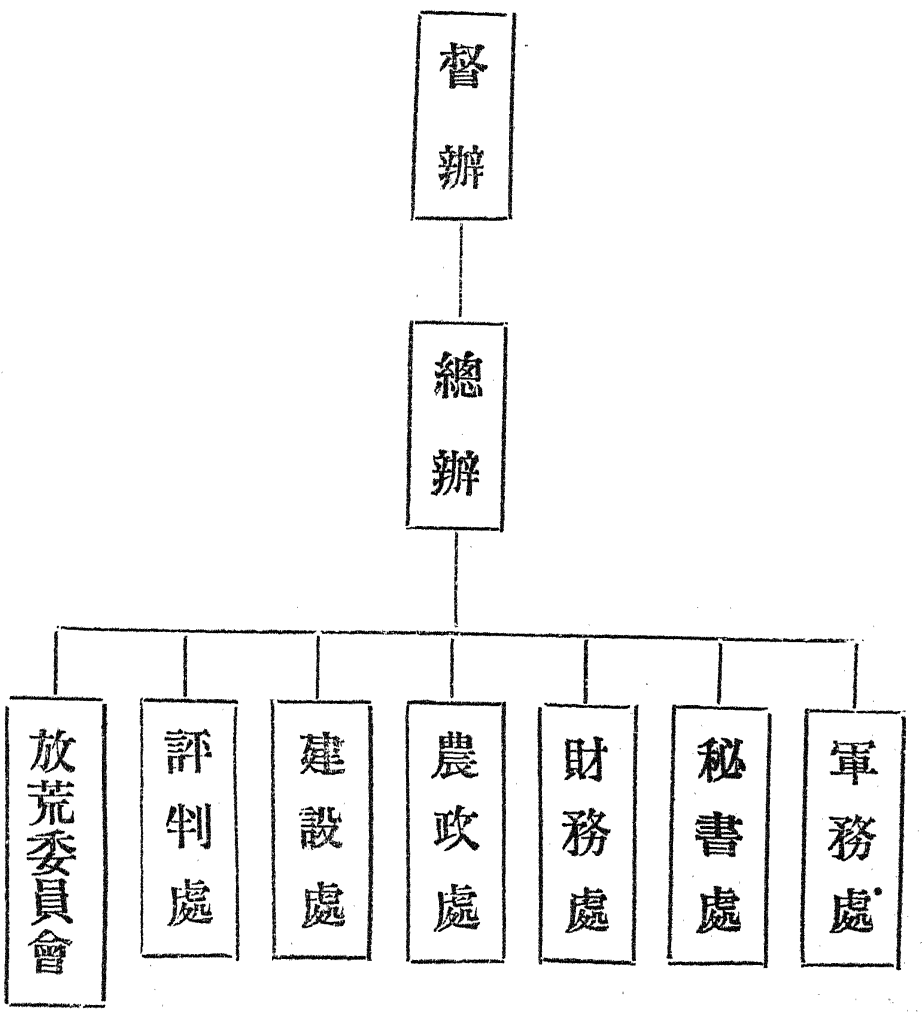
興安屯墾區設置於民國十七年八月下旬。設置之目的，唯在於開發利源，鞏固國防。現在經營屯墾之區域，適為內興安嶺山脈之所經，爰錫名「興安」，此興安屯墾命名之所由來也。

興安屯墾公署隸屬於東北政務委員會。屯墾範圍暫行規定（一）遼寧省之洮安縣，及黑龍江省之索倫縣為主，（二）蒙荒扎薩克圖旗，鎮國公旗，及扎賚特旗等副之，（三）遇有發達墾務之必要時，得商展入圖什業圖旗之一部。屯墾軍暫以東北砲兵補充第一二三等三團充之。

興安屯墾公署之組織，列表如下：

民國十九年四月

興安屯墾公署之組織

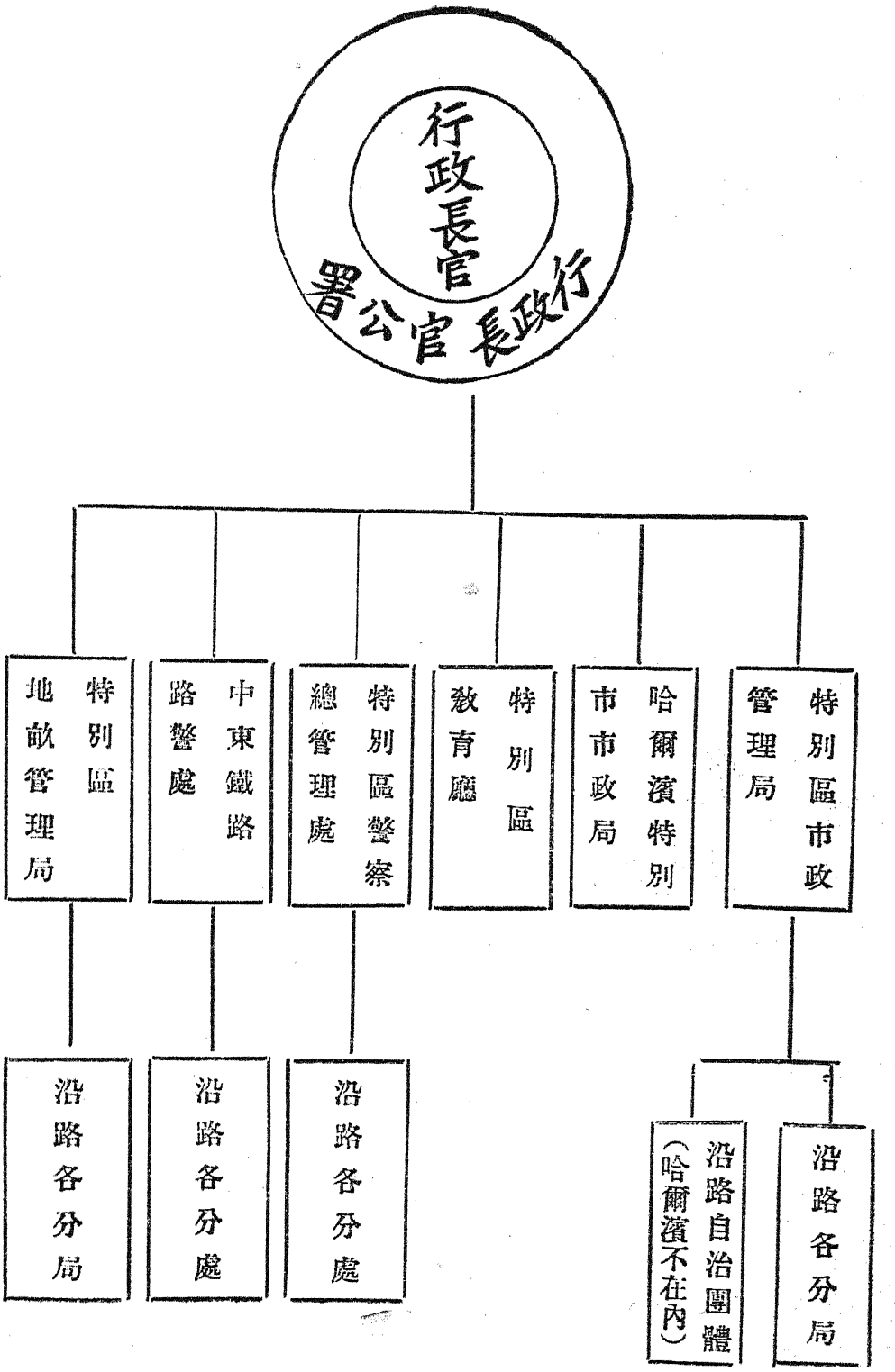


第二節　東省特別區及滿鐵附屬地之行政

一、東省特別區之行政

東省特別區者，西自滿洲里東迄綏芬河，北自哈爾濱南至長春，中東鐵路沿線所有俄人名之曰「鐵路附屬地」之統稱也。日俄戰爭以前，鐵路附屬地之行政，根據遠東統治條例，於遠東太守指揮監督之下，由中東鐵路公司執行之，公司之內，設有民政部，直隸一切政務。民政部之經費皆由公司負擔。由其組織特點觀之，中東鐵路公司形式上雖爲有限公司之組織，其實乃係純然之國家機關，迨至民國六年俄國革命後，帝國政府瓦解，形成獨立國家之中東鐵路，失所憑藉，因而動搖。復以該路純爲帝國主義者，侵略遠東之遺物，吾國爰即根據東清鐵路建設及經營之續約，將軍權警權及市政司法航行地畝等權，次第收回。東省特別區之名稱，始見於司法部所頒布之「東省特別區法院編制條例」。自是之後，東省之中，始有東省特別區之行政區域焉。日本之南滿鐵路附屬地，與此事同一律，故南滿鐵路公司對於東省特別區之沿革及現狀，調查研究，頗爲詳盡。

中東鐵路附屬地，俄人所有行政權，吾國次第收回之初，關於行政司法軍警等權各設局所，分途行使，無統一之最高行政機關，以資控馭。　民國十一年因設東省特別區行政長官，以統治之。統一的最高行政機關，至是方始成立。行政長官法定由護路軍總司令兼任。東省特別區行政機關之關係，茲列表大約如下：


行政長官
署公官長政行
特別區市政管理局
哈爾濱特別市市政局
特別區教育廳
特別區警察總管理處
中東鐵路路警處
特別區地畝管理局
沿路各分局
沿路自治團體（哈爾濱不在內）
沿路各分處
沿路各分處
沿路各分局

二，滿鐵附屬地之行政

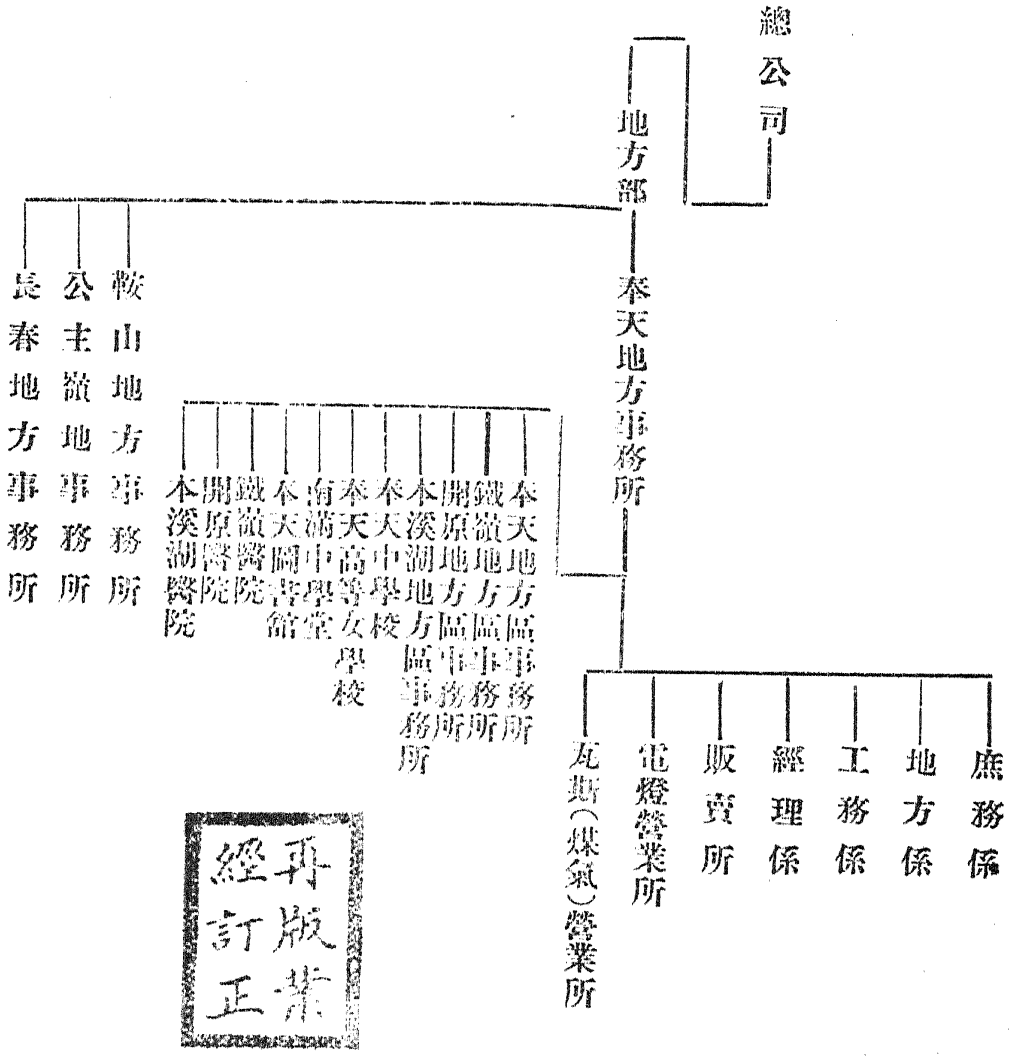
沿革　滿鐵公司當於一九〇七年負有特殊使命而開始其業務時，爲執行地方經營設立地方部，作地方業務經營之主宰。關於沿路附屬地內之土木衛生教育等事項之必要的設施計劃，該部負其責任，同時對於附屬地之居住者，與賦徵收手續費並可賦課其他必要費用之權能。滿鐵附屬地地域內之審判事務及外交事務屬於領事之所掌管，軍事屬於關東軍司令部，警察權則爲關東長官之所管轄，其他一切行政權乃係滿鐵社長之保有。附屬地居民之中，除日本人外，吾國人及其他國人民，爲數亦不在少。爰於一九〇七年，滿鐵公司制定「附屬地居住者規約」，而明地方經營之根本。凡居住附屬地內者，任其爲何國人民，皆認作業經承認服從滿鐵公司所制定之法規，可以強制使其遵守公司各種規則及負擔分其費用。當時鐵路沿線各處，除安東營口外，各有所謂居留民會之自治團體，法規實施後，當即完全廢止之。另佈諮問委員制度，由公司所指名之委員組織諮問機關，同時又起首施行公費制度。民國十年廢止諮問機關，而置地方委員會，委員則由一般居住者公選之。安東營口亦於民國十二年合併，與其他各處同樣組織。嗣後仍有改正，民國十四年一月起，更改爲地方職制，以迄今日。

地方事務所　地方事務所現在共有十三處，其所在地爲：瓦房店大石橋營口鞍山遼陽瀋陽鐵嶺開原四平街公主嶺長春本溪湖安東等處。　地方事務所派出所之所在地則有十一處。此外撫順有撫順煤礦，哈爾濱吉林及鄭家屯，關於教育各事項，有哈爾濱事務所，吉林及鄭家屯各公所辦理之。

該公司前自一九〇七年十月以來，曾置地方諮問委員會，爲關於地方事務之諮問機關，但於一九二一年改組，稱爲地方委員。委員係由負擔公費之居住者中具有一定資格者公選而來。是年八月即經實行，以迄如今。地方經營所需各項費用之中，附屬地公共事業施設之經費皆爲公司之負擔，其維持修繕及關於該地方衛生教育設備之經常費，以居住者所納付公費充之，其不足之數，則由公司補助之。

滿鐵附屬地現在共分爲二十五區，每區有地方委員六名至十六名不等，計（一）瓦房區八名，（二）松樹區六名，（三）熊岳城區六名，（四）蓋平區六名，（五）大石橋區八名，（六）營口區八名，（七）海城區六名，（八）遼陽區十名，（九）奉天區十六名，（十）鐵嶺區八名，（十一）開原區八名，（十二）昌圖區六名，（十三）雙廟子區六名，（十四）四平街區八名，（十五）郭家店區六名，（十六）公主嶺區八名，（十七）范家屯區六名，（十八）長春十區三名，（十九）撫順區十五名，（二十）本溪湖區六名，（廿一）橋頭區六名，（廿二）連山關區六名，（廿三）雞冠山析六名，（廿四）安東區十四名，（廿五）鞍山區十名。

地方部　爲滿鐵公司五部之一，社長之補助機關，亦爲公司地方事務之中樞機關，又爲純然地方行政事務之中央機關。地方部之組織，如列表以明之，則如下者：


總公司
地方部
奉天地方事務所
庶務係
地方係
工務係
經理係
販賣所
電燈營業所
瓦斯（煤氣）營業所
奉天地方區事務所
鐵嶺地方區事務所
開原地方區事務所
本溪湖地方區事務所
奉天中學校
奉天高等女學校
南滿中學堂
本溪湖醫院
開原醫院
鐵嶺醫院
本溪湖圖書館
鞍山地方事務所
公主嶺地事務所
長春地方事務所

再版業經訂正

「民國十六年地方事務所之組織，稍有改正之處。長春奉天安東地方事務所，計爲庶務地方勸業土木建築經理等六係。除上列三事務所外，其他各處勸業土木經理三係之事務統歸地方係掌理之。此次改正之要點在於助長產業之發展爲目的。」

第三節　遼東半島日本租界地之行政

吾國遼東半島之南端，卽旅順大連一帶，自淪爲日本租界地之後，日人稱之爲關東州。日人心目中，久已視關東州爲其殖民地矣。

日本在我東北之行政的歷史，大體上可分爲三時期：（一）軍政時代——一九〇四年五月以後，（二）都督府時代——一九〇六年九月以後，（三）關東廳時代——一九一九年四月至於今日。

日本方面之行政，一九〇五年公佈關於占領地民政署之規定，隸屬滿洲軍總司令官之下，施行民政。翌年九月設置關東都督府，至茲始肇代軍政以純然民政之開端。依照本官制，關東都督府置關東都督，都督管轄關東州，幷掌管南滿洲鐵道路線之保護及取締，且監督南滿洲鐵路有限公司之業務。都督府設有都督官房及民政陸軍二部，民政則於外務大臣監督之下，統轄一切行政及關於司法行政一切之政務。嗣經數次之改正，民國八年四月，公佈關東廳官制，關東都督官制當卽同時廢止，爲統率駐我東北日本軍隊，另外新設關東軍司令部，關東長官若任命者爲陸軍武官時，得兼任關東軍司令官，但關於南滿洲鐵路有限公

司，改正都督爲該公司總裁之制，祇使長官監督該公司而已。

最近民國十三年，基於政府行政整理之方針，面目稍爲一新，其改正之主要點爲廢事務總長而使長官直接統轄各局諸部。現在長官之主要職務，列舉如下：（一）關東州之管轄，（二）南滿鐵道路線警務上之取締，（三）南滿洲鐵路有限公司業務之監督，（四）諸般政務之統轄（受內閣總理大臣之監督，關於外交事務則受外務大臣之監督），（五）依據職權及特別委任而發佈廳令，（六）對於關東軍司令官使用兵力之請求。

關東廳之組織　關東廳內部之組織爲長官官房（長官辦公室，內務局，警務局及財務部；屬於關東廳之諸官署爲民政署，其他警察之外，法院，檢察局，遞信局（郵電事務局），刑務所（監獄），海務局，學校，測候所（觀象台），醫院，農事及蠶業，水產試驗所，專賣局等是也。

歷代關東都督及長官一覽　迄民國十八年九月止

軍政時代之都督，皆爲武職，共爲四任，略誌如左：

都督　陸軍大將　大島義昌，都督　陸軍中將　福島安正，

都督　陸軍大將　中村覺，都督　陸軍中將　中村雄次郎。

民政時代之長官，皆爲文職，共爲六任，略誌如左：

長官　林權助，　長官　山縣伊三郎，　長官　伊集院彥吉

長官　兒玉秀雄，長官　木下謙次郎，長官　秦田政弘。

遼東半島日本租借地之地方行政。

關東州之地方自治制度，分爲市制及會制之二種；州內行政區劃分二市六九會。大連旅順之街市歸市制，其他村落施行會制。市及會恰當於日本國內之市町村制，爲最下級之行政區劃。會之下尙有街及屯。據民國十八年十月現況，旅順民政署有一市六會四街一五二屯，大連民政署有一市一一會七四屯，金州民政支署有一四會二〇街一〇二屯，普蘭店民政支署有一八會七街一三五屯，貔子窩民政支署有二〇會四街一〇〇屯。統共計之，則爲二市六九會三五街五六三屯。

市之事業　市之事業（一）爲關於公共衛生之施設，（二）爲學校之施設，（三）爲社會事業之施設。此外在大連則有公園，魚菜市場，屠獸場，火葬場，墓地，街燈及官廁；在旅順祇有屠獸場，火葬，墓地，官廁及魚菜市場等經營而已。

會之事業　會之主要事業，首爲初等教育「普通學堂」之經營。其次乃爲勸業，警備，土木，衛生，地方改良，救護，屠獸場及市場等事。會之事業，其中需要經費最多者，爲教育經費，約佔百分之四十，鑒於華人向學心之發達，逐年漸次增加。其次則爲勸業之施設，例如苗圃之經營，模範桑菓樹園，養蠶試驗，改良養蜂牛豚種等之諸施設，一方幷補助農會及畜產合作社，以助長其活動。

第三章　交通

第一節　道路

（一）概說

人類棲息陸地之上，原始的交通，當然於陸上行之——闢草爲路，以便來往。交通路之種類雖多，在陸地之上，應以道路爲最古。茲於論述東北交通之際，故首就道路而詳言之。

東北之道路，其數極多，雖皆可通車馬，但其築造則甚惡劣。中央平原之地，道路最多，距山愈近道路愈少，即或有之，唯可通行人之幽徑而已。東北之道路，依季節之遷移而變化甚著。一年之中，自十一月至翌年三月，約有五閱月間，大地各處無不凍結，江河道路，難加分辨，道路亦不泥濘。道路之外，何處俱可通行；每屆冬季長途客車隨在皆是，若浮於海上，方向路徑隨意可以選擇。運送貨物，此期間最爲暢旺，車輛宛延，接輪於途，鞭影策聲，不絕於耳目。

冬季雪量不多，對於交通毫無障碍，且有行撬之便。撬駕以馬，其行甚速。撬之俗名，稱曰「爬犁」。東北之冬季，爲一年中最繁之交通期，大小道路滿載大車幾無處不可見之。但至解凍之後，泥濘沒膝，夏季雨水之期，尤爲不便。迨入九月，氣候乾燥漸呈佳狀，一至冬季則又馳騁自由矣。

東北雖有舊驛站之官道，築造於重要地點之間，但以年久失修亦甚不良。道路之中，橋樑甚少。官道

之中，偶或有之，復以不加修葺，久已不便行人矣。

道路交通機關（A Means of Communication）首推大車。車輛較他處稍大，車體多以榆木製之。行時曳以馬匹八九頭，裝載重量，冬夏不同。冬季如按每馬一頭計算，每頭可載五百斤上下，但至夏季約減三四成，其行遲緩。次爲轎車，曳以騾馬二三頭，其行頗快，日可行百餘華里，旅客多喜乘之。如用以運貨，每車可載千五百餘斤。

（二）大車輸運狀況

東北冬季爲大車輸運最盛之時，蓋冬季爲期甚長，鄉民及其馬匹，均不從事農作，所有河渠俱皆冰凍，道路殊爲平坦也。當十月至翌年三月粮石出口時期，所有東省各處剩餘之粮石，大都在此時期以大車運至鐵路各站，再由各站轉運出口。車輛輻輳之區，在東省南部爲開原昌圖等處，在東省北部爲安達長春下九台等處。

大車運輸粮石前往長春，或自長春輸送進口貨物由來已久，中東鐵路釐定運則時，曾經預防及此。無如鐵路運費，終嫌過昂，以致大車輸運營業，仍極順利。其後世界大戰，東鐵營業因以縮減。復值俄國內亂，路務陡起紛糾，而大車輸運乘此時機，益見發達。降至民八民九年間，繁盛達於極點，不由中東鐵路輸運出口之貨載，計佔出口總額之大半。歷年自東省北部，由大車輸出之粮石數量，平均計算，民八爲最高，約佔對於所有輸出額之五成。民九次之，約佔四成四。再如就田長春輸送至中東路各站之進口貨物言

之，大車輸送數量，民九爲最高，對於鐵路由南輸入之百分比，約爲一七三民七次之爲一三七，詳表分誌分下：

一，歷年由東省北部以大車輸出之糧石數量表

年別	噸數（千噸）	斤數（百萬斤）	對於所有輸出額之百分比（煤不在內）
民元至四年	二五三，九	四二六，三	二七
民國八年	六五一，九	一，〇九四，五	五〇
民國九年	八一九，〇	一，三七五，〇	四四
民國十二年	二四五，七	四一二，五	一三

二，歷年東省北部大車輸入進口貨物數量表

年別	噸數（千噸）	斤數（百萬斤）	對於鐵路由南輸入額之百分比（煤不在內）
民元至四年	六〇，六—七〇，四	一〇一，八—一一八，三	五〇
民國七年	一五二，三	二五五，八	一三七
民國九年	二三二，六	三九〇，五	一七三
民國十二年	八〇，三	一三四，八	三八

(三)道路分佈之狀況

東北道路分佈詳況，徵諸吾國書籍，殊不多見，爰將外人所著擇譯如左●表中所列里數，如不特別指明，概爲日本里。日本一里約合吾國六，八一華里。

(甲)東省南部

(一)以大連爲中心之道路

一自大連到安東(八四，〇二)

大連——(八，〇〇)——金州——(一七，〇五)——貔子窩——(一八，〇六)——莊河——(三，〇〇)——青堆子——五，〇〇)——大孤山——(六，〇〇)——龍王廟——(一一，〇二)——大東溝——(一五，二五)——安東

二自莊河經岫巖到鳳凰城(六七，二八)

莊河——(八，一六)——大營子——(二，二〇)——雙塔嶺——(二，二〇)——寶聚店——(一，二〇)——徐家隈子——(二，二五)——新店——(二〇，〇三)——蜜峰嶺——(五，〇〇)，岫巖——(五，一一)——紅旗營子——(四，二三)——大營子——(九，〇五)——紅旗堡子——(五，二九)——鳳凰城

三自岫巖到海城（二二，〇七）

岫巖（一二，一八）——小孤山——（四，〇〇）——析木城——（五，二五）——海城

四自岫巖到蓋平（二〇，一〇）

岫巖（二，一〇）——湯池河——（一三，〇〇）——高家屯——（五，〇〇）——蓋平

（二）以安東爲中心之道路

一安東——延吉間（二三二，八一）

安東——（一五，〇〇）——長甸河口——（五〇，〇〇）——谷溝門——（二七，〇〇）——輯安——（未詳）——通化——（一一，二五）——八道江——（二五，一七）——臨江——（五〇，〇〇）——惠山鎮——（五，〇〇）——長白——（七，三〇）——三池淵——（三二，〇九）——茂山——（未詳）——延吉

二安東——吉林

第一路　自安東經鳳凰　海龍　盤石到吉林（二〇六，七九）（二九，〇一）

安東——（一四，〇〇）——鳳凰——（二〇，一三）——雪馬集——（一二，一一）——城廠——（五，二七）——華子塔——（三二，〇四）——興京——（八，二一）——旺清邊門——（八，二七）——魚亮子——（一六，〇九）——八家子

（一二，三二）——柳河——（八，二八）——北山城子——（一七，一二）——海龍——（五，〇〇）——（九，〇〇）——英額門——（一六，〇〇）

朝陽鎮——（一一，一〇）——黑石鎮——（六，一七）——樺甸——（九，〇〇）——盤石——（一四，一四）——煙筒山——（八，二八）——雙河鎮——（二五，三五）——吉林

第二路　自安東經鳳凰寬甸恒仁通化濛江樺甸到吉林（一五八，一八）

安東（一四，〇〇）——鳳凰——（二六，〇〇）——寬甸——（二八，一九）——恒仁——（三一，二六）——通化——（不明）——樣子哨——（八，一八）——朝陽鎮——（一七，二七）——八道江——（一一，二五）——濛江——（三七，二一）——樺甸——（三〇，一九）——（一二，〇〇）——橫道河——（九，一四）——大三家子——（一二，一四）——吉林

（三）以營口爲中心之道路

一營口到奉天（四一，〇四）

營口——（三，二三）——大高刋——（一，一八）滾子泡——（一，一八）——曾家屯——（二，〇〇）——藍旗堡——（一，〇〇）——牛莊——（三，二〇）——耿家莊子——（三，一四）——古家子——（〇，〇九）——湯崗子——（一，一八）——鞍山站——（一，一〇）——四方臺——（二，二〇）——沙河鎮——（〇，三〇）——頭臺子——（一，一八）——首山堡——（一，一八）——遼陽——（〇，二五）——迎水寺——

四。二八）——煙臺——（二，〇〇）——小里河子——（二，一九）——沙河堡——（三，二〇）——渾河堡——（一，二〇）——奉天

二自營口到海城（一一，一二）

營口——（三，二三）——大高刋——（三，一八）——紅瓦寨——（三，〇〇）——八里河——（一，〇七）——海城

三自營口到錦州（四四，一九）

營口——（六，二四）——田莊臺——（二二，一二）——雙臺子——（一一，一七）——大羊圈子——（三，一五）——石三山驛——（四，二〇）——大凌河——（二，二八）——雙陽店——（三，一一）——錦州

四自營口到新民（四一，〇四）

營口——（八，一六）——牛莊——（一，〇五）——燒燭廟——（四，二二）——高城子——（一，一五）——高刀房——（二，〇五）——黃沙蛇——（二，〇五）——斗溝子——（一，一五）——薩拉——（二，一四）——田家蛇子——（〇，二五）——大間房——（二，〇〇）——遼中——（九，〇六）——大民屯——（五，二〇）新民

（四）以瀋陽爲中心之道路

一自瀋陽到長春

自瀋陽經法庫懷德到長春（一〇三，〇五）

瀋陽——（九，二三）——救兵臺——（七，〇〇）——舊門——（一一，〇〇）——法庫門——（五，三一）——公主屯——（〇，二〇）——小塔子——（五，〇〇）——金家屯——（五，一二）——寶力屯——（五，〇〇）——曠轄——（五，〇〇）——大窪——（六，〇〇）——八面城——（六，〇六）——喇嘛甸子——（七，〇七）——榆樹臺——（九，二七）——小城子——（八，一〇）——懷德——（四，二四）——大嶺——（六，二五）——長春

自瀋陽經開原　四平街到長春（七八，三二）

瀋陽——（三一，三〇）——開原——（五，二九）——昌圖——（六，二三）——蔦鶯村——（五，一四）——四平街——（五，一〇）——奉化——（一〇，〇〇）——朝陽坡——（四，一四）——黑林子——（一，一八）——五家子——（四，二〇）——孤山屯——（〇，一八）——二十里堡——（三，〇〇）長春

二自瀋陽到新民（二一〇，三〇）

瀋陽——（二，三）——東丁番地——（二，三四）——藍家屯——（一，〇三）——大房身——（二，〇三）——老邊——（一，一一）——興隆店——（七，二二）——巨流河鎮——（二，三二）新——民

三自瀋陽到興京（四八，二〇）未詳

四自開原至海龍城（四八，三〇）

自開原經掏鹿，大吐川至海龍（四七，五四）（四五，七四）

開原——（五，〇〇）——馬石堡——（二，〇〇）——威遠堡門——（七，三〇）——東大青秧——（二一八）——西豐（掏鹿）——（三，一八）——雙橋子——（三，一八）——大梨樹溝——（四，二〇）——西安（大兜道）——（一二，三〇）——東豐（大吐川）——（二，〇五）——大平溝——（二，三〇）——葉家溝子——（八，二〇）（直通）——（二，〇〇）——小辮龍溝——（一，〇五）——海龍

自開原經北山城子至海龍（五五，二五）

開原（四〇，〇〇）——北山城子——（一五，二五）——海龍

五自公主嶺至吉林（四四，四四）

公主嶺——（一三，三）——伊通（三，一八）——伊巴丹——（七，〇〇）雙陽——（一四，二〇）——長嶺子——（一，一八）——伊勒門站——（二，一八）——岔路河——（三，二〇）——一拉溪——（二，二〇）

—蒐登站——(二，〇〇)——大水河……(六，〇〇)——吉林

(五)以延吉爲中心之道路

一自局子街到吉林(一〇四，八四)

局子街——(七，〇五)——銅佛寺——(一三，〇〇)——甕聲道子——(二三，二〇)——大橋——(四，一〇)——敦化——(二一，二九)——額穆——(三六，二〇)——吉林

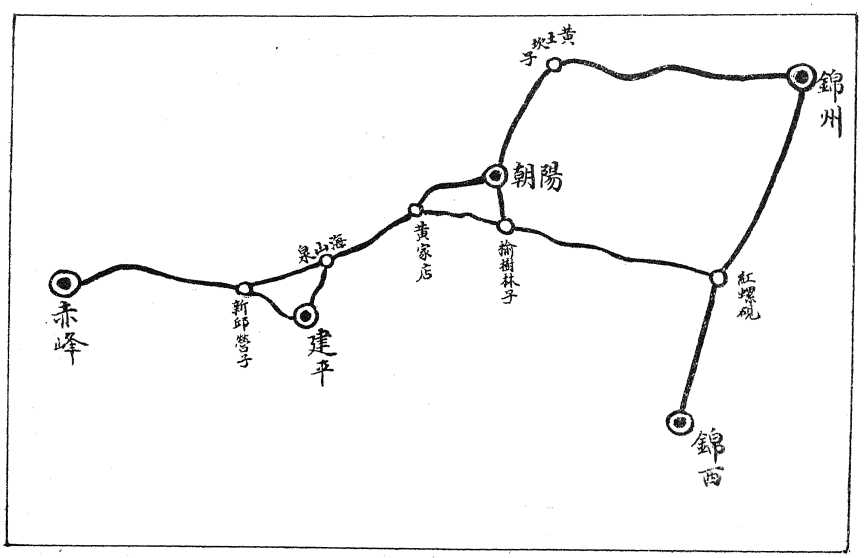
二自局子街到寧古塔(五六，一一六)

局子街——(一一，〇〇)——百草溝——(三，〇〇)——汪清——(一三，〇〇)——駱駝拉子——(二，〇〇)——王巴子——(一六，一六)——新開地站——(六，一〇)——乾溝子——(五，〇〇)寧古塔

三自局子街經琿春，東寧到穆陵河(一一四，九二)

局子街——(三，一八)——一兩溝——(六，一八)——噯呀河——(六，一八)——涼水泉子——(二，一〇)——米占——(六，一八)——琿春——(五，〇〇)——頭道溝——(四，〇〇)——二道溝——四，〇五)——四道溝——(三，〇〇)——大六道溝——(三，〇五)——土門子——(二，〇〇)——樺樹咀子——(二，〇〇)蘭家樑子——(四，〇〇)——老嶺——(七，〇〇)——三叉河——(七，〇〇)——亮

1、錦州朝陽赤峰道路略圖



樹泉子——(五，〇〇)——小烏蛇溝——(二，〇〇)——大烏蛇溝——(二，〇〇)——高麗屯——(一，〇〇)——東寧——(一八，〇〇)——綏芬河——(四，〇〇)——小綏芬河——(三，〇〇)——細鱗河——(二，〇〇)——太平嶺——(八，〇〇)——下城子站——(五，〇〇)——穆陵驛

(六)以錦州爲中心之道路

一自錦州至赤峰(七六，五)

錦州——(八，三)——鍋大屯——(一〇，八)——巴士營子——(四，四)——虻牛營子——(四，〇)——朝陽——(一一，五)小廟上——(三，五)——猪家窩棚——(一一，〇)——建平——(九〇)——黑水——(一四，〇)赤峰

二自錦州至新民(五三，〇〇)

新民——(一〇，三四)——石山站——(四，一九)——閭陽驛——(一〇，三二)——中安堡——(四，二一)——黑山——(九，三五)——牛拄門——(一二，〇三)新民

三自錦州經小庫倫鄭家屯到哈爾賓(二五八，〇)

錦州——(一八，九)——義州——(五，〇)——滑河門——(三，〇)——馬家四子——(七，〇)——小衙門——(一〇，三)——奮廟——(一三，五)——小庫倫——(三五，〇)——「侯博爺拉」——(二五，

〇)——「博魯他」——(二九，五〇)——鄭家屯——(七，五)——臥虎屯——(一一，八)——新集廠——(八，二)——長嶺子——(二三，六)——谷家子——(一〇，七)——伯都納——(一六，五)——長春嶺——(一四，五)——團山子——(一八，〇)——哈爾賓

四自錦州奈曼府達爾罕王府到齊齊哈爾(二二五六，〇)

錦州——(二七，五)——朝陽——(八，五)——興隆溝——(一七，二)——寶國吐——(九，五)——下窪——(七，一)——奈曼府——(二五，八)——「茶苦他拉」——(二一，三)——「哈達爺拉」——(一二，二)——「哈斯哈歐爺拉」——(一二，八)——達爾罕王府——(二七，一)——「秋路堪蘇」——(二二，二)——洮南——(四，五)——哈拉河齊——(一〇，〇)——遍照——(一五，〇)——叭杜爾吉——(六，八)——他拉吉——(九，〇)——「巴歐小爺拉」——(五，〇)——「哈拉其叩」——(一四，五)齊齊哈爾(塔子城)

五、自奈曼府到赤峯(五〇〇邦里)(三〇〇支里)

奈曼府——(五五)——「他莫夫陰」——(四五)——兩棵樹——(三〇)——十二谷子——(一〇)——辛家營子——(三〇)——七井營子——(三〇)——庫爾盤河——(一五)——忙牛營子——(二〇)——老哈河——(二〇)——三道溝——(三〇)——拉道溝——(二〇)——赤峯

六、自朝陽至彰武臺邊門(六五，〇)

朝陽——(四，〇)——忙牛營子——(九，八)劉童臺——(三，四)——三土河子——(三，三)——義州——(五，〇)——清河門——(一二，五)——新邱——(九，五)——荒山子——(三，五)——新立屯——(六，三)——大荒地——(七，七)——彰武臺門

七、自錦州到山海關(四九，一二)

錦州——(一〇，一九)——高橋——(四，二二)——連山——(六，〇五)——興城——(五，一二)——沙後所——(七，〇〇)——綏中——(六，一〇)——前衛——(四，一四)——前所——(五，一二)——山海關

(七)以熱河爲中心之道路

一，自熱河到北京(六六，〇〇)

熱河——(六，七)——灤平——(一一，一)——三道溝——(一三，〇)——古北口——(二，四)——新開嶺——(一，九)——石匣——(八，五)穆家峪——(二，六)——密雲——(四，二)——小羅山——(三，二)——牛欄山——(七，一)——孫河——(五，三)——北京

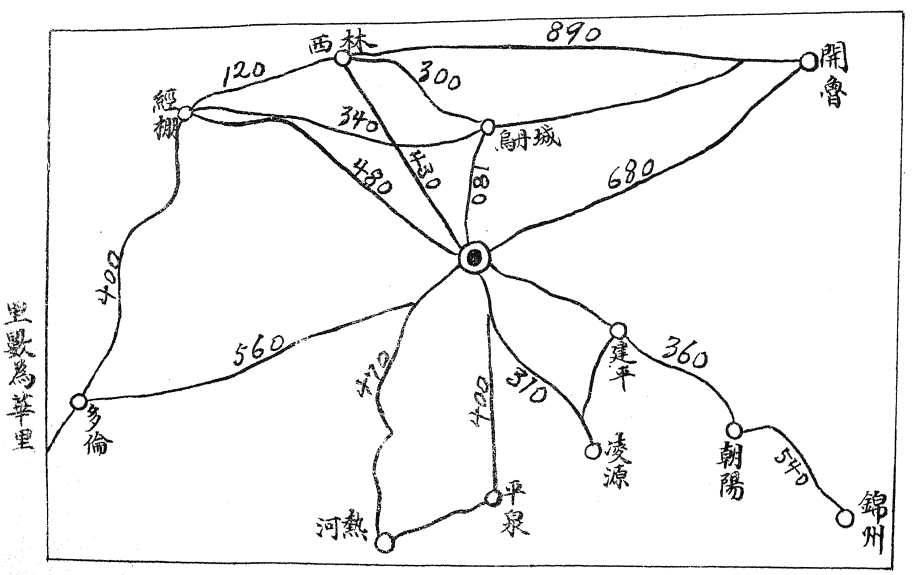
二，自熱河到朝陽(一〇三，六〇)

熱河——(七，四〇)——窪子——(七，八)——六溝山嘴——(三，八)——東六溝——(三，二)——三道河子——(七，八)——平泉——(五，五)——小廟子——(六，一)——五道梁——(四，七)——四道溝——(七，二)——孫家莊子——(七，三)——建昌——(五，五)——發華店——(五，六)——夜不收街——(五，〇)——官營子——(六，七)——博羅尺——(一三，七)——尹家營子——(六，三)——朝陽

三，自熱河經赤峯開魯到洮南(六四，二〇)

熱河——(四二，〇)——公爺府——(二二，二)——赤峯

5、赤峰附近道路略圖


890
西林
開魯
120
300
經棚
340
烏丹城
480
540
580
680
400
560
360
建平
310
400
多倫
凌源
朝陽
540
錦州
平泉
熱河
里數為華里

四，自赤峯到林西

五，自熱河經烏丹城　阿爾科沁到齊齊哈爾（二九一，九）

熱河——（六四，二）——赤峯——（一三，〇）——干溝子——（二三，〇）——烏丹城——（二，八）——東翁牛特府——（一七，六）——「黑里吉歐爺垃」——（二六，四）——阿爾科爾沁府——（四〇，〇）——東札魯特府——（七六，〇）——札賚特王府——（一四，三）——白廟子——（七，七）——杜魯哈屯——（八，一）——庫勒——（八，八）——齊齊哈爾

六，烏丹城到西烏珠穆沁王府（七九，〇〇）

烏丹城——（二〇，〇）——西廟——（一，五）——大坡上——（三，五）——西巴林府——（一一，〇）——「橋泰叱」——（九，〇）——「哈拉烏木羅吉」——（二一，〇）——「哈魯台吉」——（九，〇）——西烏珠穆沁府

（乙）東省北部

（一）以長春爲中心之道路

一，自長春至哈爾濱（七四，三二）

長春——（二，二〇）——金錢堡——（〇，三〇）——大平山——（三，〇〇）——天巨店——（一，一九）——米沙子驛——（二，〇〇）——河南營子——（一，一四）——張家窩棚——（四，〇〇）——雙山子——（一一，一七）——窯門（張家灣）——（四，一七）——大家溝——（一〇，三一）——陶賚昭——（三，一〇）

濱

——三家子——(二，〇〇)——小四號——(一，〇〇)——小五號——(一〇，〇)——新安鎮——(一，〇〇)——石頭城子——(一〇，〇〇)——雙城堡——(七，〇八)——鑲紅旗屯——(七，二八)——哈爾

二，自長春到肇州(七八，〇二)

長春——(五，〇〇)——小城子——(四，一三)——萬寶山——(二，二八)——永……(二，三三)，一八旗溝——(五，一〇)——郭家店——(七，〇五)——崔家堡——(六，二二)——馬家城子——(六，〇〇)——站屯——(五，三〇)——青山口——(二，〇〇)——五家站——(七，一八)——集厥——(九，二三)——長春嶺——(一二，〇〇)——肇州

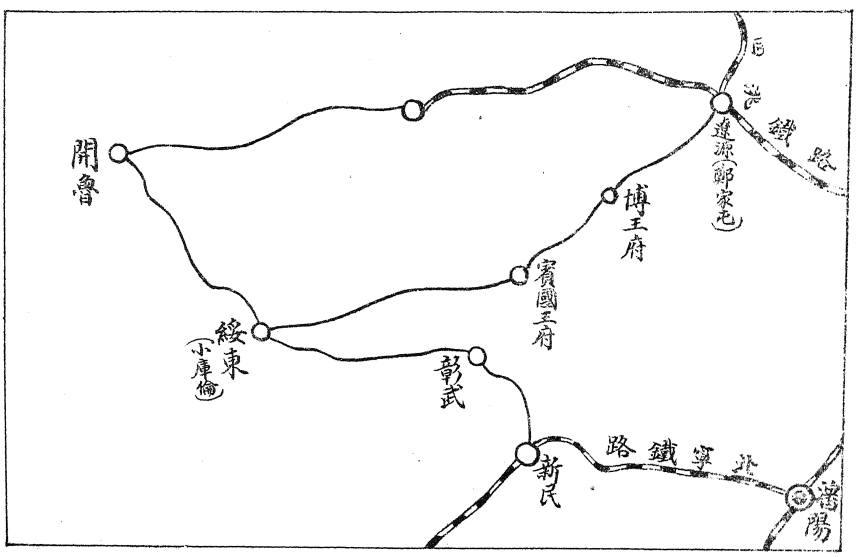
三，自長春到鄭家屯(五三，〇〇)

長春——(一六，〇〇)——懷德——(一五，〇〇)——十屋——(二二，〇〇)鄭家屯——(一一，〇〇)——口代——(一三，〇〇)——達官店——(一四，〇〇)——邊昭——(八，〇〇)——金城堡(哈拉勿蘇)——(一五，〇〇)——乂杆打拉——(五，一〇)——洮南

四，自長春經新城到齊齊哈爾(一二八，二八)

長春——(三，〇七)——小城子——(三，二五)——燒燄嶺——(三，一〇)——新開河——(〇，二

內蒙東部道路略圖



五）——雙楡樹——（七，一〇）——農安——（三，〇〇）——捧柴崗——（一，一五）——劉家店——（二，二四）——高家店——（五，一九）——哈明屯——（二，一〇）——南郭爾羅斯王府——（四，三〇）——鄧婁堡——（一，一五）——七家子——（五，一八）——伯都納——（一五，〇〇）——茂興站——（八，〇〇）——新站——（七，〇〇）——古魯站——（七，〇〇）——他爾哈站——（一〇，〇〇）——杜爾伯特王府——（九，〇〇）——武興——（一〇，〇〇）——溫托昏站——（九，〇〇）——特木得里站——（九，〇〇）——齊齊哈爾

（二）以吉林爲中心之道路

一自吉林經寧古塔到密山（一七一，〇五）

吉林——（二，〇〇）——亮山咀子——（三，一八）——江蜜蜂——（四，〇二）——雙岔河——（一，一〇）——額黑木站——（二，二四）——八道河子——（四，〇〇）——大孤家子——（一，〇〇）——新站——（拉發站）——四，二〇）——額勒赫——（二，一八）——窩瓜站——（三，一八）——胡家站——（二，〇〇）——意氣松——（四，六）——額穆——（五，一八）部陵河——（四，二〇——塔拉站——（三，二〇），朱墩——（四，一〇）——二站——（四，一〇）——石頭甸子——三，二〇）——沙拉站——（三，一八）——八里店——（九，〇〇）寧古塔——（八，二〇）——掖河——（八，二〇）——磨刀石——（六，一五）——穆陵河停

車場——(三，〇〇)——穆陵河——(〇，三五)——八人班——(一，一五)——後河溝——(二，〇五)——下城子——(九，一〇)——劉磨子店——(五，〇〇)——清茶館——(二，〇五)——雙河泡——(三，〇〇)——亮子河——(二，〇五)——胡家店——(〇，二五)——四站——(二，〇五)——杆子河——(二，二〇)——南大門——(二，二〇)——清溝嶺——(五，〇五)——石頭河子——(五，二五)——黃泥河子——(二，〇五)——下亮子——(二，〇五)——陳家燒才——(二，〇五)——水巨流河——(三，〇〇)——半截河子——(二，〇五)——小卓木塔子——(二，〇五)——大卓木塔子——(六，一五)——三所路頭——(二，二〇)羅家營——(〇，一〇)——公營——(三，〇〇)——密山

二自吉林經榆樹到巴彥(七二，一六)

吉林——(四，一〇)——舊站——(五，〇五)——烏拉街——(五，〇八)——舒蘭站——(二，〇八)——白旗屯——(三，二八)——法特哈門——(二，〇四)——大坡——(一，二五)——秀水甸子——(五，二九)——榆樹——(二，〇九)——卡倫路——(三，二〇)——大嶺——(四，一二)——牛頭山——(四，〇〇)——拉林——(八，〇〇)——二道河子——(〇，二五)——白城——(〇，二五)——阿什河——(八，二二)——匪克岡——(七，〇二)——滿井——(三，一〇)——巴彥

自榆樹到雙城堡(二六，三〇)

榆樹——(八，一四)——馬棚子——(三，一四)——八號——(九，〇九)——雙城堡

自秀水甸子經五常到拉林（三二五，三二一）

秀水甸子（一〇，〇〇）——大新架屯——（八，二〇）——向陽泡——（七，〇五）——五常——（〇，六）——拉林

自榆樹到石頭城子

榆樹——（七，二三）——新立屯——（一，三〇）——前土窰子——（二，三〇）——小五號——（二，二〇）——石頭城子

三自吉林經舒蘭到山河屯（六二，〇八）

吉林——（一，一八）——米哈站——（二，〇〇）——拉拉街——（一，二〇）——大官屯——（一，二〇）——四間房——（五，一八）——岭子屯——（一，〇〇）——紅窰——（一二，〇五）——舒蘭——（六，〇〇）——四方頂子——（二，〇〇）——梨樹溝——（一，一八）——羅家橋——（二，一八）——金興窩堡——（七，二五）——七道河子——（五，三〇）——豐德棧站街——（一〇，〇〇）——山河屯

四自吉林到方正（一〇九，〇九）

吉林——（九，一九）——烏拉街——（一一，二〇）——黑林子——五，〇〇）——半子窩棚——（四，三〇）——土橋子——（六，二〇）——山河屯——（八，一三）——蘭彩橋——（一，一四）——小山子——（二，二二）——龍王廟——（八，二〇）——一面坡——（一四，三〇）——灰菜頂子——（一一，二五）——

同賓——(二四，一二)——方正

四自同賓到巴彥(三三，一九)

同賓——(一〇，一八)——九千五——(九，二四)——廟嶺——(一三，一三)——巴彥

五自賓州到巴彥(一三，三〇)

六自賓州到哈爾濱(一五，一八)

七自阿城到哈爾濱(七，〇〇)

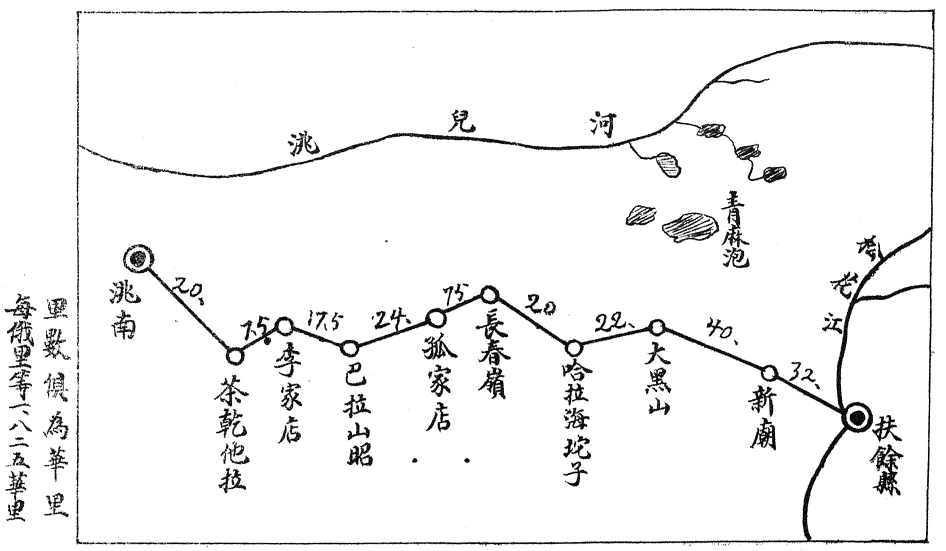
八自吉林到新城(四四，二一)

秀水甸子——(一，一五)——卡路河子——(三，一〇)——蒙古站——(一，三四)——五棵樹——(八，二〇)——陶賚昭——(九，一九)——五家站——(二，二〇)——萬發屯——(二，〇〇)——新站——(一，二五)——茶棚——(四，一二)——社里站——(四，一八)——中官地——(一，一〇)——十家子——(三，一八)——新城(扶餘)

(三)以洮南爲中心之道路

一自鄭家屯經洮南到東烏珠穆沁(一七二，〇)

乙、扶餘洮南道路略圖


洮兒河
青麻泡
嫩江
老
洮南
20、
茶乾他拉
15、
李家店
17.5
巴拉山昭
24、
孤家店
75
長春嶺
20
哈拉海坨子
22、
大黑山
40、
新廟
32、
扶餘縣
里數係為華里
每俄里等二八二五華里

鄭家屯——（一一，〇）——口代——（一三，〇）——蘇官店——（一四，〇）——邊昭——（八，〇）——開通——（一五，〇）——义杆打拉——（五，三）——洮南——（二八，五）——突泉——（五，〇）——圖什業圖王府——（一二，四）——「白音侯瓦」——（一二，一）——「加扦德庫」——（一八，一）——「拉富同爺拉」——（一〇，九）——「侯典叩」——（一八，七）——東烏珠穆泌貝勒府

二自鄭家屯經白音他來到開魯（四八，〇）

鄭家屯——（二，七）——白市——（一〇，四）——大罕——（四，〇）——大林營子——（六，五）——鐵家店——（四，三）——白音他來——（二〇，一）——開魯

附白音他來——達爾罕王府

三自鄭家屯經法庫到新民（五七，一）

鄭家屯——（一〇，三）——小威子——（七，九）——大平街——（七，三）——康平——（八，〇）——法庫門——（二三，六）——新民

四自鄭家屯經博王府到彰武（六三，五）

鄭家屯——（五，七）——「不屯拉額力」——（一三，三）——博王府——（九，〇）——「蘇氣歐爺拉」——（二一，二）——賚圖王府——（二，八）——後新秋——（一一，五）彰武

（四）以哈爾濱爲中心之道路

一自哈爾濱到依蘭（八〇，六四）（三姓）六二，四九）

哈爾濱——（二九，三五）——賓州——（八，〇〇）——棚板店——（三，〇〇）——高力帽子——（三，二〇）——擺渡河——（四，一〇）——南天門——（三，一四）——方正——（七，一八）——通河（舊大通）——（七，五〇）——香順山——（二，〇五——漂河——（五，〇五）——二站——（八，〇七）——依蘭（三姓）

哈爾濱——（八，〇八）——呼蘭——（五，一九）——小石頭河——（一二，二二）——木蘭——（二，〇〇）——佛思亭站——（六，〇〇）——富拉琿站——（五，〇〇）——崇爾庫站——（五，〇〇）——鄂爾木木索站——（一一，〇〇）——妙嘎山站——（八，〇〇）——三姓

二自哈爾濱經海倫到黑河（六二，七六）六九，〇三）

哈爾賓——（八，〇八）——呼蘭——（二五，一八）——綏化——（七，二六）——雙家鎮——（一〇，〇〇）——綏芬——（一二，二四）——海倫

哈爾賓——（三三，二六）——綏化——（六，〇八）——劉九溝——（八，一五）——慶城——（六，一二）——官王屯——（三，一八）——綏楞——（一二，二四）——海倫

自海倫到愛琿

三自哈爾濱到齊齊哈爾（六四，〇九）

哈爾濱——(八，〇八)——呼蘭——(一一，三四)——雙廟子——(二，三〇)——大平山——(二，三〇)——萬里山——(五，〇〇)——柞樹崗——(七，〇五)——大林家店——(八，〇〇)——大奶家店——(一一，〇五)——大智店——(七，〇五)——齊齊哈爾

(五)以依蘭爲中心之道路

一自三姓到同江(一〇二，〇〇)

三姓——(二，〇〇)——郎麻叫——(一一，二四)——老高家——(四，一五)——老賈家——(一五，〇八)——衙蓊勾——(三，〇四)——球寶山——(三，三四)——佳木斯——(一，一四)——蒙古力——(三，〇〇)——推峰——(六，〇〇)——蘇蘇屯——(〇，二五)——富錦——(六，〇〇)——萬里河通——(一四，〇〇哈哈馬——(一五，〇〇)——夫亭崗——(二，二五)——富克錦——(八，〇〇)圖斯科——(四，二五)——同江(臨江)

二自同江到蘿北(興東)

同江——(五，〇〇)——新立屯——(一七，〇〇)——蟻蟆——(一四，〇〇)——二站——(四，〇〇)——頭卡——(四，〇〇)——蘿北

三自三姓到蘿北(六三，〇九)

三姓——(一六，一八)——湯原——(六，〇〇)——秥尺——(五，〇〇)——佳木斯——(一五，〇〇)——萬里河通——(一一，一五)——都魯河——(四，〇〇)——頭卡——(四，〇〇)——蘿北

四自三姓到密山——(八一，一一)

三姓——(八，一八)——田家屯——(五，〇〇)——歲子——(九，〇五)——勾心集——(五，三五)——大糧戶——(一六，二九)——瓦別拉河——(六，一五)——大石頭哨——(二〇，二七)——五道崗——(約六，〇〇)——半拉城子——(三，〇〇)——密山

五自三姓到寧古塔(四六，一三)

三姓——(六，二〇)——大平莊店——(六，〇〇)——小巴蘇站——(四，〇〇)——蓮花泡——(六，一〇)——三通河站——(四，二〇)——細麟河站——(四，一〇)——沙河子站——(三，一五)——鰲頭窩站——(一一，一〇)——寧古塔

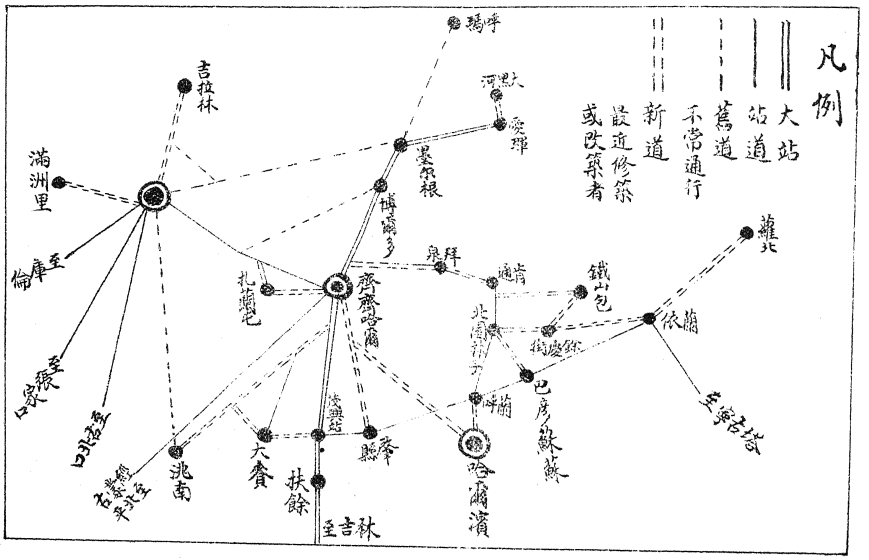
(六)以齊齊哈爾爲中心之道路

一自齊齊哈爾到海拉爾(一一六，〇二)

齊齊哈爾——(三五，〇二)——札蘭屯——(八一，〇〇)——海拉爾

二自海拉爾到室韋(八二，〇九)

黑龍江道路系統略圖


凡例
大站
站道
舊道
不常通行
新道
最近修築或改築者
呼蘭
吉拉林
滿洲里
至倫庫
至瑷琿
大黑河
裏瑷
巢穴根
博克圖多
札蘭屯
齊齊哈爾
泉拜
通肯
鐵山包
北滿鐵路
蘭北
依蘭
至綏芬河
巴彥蘇蘇
哈濱濱
至吉林
扶餘
大賚
肇縣
洮南
至熱河
至承德

海拉爾——（一〇，〇〇）——墨爾根河岸（吉拉林）——（二三，〇〇）——寨姊店——（五，〇〇）——庫克多博卡倫——（九，三〇）——粗魯海圖屯——（四，〇〇）——撐圖維屯——（一四，一〇）——布林士根——（五，〇〇）——玻璃金子——（五，〇〇）——布特雷屯——（一一，〇〇）——放樂氣屯

三百齊齊哈爾到黑河（一三四，〇四）

齊齊哈爾——（九，〇〇）——塔哈爾站——（二二，〇四）——寧年站——（一四，〇〇）——拉哈站——（一〇，〇〇）——博爾多站——（二三，〇〇）——墨爾根——（五五，〇〇）——愛琿——（一一，〇〇）——黑河

呼倫貝爾區城內之道路

今以海拉爾爲中心之道路，大別有五：

（一）至吉拉林（室韋縣）之道路，（二）至張家口之道路，（三）至古北口之道路，（四）至滿洲果之道路，（五）至洮南之道路，

一，至吉拉林（室韋縣）之道路　此路與海拉爾經濟上及政治上之關係最大，經庫克多博卽至，吉拉林官道，係由於額爾古訥河沿岸之國境守備，及吉拉林金場之開發而闢設，自海拉爾之行程，爲四百八十華里，道路之現狀，雖不甚好，但基於下列事項，將來恐益發展。（一）國境守備之急務，（二）吉拉林金場近

年以來顯著之發展，(二)地方縣署之設置。吉拉林以北，山路崎嶇，祇有鄂倫春人狩獵之小徑。欲往其北旅行者，向來皆由水路，除俄人外吾國人民往來此間者，數頗稀少。

二，自海拉爾西南行，迂回貝爾池之北方，爲通至張家口之道路，近因內外蒙古之各種關係，雖漸惹世人所注意，但其交通仍甚寂漠，距海拉爾二百八十華里之西南方，有地名甘珠爾廟，每值陰歷八月初旬，有牛馬集市，交通稍爲繁閙，過此則又歸於寂漠矣。

三，自海拉爾南行，可至古北口，經貝爾池東方之喀爾喀河中流，入車臣汗部，爲橫貫蒙古貿易上之主要道路，各蒙旗運往海拉爾之毛皮，值輸送之時期，頗爲壯觀。

四，海拉爾毛滿州里，可沿中東鐵路行，自滿洲里既有通至外蒙各處之道路，近聞至科布多之道路，有俄人業經築造汽車路之說。

五，自海拉爾沿伊敏河之上流，越索岳爾齊山，出洮兒河源，可通洮南，海拉爾洮南間之離距，約爲一千二百二十華里，乃係遼寧者至呼倫貝爾之捷徑，將來洮索鐵路告成之後，交通當更方便矣。

第二節　鐵路

(一)東北鐵路之發達

東北各省領受近代物質文明之先驅者，鐵路之洗禮，時在十九世紀之末葉。一八九六年北寧鐵路之關外延長線，山海關至綏中縣一段，爲東北最古之鐵路，其後漸向東北內地延長，一九〇三年幹線自山海關至新

民，支線自溝幫子至營口，工程俱皆告竣，嗣於一九〇七年吾國收買日俄戰事時，日人所建瀋陽至新民之軍用輕便鐵路，改築廣軌，達於瀋陽至茲所謂北寧鐵路者，始告完成焉。

一八九八年蜿蜒約二千六百公里，俄人所築之中東鐵路，僅閱四年，亦竣其工，日俄戰事之後，自寬城子（長春）以南止於旅大之中東鐵路，俄讓於日。一九〇七年，日人組織南滿鐵路有限公司，以當經營之。自茲以後，形勢上凡足以作南滿鐵路現在或將來培養綫之各路，概皆次第興修，若吉長四洮天圖溪城等路是也。民國十三年以前，東北所有鐵路共長四，二三二公里，皆爲外資所興築外人所承辦者，用吾資本建築及由國人經營者，祇一九〇九年通車之齊昂輕便鐵路，其長僅約二十九公里而已。

歐戰告終之後，吾國東北人民，內感外人壓迫之酷厲，外受國際平等民族自決等思潮之影響，凡由於不平等條約所發生之所謂外人既得權益，當然非力謀收回不可，外人既得權益之中，以鐵路利權關係最大，故鐵道利權之收回，遂成爲問題之中心。但外路收回，較難辦理，故轉而謀成建築國人自辦鐵路之氣運，一九二五年以降，國人興建鐵路之舉，俄然勃興，此實令人欣喜者也。

東北國人自建之鐵路，先以一九二五年起工之瀋海鐵路及開豐輕便鐵路肇其始，復以翌年興築之鶴立呼海吉海山通諸鐵路繼其後，統計共約全長一，〇六九公里，刻正動工一部分業已開車，延長二二一公里之齊克路，尚不在內，可云盛矣。

東北與外人有關之鐵路，最近修成者，以與日人有關係者爲最多，計爲洮昂吉敦金福等鐵路；與俄人有關係者祇穆陵鐵路而已，今者齊克鐵路橫越中東鐵路之工程，久經告峻通車，將來吉林東北部如亦可以橫越中東鐵路，則吾國東北鐵路網之組織伸縮自由將益完密，外侮雖强暴，吾人又何懼哉。

（二）東北鐵路之現況

東北現有鐵路之總里數，約爲五千九百七十三公里，主要幹線有三，一爲外人承辦之南滿鐵路，其他則爲國有之北寧鐵路及中東鐵路。國有鐵路之在南滿鐵路迤東者，爲濟海及吉海兩鐵路；在其迤西者有北寧路之山通支線，四洮路之鄭通支線，及洮昂齊克鐵路，東北現有鐵路之形勢及概況，大致如左，茲據調查東北鐵路，現有里數，約若下表：

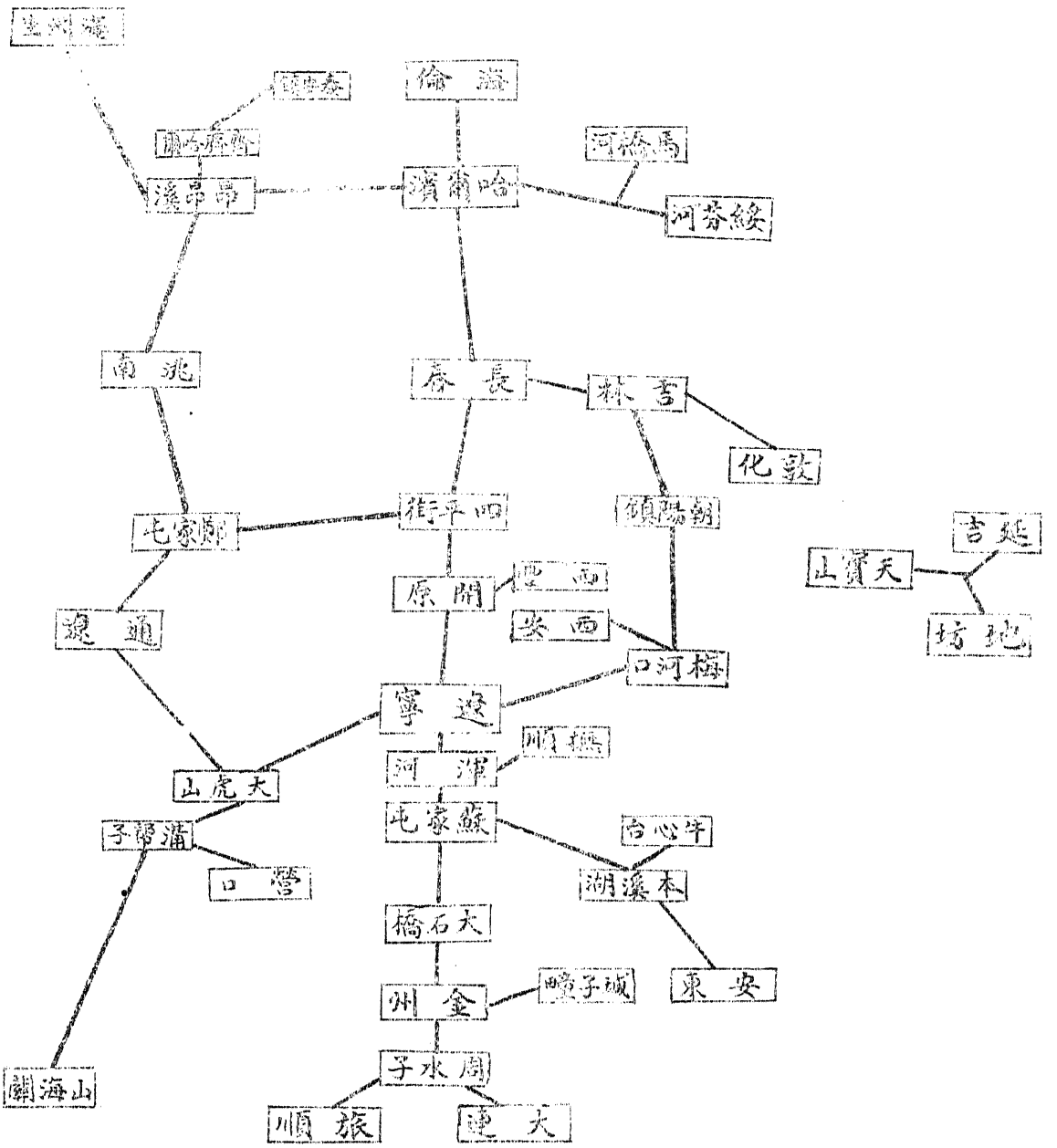
東北鐵路之現況表 民國十八年十一月止

（一）國有鐵路

（甲）與外人無關係者

東北鐵路之現狀圖

十九年十月



鐵路名稱	區間	全線公里數	軌間	通車年月	備考
瀋海鐵路	瀋陽至朝陽鎮梅河口至西安	三二〇	四呎八寸半	一九二八年八月	官商合辦
吉海鐵路	吉林至朝陽鎮	一八三	四呎八寸半	一九二九年八月	官商合辦
呼海鐵路	馬船口至海倫	二二一	四呎八寸半	一九二九年十二月	官商合辦
齊克鐵路	齊齊哈爾至克山	一二七	四呎八寸半		現已通車至於泰安鎮計長一二七公里全線共長二〇五公里
鶴立鐵路	蓮花口至興山鎮	五六	五呎	一九二六年十一月	官商合辦
齊昂輕便鐵路	昂昂溪至齊齊哈爾	二九	一公尺	一九〇九年十月	商辦
開豐輕便鐵路	開原(石家台)至西豐	六四	一公尺	一九二六年五月	商辦
共計		一、〇〇〇			

（乙）與日人有關係者

鐵路名稱	區間	全線公里數	軌間	通車年月	備考
吉長鐵路	吉林至長春	一二七	四呎八寸半	一九一二年十月	借款（日本）官辦
四洮鐵路	四平街至洮南 鄭家屯至通遼	四二六	四呎八寸半	一九二三年十一月	借款（日本）官辦
吉敦鐵路	吉林至敦化	二一〇	四呎八寸半	一九二八年十月	官辦（日本承修）
洮昂鐵路	洮南至昂昂溪	二二四	四呎八寸半	一九二六年七月	官辦（日本承修）
溪城輕便鐵路	本溪湖至牛心台及支線	二四	二呎六寸	一九一四年二月	中日合辦
天圖輕便鐵路	地坊至老頭溝 朝陽川至延吉	一一一	二呎六寸	一九二二年十月	中日合辦
共計		一、一二二			

（丙）與英人有關係者

鐵路名稱	區間	全線公里數	軌間	通車年月	備考
北寧鐵路	山海關至瀋陽及關外各支線	八四七	四呎八寸半		借款（英國）官辦但幹線新民以東及大通支線約三一二公里與英國無關
共計		八四七			

（丁）與俄人有關係者

鐵路名稱	區間	全線公里數	軌間	通車年月	備考
中東鐵路	滿洲里至綏芬河 哈爾濱至寬城子	一、七二七	五呎	一九〇三年七月	中俄合辦
穆陵鐵路	小城子至梨樹溝	六三	五呎	一九二五年三月	中俄合辦
共計		一、七九〇			

二，外人承辦鐵路

鐵路名稱	區間	全線公里數	軌間	通車年月	備考
南滿鐵路	大連至長春瀋陽至安東及各支線	一、一一二	四呎八寸半	一九〇三年七月	日本經營
金福鐵路	金州至城子疃	一〇二	四呎八寸半	一九二七年十月	日本經營（但股東中亦有華人）
共計		一、二一四			

總計　五、九七三

但據民國十三年份，交通部國有鐵路會計統計總報告，東北鐵路概況茲專擇錄如下

一，東北鐵關公里總數

省別	路別 國有鐵路	商業及實業	租讓鐵路	總計
黑龍江		二八•七三	九三〇•〇〇	九五八•七三
吉林	一二三•六一	六四•〇〇	二、三六二•一三	二、五四九•七四

奉天（遼寧）	九三四・五七	一〇九・三二	二、二七六・〇三	三、三二九・九二
東北總計	一、〇五八・一八	二〇二・〇五	五、五六八・一六	六、八二八・三九
全國總計	七、七〇七・六五	一、五一三・六六	六、〇七八・八二	一五、三〇〇・一三

二，每百萬人口每一千方英里東北鐵路比較表

省別	鐵路公里數	人口	面積（方英里）	鐵路每公里平均數 每百萬人口	每一千方里
黑龍江	九六〇・三五	九、〇〇〇、〇〇〇	一六六・七〇〇	一〇六・七一	五・七六
吉林	九九八・五七	六、〇〇〇、〇〇〇	〇〇・〇〇〇	一六六・四二	九・九九
奉天（即遼寧）	二、一四五・九七	一二、四一五、〇〇〇	一〇八・一二〇	二七二・七七	一九・八四
東北共計	四、一〇四・八九	二七、四一五、〇〇〇	三七四・八二〇	一四八・六三	一一・八六
全國共計	一二、四七六・六二	四三八、七七一、三六七	九〇九・二四〇	二八・四三	六・五三

東北現有鐵路里數，約佔全國總里數三分之一而强，但鐵路應爲社會之反映，社會愈發達則其鐵路應愈多，是以東北若達開發之域，假設以日本爲例，尚需再行築造一萬七千餘英哩，方可敷用。現有鐵路不過三千餘英里，將來約需六倍於今，鐵路之前途，可謂廣大矣。

東北鐵路起源於中日戰爭之後，至於日俄停戰，南滿鐵路公司成立，改爲標準軌道，始甚發達，降至於今，東北鐵路網，已爲吾國人民注意之焦點，鐵路未通以前，東北各處之交通，客運貨運，俱利用遼河，今則鐵路縱橫，交通之便，迥非昔比矣。

東北人口日見稠密，農工各業逐漸發達，經營鐵路之有利，觀之現在營業進款之豐多及營業用款之寡少，可證明之。南滿鐵路之貨運，自通車以至如今，增至十倍以上，其營業用款僅佔對於營業進款，百分比之四成二分左右，中東鐵路爲五成二，美國爲八成，英國爲七成九分，吾國北寧路則爲六成二，於此益可見經營鐵路較其他事業獲利優厚也。東北鐵路之主要幹線有三，皆爲歐亞交通，聯絡之孔道。北寧鐵路爲自北平至遼寧之鐵路，在遼寧與南滿鐵路，在天津與津浦鐵路，在北平與平漢及平綏兩鐵路，互相聯絡，而爲東北與關內各省陸上聯絡之唯一交通路途；其次則爲外人承辦之南滿鐵路，起於東北咽喉之大連，橫貫東省南部之腹地而東北走，與中東鐵路接軌於長春，與四洮鐵路接軌於四平街，枝線自遼寧南走至於安東，而與朝鮮鐵路相接，遠與日本鐵路聯絡，而爲陸上自吾國赴日本之要路；再次爲中東鐵路，東於綏芬河與烏蘇里鐵路聯絡，可至海參崴，西於滿洲里與西伯利大鐵路之後貝加爾線相接，遠與歐洲諸國相連，南與南滿鐵路接軌於長春。但因中東鐵路軌間爲五英尺，較吾國及日本皆寬三寸半，否則自吾國北平，可以直接通車前往柏林巴黎等處，其便利爲何如耶！幹線之外，枝路甚多，如四洮，洮昂，呼海，吉敦，吉長，吉海，瀋海，穆陵齊克等路；輕便鐵路則有天圖，開豐，及溪城等路。自東北全局大勢觀之，吾國各路

似有培養他路之嫌，且甚散漫，故吾國除於築造鐵路之外，須作通盤籌畫，務使吾國自建鐵路，成爲輕活健全便利交通之鐵路網，實爲目前首要之圖，東北鐵路概觀如是，茲當再詳析言之。

（三）國有鐵路

一，已成鐵路

東北國有鐵路，久經通車者，共有九路，北寧，中東，吉長，四洮，洮昂，吉敦，瀋海，呼海，吉海等絡是也。輕便鐵路有二，齊昂及開豐兩路是也。

一，北寧鐵路

（全路共長一，四一五公里
關外幹枝線共長八四七公里）

本路原名京奉鐵路，肇始於自唐山至胥各莊之運煤鐵路，建築於前清光緒五年即西歷一千八百七十九年，距今約五十一年，爲吾國華北鐵路中歷史之最古者，復自兩端，逐漸延長修造，一方達於遼寧，一方止於北平，自唐胥發軌以來，逐段經營，逾三十載，始竟全功。與南滿鐵路相會於遼寧，與平漢及平綏接軌於北平，與津浦鐵路相接於天津，幹支各線共長一，四一五，一五公里。關外吾國自造山通支線，與東北關係最大，軍事上爲輸送軍隊至東省北部之最捷路經。本路借款雖自英國，但管理則由吾國行之，近數年來偶因內亂，時或停止通車，但其營業進款，仍甚可觀，將來國家安定之際，本路業業成績當益佳善也。

茲將本路自民國十年至十六年，七年間之輸運客貨及營業狀況，列表示之如左：

類別 / 年次	輸送貨物（單位公噸）	輸送旅客（單位人）	營業進款（單位元）	營業用款（單位元）	損益
民國十年	八、〇〇九、六一五	四、七一六、五五九	二五、四八四、七四二	一三、〇一四、六五〇	一三、四七〇、〇九二
民國十一年	六、二〇八、四六八	五、一七一、八七九	二〇、六九〇、四四九	一三、九三三、五〇〇	七、七五六、九四九
民國十二年	八、〇二二、六五六	四、〇三九、九四七	一八、二八八、一二四	一二、三二六、六七七	六、九五一、四四七
民國十三年	六、八五九、五九〇	五、六〇三、五二四	一七、五〇九、五三三	一二、九一二、九〇一	五、五九六、八三二
民國十四年	七、七二〇、一四一	六、三二七、二一七	二四、四七、六七六	一三、三一八、二〇四	一〇、八二九、四七二
民國十五年	五、八二二、三二六	四、九九二、四九七	二三、四八七、一六九	一三、五九六、九八〇	九、八八六、一八九
民國十六年	八、八三五、六九六	五、五二六、五六九	三四、七二〇、四六六	一五、九四一、一五七	一八、七九、三〇九

二、中東鐵路

（全路共長一、七二六・五一公里）

本路全線作丁字形，東自綏芬河，西至滿洲里，南至長春，共長一、七二六・五一公里，鐵路雖稱國有，實係中俄合辦，表面上最高管理權，俱在吾國，實際則經營管理之權，幾乎皆為俄人所掌握，中東鐵路之興修，肇議於西伯利亞大鐵路之建築，十九世紀之時，歐俄經濟實業，澎湃發揚，而西伯利亞及遠東一帶，鞭長莫及，百業閉塞，振作莫由，於是興修西伯利亞大鐵路，自車里雅賓斯克，至海參崴，路線原議，經

過俄國國境，俟以山巒壘障，因而假道吾國，修築枝線，以與西伯利亞幹線銜接，其利益除工程坦易及路程縮短之外，尤有令人注意者，乃爲將來滿洲路線，若延長於中國內地，則經過滿洲，縮小程殊大。語雖寥寥，甚堪尋味，本路建築之目的，最初純爲軍事的，故自通車以來，收支迄未相償，近自中俄奉俄兩協定，締結以後，始改爲經濟的鐵路，故其營業進欵，業有相當淨益矣。此路西方，與後貝加爾線相接於滿洲里，經莫斯科而與歐洲諸國聯絡，爲當今唯一之歐亞交通捷徑。東方與烏蘇里鐵路接軌於綏芬河，而赴海參崴，南方止於長春，而與南滿吉長等路銜接於此，中東鐵路之運則政策，原爲海參崴中心主義，近自洮昂路告成以來，自由支配運輸之權，已與他路合而有之矣。本路爲中俄間，最難澈底解決之問題，觀俄國與日本之秘密宣言，吾人應下最大之決心與覺悟，以謀澈底解決之，否則養癰成患，將來於吾國之安危，影響殊大故也。亦俄向日本秘密宣言，據聞大意如下：「俄羅斯與中國國境，不幸生成弓形，雖不欲侵人之國土，但因弓形以北，地寒物稀，確無築路之價值，不得不堅守中東鐵路，分些利益，故中東鐵路，斷難放棄。俄國在太平洋唯一之不凍港如海參崴者，因有中東鐵路而得存在，如放棄中東鐵路，實與俄國放棄太平洋相同也。」

本路最近輸運客貨及其營業狀況，大致如左：

類別 / 年次	輸送貨物（單位公噸）	輸送旅客（單位人）	營業進款（單位盧布）	營業用款（單位盧布）	損益
民國十一年	二、四二一、〇三六	二、四二一、四三四	三九、四一〇、四三五	三七、九〇一、六二七	一、五〇八、八〇八
民國十二年	二、八五〇、五一〇	二、五三五、三九九	三六、四二四、八八八	三四、一二一、八七一	二、三〇三、〇一七
民國十三年	二、〇六九、二七〇	二、三一九、九四八	三七、六三一、七一九	三〇、二一八、三六九	七、四一三、三三〇
民國十四年	三、四一〇、五六二	二、五五六、九四九	四八、六九一、二五〇	三三、四一七、三二四	一五、二七三、九二五
民國十五年	四、二六〇、九四七	三、三八三、九六四	五五、七八六、五〇五	三九、六九三、一八三	一六、〇九三、三三
民國十六年	四、九二〇、三四三	四、五二二、〇六四	六〇、五五三、九〇八	五四、三〇、八八八	六、三二二、〇二〇
民國十七年	五、四七四、一四〇	五、一四七、二二四			

三、吉長鐵路

（全路共長二二七，七四公里）

吉長鐵路自吉林至長春，共長一二七，七四公里，本路扼三省要吭，爲東陲重鎮，在昔汹穆未漓，榛莽不治，旅行者載跋載涉，備極艱辛，相率視爲危途，馴致棄富於野，畛域自封；戎馬憑陵，捍禦無備，識者惜之，爰於清末宣統初元，乃始興築，民國元年完全竣工，於是北貫東省，南通南滿，東抵松花江，以最短之路線，握最大交通之樞紐。比年商務漸興，地利漸闢，向之以邊圍避隘，修途戒阻稱者，今則無不

與國家政治社會經濟息息相關矣。通車以來，年年虧累，資本借自日本，鐵路之管理權，屬諸吾國政府，但據民國六年改訂借款契約，借款期內，南滿鐵路公司，代吾國政府監督經營之。局長雖由吾國政府任命，但工務運輸會計三主任，則由滿鐵公司委派之。營業成績，自委託日人以來，逐年稍見起色。本路將來如與吉會鐵路聯絡，則爲開發東省北部之大動脈，蓋吉會鐵路經過地方爲松花牡丹岡們等江之流域，平野肥沃，俱屬東北之穀倉，本路之將來最有希望。

本路最近輸運客貨及其營業狀況列表若下：

年次 / 別類	輸送貨物（單位公噸）	輸送旅客（單位人）	營業進款（單位元）	營業用款（單位元）	損益
民國十一年	七三、五五七	五〇四、六〇五	二、七八九、五五二	一、七九〇、五二五	九九九、〇二七
民國十二年	八〇五、八五二	六八八、一七二	二、八六六、七九六	一、九二八、六三三	九三六、一六四
民國十三年	七四一、五九四	七四五、四七七	二、七一八、六五六	一、九六七、三三三	七五一、三二五
民國十四年	七一〇、三九七	七六二、七七三	二、六八〇、三四五	一、七八六、三七七	八九三、九六八
民國十五年	七六八、五二	八六三、三七一	二、九一九、七六四	一、九九五、三八二	九二四、三八一
民國十六年	八七七、〇二四	九四五、五九六	三、三〇五、〇〇五	二、三三〇、八一二	九八四、一九三
民國十七年	一、〇八五、三〇	九〇八、四六〇	三、六〇八、四四八	二、五五二、〇一五	一、〇五五、四三三

四，四洮鐵路

（全路共長四二六公里）

四洮鐵路以南滿鐵路之四平街驛爲起點，經鄭家屯而至洮南，自鄭家屯至通遼有鄭通支綫，此路共長四二六公里，爲開拓蒙古東部之先驅。鐵路通車之後，沿路左右之荒地，逐年墾爲熟地，農產物之收獲頓加，都邑亦見繁盛，通過所謂遼西之沃野，蒙古大平原之鄭家屯洮南一帶，農民移往沿線居住者，爲數日多，現在俱以一大農產地視之。鄭通支線，所經多係沙漠，發達較遲；但通遼之背後地，物產富饒，通遼一帶之發達，亦可預期。本路借款，係由日本出資，管理雖歸吾國，但業務上之監督，則由滿鐵公司執行之。通車以來，前數年甚爲虧累，迨民國十二年以降，沿線經濟情形著見發展，營業進款方有盈餘。民十四年淨盈五十餘萬元，洮昂鐵路築成通車之後，本路營業更見繁昌，盈餘之數，當亦增加，將來齊克鐵路修成之後，松花江上流一帶之物產，俱可由本部輸出，其重要尤可知之。

本路最近輸運客貨及其營業狀況如左：

類別 / 年次	輸送貨物（單位公噸）	輸送旅客（單位人）	營業進款（單位元）	營業用款（單位元）	損益
民國十一年	四九一、九九四	二八五、九八三	一、六五七、五三四	一、一六七、〇六二	四九〇、七五二
民國十二年	六四四、五八二	三九二、〇八三	二、三八六、八〇一	一、二九〇、四〇八	一、〇九六、三九三
民國十三年	七二三、七四五	五〇四、三六七	三、四七六、六五九	二、〇四二、〇二七	一、四三六、六三二
民國十四年	八四六、五七三	六二九、四一〇	五、一七七、九五九	二、五六四、八六〇	二、六一三、七九九
民國十五年	一、一九〇、三八二	七七八、二六六	七、六七五、二五四	三、六八四、八二二	三、九九〇、四七二
民國十六年	一、〇三二、〇八六	七〇二、二四八	六、〇六六、二六一	三、七五八、三六〇	二、三〇七、九二一
民國十七年	八〇七、八九三	七一四、四二八	六、〇三五、二九四		

五，洮昂鐵路

（全路共長二二四，二公里）

本路始於四洮鐵路末站之洮安，經鎮東泰來等產糧之名區，而至昂昂溪。是路原爲日人墊款包修，但後屆期未能清償，現已改爲借款鐵路矣。本路共長二二四，二公里，計有車站十一處。除首站末站外，而以鎮東泰來爲最大，路延洮兒河及嫩江而修造，土地肥沃，糧產甚多。此路未築之前，糧食多由中東鐵路，運輸出口，今則形勢已變，中東鐵路西部線之貨物，多被本路吸收，將來沿路墾業發達之後，貨物運輸，當

更暢旺。經濟的價值，雖與其他東北各路相同，但政治及軍事上之價值，則有特殊重要之處。曩者由關內或遼寧，前往黑龍江省，勢須經過外人承辦之南滿鐵路，及中俄合辦之中東鐵路，今則汽笛一聲，直接可達，一旦軍事動員之際，其便利神速，爲何如耶。將來本路延長之後，其於國防上之價值尤大。吾國軍隊自黑河，渡黑龍江，衝奪彼境之大黑河（海蘭泡）而斷黑龍江鐵道，以斬遮其東方軍隊與本國之聯絡，故此外人或有以此路目爲：「中華民族之政治的覺醒」者。一方葫蘆島港灣，，完全告成，其他一方鐵路延至黑河，其於鞏固國防上之眞價值，庸可以數量計耶！

本路最近輸運客貨及其營業狀況大致若左：

類別 / 年次	輸送貨物（單位公噸）	輸送旅客（單位人）	營業進款（單位元）	營業用款（單位元）	損益
民國十五年	六二、四五六	一五八、九七三	四二四、八八一		
民國十六年	七七二、三〇二	二一四、五二七	一、一四五、一七四	一、三二一、九二七	損一六六、七五三
民國十七年	三五六、七一一	二九四、六四二	一、一三八、三三三	一、〇四二、八四九	九五、四六四

六，吉敦鐵路

（全路共長二一〇，四公里）

本路自吉林至敦化，長約二一〇，四公里，吉林被山負海，非世人所艷稱之亞洲農國耶！由吉林循東南以達敦化，綿亘幾五百里，其間羣山萬壑，老林蔽天，叢積數千百方里，然而千百年來，山澤之利未啟，實

沃之壤未闢，爰於十四年冬，築造此路，以溝發實業爲急務。沿線經過多高山峻嶺，工程頗爲艱難，其中以老爺嶺威虎嶺等處爲最。通車以來，沿路各處，逐漸發達。本路之運輸勢力範圍，爲額穆敦化兩縣，及寧安縣之西部，其約五千七百餘方英里。蛟河一帶，土壤肥沃，頗適農產，附近復有煤礦及大森林，現俱已事開採。敦化附近亦有農產，現在產額究不甚大，故此青敦成以森林鐵路目之。現擬築支線，將來或大發展。本路爲青會鐵路之一部，日後延長至於朝鮮之會寧，爲青林之橫貫鐵路，政濟上政治上，效果始大。但青會鐵路關係我國安危之處至大，因之本路宜應如何管理及經營，實爲最要且大之問題。青敦沿綫天產富饒，將來農林礦業之發達，運輸之暢旺，固屬毫無疑問，然因經濟事業，振興無不多需時日，自必循序漸進，始臻繁榮之境，現時營業成績，故不甚好。茲列表以示之，大致如左：

年次	輸送貨物噸數（單位噸）	輸送旅客人數（單位人）	營業進款（單位元）	營業用款（單位元）	盈虧
民國十六年（十月以降）	一六，八五〇	四七，六五七	六一，八〇二	不明	
民國十七年	二四六，五六一	三一八，九八三	六八七，三五五	不明	

七，溝海鐵路

（全路共長三一九，六公里）

本路原名奉海鐵路，自溝陽至朝陽鎮，長二五一，二公里。其枝線自海河口至西安，長六八，四公里。查本路由溝陽以至海龍，延長四百五十華里，經過之地，物產豐富，地土肥沃。東通渾南濛江諸地，南臨興

京柳河通化諸邑，北至盤石樺甸諸郡，誠東北部之緊要咽喉，財務匯萃之淵藪也。在昔山川阻梗，不便交通，產物無從暢銷，商務因而不振。今也鐵路已通，瞬息千里，沿線各地，業已日見發達矣。茲查民國十七年調查所得，沿線各地所產之貨，合計在八十四萬噸以上，統由本路輸出。若能厚集資金，以培幹路，復廣修枝線，以利交通，則東南北部之物產，可以吸收而出於本路。西安渾南之煤，小金川與京之木，皆品質良佳，出產豐富，其他如英額門石門寒等處，皆產煤之區。吉海鐵路業已通車，本路路近而時間短少，全省物產，必能捨吉長鐵路，而就本路。由此推測，本路營業之收入，發展之期，其有已耶。本路為東北國人，自行修造，不假外力，最初之一路。此路通車以後，南滿鐵路所受影響頗大，每年估計約減收三十二萬餘元。本路之運輸勢力範圍，若撫順，興京，通化，柳河，輝南，樺甸，盤石，海龍，東豐，開原等縣，其南半原為南滿鐵路撫順驛，其北豐原為開原驛之運輸勢力範圍，今則已為本路奪去故也。現因吾國並無自建港口，不得已暫與南滿鐵路，定有聯運規約。將來葫蘆島商港，築成之後，方可達到吾國原來建造該路之眞正使命，經由本路，自海龍至葫蘆島，其距離為五三二公里，但經由南滿路，自海龍至大連，其距離則為六四五公里，前者約近一百一十三公里，本路之發展，當在意中也。

八，呼海鐵路

（全路共長二二一，一三公里）

本路之築權與於濱黑鐵路，此議創始於前清季年。路線起於哈爾濱，而終於黑河，經江省膏腹之區，入中俄接壤之地，於軍事政治經濟之者，皆占重要地位。卒以國內多事，徒託空言。逮民國十四年春，就呼嫩

計畫，更將路線縮短，不仰外資，獨立興辦。路線起於松花江岸之馬船口，經呼蘭巴彥綏化而以海倫爲終點。十七年十二月，大功告成。全路蜿蜒二百餘公里。自全線通車以來，沿線各地，大見發達。政治上軍事上及軍事上所處地位關係至多，茲略陳之。

政治上之地位：本路所經行爲黑龍江省財源富庶之區，居民之風俗習慣，較爲閉塞，因之政治之措施，未易革新，第自本路開通之後，樸厚之美德，既因而振起，政治之發展，亦日異而月新。

軍事上之地位：本路於軍事上之地位，驟視之若無何種關係，細察之實有重大之價值。黑省地連俄境，爲東北重要門戶。本路實爲滬黑鐵路之一部，將來路線展長通至黑河，齊克鐵路更從旁貫通，省垣與黑河間軍隊之調遣，朝發夕至，鎖鑰既完，國門自安於磐石矣。

經濟上之地位：本路沿線爲黑省富饒之區，物產豐富，糧石一項，尤爲大宗。蓋以交通阻滯，糧商經營諸感困難，今則本路既通，商業蒸蒸日上，可以斷言。沿線各屯，工商各業，受鐵路開通之影響，當益發達，則本路之運輸，當更暢旺矣。

本路最近輸運客貨及其營業狀況大致如左：

類別 / 年次	輸送貨物（單位公噸）	輸送旅客（單位人）	營業進款（單位元）	營業出款（單位元）	損益
民國十五年	五、五五七	五三、三五〇	三九、〇〇三	未詳	
民國十六年	二四四、九〇九	三二八、〇九六	一、一二七、七九四	六一四、七九六	五一二、九九七
民國十七年	六二六、九九三	七九一、四〇三	二、六五二、〇三四	一、三五〇、〇四五	一、三〇一、九八八

九，吉海鐵路　（全路共長一八三，四公里）

本路起自吉林，止於朝陽鎮，與瀋海鐵路，即在該處接軌，共長一八三，四公里。瀋海吉海兩路，勢若輔車互相爲用。在經濟上固無論矣，軍事上及政治上，關係尤大。本路北在吉林與吉長吉敦兩路相接，南在朝陽鎮，經由瀋海路，可與北寧南滿兩路相連，路局頃已實行自北平經瀋海路直通吉林列車之議。吉林，瀋陽，北平三都市，向無直接交通上之聯絡，今也三十六小時之內全路可通。軍事上之價值，誠爲巨大，難以數目計之也。本路沿線，物產豐富，農產之外，鑛產林產尤多，其發達當可預期。惜乎因遭外人反對，在吉林，尚未能與吉長接軌，否則其輸送能力，當更發揮。本路爲吉林官商合辦，東北國人自造鐵路，此爲其三。

一〇　開豐輕便鐵路　（六三，七公里）

本線以南滿鐵路開原驛，附屬地外之石家台爲起點，經開原城南門馬市堡威遠堡等處，而達掏鹿。計共長七十五公里之輕便鐵路。軌間爲一公尺，客車可載客四十人，貨車可裝貨十二噸。掏鹿開原一帶，爲東省南部大豆及其他糧石集散之中心地。沿線各處，多爲產糧名區。本路將來如果延長至於海龍，在理論上，始可發揮該路之眞價。但因此路果成，則各處貨物，將不由營海鐵路運輸，而由南滿鐵路出口，徒爲外人承辦路作培養線，最近將來延長之舉，恐難實現也。

本路輸送客貨收入比較表

年次	輸送貨物（單位公噸）	輸送旅客（單位人）	營業收入（單位現大洋）	營業支出（單位現大洋）	損益
民國十五年度	八〇，九三二	二八三，六八一	五九三，二九五		
民國十六年度	一〇九，〇五〇	二四〇，六三三	五八八，八五〇		

一一，鶴立煤礦鐵路（五五，五五公里）

本路，爲鶴立煤礦公司所築鐵路，以松花江北岸之通花口爲起點，經過立鎮，而至興山鎮煤礦。全路共長五五，五五公里。軌間寬爲五英尺。本路建築資金，約爲百二十餘萬元。建築材料及車輛，多由中東鐵路購買。民國十五年夏即開工，該年十一月竣工，即行通車。本路爲運煤專用鐵路，但亦輸送普通客貨，輸送客貨及收支狀況，未詳。

一二，齊昂輕便鐵路（二九公里）

本路原爲官商合辦，資本三十五萬兩，嗣經受遷，現時股票大部分，皆歸廣信公司所有。前清光緒三十四年開工興築，翌年十日一日工竣通車。軌間爲一公尺。今者齊克鐵路業經告成大半，此路故已失其功用矣。本路營業成績不甚佳好，近因齊克告成及長途汽車之盛行，本路營業益見不振。最近輸送客貨，大要列表如次：

最近輸送客貨數量表

年度	輸送貨物（單位公噸）	輸送旅客
民國十二年	二〇、九八六	
民國十三年	三〇、〇二二	約十萬人
民國十四年	三〇、一八四	約十萬人
民國十五年	三〇、五五三	約十萬五千人

一三，未成鐵路

東北國有鐵路之中，正在興築，行將竣工者，計有兩路，一爲齊克鐵路，一爲洮索鐵路。

（一）齊克鐵路

中東鐵路以北，至於黑龍江，祇以中東鐵路橫亘其間，向無鐵路交通之便，以致國防難臻鞏固，而實藏雖多無由發展，良深憾惜，年來有鑒於此，故有倡築是路之議。議成之後，設局修築，工程進步甚速。全路共長二百零四公里。現已通車者，計有七站：爲昂昂溪，楡樹屯，龍江站，他哈站，寧年站，富海站，泰安鎮等處，延長一二七公里。洮昂鐵路橫越中東鐵路，達於齊齊哈爾吾國久有是議，幾經交涉，現始達到目的。昂昂溪至齊齊哈爾，尙距十八英里有奇。頼有一公尺寬之輕便鐵路，以供聯絡之用。但其車輛路軌，狹小不便，今則洮昂鐵路橫踰中東鐵路而過齊克鐵路於昂昂溪，是則昂齊輕便鐵路已無用矣。本路將來愈延長，其於經濟上及國防上之價值，當愈大。路至克山以後，如與呼海鐵路相接於海倫或他處，其於開發黑龍江省肥沃土地之貢獻，庸可以數字計算之耶，不禁拭目期之！

（二）洮索鐵路

本路起自洮安，止於興安嶺下之索倫，所負重大責任有二，一爲開發地利，二爲鞏固國防。洮索一帶，頃已劃爲興屯墾區域，故於屯墾及開發上，鐵路交通平安而迅捷，頗感必要，爰即從事修築。該路約長二百公里。經過各處，地勢平坦，尙易興築。刻正鋪軌，指日想可通車。洮兒河流域之富源，如農產木材鑛產等物，皆可由此路，經四洮北寧諸路，出葫蘆島。經濟上之重要，固若此。國防上之關係，尤應特別注意。興安嶺崚嶒峻險，索倫爲咽喉要路，且爲東省北部之背後險徑。一旦對俄有事之秋，此處最爲阨要，以鞏固國軍之後路。本路築成後，最初所賴以運輸者，當推木材。大興安嶺森林，爲原始林區，雖經多

年採伐，但仍尚有未加斧斤之處甚多。如果運輸有便，木材之產出額，然逐漸增加。其次則爲畜產，緣葛根廟以北，蒙民全以牧畜爲生，每年繁殖，爲數甚多，將來如果加以提倡獎勵，當爲輸出產物之一大宗。荒地開墾之後，農業自然發達，農產物之數量想甚可觀。鐵路造成，既可開拓其寶藏，并可免外人之窺伺，一舉誠爲數得也。本路之首站，如果設於洮南，將來則可延築至於通遼，與山通路相接，而成由平津赴黑龍江省唯一捷經。洮安距洮南約爲三二，一公里，今既起始於洮安，對於吾國東北鐵路系統上，及聯運上，似有不便。所幸三十餘里并非遙遠，將來頗易設法也。

洮索鐵路重要車站名稱及里程表

洮安站	〇公里〇〇〇公尺	
平安鎮	二九公里一六〇公尺	
葛根廟	五四公里二〇〇公尺	
王爺廟	八四公里四〇〇公尺	
佘公府	一一二公里七〇〇公尺	
二十家子	一四〇公里〇〇〇公尺	
索倫	一七〇公里〇〇〇公尺	
上本局子	二〇〇公里〇〇〇公尺	

幹線之外，擬由平安鎮向二龍梭口煤礦修築枝線。洮索路農業上之勢力範圍，在興安嶺以東，如洮安縣洮南縣突泉縣以及札薩克圖王府蘇鄂公府——即奈公府——札賚特王府索倫等各處沿線，愈北土地愈肥。現下洮安至葛根廟土地已開墾十分之八，農產物每年輸出不少。葛根廟至蘇鄂公府土地約開墾百分之五。餘爲游牧，蘇鄂公府至索倫土地約開墾千分之五，目前一時，固無巨利可言，但由此逐年移民開墾，約過五年之後，即可墾齊，彼時每年至少亦有二十九萬噸之貨運。矧五年後農民日增，其農作法亦自競爭進步，而每年收穫量之增加，當可加倍期之。查東北著名森林，首以長白山及興安嶺爲最著。索倫山森林，即興安嶺東麓之支脈，森林蓄積豐富，亟待採伐，交通便利之後，木材之輸運，將來最爲有望。沿線由葛根廟向索倫，漸北石材漸多，地如二龍溝煤礦，刻正籌劃開採。再馬鞍山之鐵礦，前經分析其含鐵成分，亦在百分之六十以上。本線白土坑產有白土，可製陶磁器，本路石材豐富，足有運銷各縣之價值，上述煤鐵兩礦，亦屬有望之礦產，足資將來之運輸也。

（三）計畫鐵路

東北版圖遼闊，蘊藏甚富，如欲使之發達，非先修鐵路不可，若以面積及現在人口合而言之，尚需再築鐵路一萬七千餘英里，方可敷用。東北現爲中日俄三角競爭之舞台，計畫鐵路爲數甚多，外人計畫線，皆爲其本國利益着想，造成利已的鐵路網，吾國鐵道部及東北交通委員會，皆有較爲詳確之計畫，但以關係甚大，故迄未能宣布，茲各方調查所得列表如下：

（一）孫中山先生計畫線　東北鐵路系統　共二〇線

假定之鐵路中區，名曰東鎮，

位置約距哈爾濱之西南一百英里，地當嫩江松花江合流處之西南，

一，東鎮至葫蘆島線，
二，東鎮北方大港線，
三，東鎮多倫線，
四，東鎮克魯倫線，
五，東鎮漠河線，
六，東鎮至科芬線，
七，東鎮饒河線，
八，東鎮延吉線，
九，東鎮長白線，
一〇，葫蘆島克魯倫線，
一一，葫蘆島熱河北平線，
一二，葫蘆島至呼倫線，
一三，葫蘆島安東線，
一四，漠河綏遠線，
一五，呼瑪室韋線，
一六，烏蘇里圖們鴨綠沿海線，
一七，臨江多倫線，
一八，飾克多博依蘭線，
一九，依蘭吉林線，
二〇，吉林多倫線，

（二）中國政府計畫線　共二十一線

一，北平至熱河，
二，熱河至林西，

三，熱河至開魯。
四，葫蘆島至錦州。
五，熱河經朝陽至葫蘆島。
六，錦州經新邱至開魯。
七，開魯至通遼。
八，開魯至洮南。
九，新邱至城廠。
一〇，營盤至臨江。
一一，海龍至西安。
一二，敦化至虎林。
一三，吉林至榆樹。
一四，榆樹至五常。
一五，敦化經海林至綏東。
一六，扶餘至哈爾濱。
一七，扶餘至開通。
一八，扶餘經大賚至洮南。
一九，洮南經索倫至滿洲里。
二〇，齊齊哈爾至愛琿。
二一，遼寧經法庫門至鄭家屯。

(三)外人計畫線　共一八線

一，城子疃，安東，桓仁，通化，朝陽鎮線。
二，赤峰，朝陽，新邱，遼陽，城廠線。
三，開原，西安，朝陽鎮，磨盤山，吉林線。
四，吉林，榆樹，五常，一面坡線。

五，榆樹至陶賴昭。

六，敦化至會寧。

七，長春，扶餘，安達線。

八，延吉至海林。

九，扶餘至哈爾濱。

一〇，通遼至開魯。

一一，洮南至突泉。

一二，洮南至滿洲里。

一三，齊齊哈爾至嫩暉。

一四，安東至駱子窩。

一五，海拉爾至索倫。

一六，依蘭至一面坡。

一七，程陵至依蘭。

一八，一面坡至依蘭。

(三)外人承辦鐵路

南滿鐵路（一，一一二公里）

東北鐵路之中，僅有此路，爲外人所承辦。本路原爲西伯利亞大鐵路之南滿洲枝線，日俄戰爭之後，割歸日本。日本復強修安奉枝線，因而形成現在所謂之南滿鐵路。本路以大連爲起點，北行通過北寧鐵路之首站遼寧，至四平街而與四洮鐵路結爲丁字形，大小都邑，點綴其間，越遼河及松花江流域之分水嶺，而與吉長及中東兩路，聯絡於長春，是謂幹線，共長四三九英里。枝線凡大：共長二五七英里。其中以安奉線爲最長，計自遼寧至安東共長一六二英里。現爲東北之動脈，與中東鐵路及北寧鐵路，同爲聯絡歐亞世界交通路之一部。東北鐵路之中，以此路營業成績爲最佳。民國十六年度，淨盈爲六千八百萬餘圓。前

清光緒三十三年，讓歸日本經營以後，自始至今，迄無虧損，沿路物產之豐富，及管理之得法，可想而知矣。

本路自創業以來輸送客貨收支擇要比較表

類別 / 年度	輸送貨物（單位公噸）	輸送旅客（單位人）	鐵道收入（單位日金）	鐵道支出（單位日金）	總收入（單位日金）	總支出（單位日金）	損益（單位日金）
光緒三十四年度	二、六〇九、〇三六	一、八六八、一四二	二、五七、一四二	五、一六一、四〇八	一七、六一五、六三	一五、五〇二、一〇二	二、一一三、五八二
民國元年度	四、六八一、六九八	三、九〇五、八三二	一九、九〇七、四六六	七、八六六、九二五	三、四三、四五七	二六、六三〇、四三三	四、九二六、〇四四
民國五年度	六、二九、七五七	四、四一〇、八一六	二七、八三五、三四九	八、四三五、九九九	五、一四〇二、四四八	四一、九四、八〇二	一〇、一〇七、六〇七
民國八年度	一〇、〇九六、七六二	九、三七四、一一四	六七、〇二〇、七二〇、五八、九三	一五、一三、三七	一五、九、六四六	一三四、八六、四〇二	二五、〇、〇、二四四
民國十一年度	一二、〇四三、八七〇	七、六四五、〇六八	八七、八一五、〇三九	一六、九、八五	一九、五六、六四六	一五、八六、八七二	二四、五五二、九一三
民國十三年度	一四、五八、四三七	八、七三二、七一八	九二、五六一、七三、六、九七	一九、一、八六	一九、一、八六	一五、六、八七二	二四、五五二、九一三
民國十四年度	一五、〇四五、二五二	九、一〇九、〇〇四	九七、五五、三六、五〇〇、六九	二〇一、九六、〇九	二〇一、九六、〇九	一六、七五、〇九	三四、八六五、一六〇
民國十五年度	一六、五五五、一九四	八、二九〇、〇〇五	一〇七、九三、六二、九二、三五	二〇、六、四九四	二〇、六、四九四	一八、四五七、〇二〇	二四、一七、八八四
民國十六年度	一八、四二七、七五	八、二六三、〇八九	一二三、一四四、一〇四五、二六、八三	二三、九八、九四	二三、九八、九四	一九四、二四、一〇二	三六、二七四、三三
民國十七年度	一九、三三、五四九	九、一〇二、一一九	一二八、六三九、〇九四、二六、〇六二	二四、四二七、七五二	二四、四二七、七五二	一九、八四、八九二	四二、五五二、八六一

(四)中外合辦鐵路

東北鐵路之中，中外合辦鐵路之最大者，爲中東鐵路，吾國視爲國有鐵路，故於前節略詳言之矣。除此之外，南有金福鐵路爲中日合辦，北有穆陵鐵路爲中俄合辦；安東方面則有溪城，延吉方面則有天圖，俱爲輕便鐵路，皆悉中日合辦，茲分述之，

一，金福鐵路（二〇二公里）

本路爲中日合辦之金福鐵路公司所經營，起自金州而止於城子疃，共長六十三英里。此爲關東州內，滿鐵以外，唯一之鐵路。將來如果延長，沿海岸線，可至吾國之安東。城子疃至安東鐵路告成之後，由日本或朝鮮赴大連者較之遠繞遼寧，路近殊多，軍事上之效能尤大，幸勿忽之。路線雖自金州築造，但列車則自大連開行，表面上雖爲另一公司，實質上以滿鐵枝線視之，亦未爲不可也。

該路全在日本租借關東州界內，故修築時未與我方交涉，路線起自金州以至貔子窩之北方，——即關東州之城子疃，共長一〇二公里餘，由金福鐵路公司經營之。公司成立於民國十四年十一月十日，資本定爲日金四萬圓。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，不以金州爲點，而由大連直達城子疃，沿線共計十二站。由大連至末站之城子疃，開行共需五小時有半。本線雖跟於關東州界內，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

鐵路線之一部分。葫子窩沿海一帶，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，由陸路運輸，需時而費重故也。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。其中雖有中國少許商股，名曰中日合辦，然實權則操諸日人，實際已成日人獨自經營之鐵路矣。該路於民國十五年四月末開工，越年十月一日全路告成，正式通車。第一年收入不旺，第二年成績頗佳。營業用款與進款，足可相抵。去歲滿鐵總社更擬再進一步，將金福路延長，由葫子窩起循黃海沿岸至於安東，吸收黃海沿岸之運輸權。此段路綫，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，及我國遼寧省中原東邊道屬各縣，皆在其掌握之中。非特運輸權，爲其所吸收，而國防恐將難臻鞏固矣。惟彼時因該段路線須經中國境內，深恐激動華人反感，暫時中止，徐爲後圖。聞最近滿鐵方面已向吾國當局，提出建築該路意見書，將來能否實現，尚不可知，惟望吾人努力勿再墜日人之計也可！

本路自通車以來，客貨運輸以及營業狀況，大致如左

本路輸送客貨收支比較表

類別 / 年次	輸送貨物（單位公噸）	輸送旅客（單位人）	營業收入（單位日金）	營業支出（單位日金）	損益（單位日金）
民國十六年度	四六、五四〇	九二、五六八	一六九、五九一	一三九、四〇七	一九、九七〇
民國十七年度	九五、九七七	二二六、〇一四	三二一、九五九	三四一、九二九	三〇、一八四

二，天圖輕便鐵路（一一一公里）

本路自吉林省圖們江岸地坊起，經龍井村朝陽川銅佛寺老頭溝等處，至於天寶山銀銅礦，延長約爲七十六英里四分。自朝陽川至局子街（延吉）築有枝線，計長六英里。軌道寬二英尺六寸。民國五年中日合辦天寶山銀銅礦之初，爲輸運所需材料等物，異常感覺不便，因有興修輕便鐵路之議。民國七年按照吾國交通部指令，組織中日合辦天圖輕便鐵路公司。翌年起工，第一期線自地坊至龍井村，第二期線自龍井村至老頭溝，及其枝線自朝陽川至延吉，民國十五年皆已竣工。第三期線自老頭溝至天寶山，計長七英里之處，尚未告成。圖們江對岸，朝鮮境內，自江岸站至上三峰，築有輕便鐵路，共長二六，三英里。自上峰至會寧，則爲標準鐵路。本路爲吉會鐵路之一部，馬場鍬太郎氏，關於本路建築之目的，略有所言，略誌如下：「吉會鐵路雖見進步，但以環境之狀況，欲期速成，至爲困難。延邊與朝鮮北部之關係，日加密接，交通路途，深爲不便，延邊與朝鮮北部之貿易，障害不小，因於吉會鐵路尚未修造之前，興築天圖輕便鐵路以資聯絡，而爲開發延邊之先驅。且將來吉會鐵路，起工之曉，亦便於輸運鐵路所用各項材料云

云。」

本路運送客貨收支比較表

類別 / 年次	輸送貨物（單位公噸）	輸送旅客（單位人）	營業收入（單位日金）	營業支出（單位日金）	損益（單位日金）
自民國十二年十月十四日至十三年十二月末日	四、五五	一〇一、二〇六	一四、七七	四〇一、一二七	（一）五七、三六〇
民國十四年	三五、一三四	一〇五、八〇八	二六七、六六八	四〇五、五八〇	（一）一三五、九三
民國十五年	六四、一四四	一九五、一六八	三九七、〇四五	四四七、七二二	（一）五〇、七二七
民國十六年	九七、九六四	二六二、九二六	五〇、四二一	四五、六三二	（十）九七、八三七
民國十七年	一〇一、二三	二六二、〇一七	五〇、四二一	八一五、九九二	（一）一〇八、七五一

三，穆陵鐵路（六三公里）

本路為運煤鐵路，係吉林省政府與俄人合辦穆陵煤礦公司所經營。軌間與中東鐵路同為五英尺。形勢上似為中東鐵路之枝線，起於小城子，沿穆陵河北上，至於穆陵煤礦之馬橋河礦區，共長五十七俄里之運煤廣軌鐵路。一九二三年起工，一九二五年告成，現聞有延長至於相距六十俄里密山之議，但尚未實行。

本路輸送貨物比較表

類別 / 年次	發送貨物（單位公噸）				到達貨物（單位公噸）	摘要
	糧食	木材	煤斤	其他	計	
民國十三年	二〇四	三四		五	五五三	九、二〇八	
民國十四年	七〇九	一、四二五	一四、一一〇	一六	一六、二六〇	九、三四	此外尚有煤斤八、三八二公噸
民國十五年	二三、二九一	一〇、五四六	六九、四四九	二八	九二、五〇四	五、六二七	此外尚有煤斤五七、四六二
民國十六年	三六、五一〇	一一、一六九	九五、八七三	三四一	一四〇、五四三	一〇、五六四	此外尚有煤斤一〇三、九一〇

四，溪城鐵路（本溪湖牛心台間　一五公里）

本路爲自本溪湖至城廠，長七十八英里之輕便鐵路。軌間爲二英尺六寸。原爲中日合辦，現歸南滿鐵路公司及本溪湖煤鐵公司所經營。前爲歐戰，工資及材料之暴騰，及艱難修築之工程不少，故祇修成自太子河至牛心台之九，三英里，及牛心台至王官溝之三英里餘，後復增修至大南溝及小南溝之二英里枝線，專爲運煤而用。

穆陵鐵路　補遺

幹線共長六三　五公里

穆陵鐵路爲中俄官商合辦穆陵煤鑛公司，運輸產煤之專用鐵路。本路起自鑛區所在之吉林穆陵縣屬梨樹溝，止於中東鐵路東部線下城子車站。自民國十三年三月着手測量，八月開始路基工作。路基告成，即敷軌道。翌年三月全線告成。穆陵河蜿蜒山谷之間，路線沿河傍山，凡三越穆陵河，工程雖不甚難，而亦頗費籌思。自測量至竣工時僅一年，其路軌寬度與中東鐵路相同，即在下城子相銜接焉。

本路自十五年三月奉吉林省政府命，兼營客貨運輸，始定今名。路線橫貫穆稜縣境，北達勃利，東接密山，山嶺綿亘向爲匪藪，行路惟艱。自本路通車，胡匪斂跡，商旅紛至。穆稜縣乃將鑛區界外毘連之梨樹溝開放街基，設置警察，招徠商賈，因梨樹溝而更名曰梨樹鎮。時僅一年已成街市。雖建築粗陋而易匪藪爲康莊，變荒原爲重鎮者，實本鑛路之力也。近來移家密穆一帶墾地者絡繹不絕於途焉。據調查報告年約三萬戶，於穆密虎勃各縣熟地人口同時驟增，可印證其效果之鉅。是以入口之商貨，出口之糧石，充塞於沿線各站，商旅亦日益增多。原有運煤各種設備，當然不敷應用，於是增購機客貨車，組織列車，建築沿線車站，以應商民需要。爲糧石出口便利計，又與東省鐵路訂立聯運契約，間接即與烏蘇里南滿各路均可聯運。惟是本路貨車極少，所有運出之煤及來往貨物均由東鐵租用貨車，按日計租，關於聯運貨物，東鐵設商務代辦所分駐各站接洽辦理。本路路線雖短，其於密山穆稜勃利各縣之繁榮關係至鉅。年來亦屢協

助地方農商機關進行，修治勃穆大車土道，以通依蘭縣境之鵰嶺，則依蘭樺川之糧食向之須待開江而始能出運者，此於冬季便可運出矣。設能延長本路，經平陽鎮以達密山縣，則寶清虎林之發達亦指日可待也。即就目前而論，馬橋河原爲東路之一大站，距下城子十有二里，嗣因本路與東路下城子車站銜接，所有向日經由馬橋河之運輸，悉被下城子所吸收，而下城子地闢民殷商賈輻輳，馬橋河站之商家半多來徙已蔚成重鎮。即東路賴本路以收益者年計鉅萬。本路由鑛區至下城子首經梨樹鎮，穆勃兩縣出口糧石雲集於此，故市面日興。次爲八面通，佔本路之中心點，以致居民繁密農產豐饒，近更蒸蒸日上，穆稜縣治亦新移於此。再如亮子河上游通楸皮溝，森林茂密，木商麕集，取伐木料，藉河水擺至本路亮子河車站，得以轉運出口，設無本路何克臻此，此交通之所以宜急講求也。

上年中俄失和，戰區之交通遮斷，惟賴本鑛供給東路燃料。本路則運輸軍士爲防邊交通孔道，數千揮鎬推車之苦工，其功績當不在數萬荷戈武士以下。百餘里鐵路亦大收其運用之效。嗚呼開鑛築路其關係於國防民生之重有如是者！撫今追昔列強以開鑛築路侵蝕我主權，佔據我土地，吸收骨血，壟斷金融，眞堪痛哭流涕，豈不益令人驚歎開鑛築路爲強國固邊解決民生之要圖。誠能急起直追踵而行之，何患已失之權利不能挽回，失之東隅者，或可收之桑榆乎。茲將本路設備及歷年運輸概況列下：

本路幹綫共長六十三公里半，所有之三角道及道岔共長一〇，一六里，共計路長七三，六六公里。本路所有車站計爲(一)東鐵下城子站，(二)本路下城子站，(三)三道河站，(四)八面通站，(五)亮子河站

，（六）黎樹鎮站，及（七）鑛區站。

一，穆陵鐵路客貨運輸歷年收入表

年份	客運人數	客運進款（元）	客貨運輸進款總數（元）
民國十五年	六五、七二七	五八、四八二・九五	一五三、五〇二・七六
民國十六年	一四三、〇五九	一二七、〇九七・六八	三九四、八八一・五八
民國十七年	一七二、七六三	一五六、九二一・四六	五三三、〇五八・七五
民國十八年	一六五、二八八	一四四、七一三・一三	五六三、四三一・六一

二，穆陵鐵路貨物運輸噸數表

年份	行李包裹（噸）	普通貨物（噸）	公用貨物（煤在內）
民國十五年	一一二、〇四九	二九、三〇五・〇九八	一三一、九六七・二二九
民國十六年	四〇一、二九五	五四、一三一・六三九	二〇三、四八九・八一九
民國十七年	五一二、〇〇〇	六六、四六六・二九五	二六九、〇二五・二〇六
民國十八年	三八八、八六四	八〇、九三一・〇三七	三二六、八〇七・七〇六

頁數	行數	字數	誤字	正字
五	十	四	低	抵
六	十	四	蔭	薩
六	十	四	蔭	薩
七	十	四	納	額
七	十	四	求	薩
八	十	四	幹	幹
八	十	四	裏	里
八	十	四	域	城
九	十	四	而	兩
九	十	四	隱	穩
十	十	四	百	白
十	十	四	稱	稱
十	十	四	問	向
十	十	四	爲	白
十	十	四	屬	落
十	十	四	一	一
十	十	四	操	操
十	十	四	滌	字
十	十	四	一	一
十	十	四	操	「
十	十	四	之	之
十	十	四	字	字
十	十	四	下	下
十	十	四	落	落
十	十	四	一	一
十	十	四	字	」
十	十	四	疑	旋
十	十	四	持	特
十	十	四	交	涉
十	十	四	簡	節
十	十	四	補	輔
十	十	四	田	由
十	十	四	愛	爰

頁數	行數	字數	誤字	正字
十	十	四	果	里
十	十	四	城	城
十	十	四	目	自
十	十	四	平	台
十	十	四	北	豐
十	十	四	避	僻
十	十	四	上	下
十	十	四	受	變
十	十	四	渾	輝
十	十	四	下	下
十	十	四	屯	落
十	十	四	興	一
十	十	四	興	興
十	十	四	安	安
十	十	四	」	」
十	十	四	字	字
十	十	四	下	下
十	十	四	落	落
十	十	四	一	一
十	十	四	奈	余
十	十	四	興	興
十	十	四	持	特
十	十	四	地	他
十	十	四	芬	爾
十	十	四	科	科
十	十	四	大	字
十	十	四	峰	下
十	十	四	上	落
十	十	四	」	一
十	十	四	字	」
十	十	四	下	字
十	十	四	落	下
十	十	四	一	落
十	十	四	字	一
十	十	四	便	使
十	十	四	管	營
十	十	四	開	港
十	十	四	，	後
十	十	四	其	，
十	十	四	島	其
十	十	四	之	島
十	十	四	港	開
十	十	四	後	港
十	十	四	島	後
十	十	四	開	，
十	十	四	管	營
十	十	四	便	使
十	十	四	，	」
十	十	四	其	字
十	十	四	北	下
十	十	四	暢	落
十	十	四	行	一
十	十	四	。	。
十	十	四	不	不
十	十	四	能	能
十	十	四	暢	暢
十	十	四	行	行
十	十	四	。	。
十	十	四	各	各
十	十	四	抗	抗
十	十	四	冬	冬

本路輸送客貨收支比較表

種別 / 年次	輸送貨物（單位公噸）	輸送旅客（單位人）	營業收入（單位日金）	營業支出	損益
民國十一年	五四、七六九	三九、二五七	七七、九八九		
民國十二年	六二、七七五	四九、四〇〇	八六、四九一		
民國十三年	七四、七三〇	六〇、三九八	一一五、五五五		
民國十四年	九八、一三七	五三、四六一	一三四、〇三七		
民國十五年	七四、四一六	三三、二九五	九〇、四四八		
民國十六年	七八、六五八	三四、〇九六	九九、五七四		
民國十七年	八二、〇一四	四三、一二八	一〇九、八七九		

(五)鐵路之將來，

今日世界之中，資源宏富，發達昌盛者，莫若美國。查吾國亦爲古國之一，且其寶藏，較諸美國，毫無遜色，但仍未能與美國同臻發達之域者，果何故耶？令人不解。客有往觀紐約博物館者，據云美洲土人之生活狀態，製成模型而陳列之。某種模型之說明曰：「此種民族，文明的發達，所以杜絕者，主爲彼等可以利用之力缺如所致，即無家畜以資便用之謂也。美洲雖有野獸，但無家畜。其後西班人輸入馬匹於美

洲，其文化上之發展，始可得之云云。」吾國雖稱地大物博，近代文化上，迄無發展者，豈非此故歟？關內各省，較之東北，甚爲發達，豈非有可以利用之力之故歟？東北近年以來，殊見發達，又豈非有可以利用各力之所致耶！吾國不言建設則已，否則鐵路之建築，當爲首要之圖，前已言之。理論固如是，實際亦然。東北之發達，皆爲交通是賴。交通之中，鐵路尤爲切要，是以將來東北鐵路之發展，前途無限，可預期之。東北之開發，若有充足之資本，務使交通完備至爲必要。美洲大陸蘊藏莫大之富源，吾國古代雖於文化上多有貢獻，於今天惠雖與美洲大陸相同，然其發達則遠遜於彼者，確爲交通網不若彼完全之所致。質而言之，今日美國之富庶及開化，似不能合交通而另論之。鐵路電報電話無線電飛機等事，無一不爲發達其國之文化，增加其富庶而存在。以此證據而衡之吾國東北，似無不可。東北之富源，宛若生於鐵路，鐵道愈延長，而其實業愈開發。其終站如爲港灣，則其港灣即甚發達，大連海參崴安東營口等處，皆爲適例。試觀東北鐵路網之現狀，以已成路路之北寧中東南滿諸路爲中心，合之其他枝線，延長里數，不過僅有三千餘英里而已。再自面積關係言之，每百方英里，只有〇，六七英里，尚不足一英里之數也。

假設取諸近隣日本爲例，日本國內鐵路每百方英里爲六，八英里，北海道爲四，三英里，朝鮮爲二英里，台灣爲六英里，較之此數，吾國東北鐵路，其缺少爲何如耶！假如使吾國東北鐵路，與日本之北海道相若，今後當需更造一萬七千餘英里。東北之富源，遠遜乎北海道之上，更須築造較彼更大之鐵路網，固不待言。現如以中東鐵路三千五百英里，時經五年造成之比例推算，尚約五十餘年，始可成功。由此觀之

，東北鐵路之前途，庸有涯涘耶！

試再就外國諸鐵路營業成績言之，營業用款對營業進款之百分率，日本爲五成三分，英國爲七成九分七厘，加拿大爲八成九分四厘，美國爲八成，法國最高爲十一成四分七厘。但東北各路中，最少者爲滿鐵不過四成，其他如中東鐵路亦祇僅爲五成二分，北寧路爲六成二分，四洮路爲五成一分，吉長路爲六成七分而已。東北鐵路網之完成，一方爲開發東北富源上必不可缺之要圖，他一方面，如自鐵路自身之營業經濟上觀之，亦爲必要。一萬七千餘英里鐵路建築設備等費，需款鉅大，吾人應如何設法，使舉國上下用全力以赴之耶！東北各省雖爲吾國領土，但以條約關係，已成爲中日俄三國角逐之場。在東北三角競爭中，日爲最強。若欲明其在東北之勢力，及一九〇五年後，東北大勢之變化則吾人應於東北之鐵路局勢，詳作研究。於此研究之中，吾人所須注意者，即在日人方面，其視滿洲之富源也，爲維持其國民生計所必要者；而在中國方面，則勢有不容日俄在關外增厚其勢力者；至於俄人則其視中東鐵路之管理權，又爲保持其至太平洋捷徑之必需品矣。

日人在東北商業及經濟上戰鬬力之源泉，皆以南滿鐵路爲本。南滿全線，以遼寧至大連之一段爲最發達。但主要之鐵路，可表示日人侵略之計畫者，則在北部。依遼寧而北百餘英里，有站名四平街。由此站起，在丁字形之西，有一重要路線，係新築成者。該線經遼源，過洮南，西達距齊齊哈爾甚近之昂昂溪。此爲日人計畫第一枝線。其意蓋欲藉此以吸收東省中部及北部之貨運，使之不由中東鐵路海參崴而由南滿

路大連輸出，卽所謂用支線以飼幹線也。在丁字形之北，有吉敦鐵路，自敦化而東南，日人已測量地勢，其計畫欲東延吉敦路線，使於會寧與朝鮮北部之鐵路相接；其他一方幷擬由延吉而北，以達中東路上，距中俄交界綏芬河約九十英里之海林。

上述日本之鐵路計畫，雖皆不無充足之經濟理由，若東省北部移民日增，則該計畫將來之發展，更無疑義，但是等計畫，因其政治之影響，在目前及將來，皆關係重大。鐵路增一里，日人之勢力增一級，鐵路之租期既久，則日人侵掠之時期，益無限矣。

處此情形之下，吾國人民，勢不得不謀自衛之計，以禦於鐵路運輸上，佔得大部分之勢力，而維持吾國東北之主權。吾國之鐵路計畫，以現有之北寧鐵路爲軀幹，以葫蘆島爲咽喉。吾國東北，現已築成各路，限於各種關係，尙未有統一之鐵路網。職此之故，效果不大，目前亟應辦理之事固多，要以下列兩事爲最要：一，中國系統鐵路網之組成。二，自建港灣之修築。後者業經起首築港於連山灣，前者最近將來，當亦實現。今日之東北，恰若美國當年之西部，將來鐵路完備之後，其造福於國家者，實鉅且大也，

第三節　航務

（一）概說

東北航務可分爲沿海航務及內河航務兩種，前者爲東北與我國內地朝鮮日本南洋及歐美各國，交通之要路；後者爲東北各處互相之交通途徑。

東北之海岸線，如按其面積比例言之，延長甚短，且可目爲海港者至少，除業已知名之安東大連營口三大港而外，無一良港。旅順之歷史雖古，但該港商港上之價值，遠不如軍事上之價值爲大，茲故不詳述之。此外尙有大東溝，每年出入船隻噸數僅約二千噸上下，貿易額不過七萬兩而已。其他港灣雖有，但以祇供民船停泊之用，可勿重視。

東北主要海港，最著者爲大連安東營口，日人稱之爲「南滿三港」。此外雖有旅順大東溝葫蘆島及與朝鮮有密接關係之多獅島等處，但或爲特殊港如旅順，或爲未成港如葫蘆島，或爲規模較小之港如大東溝及多獅島。

東北所有開闢港埠之中，如自歷史的言之，以營口爲最古，昔日雖爲東北唯一之貿易港，但自日俄戰爭後，大連首先開爲商港，安東復繼之於後，向來出入於營口之船隻，咸於門洲港口出入之不便，其繁榮致被大連港攘奪而去。旅順雖以軍港著名，但乏商港之價值，目下似有大連之補助港之觀。大連港之經營設施，胥以南滿鐵路公司當之，港口之內外，及碼頭上之設備，頗爲完備。其聲價頗高，出入船隻逐年增

加，儼然將有駕天津而過之之勢。吾國鑒於東北鐵路縱橫，物產豐富，依賴外人管理經營之商港，以司出入，在經濟上損失既多，在軍事上尤非所宜，故自前清末葉久有倡修葫蘆島爲商港之議。雖曾起工因故中止，現以不便再緩，北寧鐵路管理局頃與荷蘭治港公司定立合同，起首興築，四年之後，約可完成，葫蘆之島開，其港後裨益於吾國實非淺鮮，不禁望其速成焉。

東北之內河，爲遼河松花江黑龍江鴨綠江圖們江嫩江等河流，現有吉林扶餘哈爾濱營口安東等河港，與東北內地之各鐵道相作而作東北之主要交通系統。上列河流之中，暢行輪船者爲松黑兩江，東北內河航務，爰以松花江佔重要之位置焉。

(二)沿海航務

(甲) 大連

(一) 位置

東北沿海之商港有三：曰大連，曰營口，曰安東。大連昔爲荒僻之漁村，自俄日人著手經營以來，駸駸乎進步，一日千里，現不祇爲東北之首要商港，在我全國亦僅亞於上海天津而已。大連位於遼東半島大連灣之西半部，起自黃白嘴之外端，至於和尙島東之東嘴子，橫作一線以西，周圍約爲二十九平方海里。島嶼梳於港口，港內水深，形成天然之良港，海上定期航路頗多，近與東洋各埠，遠與歐美各港，互相聯絡。陸上爲南滿鐵路之起點，遠通歐洲及海參崴，地當海陸聯絡之要衝，爲遠東第一之自由貿易港

。

二，大連與世界各埠之距離　單位海里

一，	天津	二四二	二，	上海	五四四
三，	新加坡	二，〇二七	四，	馬賽	九，二〇〇
五，	舊金山	五，四九四	六，	香港	一，二五五
七，	倫敦	一〇，九〇〇	八，	漢堡	一一，二三〇

三，大連爲中心之航路

以大連爲中心之航路，近海定期航路，路線約有二十，每月分配船隻噸數已逾三十萬噸；遠洋定期航路，路線約有十，每月分配船隻噸數約爲二十餘萬噸。近海定期航路，航行於大連與朝鮮日本及吾國各埠，航路中最繁盛者，在來往吾國各埠者首推大連上海線，在來往日本各處者首爲大連大阪線，在來往朝鮮者首爲大連仁川線。輪船公司從事於上列航路者，外人方面有大阪商船公司，大連汽船公司，及阿波共同汽船公司，在國人方面僅有政記公司及招商局等規模較大之輪船公司，與外人角逐，但以資本技術兩俱缺乏及其他各項關係，難與外人匹敵，祇能維持現狀而已。遠洋定期航路，航行於大連與歐美南洋各大埠之間者，以大阪商船及日本郵船兩公司之歐洲航路北美航路爲首。外國商船延長其遠東航路至於大連者爲數甚多，英居首位，美國次之。吾國尚無船隻從事遠洋航路。歐美船隻歸航，多滿載東北特產物以去，但來

航則多滿載其製於本國，或爲其本國人所製之貨物，輸入於東北各處，大連港尤爲顯著。值茲各國在我東北商戰正酣之際，此點殊爲人所注意焉。

四，大連港之貿易

經濟的地位，大連處於東北縱橫鐵道網如中東南滿四洮洮昂瀋海吉海吉長等路終端港之地位。因之港勢與東北大陸之實業，保持直接之關係。內地之開拓，鐵路之新築，以及各項工業之勃興，幾皆由該港之殷盛而顯揚之。此其所以三十年前漁村之遺跡，毫無存在，一躍而爲東亞首屈一指之商港之故也歟。伴於港勢之進展，大連對於沿岸諸港，成爲「中繼港」之地位。青島芝罘龍口秦皇島天津營口等勃海沿岸之中繼貿易，逐年增加。吉會鐵路尚未着手興築及葫蘆島仍未築竣之時，現在東北大陸之吞吐港，當無出於大連之左者矣。大連在吾國諸港中，爲唯一之出超港，確保其商業的地位。每年吞吐總量，輸出則爲六百萬噸，輸入則爲一百萬噸而有餘。輸出貨物運往之口岸，日本爲最多，吾國諸港次之，南洋澳洲歐洲北美等處又次之。大連港之輸出趨勢，現仍呈增加之象，其將來實未可限量也。

（乙）安東

安東爲東北各省東南端之重要門戶，位於鴨綠江口而上廿五英里之左岸，隔江與朝鮮相對，水陸交通甚便。開拓五十餘年以來，久爲商業之中心。內港至於三道浪頭，外港止於鴨綠江口。港灣之價值，雖不甚大，但自開爲商埠，輪船暢通以來，漸呈繁榮之象。迨自安奉鐵路開通，鴨綠江鐵橋完成之後，東北

與朝鮮之聯絡，益爲完備，安東與天津山東中國沿岸及日本，商業上之關係，遂見密接。吾國於此設有海關。據海關報告，近三年輸出入貿易額，大致如下：民國十五年爲九四，一七五，二〇九海關兩；民國十六年爲一〇七，〇一八，七六八海關兩；民國十八年爲九八，六七二，一七八海關兩。本港出入之輪船，幾皆爲外輪，如大連汽船，大阪商船，朝鮮郵船，鴨綠江運輸等公司。本港之水深，平時爲七八英尺，滿潮之時，七八百噸輪船可至安東，一千二三百噸之輪船可至三道浪頭，再大者多停泊於多獅島。每年結氷期間，約爲四閱月。再除去開江後流氷之危險，故一年之間，可以航行期間，僅自四月下旬至十一月中旬。其經濟上之地位，自然減少。本港距天津爲三九三海里。安東之海路輸送系統，可分爲二：一爲往來天津山東及上海等處，二爲下關大※神戶等處。輸入貨物以雜貨爲主，輸出貨物五穀豆餅佔大宗。輸往吾國各港之貨物，多爲木材，運往吾國諸港之木材數量年爲七八萬噸，且爲安東港唯一之海運貨物。

（丙）營口

營口爲河港，位於溯遼河口而上十四英里之左岸。外人皆稱營口爲牛莊。營口以河爲港，港區甚爲複雜，分爲輪船及民船二區。港區之長爲一萬七千英尺，寬爲二千五百英尺，水深平均三十英尺。吃水十七英尺以上船隻，乘滿潮之際，可以駛進。每年結氷期間較久，約爲四閱月，殊感不便。大連尚未開港之前，營口爲東北唯一之商港。迨自大連築港完竣以後，貿易勢力，漸移於大連及安東。但近年以來，貿易額復見增長，去年日本郵船裝運東省北部小麥，大連汽船公司亦設「分社」，足徵其貿易趨勢之向上。吾國

招商局政記公司，亦有船隻往來於此。目下滿鐵正在修築裝煤碼頭，及冬期碎氷船，將來二者完備之後，營口之繁榮，當可挽回於一二，可預期之。營口距天津爲二百九十五海里。營口之航運關係主爲東北與吾國沿岸各埠之聯絡。惟日本船隻則多往來於營口與日本之間。以本港爲中心之主要啟航地，在吾國船隻爲天津復縣龍口及上海，在日本船隻爲天津大連龍口上海日本，在其他外國船隻，則爲天津及上海而已。又爲其主要運往港者，在吾國船隻爲天津復縣大連龍口上海汕頭，在日本船隻爲天津大連龍口及日本內地，在其他外國船隻則爲天津大連上海及華南諸港如厦門汕頭廣州。營口之海運界，華商日商英商三者鼎立。其活動範圍主爲吾國沿海各口岸。往日本內地，只有日船而已。主要輸出貨物爲粮石豆餅等物；輸入貨物以煤油麪粉紙布等佔大宗。民船貿易現佔百分之十，雖有減少之趨勢，但仍有相當之勢力。主要來港爲蓋平每年約有四五千隻，輸運貨物爲鹽斤。天津錦州山東諸港次之。華南諸港如上海來船約爲百五十隻，其他寧波福州等處約爲百隻上下。近年以來，貿易額如右：民國十五年爲九一，一四九，九五一海關兩；民國十六年爲八二，二一八，一〇五海關兩；民國十七年爲八四，三三五，三五一海關兩。

東北沿海航路大致若是，旅順爲軍港，葫蘆島築港，尚未竣功，茲故未申論之。渤海及黃海沿岸航業，本爲吾國人之所應自己經營，無如限於各項原因，除招商局及政記公司外，尚無其他組織，坐視利權外溢，徒喚奈何而已！

（三）內河航務

東北可以視作暢行航運之河流有四，遼河鴨綠江松花江黑龍江是也。遼河昔爲東省南部交通要路，曾佔重要之位置。現以流砂積土，河底漸高，復以南滿鐵路與之平行，昔日之繁榮，已爲歷史上之陳跡矣。鴨綠江流於中韓之國境，注入黃海。江之附近，雖無足以競爭之通路，但其流域屬於山嶽地帶，且多淺灘，妨碍交通之處頗大，故內河航運上之價值不多。松花江與黑龍江，雖尙有幾多之難關，大體上江水甚深，輪船暢行，今日依然占交通上重要之地位，其所資於沿江一帶開發之處甚大。但兩江俱不流入經濟的東省南部之港灣，只流向荒涼之北地，交通路上之價值，減却不少。

東北之河流，阻害航運，首爲結氷期間甚長，約有半載。河身結氷之後，可以行車及橇，僅可補其缺憾耳。

一，遼河

遼河由東西二流而成，東遼河發源於西安縣下，西遼河發源於興安嶺支脈之左麓。下流至三河口，兩河相遇，合而爲一。遼河之本流，下迄營口，約爲三千五百華里。舟楫之便，自河口起，及於鄭家屯（遼源），約爲一千五百八十二華里。年年流下泥砂，河底游塞，各處淺灘不少阻害航行。冬季結氷期間不能行舟，正值輸送粮石之期，交通杜絕，實爲絕大缺點。迨南滿鐵路通車以來，繁榮頓減，昔曾有船一萬餘隻，今則只有三四千隻耳。現在本河之內河航路，約分爲三：一爲本流營口至鄭家屯間之一千五百華里，二爲支流太子河韓家店子至三義河間之四百零五華里，三爲支流渾河長灘至三義河間之四百十華里。年年

鑿送貨物，大致一定。上水爲雜貨約有三萬件內外；下水爲粮石約有一百三十萬石。遼河之改修，雖有是議，但未實行，故載重較大之民船，不能。北暢行將來遼松運河開通之曉，遼河在內河航運上之價值，當可增大矣。

遼河與松花江間之運河，於將來營口之繁榮，實爲最要分子。惟有由此運河，此港始能成爲中國二等海港中最重要者。而在將來此北滿之偉大森林地，及處女壤土，豐富礦源，可以以水路交通與營口相銜接也。所以爲營口計，此運河爲最重要。使其缺此，則營口之爲一海港也，最多不過保其現在之位置，人口六七萬，全年貿易三四千萬元極矣。無由再占中國二等海港首位之位置矣。此運河可鑿之於懷德以南，范家屯與四童山之間，與南滿鐵路平行，其長不及十英里。亦可鑿之於懷德以北，青山堡與靠山屯之間，其長約十五英里。在前一線所鑿者短，而以全水路計則長；在後一線，運河之長幾倍前者，而計此兩江系統間之全水路，則較短。兩線均無不可逾越之物質的障礙，二者俱在平原。但其中一線高出海面上之度，或較他一線爲多，則將來擇用於二者間惟一之取決點也。若此運河既經開竣，則吉林黑龍江兩富省，及外蒙古之一部，皆將因此與中國本部可以水路交通相接。然則此運河不特營口之爲海港有大需要焉也，又與中國全國國民政治上經濟上亦大有關係。遼河松花江運河完成以後，營口將爲全滿洲與東北蒙古內地水路系統之大終點，而通海之路既經淩深以後，彼又將爲重要僅亞於三大港之海港矣。

二，遼河之水運與民船輸送

十九世紀之中葉，曾爲海運界「明星」之帆船，自輪船出現海上以來，其勢力與年俱減；在於今日，無論於隻數或於其利用之範圍，其原有之地位，皆爲輪船奪去，已成世界的現象，實爲適者生存之必然的結果。民船在現今海上交通，帆影櫓聲，雖見薄弱，但於某種情形之下，猶有相當之地位，其中如中國沿岸貿易，帆船之實況，實未可輕視者也。

中國民船之活動爲國內的，似無以外國貿易爲目標，而帶重商主義的色彩者，因之由於輪船之出現，所受脅威，比較的尚屬微弱，是乃吾國民船，處茲民船衰微世界的趨勢之中，尚有仍未能輕予看過之餘勢，其故卽在於此。

茲就吾國航運業中，帆船之地位，試一觀之。吾國全國出入船隻，輪船與帆船之對比如下，

年次	輪船隻數	民船隻數
民國十二年	四五，八三〇	五六，四一五
民國十三年	四四，八〇六	四九，九四五
民國十四年	四四，七三四	四四，一一〇

由隻數所觀兩者之情勢，互相伯仲，但其中凡從事於國外貿易者，若皆以輪船視之，則減去輪船隻數三三，八〇七之後，兩者之比，改成民船四四，一一〇隻對輪船一〇，九二七隻，成四對一之比例，依此觀之

，民船業之根深蒂固，可以知之矣。

帆船之所以致此，一方固由於歷史的關係，一方則由於地理的環境，蓋吾國之沿岸貿易五千海里，商港數目四十有餘，多有未便輪船出入者故也。民船航運之將來，特別在於東北，尙有注目之價值，爰此另立一節以伸論之。

東北內國航運之中，松黑兩江可行輪船，因之民船勢力殊爲微小。民船營業遍於東省南部遼河流域，而以營口爲中心。東北交通路之最古者，厥爲遼河之航運。在鐵路未造之時，營口之繁榮，較諸大連，何止數千萬倍，今則事變境遷，營口與大連之繁盛，業久互更位置矣。若論帆船航業，營口尙占相當位置。營口爲內河航業之中心，故其勢旺盛，大連之民船航業，多爲沿岸貿易，而沿岸貿易又多爲輪船所獨佔，是以不如營口也。

以營口爲中心之民船業，可分爲二，一爲關於遼河水運之民船業，二爲關於海外諸港貿易之民船業，蓋營口位於遼河口故也。遼河航行之民船，皆由於爲背後地物產輸送而存在，因之若以爲海運之對象，殊爲不當。

自遼河河口溯行約十四海里，即達營口，營口乃河港，位於遼河南岸。營口背後地之範圍，包含大連港之背後地，滿鐵幹線沿線，其外尙抱擁遼河之西部地方，即自遼寧省遼西起，遠至熱河一帶。但此等背後地與營口相接之輸送途徑，東有滿鐵，西有北寧，遼河水路經行其間。就東北代表的農產物大豆累年輸

送之數量，可知遼河水運，即民船業之繁盛，與前述兩鐵路杭衡，而佔如何之重要位置。

營口出口大豆輸送之來路，累年比較表（三井物產牛莊支店調查）

（單位爲公噸）

輸運來路 / 年份	陸路大車	遼河民船	南滿路	北寧路	共計	遼河民船所佔百分比
民國二年	六、五三七	一四四、三〇〇	九六、九五五	五三、六五八	三〇一、一四五	四七•九二%
民國五年	六、〇七五	一一四、七七八	六五、七四四	四六、五三四	二三三、四三一	四九•一七%
民國八年	五、七四二	七二、六九〇	五九、八八四	一〇四、九二〇	二四三、二三六	二九•八八%
民國十一年	八、五七五	九三、四四七	一四六、二四六	四二、八〇九	二九一、〇七七	三二•一四%
民國十四年	五、一二六	一〇〇、七六五	一一二、三六六	三七、五八七	二五五、八四四	三九•三八%
民國十五年	一一、六〇六	一五〇、四〇三	八五、〇一一	一六、三一一	二六三、三三一	五七、一二%

（備考）一，年次，自前年十月至本年九月爲一年

二，大車及民船輸送數，皆係大概數目，難期正確，但用以觀其大勢，則可憑信。

總觀上表，遼河每值冬季雖有三閱月之結冰期，以致民船中止輸送，但其輸送量，較諸南滿北寧兩路，毫無遜色。由經濟的方面觀之，民船業之現在，豈不可驚也耶！遼河水運，比之鐵路，所有特色，略舉

如下：

（一）運費及其他雜費，殊爲低廉。

水路之運費，幷無一定之標準可言，要以由於裝船貨物與承運船隻之供給需要關係，及天氣之良否等諸種原因，時有高底。但自大體觀之，較鐵路運費，可廉一二成乃爲常事。東北特產物之五穀大豆等物，如託鐵路運送，其包裝必須堅固完備，若由水路則可省去此種手續，如積囤者然，平散裝船即可，雜費自然減少，若與運費合而計算較之鐵路運費約可省二三成。

（二）貨主之裝運等事，可省若干手續。

水路輸運之時，可以一任船店之所爲，船店對於貨物之裝卸一切，負有完全責任，許多煩瑣手續可以省去。如在陸路託鐵路運送時，手續繁多，假令可託轉運公司代運，其手續費亦較船店昂貴。

（三）貨物損壞之程度較小。

鐵路輸送較之水路，動搖甚多，故貨物易於損壞，例如玻璃陶器等類輸運時之損壞率，在鐵路爲一成五分上下，在水路僅不過一二分而已。再如豆餅，鐵路輸送時，常變乾燥，頗易損壞，自然斤量有減少之虞，大豆由水路輸送時，可以吸收適當水分，一則斤量可以增加，二則含水分較多之大豆，直於製造豆餅，其價值甚高。

（四）貨幣之不同。

吾國東北幣制甚爲複雜，如交鐵路輸送，在南滿路須換日金，在中東鐵路須用哈大洋，即在吾國有之北寧路亦須換現大洋，運費支付時，既費手續，又生損失，但在民船輸送，可以其地所通行之貨幣支付之。

水路輸送之特色，略若上述，其中尤以輸送費低廉爲其所以繁盛之主要緣故，將來遼河如果加以修濬，則民船業或更興盛也。

民船航業在內河航運上，已佔如此位置，茲再觀其對於沿岸貿易如何？遼河在於東北，爲唯一之運輸路途，儼若人之動脈，營口爲其吞吐港，而與對岸及華南各處結經濟上密接之關係，夙爲吾國貿易業者之根據地。因之此港民船貿易，自古既占有相當勢力，在北方諸港中，久已出人頭地，其根據甚爲牢固。

營口民船貿易與輪船貿易比較表

年次	民船貿易	輪船貿易	對輪船貿易之百分率
民國六年	一一、三一二、九五五	二九、二六一、二四三	三八%
民國七年	一四、五七七、六九一	三〇、五七九、七二一	四八%
民國八年	一二、二九三、二八四	四二、〇五九、二八八	二九%
民國九年	一三、四八六、九四〇	四六、四四七、二一二	二九%
民國十年	一二、一二八、八九九	五七、七七八、二八六	二一%
民國十一年	一三、〇〇四、一二四	五九、五〇五、八二〇	二二%
民國十二年	一四、七二五、〇六七	七一、九二五、四六一	二〇%
民國十三年	八、六〇七、六六二	五五、七七八、三二五	一五%
民國十四年	一三、三九八、三八七	七九、三二一、二四〇	一七%
民國十五年	一二、〇六五、一〇八	七九、〇八四、八四三	一五%

總觀上表，民船貿易與輪船貿易之比較，當然較之駸駸乎向上之輪船貿易，相差太遠，十年以前，曾爲輪船貿易之四成上下，近年祇爲二成。卒觀之，似甚悲觀，但民船貿易繼續舊日勢力，毫未呈衰弱之色，其根深蒂固，可想而知矣。

三，鴨綠江

鴨綠江全長一百四十日里，岩礁激流奔湍甚多，航運河上之價值甚少，以之作貿易河尚有相當之價值。上流有著名大森林地帶，以安東爲中心之鴨綠江木材，今日在東洋所以重要者，皆皆本江之賜也。鴨綠江安東上流之沿岸貿易以木材爲大宗，農產品次之。溯江上水貨物主爲布疋麵粉煤油等物，其次爲粗石雜貨，鴨綠江爲鴨綠江木材唯一之出路，故在東北亦爲重要河運系統之一。航運河之價值，漸呈衰退之狀。近來利用吃水最淺之「高瀨船」及飛行船，頗勢挽回不少。下流安東一帶，可通輪船，外人方面鴨綠江運輸公司，受朝鮮總督府之命令，以適於急流之「高瀨船」，從事航運，自新義州至帽兒山，來往航行。現復有推行機船試航之成功，今亦爲命令亦航路，上行至帽兒山，僅需六日，下水只需其半，蓋謂人力之不能勝天也。安東以下民船及輪船則暢行無阻。

四，松花江

松花江爲黑龍江之支流，長約四千九百華里，水深流暢盛通航運，占東省北部河運界王者之地位。本江貫流於東省北部及中部肥沃之地，沿江農產物，數量豐富。近年關內移民，移居沿岸各埠以來，農產物激增甚巨，約爲二成。輸送船隻，幾有供不應求之勢。松花江可以航行區域，自吉林起，訖松黑兩江合流處止，約爲八百三十一英里。客貨輻輳，航運繁忙，以由哈爾濱至河口之間爲最。哈爾濱下流，水深七尺

以上，航運頗爲殷盛；哈爾濱以上，水深甚淺，約在五尺以內，大船不能航行，復有鐵路與之競爭，江運成績，與下流相差甚巨。

松花江之航路，里數甚長，約可分爲五區：一，吉林以上；二，自吉林至老少溝；三，自老少溝至扶餘；四，自扶餘至哈爾濱；五，自哈爾濱至同江。(一)自吉林而上，水淺灘多，流勢甚急，吃水甚小之民船及木筏，可以自朝陽鎮及樺甸縣來航。(二)自吉林至老少溝，約爲三百華里。爲本江航運之起點，吃水二英尺內外之小輪船，可以暢行無阻，達於哈爾濱。(三)老少溝至扶餘，約爲四百華里。水深不均，水路亦屢有變更，除民船外，小輪船之航行甚少。(四)扶餘至哈爾濱，約爲六百華里。江亦漸寬，水亦漸深，輪船可以航行，扶餘之下流，約四十華里之處，與嫩江合流後，水量陡增，沙灘甚少，雖在夜間，亦可自由航行。(五)哈爾濱至同江，航路區域最長，約爲一千三百四十華里。江岸甚寬，水深約爲四尺至九尺，航行頗易。惟值水淺之際，三姓附近，岩礁俗稱三塊石滿天星等處，亘五十餘里，危險殊多，頗爲難行。各季結冰期間，較長於遼河及鴨綠江，一年之中，只有百八十日可以航行耳。　附松黑兩江航線里數表。

松花江航線里數表

吉林																	
300	溝少老																
700	400	徐 扶															
850	550	150	州 肇														
1300	1000	600	450	濱爾哈													
1450	1150	750	600	150	子嘴打滴												
1526	1226	826	676	226	76	河頭石											
1580	1280	880	730	280	130	54	甸 新										
1610	1310	910	760	310	160	84	30	蘭 木									
1680	1380	980	830	380	230	154	100	70	樓爪東								
1740	1440	1040	890	440	290	214	160	130	60	河 通							
1800	1500	1100	950	500	350	274	220	190	120	60	里墨德						
1950	1650	1250	1100	650	500	424	370	340	270	210	150	姓 三					
2030	1730	1330	1180	730	580	504	450	420	350	290	230	80	原 湯				
2150	1850	1450	1300	850	700	624	570	540	470	410	350	200	120	斯木佳			
2220	1920	1520	1370	920	770	694	640	610	540	480	420	270	190	70	屯蘇蘇		
2480	2180	1780	1630	1180	1030	954	900	870	800	740	680	530	450	330	260	錦 富	
2640	2340	1940	1790	1340	1190	1114	1060	1030	960	900	840	690	610	490	420	160	江 同

黑龍江航線里數表

古爾額納河口	縣河漢	塞　連	站安靜	站化歸	站勝興名	縣瑪呼	站門與	碾石青	河　黑	琿　瑷	特克奇	陸　車	鎮河溫	鎮興寶	山　佛	溝平太	鎮興兆	口江花松	縣遠綏	力　伯	街　廟
140																					
400	260																				
600	460	200																			
820	680	420	220																		
1100	960	700	500	280																	
1220	1080	820	620	400	120																
1310	1170	910	710	490	210	90															
1450	1310	1050	850	630	350	230	140														
1700	1560	1300	1100	880	600	480	390	250													
1750	1610	1350	1150	930	650	530	440	300	50												
1920	1780	1520	1320	1100	820	700	610	470	220	170											
2010	1870	1610	1410	1190	910	790	700	560	310	260	90										
2230	2090	1830	1630	1410	1130	1010	920	780	530	480	310	220									
2440	2300	2040	1840	1620	1340	1220	1130	990	740	690	520	430	210								
2550	2410	2150	1950	1730	1450	1330	1240	1100	850	800	630	540	320	110							
2650	2510	2250	2050	1830	1550	1430	1340	1200	950	900	730	640	420	210	100						
2780	2640	2380	2180	1960	1680	1560	1470	1330	1080	1030	860	770	550	340	230	130					
3020	2880	2620	2420	2200	1920	1800	1710	1570	1320	1270	1100	1010	790	580	470	370	240				
3440	3300	3040	2840	2620	2340	2220	2130	1990	1740	1690	1520	1430	1210	1000	890	790	660	420			
3530	3390	3130	2930	2710	2430	2310	2220	2080	1830	1780	1610	1520	1300	1090	980	880	750	510	90		
5280	5140	4880	4690	4460	4180	4000	3970	3830	3580	3530	3360	3270	3050	2840	2730	2630	2500	2260	1840	1750	

松花江航運之沿革，中東鐵路未經興築以前，所有沿江一帶貨運及輸往黑龍江之貨載，幾祇以民船（或稱風船）爲之輸運，原無正式航運可言。由黑龍江方面，雖間或有駁入之輪船，亦不過極少數而已。迨至興修中東鐵路之時，以所需之各項建築材料，必須經由海參崴，而資輸送。當時東省北部既無便利之陸路交通，而工程中心之哈爾濱，又與海參崴距離遙遠，爲鐵路必需材料輸送便利計，結果自不得不取道烏蘇里鐵路直達烏蘇里江，然改取烏蘇里黑松各江之水路。租輪運送，費用過大，東鐵始決定自購輪船，以供運輸。「第一號」輪船，係於清光緒二十四年（1898）七月二十日在烏蘇里鐵路驛馬站，裝配完竣，開始行駛，是爲松花江式航運之肇端。東鐵建築所用材料，概由水路運送。光緒二十九年（1903）以鐵路修竣已無築路材料可運，俄方遂藉口瑷琿條約規定之「爲中俄兩國彼此和睦起見，准許駐在黑龍江烏蘇里江及松花江沿岸之兩國人民相互貿易」，及「沿黑龍江松花江及烏蘇黑江祇大清及俄羅斯兩國之船舶可以航行」第一第二兩條，即將船舶移作松花江商航之用，以期扶助東鐵之營業。同時爲管理松花江航務起見，曾於管理局內特設航務處，以管轄之。辦理之初，一因日俄戰起，忙於軍運；二以戰爭雖已終結，經費又告恐慌，故航運之客貨，未見暢旺。惟自光緒三十四年以後，商載轉運，逐漸發達，而一切貨客航線，亦經確定如下：（一），松花江下流航線，原由哈爾濱以達三姓，其後幷展至佳木斯及富錦。上流航綫由哈爾濱至扶餘，及由吉林至陶賴昭。松花江流域出口貨載之運輸，自宣統元年即已逐漸發達，所出口者

幾純爲黃豆及小麥兩項。民國三年以前，出口黃豆，約共三十八萬噸，其中由水路輸出者，約佔百分之十四，光緒三十四年至民國十二年東鐵船隻之貨運營業，計如下表；

光緒34年至民國十二年東鐵船隻之運輸（以噸爲單位）

年別	出口	本路運輸	共計
光緒三十四年至宣統元年	四一、〇七六	一二七、一〇六	一六八、一八二
宣統二年	五〇、五四八	五〇、六三五	一〇一、一八三
民國三年	九一、七三八	二九、三八五	一二一、一二三
民國四年	八六、六六六	二〇、七九七	一〇七、四六三
民國七年	六四、九七七	八一、九二二	一四六、八九九
民國八年	七二、三九三	四六、四三二	一一八、八二五
民國十一年	四三、二七六	三八、八五四	八二、〇六一
民國十二年	五一、四六八	六九、二九〇	一二〇、七五八
全期統數	八四八、五八七	八四〇、一〇七	一、六八八、六九四

東鐵航務營業狀況，雖盈多虧少，但無厚利可言，且有時以船隻遇險或從事修理，致使東鐵蒙有損失。然彼時東鐵始終經營此項航務者，其目的無非藉此輔助經濟之發展及地方之繁榮，以求鐵路貨運有絕大之來源而已，至於航運盈虧問題，則東鐵原視爲無關重要者也。日俄戰事以後，從事松花江航業相繼成立之商辦輪船公司，爲數甚夥，但此項公司，幾皆爲俄商承辦。截至民國十二年松花江航務發生重大變化時止，俄商輪船公司，計達十五家之多，其中尤以黑龍江輪船公司及東方亞比利亞輪船公司規模爲最大。航業利權整個操於俄人之手，主權旁落，國人非不痛心，因其爲外交政治所牽制，亦無可如何耳。近十餘年，始有華輪航駛，迄至近年，俄船業已絕跡。吾國內河航運，松花江中，外輪久經絕跡，實爲足以慶幸之事。查華船之能加入松黑兩江航行，實起源於俄國政變時，俄商輪船公司所有船隻懼爲蘇俄政府沒收，因俱駛至哈爾濱，予吾國以良好機會，方由官商發起，集資收買俄輪，組織成通航業公司，爲挽回商業之初步。營業成績，計獲盈利三十餘萬元。緣是一般商賈，紛紛收買俄輪，改名裝飾，規模較大者組織公司，或設賬房單獨行駛。起初之一二年，成績尚屬可觀。此在民國八九年間，爲挽回局部航業之初興期，亦爲戊通公司營業最盛時代。惟當時收買之俄輪，祇係在松黑兩江航行之零星船隻，其他如東鐵航務處索金斯公司等船隻較多而勢力堅固者，已與華方取競爭政策，藉資本之雄厚爲後援，如縮減運費，廣攬客載，華船對此勁敵，除照俄船減落運費，忍受賠累外，別無善法抵制，故所蒙影響，至鉅且大，兼之吾國輪船公司之間彼此亦起有競爭情事，華商航業，受此摧殘，虧累殊甚。民國十二年春，中東鐵路航務處之船隻，雖

經奉天政府禁止航行，索金斯俄商輪船，先後變賣於華人，此時外敵雖稍殺，而華船之內訌，益形劇烈，且是際哈埠商業，十分衰頹，航業受其影響，遂使戍通航業公司，一蹶不振，破產而後已。此為華人經營航業史上，遺印之最深痛最也。戍通宣布破產後，由東三省政府訂立承賣合同，改組為東北航務局，翌年該局為謀鞏固航業勢力起見，除請由江防艦隊，接收東鐵航務處船隻，修理加入航行，並聯絡東亞輪船帳房奉天航業公司滬濱航業處濱江儲蓄會及東北海軍江軍部連同東北航務局七大航業公司，合組東北聯合航務局。一面整理航業公會規章，嚴定運費價目，航業界精神，由是一振。雖尚有多數未加入聯合之各航商，亦不敢故犯規章。民國十七年獲利較多，約為盈洋二，三四六，四五四●四八。哈埠航運一業，所有全部輪拖船隻，及裝載各項收入等事，最近三年之考察，東北聯合航務局，已獨佔百分之四十七左右。如入聯合航運之各式大小輪船共計四十九艘，大小拖船共計七十餘隻，此項船隻規定其總價格共約為二百九十七萬餘元。松花江之航運，雖為俄人經其始，但現在俄輪久經絕跡，業為吾國規復，今後航運問題甚多，甚願加以努力也。

（四）航務之將來及可延長之航線

東北地曠人稀，天產富庶，一旦發達之後，交通上之需要，勢必更多，此乃自然之理，陸路交通與水路交通，各有特長，故各有其專屬之交通領域。水陸交通互相輔助，效用始昌。東北鐵路之將來，業於前節，詳為述之，茲就東北航業之將來，試申論之：

東北航業之將來，可分兩項言之。(一)，沿海航業將來之發達，須賴下列兩事，一爲吾國須有自建之港口，司其出入；二爲須有吾國自辦之輪船公司，司其輸送，以便貿易於國內或海外。葫蘆島港灣現已開始建築，四五年後，即可成功。在此期間內，正應設法組織規模較大之輪船公司，設備須使完美，以便葫蘆島港灣修成後而供海外貿易輸送之用。東北特產品之黃豆，爲量巨大，皆賴外輪爲之輸送，在經濟上利權外溢，莫此爲甚。若大國家豈無海運，豈非可恥。故吾人主張於建築葫蘆島港灣之外，須同時組織輪船公司，培養商船人材也。

東北內河航運，可分民船航運與輪船航運論之，民船航運雖難與輪船競爭，但民船亦有其特長及價值。假設遼松運河成功，松黑兩江與遼渾諸河，聯成一氣，則民船之價值當益可發揮。松遼運河若無成功之望，則民船航業只有維持其現狀，或日見衰微耳。輪船航運之前途，一須有賴於松花江淺灘岩礁浚渫開鑿事業之成功，水路方始暢通無阻。沿江各處經百骨移民開發之後，農產物大增，松江航運自然繁昌。若遼松運河開鑿成功，貨物直運營口，豈非爲東北航業界開一新紀元，但未免近乎理想，實現恐非容易。二以現在航行各項船隻，其年齡多爲老朽，一方應勤於修理，一方應設法購買或製造新船，否則恐難期發展。至於俄人要求恢復其昔日所有之內河航行權利，在吾國不平等條約皆將取消，長江內河航行權行將取消之今日，任蘇俄如何强暴，恐無成功之望。經濟上松花江航運，應由吾國人民經營，理至明顯。國防上尤爲重要，如任敵船橫行江上，整個之國防，缺而不全矣。吾國將來統一之後，編散兵士，若

用於開鑿運河，修築國道諸事，豈非一舉而數得耶。遼松運河之勘測，松花江鑿除岩礁之勵行，葫蘆島港灣之速成，不禁拭目期之。

綜諸上述情形松黑烏三江流域範圍甚廣，其尚能通航者，實不止此，故水路運輸，仍未擴充至於極點，土產輸出，亦未臻美滿，是延長航線實爲必需之舉也。茲擇其航線可延長通航者尚有三處：

甲　現查松花江上流，嫩江河道沿岸，土地日闢，出產富饒，僅賴少數風船往來運輸其間，不足應用。須添置拖船數艘，用小輪船或小汽船拖帶，以補運輸之不足。

又查肇州地方，新近亦見發達，火磨工廠亦已設立，各項雜貨逐漸加多，自黑龍江省城至肇州間，可添置輪船拖船以利運輸。

乙　烏蘇里江虎林縣至興凱湖一段，現時出產不少，糧石每年能出五千餘火車，計約五百萬布，尚無輪船行駛其間，運輸頗感不便。所有該地出產全爲俄人收買，由興凱湖至斯巴士克站運輸出境，故亦急宜添置輪拖，航行虎林興凱湖間，運費應行減輕，以挽回已失之利權。每年六期能收牛數，亦可增加數百萬之收入。

丙　黑龍江流域，由漠河至室韋縣之間，數年前戊通公司曾有輪拖航行其間，嗣因收入甚微，復行停駛。吾國商人目光短小，只求近利不務遠圖，往往就曾經通航之地可謀利者航行之

。其未曾通航之地，或獲利甚微者，決不願冒險爲之。其實商業一項，事關國權，應用調濟之法，須就其生利之處，以補助其不生利之處，而後事業乃有希望。況盡力進行，未嘗無發展之望，故自漢河至室韋縣似應繼續航行也。

第四節　郵務

（一）概說

吾國之郵務，昔爲驛站文報局及民局等機關所掌理。公文之遞送，商民之通信，悉以資之。嗣以時勢之推移，社會之進步，漸採歐美之郵務制度。先於海關內附設郵政部，起首傳遞信件。海關所附設之郵政部，設備頗爲簡單。吾國政府認爲事果便益，且有統一的大郵政組織，實現之必要，因即擴張海關郵政事務之範圍，辦理商民函件，光緒二十二年1896。將海關郵政部改稱大清郵政局，是爲吾國郵政之起源。現在吾國郵務，久已加入萬國郵務公會及按照華盛頓會議條約，撤消國內外人郵局以來，益見發達。但以鐵路輪船尚未普及，郵務究未能十分發達耳。自舊式郵務機關，使之改成現行制度，統稅務司赫德氏與有功焉。東北郵務較吾國他處，情形稍有不同，華盛頓會議條約簽署之後，吾國外郵雖俱撤去，但東北遼東半島租借地，及南滿鐵路沿線鐵道附屬地內之日本郵局，因有特殊情形，一仍舊貫，尚未撤消。吾國通信機關，郵務電報電話，分別辦理；日本則於遞信局管轄之下，劃一辦理，自利便上言之，吾國郵務似亦有亟應改良之處。東北郵務爰分中國郵務及外國郵務兩節言之。

（二）沿革

東北舊國郵務，與內地各處同時施行。當時以唯一之海港牛莊——即營口——爲中心，包括於牛莊郵界之內，民國二年改爲東三省郵界，管理局移至奉天，牛莊長春吉林哈爾濱及安東，各設一等郵局。現時更於哈爾濱添設哈爾濱管理局，管理東省北部郵務。東北各處設置二三等郵局及代辦所信櫃等，與內地並無稍異。租借地及其附屬地，或劃歸山西郵界，或劃歸河北郵界。外蒙古另設一郵界，設一等郵局於庫倫，歸北平郵務管理局管轄，依然據驛站舊制而行之。

東北外人郵務，概有日本一國。在我東北日本郵務事業發端於日俄戰事之際，所設立之野戰郵務及軍用電報軍事通信機關。光緒31年，即日本明治39年，公佈關東都督府郵便電信局官制，軍事通信機關，始於民政組織之下。出關東都督府承繼之，至於創始普通一般遞信事業之施設。爾來鑑于時勢之推移，管制幾經改正。現行制度係依據民國九年，關東廳遞信官署官制，置遞信官署於關東長官管理之下。中央機關爲遞信局，地方機關分爲遞信局，電報局，電話局及郵便所。遞信局掌管郵務，郵務儲金及有關於電報電話之事務，電報電話之建設，商辦電報電話及電氣事業之監督，並有關於航空之事務。郵務局以下，分掌郵務電報話等現業事務。

（三）郵務之現狀

一　中國郵務

郵務管理局之下，遼寧吉林黑龍江諸省之各都會及主要地點，設有一等郵局；其餘他處則設有二等及三等郵局，代辦所及信櫃等。東北郵務管理局有二，一曰遼寧郵務管理局，設於瀋陽，管轄遼寧全省郵務事宜；二曰哈爾濱郵務管理局管轄吉林黑龍江兩省郵務事宜。但因吉敦吉海濱海諸鐵路成功之後，以吉林爲中心之郵件激增，故有吉黑分立，另劃吉林爲一郵務區，而設吉林郵務管理局之議，不久恐將實現也

東北主要郵路

東北地曠，主要郵路大致如下

一，齊齊哈爾至大黑河線。

二，哈爾濱至海倫線。

三，哈爾濱至三姓線。

四，吉林至洋泰線。

五，四平街至洮南線。

六，孫家台至朝陽縣線。

七，奉天至通化線。

八，新民屯至法庫門線。

九，北寧鐵路及營口支線。

十，南滿鐵路。

東北郵務局所數目表

年份	管理局12等郵局及支局	郵寄代辦所	各類功能之局所														
			1	1a	1b	2	3	4	5	5a	6	6a	7	7a	8	8a	9
宣統元年	53	85							12	1							
民國元年	113	240							49	30							
民國五年	168	423	44	—	—	54	68		113	—	5	—	71				
民國十年	259	532	103			256	234	38	160	—	11		109		24		1
民國十六年	262	340	78	33	32	297	26	41	217	—	34	3	115	31	15	40	15

1 省會郵政管理局兼辦國內匯兌事務者局
（五等二類各局）

1a 代辦省會郵政管理局之支局

1b 代辦省會及商埠國內匯兌事務支局
（四等二類各局）

2 關稅匯款局

3 鈔幣匯款局

4 快遞郵件局

5 汽機運送局

5a 僅於國內包運推銷汽機運送利益之局

6 僅辦信函局

6a 僅辦新設各局（國內及東三省辦理之事務）

7 聯郵包裹收寄局　8a 國際匯票（辦理限匯事務）

7a 國際代收貨價包裹局（此項事務係有限制）　9 辦理郵政儲金局

8 （辦理通匯事務）

最近東北郵務情形表

郵件種類 / 年份	交寄之各項郵件總數	交寄之包裹總數
民國十一年	四七〇八，〇八〇〇	四六，〇三〇〇
民國十二年	五五八二，二五九八	五八，八六〇〇
民國十三年	五七四六，三一〇〇	六九，五〇〇〇
民國十四年	六四八九，四七八〇	八五，五六〇〇
民國十五年	七〇三四，一九〇〇	八一，二八〇〇

二　外人郵務

東外人郵務，現祇日人於遼東半島租借地及南滿鐵路沿線各處，設有遞信（郵傳）機關，現在所有郵局數目，大致有如下表：

	前清光緒三十二年	民國元年	民國五年	民國十年	民國十五年	民國十六年	民國十七年
郵務局	三六	三〇	三〇	四二	四〇	四一	四二
郵務支局及分局	八	一四	一六	一八	八	八	九
郵寄代辦所	—	七〇	七四	七五	一四六	一五〇	一四九
共計	四四	一一四	一二〇	一三五	一九四	一九九	二〇〇

日本於我遼東半島旅大一帶始收之初，郵務機關雖不過四十餘局，但自民國十三年，設郵寄代辦所於各村鎮，及附車站代行處理郵務機關，復更爲郵寄代辦所以來，總數已達二百。關東州內邊境之地，及滿鐵主要車站，殆皆備有，普通民衆所享利益，實不在少。

郵區內之郵件，概由南滿鐵路輸送，與日本往返郵件，普通信件，經過朝鮮，每日由鐵路遞送二次；包裹則由輸船遞送，現在每三日發寄一次。朝鮮往返郵件，概由鐵路，與吾國往返郵件，在安東，長春，奉天，遼陽，四平街，營口，大連等八處，設有交換局，辦理郵件之交換。由東及華南各處郵件，或由鐵路，或由輸船，歐美各國郵件，或由西伯利亞鐵路，或以太平洋上之輸船，經由日本本國而遞送，但即接以我國爲媒介而遞送者亦有之。收寄郵件，略若左表：

郵件收寄數目表

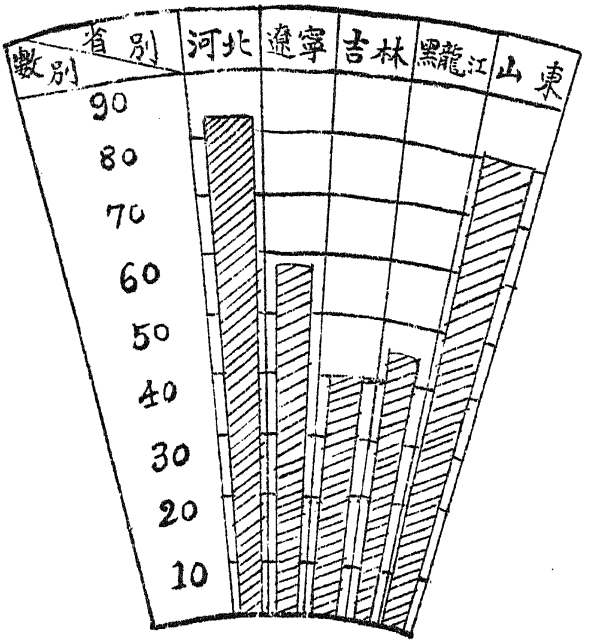
年度	尋常郵件			包裹		
	寄出	收到	共計	寄出	收到	共計
光緒卅二年	12,821,242	13,014,613	25,835,855	52,941	146,072	199,013
民國元年	13,182,814	16,636,493	29,81,9307	167,882	346,804	514,686
民國五年	18,650,218	22,191,108	40,841,326	233,574	484,580	728,154
民國十年	45,261,990	50,470,004	97,731,994	396,993	827,118	1,224,111
民國十五年	41,656,134	48,410,573	90,066,707	334,681	739,941	1,074,622
民國十六年	49,949,123	54,043,850	103,992,973	346,931	799,612	1,146,543
民國十七年	57,559,461	61,491,136	119,050,597	390,306	933,988	1,324,294

第五節　電信

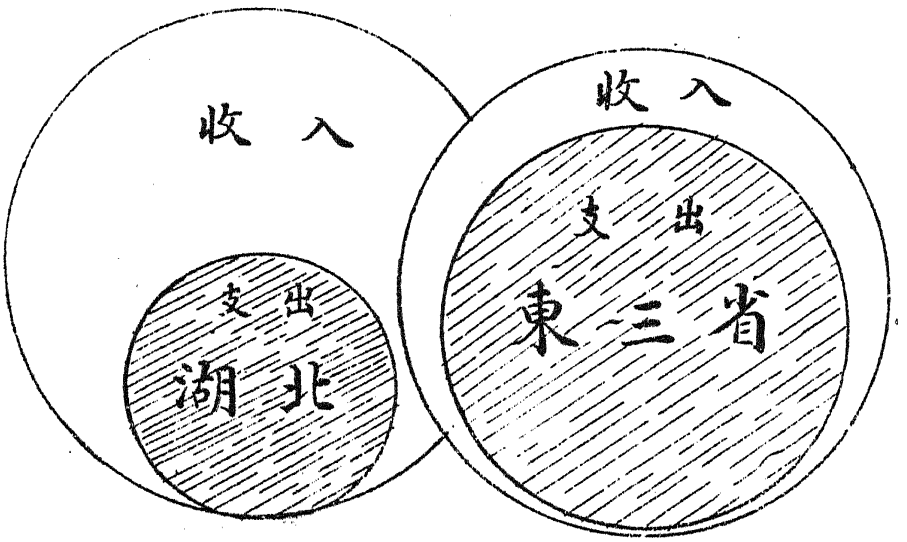
（一）概說

吾國之電信事業，創設之初，亦爲海關總稅務司之附屬事業，漸次發達以後，移始歸總理各國事務衙門掌管，繼而移交郵傳部辦理，現時之管理及監督，則歸諸交通部電政司。電線之架設，祇限於陸上；海底電線則與大東大北等外國電報公司，結有契約，由其另行辦理，此項契約現已滿期，頃已收回永歸吾國辦理。光緒五年即一八七九年李鴻章奏請架設，自大沽北塘海口砲台至天津之電線，是爲吾國電信事業之嚆矢。吾國電政之組織，經過官款官辦，官督商辦，及商股官辦，1908 年以後始爲國有。東北電政最高行政機關，現爲東北交通委員會之郵傳處。監督機關則爲奉吉黑電政監督處。東北電信事業之中，如自沿革言之，以有線電報爲最古。無線電報成立雖不久，但其關於國內及國外，傳遞消息，迅速價廉等事，深堪注意。大東大北海底電線今既撤退之後，國際間傳達消息，實力賴之。電話事業之設備與他省相同，但其便利則勝過之。長途電話之發達尤爲顯著，十七年度各長途電話局收入比較，遼寧居首，佔百分之三一，二〇；中日聯話居其次，佔百分之二四，一六。外人承辦電信事業者祇有日人。日俄戰事之時，電信事務歸臨時電信隊所掌管，與郵務機關系統完全不同，都督府繼承後，除有特殊情形者外，俱與郵務局合併，通信事務管理之統一，始臻成功。近來設施之改良及擴張，大見進步，復兼南滿鐵路公司於各車站，多數設有民衆電報代辦所，無線電報機關之創設，銳意經營，以圖充實，與吾國協定彼此電信系統之互

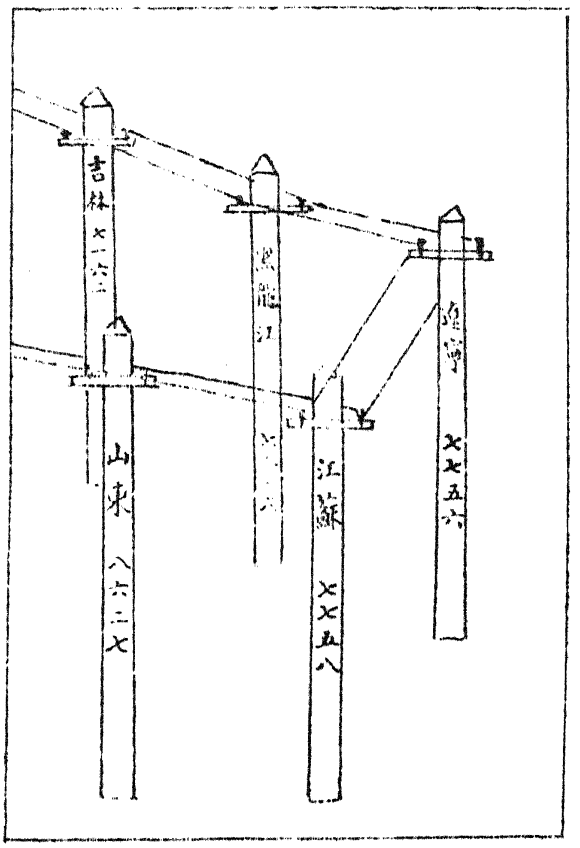
電報局所比較表



電報收支比較表



電報綫路里程比較表



電務概況

類別	地方別		遼吉黑
電報	資爲綫機電員	本所	----------
		里程	143.00
		路械	22,134.80
		柱	482.00
		役	205724.00
			1476.00
	通報數	國內	512,147.00
		國外	52,134.00
		計	564.281.00
	收支兩抵	收入	1,322,220.57
		支出	913513.74
		盈虧	408.70683

相聯絡，現久實行，其有益於通商貿易之處，實不在少。中東鐵路沿線電權收回以來，通信事業之統一及整齊，尤有進步焉。

（二）電報及電話事業之概況

甲，中國政府所經營

一，有綫電報

東北電報，創於前清光緒十二年。由盛京將軍奏准建設，由奉天至吉林伯都訥卜奎寧古塔電線一條。每處設官電局一所管理其事，兼收商電。光緒三十二年間，東省電政積極擴充，方促進行務求發達。所設分局報房往往注重邊務，商務寥寥官報皆未收費，交通雖爲利便，營業實少利源，賴有收數盈餘之局爲挹彼注茲之計，然通譯全局虧絀不資。是年七月通盤籌議興革事宜，以日局之奪我利權也，於是凡有日局交錯之局，人名地名免費，且添置送報差役，譯送務求捷速，以便商民而資抵制。以各局之浮費宜減也，於是釐訂新章，凡各局房開支皆有定額，應裁者裁之。計減省糜費甚鉅，是年冬商報漸有起色。年終核算，除舊虧不計外，歲款遂有盈而商民亦皆稍便矣。

東三省線路自三十二年以後，次第修復。三十四年始繼續前後興修營口至鳳凰城，奉天至臨江，通化至懷仁輯安，奉天至營口等線外，幷於小城子賓縣添設報房。其後按年增設，截至現在止，共有局房一百四十餘處。

民國初元改東三省電報總局總辦名義爲奉吉黑電政監督。十三年冬奉天宣布獨立，始置東三省交通委員會代行部政。迨十八年冬凡屬電話無線電概行劃歸委員會管理，同時將前設置之無線電監督處取消，並將奉吉黑電政監督處，改稱東北電政管理局，專管電報事務。近又感于事權不能分立，復擬增設東北電信管理處，管理電話無線電等事宜，即以東北電政管理局長，兼充東北電信管理處長，以一事權。

東北吾國有線電報互長里數，約爲二萬二千一百三十四華里。電報線路屬於全國電報線路系統之(五)平滿線。平滿線——北平至海蘭泡。

北平——天津——大沽——北塘——盧台——唐山——灤縣——山海關——錦縣——營口——遼陽——遼寧——鐵嶺——伊通——吉林——伯都訥——齊齊哈爾——墨爾根——瑷琿——海蘭泡。

支線有四：

(一) 北平——古北口——熱河——平泉——建昌——朝陽——新民屯——遼寧。

朝陽——錦州。

(二) 營口——復州——大連——旅順。

(三) 遼陽——鳳凰城——安東——義州(朝鮮)

(四) 吉林——寧古塔——蛤蟆塘——琿春——海參崴。

遼吉黑電政監督處所轄局所，在遼寧有六十三處，在吉林有四十四處，在黑龍江則有四十二處。遼寧，營口，吉林，哈爾濱，齊齊哈爾等處，皆設有一等電報局。

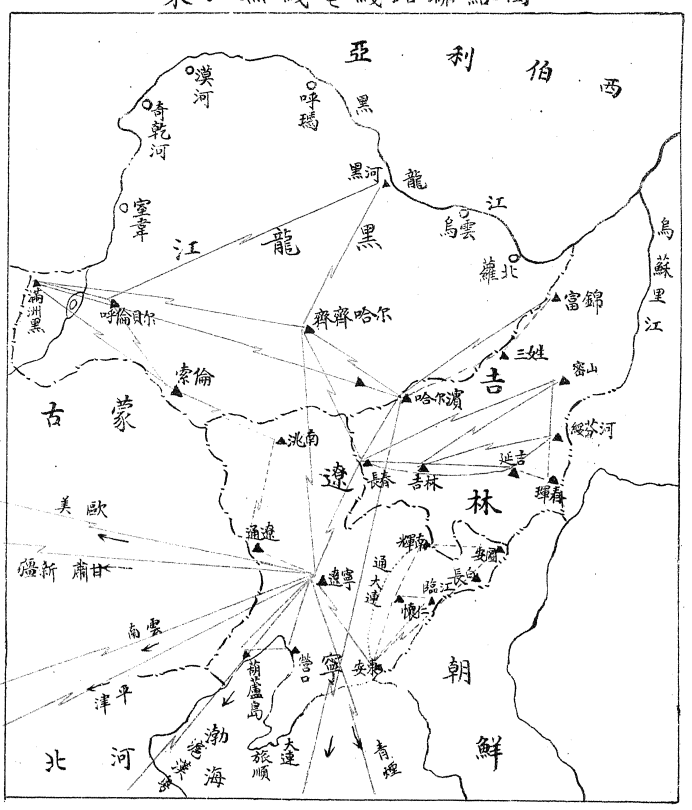
二、無線電報

東北初無無線電台之設，始自民國十一年直奉戰後。東北陸軍整理處成立，深悉無線電關係軍民政務者至要且大，持於工務處內專設通信一科。是年秋根據華府會議，將哈爾濱私設電台收回，定名爲東省無線電台，修理機件，整頓報務，先後開通大連上海等處電報，東省之有固定電台，以此爲臨矢。嗣就遼寧長春齊齊哈爾營口吉林延吉綏芬河滿州里八處，以馬可尼所製軍用收發電機加高天線精增能力，先設臨時電台，試辦通報。民國十三年，自夏迄冬，次第成立。又因鑒於規模已具，事務漸繁，於是創設東三省無線電長途電話監督處管轄之。當時各電台間，雖未全通商報而組織粗備，呼應已靈。旋復以國外消息亦宜收發，故於十三年春，在遼寧舊皇宮大政殿內設置遠程收報機一座，歐美電報均可按收。遂與德法兩國無線電公司，訂立單方通訊契約，同時哈爾濱電台與日人在柳樹屯所設之無線電台間，雙方通報協定亦後成立，中外人民咸稱便利。十四年春遼寧總台完全成立。哈爾濱富錦齊齊哈爾長春滿洲里營口各新機亦均裝竣，開放公用。至是西達新疆，南通滇越，從前一電須經半月或一月始達者，茲則瞬息即至矣。後又鑒於吾國國外電報，向爲水線公司所壟斷，報費攤分，我方僅得百分之十四，至不公允。國權損失，最足痛心，漏扈鉅大，尤其餘事。

所幸該水線合同西曆一千九百三十年屆滿，不有籌備從何取銷，故謀抵制水線之計劃，寢寐未忘。前此設一國際通報無線電台，動需數百萬金，需款過鉅，徒成幻相。適最近發明之短波無線電，經意大利馬

可尼氏，試驗成功，遂採用短波無線電通信計劃，就寧總台附近建設電台，十六年夏間工竣。此電台發射波長自十五以至三〇米達，所需費用不逾六十萬元，而能與歐美各國隨時通電無阻。今又感全國國際報多，不敷應用，特將遼寧原有電台，再加擴充，成爲二十啟羅華脫者兩座，專遞歐洲各國電報。計每晝夜以工作十時計算，可稅發九千六乃至一萬二千字，惜東北報少，每日收發實數，尚不過百分之二十已耳。此外並建五啟羅華特短波者一座，備菲律濱及南洋群島各處通報。現平均對歐通訊，每日國外來報約五二六字，去報達一五四八字。現又增設專通美洲大電台一座，電力爲二十啟羅華脫，機件正在裝置，預計十九年春季，可以竣工，以備水線合同期滿起而代之。此東北對外通信之現在情形及其將來之計劃也。至於邊防通訊，計劃於昂連日俄邊防要地，一律增設短波軍用移動式電台，計已成立者有密山黑河海拉爾索倫洮南等處，尚多處正在建設之中。

東北無線電綫路聯絡圖



【說明】遼寧無線電總台國際通信(短波)波長十四至三十八米專通歐美各國又國內(長波)波長三千三百米專通雲南迪化及中國全境

長春電台一千一百五十米通東三省全境

哈爾濱電台一千三百米通大連上海及東北境內

吉林延吉綏芬河密山各台均係七百米專通長春原為軍用現已開放商用

富錦電台專通哈埠波長二千米

營口電台波長六百米係火花式專通東北海軍各艦隊及青島煙台葫蘆島等處

齊齊哈爾電台波長一千〇二十五米通東三省全境

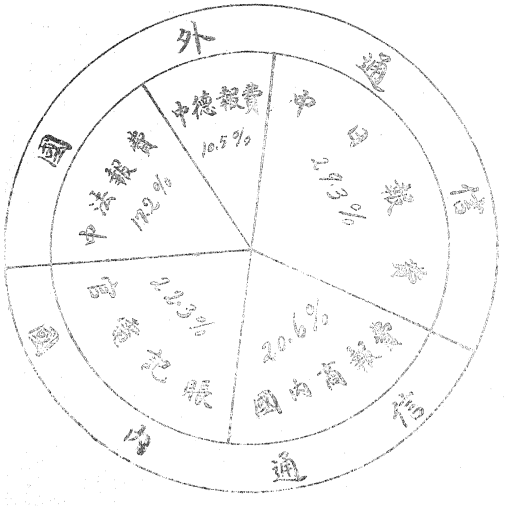
滿洲里、海拉爾、索倫、黑河電台波長七百米達專通齊專通齊台及東北境內

【附註】——實線表示已成立通信電台……虛線表示在建設中之電台

東北無綫電台設備狀況表

台名	員工人數	地位	呼號	程式	波長	容量	通信範圍	資本
遼		東經123度25分	XOM	德律風根眞空管式	3300米達	10KW	晝三千海里 夜六千海里	
			XOMS	仝	1100米達	50 W		
			XGA	短波 14 29 米達 德律風根 38		10KW	晝六千海里 夜一萬海里	
		北緯41度48分	XGF	自造短波	41 米達	300W		
寧	128		XGG	短波	45 米達	250W		132962
哈爾濱	60	東經126度24分 北緯45度59分	XOH	眞空管式	1300米達	5 KW	晝二千海里 夜四千海里	162200
			XGN	短波	47 米達	150		
長春	24	東經125度9分 北緯43度59分	XOK	德律風根眞空管式	750 米達	2 KW	晝一千海里 夜二千海里	113700
吉林			XOKB	眞空管式	700 米達	500W	晝百五十海里 夜三百海里	
延吉			XOY	仝	700 米達	500W	仝	
綏芬河			XOS	仝	700 米達	500W	仝	
密山			XSM	仝	700 米達	500W	仝	
齊齊哈爾	12	東經123度49分 北緯47度42分	XOT	德律風根眞空管式	1025米達	1 KW	晝八百海里 夜一千六百海里	6730
海拉爾			XNK	眞空管式	700 米達	500W	晝百五十海里 夜三百海里	
索倫			XSL	仝	700 米達	500W	仝	
黑河			XNH	仝	700 米達	500W	仝	
滿洲里	4		XOO	仝	700 米達	500W	仝	
富錦	8	東經131度35分 北緯47度7分	XND	瞬滅火花式	2000米達	10KW	晝一千海里 夜二千海里	17000
營口	22	東經121度47分 北得40度42分	XOJ	德律風根瞬滅火花式	600 達米	15KW	晝三百海里 夜六百海里	60650
遼寧廣播			COMK	法國式	425 米達	2 KW		64400
哈爾濱廣播			COHB	開洛式	445 米達	1 KW		90500
備註	XGA專通歐美各國餘通國內							

十六年度各種無線電報費收入比較表



十七年度各種無線電報費收入比較表



十四年度至十七年度無線電報費收入比較表

年別 / 費別 / 報別	十四年度			十五年度			十六年度			十七年度		
	全年收入	每月平均收入		全年收入	每月平均收入		全年收入	每月平均收入		全年收入	每月平均收入	
		款目單位圓	指數		款目單位圓	指數		款目單位圓	指數		款目單位圓	指數
國內商報	4,536	504	100	13,384	1,115	221	20,093	1,674	332	19,710	1.642	325
中日通訊	6,543	727	100	12,665	1,055	145	28,717	2,393	329	17,339	1,449	199
中法通訊	2,739	391	100	7,164	895	228	16,816	1,401	358	13,485	1,124	287
中德通訊	2,915	324	100	2,163	180	55	10,308	859	265	120,841	10,070	4,145
總計	16,736	1946	100	36,378	3,245	217	75,936	6,327	453	171,425	14,285	1,024

備註

十四年度中法通訊係自六月份起餘則均自四月份起

十五年度中法通訊係自三月份起餘則均自一月份起惟中德通訊因十四年十二月間軍事通訊過多曾經停止其後雖予恢得因信任上頗受影響故收入較前大減

十六十七兩年各報均自一月份起

十六十七兩年度各無綫電台盈虧一覽表

費別＼台別		遼寧	哈爾濱	長春	營口	齊齊哈爾	共計
全年收入	十六年	28,649	34,006	7,722	2,076	164	72,618
	十七年	36,604	47,353	4,134	3,085	355	155,053
全年支出	十六年	91,800	52,664	21,948	15,581	14,760	196,755
	十七年	91,800	36,165	15,363	14,382	10,332	330,214
虧	十六年	93,150	18,658	14,225	13,506	14,595	124,173
	十七年	55,196		11,229	11,897	9,977	175,161
盈	十六年						
	十七年		11,188				

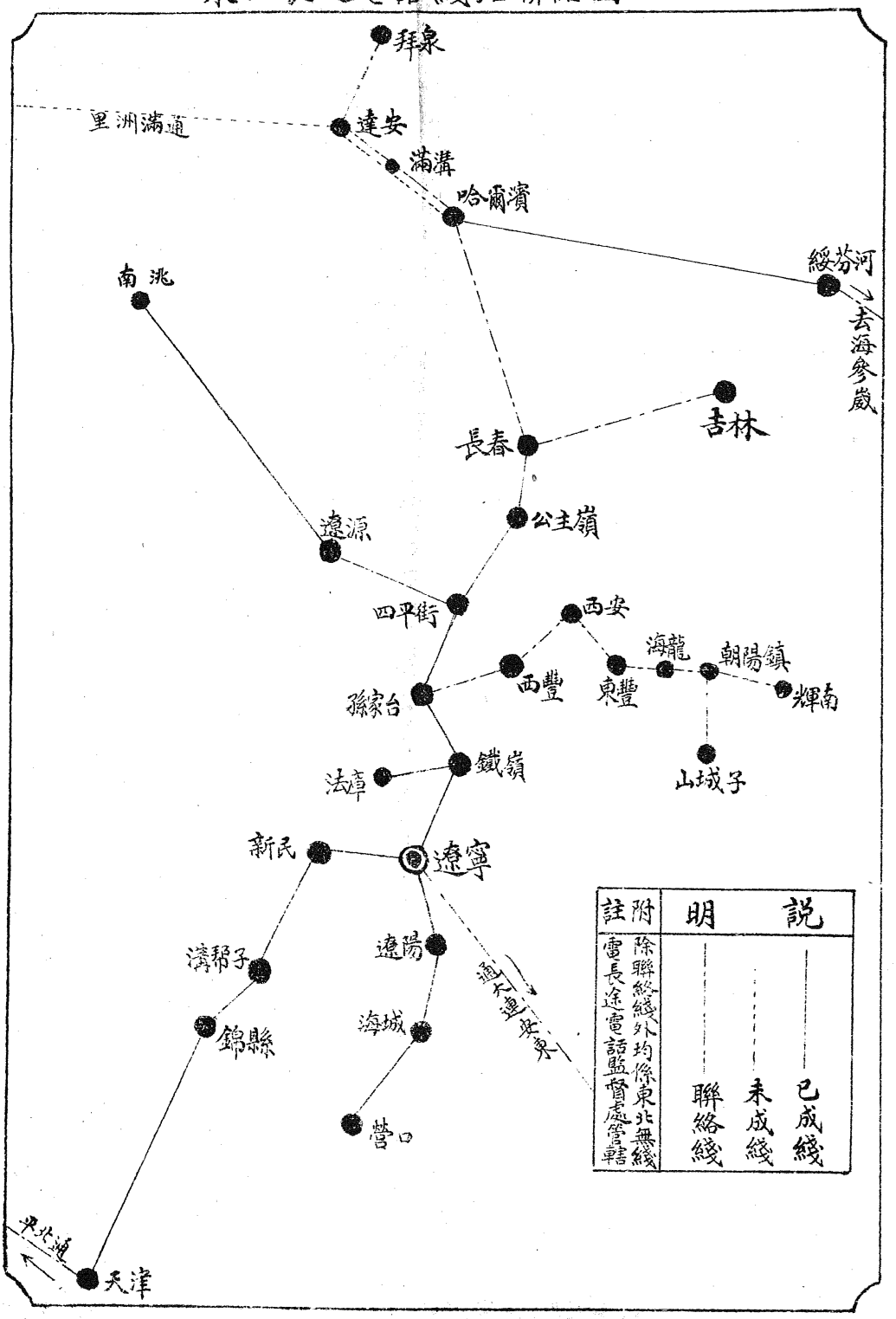
備註

哈長兩經費均係哈洋按七折合成現洋

十七年共計欄內 全年收入內有交通部及遼吉黑電政監督處代收報費

全年支出內有無線電監督處經常費及補充材料等費

東北長途電話綫路聯絡圖



東北無線電長途電話監督處經辦長途電話線路一覽表

路別	線類	條數	安置程式	線里長數	完工日期	接管日期	建設費	備考
遼寧至天津	二百磅硬銅線	4	四線木担	1,357	民國十四七年四二月	民國十四七年四二月	57,834	
遼寧至天津	四百磅硬銅線	2	仝上	1,357	民國十四年十一月廿六日	民國十四年十一月廿六日		
遼寧至天津	四百磅鍍鋅鐵線	1	鈎碗	1,357	仝	仝		
遼寧至錦州	仝上	4	四線木担	455	民國十二年五月	民國十五年八月	5,745	遼寧電話局移來桿價未計民國十六年十一月更換四線木担並縮短桿
遼寧至新民	仝上	1	鈎碗	130	清宣統元年七月	仝		遼寧電話局移來民國十五年十月經修理一次
遼寧至營口	仝上	2	四綫木担	360	清宣統三月	仝		遼寧電話局移來借桿掛線桿價未計民國十五年十二月扣線一條並經修理
遼寧至營口	二百磅硬銅線	2	仝上	360	民國十七年九月	民國十七年九月	24,738	
遼寧至長春	三百磅硬銅綫	4	仝上	617	民國十三年一月	民國十五年八月		遼寧電話局移來內有二條係奉長直達軍用線
遼寧至長春	二百磅硬銅線	2	仝上	617	民國十七年一月	民國十七年一月	11,997	
遼寧至洮南	仝上	2	二線木担	1,070	民國十五年十月	民國十五年十月		借桿掛線桿價未計
遼寧至洮南	四百磅鍍鋅鐵線	1	鈎碗	1,070	仝	仝	74,804	沿途駐段線工修養線路用借桿掛線桿價未計
四平街至遼源	二百磅硬銅線	2	四線木担	185	民國十七年八月	民國十七年八月	2,554	
鐵嶺至法庫	仝上	2	鈎碗	117	民國十五年六月	民國十五年六月		由鐵嶺至鐵道西係二線木担
鐵嶺至法庫	四百磅硬銅線	1	上仝	117	仝	仝		沿途駐段線工修養綫路用借桿掛線桿價未計
哈爾濱至綏芬河	二百磅硬銅線	8	四綫木担	1,100	民國十七年十月	民國十七年十月	1,136,374	
洮南至安廣	四百磅鐵線	2		140	在建設中		37,776	專歸軍用
附記	共計建設費 1,351,822 元線路距離 4,761 英里線長 29,602 英里							

三，電話

吾國電話事業，或謂濫觴於前清光緒二十五年，即西曆一八九九年。創設之初，僅於電報局試辦行之。是年十一月廣東天津北平等處電話局，前後繼續成立，是爲吾國電話事業之濫觴。嗣經制定電話章程，歸郵傳部管理其事。迨國成立以迄今日，監督管理權限移歸交通部電政司。電話局之組織或爲部辦，或爲商辦，或爲省辦，各有不同。現開交通部已有統一改爲國有部辦之計劃。

東北之電話事業，城市電話以遼寧開設最早。組織亦有部辦省辦及商辦之不同。現在主要都市，殆已設遍。

遼寧及哈爾濱爲自動式電機，其他如安東吉林營口長春齊齊哈爾雙城熱河農安長嶺錦縣通遼赤峰伯都訥等處皆爲人工電話。城市電話之外，長途電話尤爲發達，專設東北長途電話監督處以管轄之。

乙，外人所承辦

外人在我東北承辦電信事業者，祇有日本一國。沿革及現況大致如下。

一，電信

日俄戰事甫參時之電信業務，曾歸臨時電信隊掌管，與郵務機關之系統完全不同，但自都督府繼承以後，除有持殊情形者外，悉皆合併於郵務局，通信事業管理之統一，至是方告觀成。近來改良設施，從事擴張，南滿鐵路較大之車站，多半皆有民衆電報代辦所之設置。無線電報台創設，亦銳意經營以圖設備之充實；一方並與吾國政府協定，彼此電報系統互相聯路，對於兩國間通商貿易便利之處，俾益非小。

電信線路里數表

年度別	架空					地下水線			河底水線		
	裸線		水線								
	線路	線條	線路	線條	心線	線路	線條	心線	線路	線條	心線
	里	里	里	里	里	里	里	里	浬	浬	○
光緒32年度	353	1.581	—	—	—	—	—	—	35	35	35
民國 1年度	238	1.114	—	—	—	—	—	—	0	1	1

電報通報件數表

年度別	發報			收報			
	國內報	國外報	計	國內報	國外報	計	代轉報
光緒32年度	201.800	90,240	392.120	205,119	65.123	270,242	212,724
民國 1年度	861.980	34,194	896.174	796,681	36,239	822,920	1,168,171
民國 5年度	1,246,656	72,944	1,231,600	1,171,954	80.188	1,252,142	1,566,893
民國10年度	2,205,402	126,987	2,332,389	2,105,766	117,271	2,223,068	2,571,442
民國15年度	1,811,396	211,665	2,023,068	1,734,457	208.850	1,943,310	2,249,000
民國16年度	1,849,113	218,355	2,067,468	1,758,276	217,681	1,975,957	2,227,021
民國17年度	1,961.342	219,978	2,181,230	1,872,991	224,006	2,096,997	2,334,955

二、有線電報

有線電報對於我國，自光緒三十四年即西曆一九〇八年，日支電信協約締結以來，始生關係。翌年即於營口遼陽奉天鐵嶺長春及安東等六處，與我國電報局間，架設聯絡電報線，并於大連芝罘間佈設海底電線，作成由大連局直通芝罘中國電報局之電報線，辦理收發中國內地及各外國電報之聯絡通報。大連與日本本國間電報之聯絡，在陸上有大阪奉天直通電報線，在海中則有長崎大連間之水綫，大連與大阪在經濟上頗有密接之關係，現故正在計畫佈設大連大阪間之水線云。

三、無線電報

宣統三年十一月，即西曆一九一一年，曾於大連灣沙砣子設置海岸局，以作內地航路及近海航路船隻間，互相通報之用，近日航路之平安，及海上通信之利便皆力賴之。復由於最近無線電科學之發達及普及，認有擴張及改良之必要，新於柳樹屯設置大連灣無線電報局，掌管京城金澤東京哈爾濱等處陸上之通報；沙砣子原有海岸局現已移至大連市沙河口，改爲專辦船隻之通報。民國十五年，爲使船隻間通報敏捷迅速，易於辦理起見，因將大連灣無線電報局，遷至大連郵務局，改稱大連無線電報局。原來之通報裝置，柳樹屯分局，專管關於拍發電波之事務；其關於收受電波之事務則歸沙河口分局辦理矣。

四、短波無線電報裝置之增設

大連無線電報局，民國十九年度，擬用經費七五，〇〇〇元，增設六啟維短波之無線電報台。本年底

如能成功之後，大連與日本各植民地間之通報，可望異常發達，東京大阪京城臺北及哈爾濱等處將施行高速度二重通報云。

五，電話

電話事業昔於都督府承繼之時，殆爲軍事專用。嗣經改善，先將大連遼陽奉天鐵嶺新民公主嶺旅順安東及柳樹屯等處之電話開放，以供民衆使用。近因各地工商各業之發達，已於長春撫順大石橋金州開原四平街本溪湖瓦房店沙河口海城鞍山普蘭店貔子窩郭家屯熊岳城范家屯松樹新臺子昌圖雙廟子城子疃及新城子諸處，開始電話交換業務，并於他處設置電話所及民衆電話所以圖通話之便利。

市外電話線，縱斷遼東半島日本租界地（關東州）及南滿鐵路沿線附屬地，大連長春間共長四三五英里，奉天安東間共長一〇七英里。中日兩國電話之聯絡，業有營口水電公司本溪湖煤鑛公司吉長鐵路局四洮鐵路局公主嶺梨樹縣復縣蓋平縣范家屯等處之中國電話，與日本電話久經實行聯絡。又爲關係與政治經濟上最有關係之北平天津洮南諸處電話之聯絡，民國十五年與我國政府交涉之結果，當即實行（一）大連旅順安東及奉天日本電話與天津北平洮南及奉天中國電話之長途市外聯絡通話，（二）奉天中日市內電話聯絡之實施。舉行之後，中外人民，無不稱便。

滿鮮連絡之電話，初於安東與新義州附近各處，曾經通話。嗣以朝鮮與東北之交通經濟關係，逐年益見密接，雙方協議之結果，民國十三年奉天與新義州間及安東與平壤鎭南浦間，開始長途連絡電話。翌年

延長距離至於京城。更於民國十七年大連旅順及其他重要地點，與朝鮮京城及其他朝鮮境內主要地點，業亦開始長途電話之聯絡矣。

電話線路里數表

年度別	架空 裸線 線路	架空 裸線 線條	架空 水線 線路	架空 水線 線條	架空 水線 心線	地下水線 線路	地下水線 線條	地下水線 心線
	里	里	里	里	里	里	里	里
光緒32年度	184	704	0	16	61	—	—	—
民國 1年度	316	2,584	9	20	1,899	1	1	476
民國 5年度	337	2,851	11	21	2,836	1	2	1,089
民國10年度	402	5,136	34	65	8,902	1	4	3,212
民國15年度	476	5,916	57	84	10,842	2	6	6,157
民國16年度	520	5,994	58	90	11,744	2	7	7,491
民國17年度	546	6,992	62	92	11,710	3	12	9,597

六，無線電之廣播

大連無線電廣播局設於民國十四年八月。符號ＪＱＳＬ，波長三九五公尺，電力五〇〇Ｗ，技術的實驗研究之餘，并廣播新聞消息音樂演講氣象等報告事。民國十七年度按機聽收者數約四千人。吾國遼寧，亦有無線電廣播局之設置，每日廣播音樂新聞消息等事。

第六節　航空運輸

世界之航空界，歐洲大戰以來，以幾何級數的加速度，器具材料及實用諸方面，發達迅速，進步顯著，歐美之上空，定期航空路，久已縱橫行駛矣。東方航空事業，牛步遲遲，尚無進步。吾國及日本軍用飛機雖漸發達，但商用飛機以便運輸者，計畫雖多，實行甚少。

東北之飛機，前於直奉戰爭後，努力購備，積極籌設，但於商用飛機尚未計畫及之。去年春際，日本航空輸送公司，東京至大連之定期航空實施以來，無不稱便。日人所擬航空網，究有若干線路，茲略誌如下：

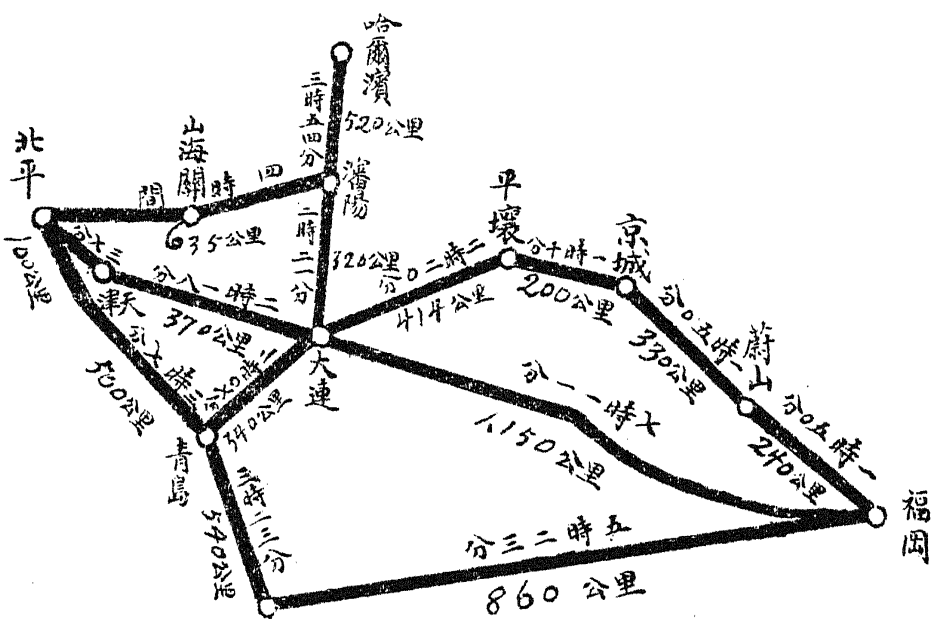
（一）大連京城福岡線，（二）大連福岡直通線，（三）大連洛陽哈爾濱線，（四）大連天津北平線，（五）大連青島上海線。

以上諸線皆以大連爲中心，其距離及航空時間之概算，大致如另圖，但此航空時間，係按平均時速一六〇公里計算，如用優秀飛機時間或更減少也。

（一）大連京城福岡線　大連福岡間之距離爲一，一八四公里，飛行時間需七小時十分。中途須於蔚山京城平壤三處落地，其約往費時間一小時有半，故自大連至福岡需用時間共爲八小時四十分。本線現已延長至於大阪東京。福岡距大阪五百公里，需時二小時五十分，大阪距東京四百二十五公里，需時二小時二十分，故自大連至東京之全航程爲二，一一八公里，用十四小時。朝發大連，夕至東京。現因尚無夜間飛行之諸種設備，中途須宿夜稍停，但較火車及輪船已迅速多多矣。

第二線以下，僅有計畫尚未實行。大連經瀋陽至哈爾濱，距離九百公里，時間約需六小時十五分。大

東北航空運輸之里程及時間



連經天津至北平，總距離爲四百七十公里，約需三小時。大連經青島至上海，總距離八百八十公里，約需五小時有半。自大連至哈爾濱及上海一日，至北平半日，俱可往還，較比現在大連至哈爾濱火車用三十二小時，至上海，每隔三日始有一船，往北平用三十二小時往青島用二十一小時，往上海用五十三小時等現狀，其利便爲何如耶。此三線之地勢皆適宜於飛行，以作航空路較爲有利，氣候狀態除特殊之時間外，概爲良好云。

東北主要農產物及其耕種面積之百分率數

種類 ＼ 百分數	主要農產物	耕種面積
大豆	22%	27%
高粱	26%	22%
穀子	19%	18%
玉蜀黍	9%	8%
小麥	5%	7%
其他	19%	18%

第四章　富源

第一節　農業

（一）東北之農業的價值

偉大的天然要素

一，耕地之廣闊肥沃

二，氣候之溫暖適宜

東北之偉大的價值，在乎全未開發之土地。鑛山森林畜牧皆可注目，其尤著者不得不數農業。農業爲東北產業之大宗。研究東省之農業的價值，第一須觀其廣大之耕地。開拓農業始自漢人移住以後，經過不出三百年。現除遼寧省自古有多數漢人移住外，其他各處人口耕地均極稀少，未耕之土地多不可數。據最近滿鉄之調查，東省之耕地面積，約有一千三百四十三萬四千町之譜，（每町合日畝二畝。）

耕地面積表

地方別	總面積	可耕地面積	既耕地面積	未墾地面積
遼寧省	二，五七，九六町	七，七七，六六町	五，二六，九七町	二，六九，六九町

吉林省	二，一七二，一〇一	六，二六三，五五〇	三，四五三，八四三	二，七六九，七〇七
黑龍江省	五五，二四〇，四三二	八，三五〇，二三二	二，九五五，二三四	五，三九四，九八八
計	九九，九九〇，五一八	三，四一一，三八八	一一，六一七，〇七四	一〇，七九四，三四
熱河省	一五，八三三，四一〇	三，三一七，三七二	一，五三，二二四	一，七四，一五八
東北合計	一一五，八一三，九一八	二五，七一八，七六〇	一三，二一〇，二八八	三，五八，四七二
遼東半島日本租借地	三四〇，八〇八	一六三，八〇四	一四八，〇五八	一五，七四八

日本內地耕地面積　六，一三四，九九五町

東北之土壤，在理學的性質，農業上不甚可貴，但在化學的性質，則可斷爲良好，蓋窒素及燐酸鉀，於植物生育上素稱重要，東北土壤於燐酸，幸而窒素及有機物含量不足，可以補之。且自土壤學肥料學及土地改良論之應用實施以來，雖瘠薄而天惠不豐之土地，亦可見有可觀之生產。

東北之氣候，雖有下列各缺點，如（一）氣溫相差過甚，（二）以少雨故乾燥，（三）栽培期間甚短。另一方面，則有優點可以補其缺憾，略誌若左：

（一）寒威凜烈，防害蟲之發生；地上氷結，自然爲深耕之作用。

（二）最適於乾地農業。

(三)栽培期雖短，以高溫故，成長極速。

(四)二百十日，二百二十日等耕種物之開花成熟期中，無暴風雨之厄

(五)秋季少雨之故，於去殼製造貯藏等，均稱便利，

凡此種種，洵可謂東省地方天所賦與之調劑，有此豐饒廣大之耕地，且享受如此天惠，想可勿庸懷疑於東北之農業價值矣，

自農業上所見東省之天然條件，有利若此，人的條件亦爲巧合，每年接踵而來之華魯移民數可百萬，彼等直如機械，孜孜勤勤爲世界第一良農，具備如此條件之未開地，恐他處無其比類。東北信爲農業之天國，誇爲世界穀倉之時代，已近在目前。今舉可稱爲東北主要農耕物者如次：

一，食料農耕物——高粱小米包米大麥小麥陸稻稗水稻。

二，菽豆類——大豆小豆菉豆綠豆菜豆。

三，蔬菜類——白菜葱芹菜韭菜蔗菠茄子馬鈴薯甜薯南瓜胡瓜西瓜山芋甘藷。

四，特別耕種物——大麻青麻苘麻花生胡麻葉煙棉花芋麻瓜子亞麻甜菜。

五，果樹——梨葡萄蘋果柔杏桃

(二)東北之農產物

一，普通耕種物

（甲）大豆之產額世界第一

東北大豆之聲價，確爲世界的，然其揚聲於世界，視爲世界的大產額者，四千年之歷史中，未聞其事，至今日始有之，時蓋一九〇八年也。外人經商於我東北者，見其產額豐富有利可圖，乃以之輸出歐洲，此實爲東北大豆躍登世界商場之端緒。其後德美諸國，羣以化學的方法研究之，而東北原野所產之大豆，不僅可供普通食料，忽變爲人造牛油，變而爲肥皂，化而爲醫藥，其結果自工業藥品變爲火藥，而作貴重藥品，更一轉而爲大豆麵粉，幾將侵蝕小麥麵粉之地盤。尤爲愕然者，厥爲原產地之東北。威謂早知效用如此，則吾人應在東北製造之，今則東北各方面聚精會神，自栽培以迄加工，正在大規模研究中也。

時在民國十五年，美國商務部之閣體，來此視察東北之大豆，德國則於大連新設領事，使研究大豆問題懸案中之豆油關稅問題。所謂東北各鐵路，如滿鐵如中東如鳥鐵，莫不眼中出血，爭攬貨運，是亦以大豆之故。蓋運送大豆，不僅增收運費而已，各使其本國系統之油房繁昌，低廉之豆油豆餅，供給母國之農工業，各謀得其利益，以豆餅爲肥料之日本農民，東北豆價之高低直接影響於其利害，由此觀之，大豆之利，眞可驚矣。

大豆之栽種面積與夫收穫量，據日人所調查，民國十五年之耕種面積爲二百六十萬三千七百町，及收獲額爲千二百四十九萬六千一百石。每段（十段爲一町，一段等於十日畝）至二石餘者有之（單位爲段及石）

地方別	耕種面積	收穫額
瀋陽以南	三，〇九九，〇〇〇畝	二，五一〇，二〇〇
瀋陽以北	四，九六〇，八〇〇	三，九一九，〇〇〇
北寧線	七五〇，八〇〇	四五八，〇〇〇
四洮線	五九〇，八〇〇	三九五，八〇〇
中東線南部	五，八七〇，二〇〇	四，五二〇，一〇〇
延吉一帶	八〇三，三〇〇	七六三，一〇〇
中東線東部	三，二〇二，六〇〇	三，一三八，五〇〇
中東線西部	六，六六五，四〇〇	六，七三二，一〇〇
其他黑龍江	九四，一〇〇	五九，三〇〇
合計	二六，〇三七，〇〇〇	二二，四九六，一〇〇

自過去之實績以推將來，每年有增產百五十萬噸內外之希望。其可稱爲穀倉者，實指中東線西部地方，如安達滿溝者，爲最有名之集散地，大豆如山，堂堯堆積，向大連海參崴輸送。大豆之輸出狀況，則二千數百萬石之產額中，四成以上爲東北油房之原料所消費；此外大部分則向海外輸出。試觀民國十五年度

之狀態，爲二千二百四十二萬五千四百八十二擔，價值七千六百五十九萬八千五百十九海關兩，表誌如下：

（單位爲擔及海關兩）（綏芬河對俄輸出，視爲經海參崴之海外輸出）

	數量	價格
東省南部三港輸出額	一二、八八六、六六八	四七、三一七、七三〇
綏芬河對俄輸出額	九、五三八、九一四	二九、二八四、七八九
計	二二、四二五、五八二	七六、五九八、五一九

觀此輸出之盛況，無論自鐵路及海運營業進款之增收策，或自豆餅行銷頗廣之關係上，大豆之改良發達，皆不可忽視，惜乎吾國農人，爲傳統所拘囚，但知舊式粗淺耕種方法，不悉科學的改良之法則。若舉其急須，改良諸點時，大略如次：

一，謀品種改良，與品質之向上統一。

二，謀單位面積上之收額增加。

三，由交通機關之充實，謀開拓之普及。

四，舉行生產調查，求正確之數目，謀供求之調劑。南滿鐵路公司多年來對於改良大豆，苦心慘澹企畫改良。滿鐵公主嶺之農場，自民國二年起，以東北大豆改善之理想，置諸次列諸點焉：

一，收獲量較大於向來之豆種。　二，油分含量大者。

三，莖幹不長而強健者。　四，豆粒大於舊種者。

五，豆粒之外觀美好者。

民國十五年七月，日本關東廳經濟調查會，對於改良大豆，已反復研究，決定竭力謀其普及，在調查會中決議各項如下：

一，改正滿鉄大豆之混合保管標準品審定法，促進大豆之進出市場。

二，與中國官廳協力，使農民咸知改良大豆之品質優良及收獲豐富，且關於栽培，充分加以指導。

三，使油房業者，知改良大豆含油量之多，以增高改良大豆之市價。

四，於必要地方，設原種圃，便於分配良種。

既爲世界唯一之東北大豆，其將來之希望極大，所剩之問題爲加工精製。近來豆餅爲硫安肥料所壓迫，豆油爲花生油所排擠，又以歐美近來豆油工業發達之故，惟有不加工之大豆，其輸出日見增加，豆油及豆餅則日見減少。用途最廣如大豆者，僅用作肥料及搾油實爲錯誤。宜用諸許多化學工業品製造，始能期斯業之發展，苟能早日成功，無開發富源，實較諸東北任何事項均爲重要也。

（乙）高粱爲東北穀產中之霸王

高粱在東北物產中，有最大之產額，其地位頗屬重要。惟未發見利用厚生之道如大豆者，故尚不得爲商品。但現在一言東北，即易使人連想及於高粱地，秋日觀高粱田與觀金波搖曳之稻田無異。高粱以特別

能耐乾燥，故適於東北之氣候及土質。自東省南部至內蒙之一部，盛行耕種。高粱之耕種面積及生產額，據滿鐵所調查，民國十五年度，實爲二百三十九萬七千二百十町，及二千八百萬石，每段有收成一石三斗者，東北穀產中蓋示最多額之收穫者也。（以段及石爲單位）

地方別	耕種面積	收穫額
瀋陽以南	三、八四七、四〇〇	四、三〇九、一〇〇
瀋陽以北	五、六七二、四〇〇	七、〇九〇、五〇〇
北寧線	二、三〇六、三〇〇	一、八六八、一〇〇
四洮線	一、四三二、六〇〇	一、五七五、九〇〇
中東線南部	四、八七八、四〇〇	六、五三一、七〇〇
延吉一帶	二〇六、七〇〇	二〇四、六〇〇
中東線東部	一、七〇三、一〇〇	二、一九八、九〇〇
中東線西部	三、八五六、一〇〇	五、一二八、六〇〇
其他黑龍江	七三、一〇〇	六九、四〇〇
合計	二二、九七二、一〇〇	二八、九七六、八〇〇

以省別觀之遼寧爲第一，次爲吉黑，年有增產百六七十萬石之望。

次更觀其用途在東省除舂白爲高粱米之外，粥飯皆可食，若磨爲麵粉可作湯元及蒸食，又爲粉條子之原料。未加舂白者爲家畜之飼料。其重要之用途，則粉碎後加小豆與小麥麴可作燒酒。高粱桿用處亦甚多，既可作爲燃料又可爲苫尾砌牆之材料。此外則剝其皮編爲與蘆席相同之物，可用作積穀囤覆雨之用。最近更有可驚者，則工業上利用之，造成製紙原料之帕耳潑，灰亦爲鉀之製造原料，是亦有偉大之使命，初不亞於大豆矣。

目下出產之大部分爲當地所消費，但有二百萬石之餘裕，其中四五成，經大連而出口。試觀民國十五年之輸出狀態，爲六百四十萬一千四百二十九擔，其價爲一千四百二十二萬一千〇〇八海關兩（以擔及海關兩爲單位）

	數量	價格
東省南部三港輸出額	四、九一三、八六一	一一、九五九、九〇〇
綏芬河對俄輸出額	一、四八七、五六八	二、二六一、一〇三
計	六、四〇一、四二九	一四、二二一、〇〇八

自日本內地觀之，僅東省南部三港，其輸入者已爲二十一萬五千四百八十七擔。值五十萬七千二百五十三海關兩。以較中國各港之四百五十餘萬擔，值一千一百十餘萬海關兩，雖覺甚少，但將來爲米之代用

，釀造原料等，必至大有需要飭。

（丙）玉蜀黍亦頗有望

玉蜀黍俗名包米，在東省南部吾國人民多以之爲日常食物，故其耕種面積極廣。最近除作食物之外，研究利用之法，而知與高粱混合可釀燒酒，在東省北部主要以此目的而栽種之，其莖可作燃料，葉可喂牛，殆無棄物也。

據民國十五年之滿鉄調查，其栽種面積及產額，大略如次，即爲百十萬八千七百三十町，一千二百六十八萬一千八百石之大量。每段有收成一石六斗者。自東北觀之，蓋頗爲重要之食物也。（以段及石爲單位）

地方別	栽種面積	收穫量
瀋陽以南	三、三五二、四〇〇	三、八八八、八〇〇
瀋陽以北	一、八二七、一〇〇	二、〇〇九、八〇〇
北寧線	七〇八、三〇〇	五三一、二〇〇
四洮線	二八七、二〇〇	二五八、五〇〇
中東線南部	一、八八五、八〇〇	二、〇五五、五〇〇

延吉一帶	三二八、五〇〇	三五八、一〇〇	
中東線東部	九三九、二〇〇	一、〇五一、九〇〇	
中東線西部	一、七二二、一〇〇	二、四九七、〇〇〇	
其他黑龍江	三六、七〇〇	三〇、五〇〇	
合計	一一、〇八七、三〇〇	一二、六八一、八〇〇	

每年更見五六十萬石之增產。今後若研究利用之道，或造酒精，或可發見其他種種塗徑也。

試觀民國十五年度之輸出狀態，其額爲三百三十七萬九千餘擔，值九百七十六萬八千餘海關兩，有順次增加之形勢焉。（單位爲擔及海關兩）。

	數量	價格
東省南部三港輸出額	三、一六二、九五九	九、四一三、九三五
綏芬河對俄輸出額	二一六、〇五四	三五四、三二八
計	三、三七九、〇一三	九、七六八、二六三

以日人不知利用之故，自東省南部三港輸出者不過十四萬四千擔，值三十四萬每關兩之譜，此外殆全

部向中國各口岸，此可注目者也。

(丁)小米—日人視爲解決其糧食問題之一助，

東北呼粟爲穀子或曰谷子，舂白之粟，名曰小米，爲東北農產中重要耕種物，產額占第三位。其輸出之關係，最多向朝鮮出口，而朝鮮米乃向日本輸出，故日人視爲解決其糧食問題之一助。

東北於粟之栽培，無須肥料即可栽種，收獲額每段可得一石六斗內外。民國十五年旱魃爲虐，收量減少，然依滿鉄調查，其數字爲栽種面積一百九十二萬六千二百三十町，收穫量約二千五百萬石，每段有收至一石六斗者。（以段及石爲單位）

地方別	耕種面積	收穫量
瀋陽以南	一、六〇〇、三〇〇	一、八〇八、三〇〇
瀋陽以北	三、六三二、八〇〇	四、五〇四、七〇〇
北寧線	九二六、三〇〇	八八〇、〇〇〇
四洮線	一、三六六、七〇〇	一、三三九、四〇〇
中東線南部	四、一〇〇、〇〇〇	五、三三〇、一〇〇
延吉一帶	七九一、七〇〇	七〇四、六〇〇

中東線東部	一、五二六、五〇〇	一、九〇八、一〇〇
中東線西部	五、一五〇、八〇〇	八、二四一、三〇〇
其他黑龍江	一六七、一〇〇	一七二、一〇〇
合計	一九、二六二、三〇〇	二四、八八八、六〇〇

即瀋陽以北，中東線南部及西部等處，有最大之產額，每年更增產百三四十萬石。

種類大別爲粳糯二種。最上等者爲海城蓋平大石橋及吉林產。遼寧鉄嶺昌圖及東省北部之一部爲中等，四平街長春及東省北部產次之。

用途不若大豆之發達。但在東北爲農家之常食，作小米粥飯，或如餅狀稱爲粘豆包，蒸而食之。但近來出口益繁，價漸騰貴，以故中國農民，以高粱爲主食，而小米有送往市場之傾向。其有興味者，則東省之華人食價廉之高粱，而以價貴之粟，賣諸朝鮮；朝鮮又買價兼之粟，而以價貴之米，賣諸日本。食糧供給上，造成一種階級，直接間接，東省於日本食糧問題之解決，皆多所貢獻。一方面在東北用作釀造者，年額亦產百五十萬石，此外爲食料及飼料之用者十亦頗多，而三省及內蒙之餘額，尚有三百六七十萬石。春碓減少者作爲四成，亦可有二百二三十萬石，作爲輸出之用。雖以年歲豐凶，價格漲落而有伸縮，但民國十五年度之狀態則如次，蓋爲五百七十八萬一千九百三十九擔，值二千四百八十一萬五千八百九十海關

兩。（單位爲擔及海關兩。）

	數量	價格
東省南部三港出口額	五、二九六、五五六	二三、五四九、〇四一
綏芬河對俄出口額	四八五、三八三	一、二六六、八四九
計	五、七八一、九三九	二四、八一五、八九〇
內向朝鮮出口者	四、四四二、九三五	二一、一八九、七〇五

出口之大部分，均向朝鮮，其額在逐年增加之趨勢，比諸民國十四年之三百八十七萬五千擔，已增六十萬擔矣。

小米於日本食糧問題之解決，暗中執援助之勞。市價既高，而眼光敏捷之吾國農民，其種植日益加盛，收穫額亦從而增長。

(戊)小麥

在東北南有大豆東北有小麥，二者爲東北之重要農產。大豆既博得世界之聲名，小麥反是，爲將來有名之耕種物，極多趣味。自昔於各地略有栽培，大都爲地方居民之食糧所消費。自日俄戰後，產額顯著增加。一九二〇年東北小麥，見於英國市場，博得美譽後，其盛名益爲人所稱頌矣。

氣候，以冬季寒冷之故，播種多爲春日，種類有日本朝鮮俄美歐洲各種，而以山東及直隸種爲主。其品質據滿鉄公主嶺農場之調查，東北所產者，作爲製麵原料極爲良好。麵粉所含麵質極當，額作麵包或麵

類製造，其優良凌駕輸入品。東北小麥在英國市場博得美評，非偶然也。今觀其耕作面積及產額，據滿鉄調查，在民國十五年度，每段可得一石，耕作爲九十萬二千一百八十町，當有七百三十二萬七千石之產額。（以段及石爲單位）

地方別	耕作面積	收穫量
潘陽以南	三一一、四〇〇	一三七、〇〇〇
潘陽以北	四七五、五〇〇	二六一、五〇〇
北寧線	一五七、九〇〇	二九、五〇〇
四洮線	二一〇、七〇〇	一三二、七〇〇
中東線南部	二、六九五、二〇〇	一、二七一、四〇〇
延吉一帶	三三二、一〇〇	二〇二、九〇〇
中東線東部	一、八四六、五〇〇	一、四四〇、三〇〇
中東線西部	三、八三三、九〇〇	三、六四二、二〇〇
其他黑龍江	二六八、六〇〇	二〇九、五〇〇
合計	九、〇二一、八〇〇	七、三二七、〇〇〇

民國十五年度，氣候過於乾燥，降雨太少，發芽以後，大爲憂慮，而東省北部且如中東線西部地方，大爲豐收，結局遂有此成績。最近之東省小麥耕作，以歐戰後市價之動搖，外國產之壓迫，農民無甚厚利，加以收成不良，一時爲之不振，但敏於牟利之農民，必再熱心從事栽種，可以期其復活。每段之收穫量，東省南部少而北部較多，農法之改良與夫集約農業之發達，在東省北部必可創始小麥之穀倉也。

今試觀小麥在東北之供求關係，華人以小麥粉爲不可缺之食糧，於麵類各種餃子包子餅等用之。農民一人之食用，年約二十餘斤，華人有二千七百萬，約須消費三十餘萬噸，其餘均充出口之用。但年來東省小麥歉收，價格騰貴，品質不良，又有低廉之外國品與之相競，以故往年之輸出者，反而見輸入之超過。試觀最近五年間之數字，自民國十年起，輸入激劇增加，至民國十五年，遂有如左之狀態（以擔爲單位）

	小麥出口	麥粉進口
民國十年	五、二一三、二三六	七三六、一〇九
民國十五年	四、〇七一	三、六七四、九三六

滿鉄公主嶺農場就小麥之改良栽培正在研究中，自民國五年以來，先着手改良品種，至民國十年，每年特別調查之結果，選出收量最大品質良好者，種植之結果，較之公主嶺原來之品種，增收至一成以上，於是改良品種遂告成功，

(己)水稻—日人視之可以解決其糧食問題，

東北之水稻栽培，約在五六十年前，朝鮮人移住於鴨綠江下游，試種於通化縣上甸子地方者，實爲嚆矢，至於日人之栽培，較此更晚，在清宣統元二年之際，於奉天及撫順附近，最初栽培，當時要皆不出試驗時代，對於東省之天然要素，初無確信，而議論紛紛，滿鐵對此，在清宣統三年，於大連常盤橋苗圃，實行試作；繼及民國二年，於熊岳城農場及長春行水稻栽培試驗，同時對於瀋陽鉄嶺五龍背等農家，行委託經營，於是乃發見東北之水稻栽培，確實有利。別一方面，則中國人習見日韓人民之栽培狀況，而知其有利，大都開始栽培，但向來專耕旱地之北方農民，不適於水田經營，技術與習性，均不相副，無大進步，但自經知其栽培有利以來，最近有著明增加之狀況。要之東北之水田，除安奉線以南之地方外，幾盡爲朝鮮人所耕治，朝鮮人移住東北之歷史，可視爲水田發達之沿革，而朝鮮人實爲東北水田之開發者。

今試觀民國十五年滿鉄調查之水稻耕種面積及收穫量，每段有上三石者，計十一萬一千七百三十町，百八十七萬七千八百石。(以段及石爲單位)

地方別	耕作面積	收穫量
瀋陽以南	三九七、二〇〇	六五五、四〇〇
瀋陽以北	三六八、七〇〇	五三四、六〇〇
北寧線	八、一〇〇	九、七〇〇

四洮線	八、七〇〇	一八、三〇〇
中東線南部	一三七、四〇〇	二三三、六〇〇
延吉一帶	八二、八〇〇	一九六、二〇〇
中東線東部	一〇二、八〇〇	二〇四、六〇〇
中東線西部	八、八〇〇	二二、五〇〇
其他黑龍江	二、八〇〇	二、九〇〇
合計	一、一一七、三〇〇	一、八七七、八〇〇

前年之收成，爲二百萬一千六百石，約減少二十萬石，但此以民國十五年度久旱不雨，向所罕見，事實則每年均在增加之趨勢中。今者通遼洮南一帶，繼續開田，可見其著明之發展也。

東北之水稻栽培，最近十年之中，約增加七倍。以米爲常食之日本，於其消長，實有重大意義，大別爲二種觀察之：第一在日本人，東北之水稻栽培，作爲事業，其希望如何？第二則日本之食糧問題解決上，可有如何期待是也。日本人素以栽培水稻爲天職之民族，於東北經營斯業，極有興味，然現在日人從事於水田耕作者，除關東州及鐵道沿線地方，於瀋陽撫順有數名之外，殆無可舉者。但此非以水稻栽培不利之故，以較間有耕種物之高粱小米大豆等，獲利皆獨厚，爲既定之事實。雖以地方之經濟事情，及年月之

差，不能一定；但高粱小米大豆等，一段之收量，不過二三圓，以此倍之，少亦可有十數倍，到底不能同日而語。作爲日人企業，有大可研究之價值。日人所以不振，別有原因。即以十數年之懸案，未曾解決之商租權問題所致。至於水田經營，其利息若何？大約近鐵道沿線，便於灌溉之土地，以千或二千日畝爲率，自行耕作，每一畝可得餘利爲純益十八圓三角六分，在二分以上矣。

日本關東廳經濟調查會，刻下亦認爲重要事項，而決議下列各條：

一，於實質上解決土地商租權問題，開拓日人得以經營東省水田之路。

二，選定奬品，於必要之地點，設採種田，謀優良種子之普及。

三，對於經營水田者，凡取得土地，農事指導，金融產米之販賣，其他關於教育衛生保安等，與以充分便利。

四，使東省米自由輸出，且免除內地輸入稅。

五，於計畫的實施水利調查，助成灌溉排泄事業。

六，設檢查米穀機關。

七，設米券倉庫。

此外於民國十五年，創立滿洲米穀協會，於此等問題之解決，略有進步。東省水稻栽培之前途，可拭目俟之也。

(庚)其他雜糧亦有增產之勢

東北耕種物之中，除上列主要農產品如大豆高粱玉蜀黍小米小麥水稻逐年益見增加產量之外，雜糧若大麥陸稻黍稗者，近年以來亦漸增產，是應注意者也。

(二)特別耕種物

甲，棉花之栽培

東北自昔卽有黑白各棉約十六種之存在，主要產地，以遼寧省之遼陽爲首，餘爲黑山北鎭康平遼中義縣等。二十年前，錦州遼陽等，爲棉花輸出地，業已隆盛，可知東省之棉花栽培，大有可望矣。

近時自鐵嶺至康平一線，棉花栽培，頗爲盛行；且在關東州內，尤有希望。東北之棉花產額，據民國農商統計，實棉爲一千五百萬斤，彈棉折耗假定爲三之二，尙有五百萬斤，自輸出額推定之，約有百七十萬斤至三百萬斤之程度。此皆屬於東洋棉花，於紡績多嫌貧弱，大都爲衣衾之用。

東省棉花栽培，視爲有望之關東廳，在淸光緒三十三年左右，曾謀開發，以時機未熟，直至民國十年前後，棄置未曾提及。但自此時，關東廳之農事試驗所，自朝鮮木浦之總督府棉作場，取得美國陸地棉金櫻白之早熟系種子，試種以來，其成績甚佳。乃分配棉種於栽培人，不取代價。十二年度，試栽二十餘町，至十三年度，一躍而爲百六十一町，於是更確知其有望。

更有棉花栽培協會，爲輔助之機關。其所以得金櫻白，據試驗之結果，位置在最良美棉司陶里與密得

林之中間。若單獨紡績，知其易於紡出四十二手。於是東省之棉花栽培，始喚起非常之注意矣。

東北棉花之栽培，日人視爲其國策上之重大問題。緣日本現有四百萬錘之紡織工場，年消費棉花七八億萬斤，但日本國內之產額加之朝鮮及關東州不足消費全額之五分，日本於最近將來恐有棉饑饉之險，倘若一朝有事（戰事）尤爲危險，以故日本棉花之供給地，或在其本國領土中，或在其勢力範圍地中求得之。此不獨經濟上而已，自國防上觀之，亦復刻時不容稍忽。朝鮮境內已產至五千萬斤，此數以上不復再能期望。日本擬於我東北，希望供給三億斤。日本朝野漸知注意及此，爰於民國十五年創立資本金二百萬圓之滿洲棉花公司與棉花栽培協會提携，試行獎勵。外人對於我東北之棉花事業，注意及深謀若此，吾國人民如亦自經濟及國防上觀之，勢須如之何則可耶，務望籌之思之也。

乙，葉煙栽培亦復有望，

東北產物之中，葉煙原爲大宗，但近年以來，始有長足之進步，栽培者之增加，耕種地亦從而擴大。東北之葉煙栽培，以鳳凰城及得利寺附近爲適宜之地。吉林栽培之歷史最古，而品種不甚優良，現在以鳳凰城附近之所產爲第一，每年產額約爲一百四十餘萬斤，價值爲五十萬元之譜。以東北之農產物而論，葉煙產額其數甚微；但觀其產額增加之比例，實屬可驚，滿鐵更於鳳凰城設立葉煙試種場，以求用科學的耕種方法，改良其品質，增加其產額，以便取美國種紙煙而代之，結果良好將來亦頗有膠。

丙，甜菜栽培亦爲理想地，

東北之甜菜栽培，於宣統年間業已開始，在東省北部尤爲發達，東省南部則遲於民國三年，滿鐵始於各地試行耕種，而甜菜栽培之有望，遂益決定矣。甜菜爲製糖原料之一，據滿鐵之調查，在大豆每段獲利一角三分九，高粱一圓一角之時，甜菜之利益爲二圓八角，其純益倍於高粱而又過之，甜菜栽培之有望，藉此可以知之。

(二)果樹栽培

栽培果樹關係最重要者爲氣候及土地之天然要素，東省北部寒威凜烈無霜期過短，頗不相宜，在東省南部雖亦有暴風過多與冬季氣溫太低之缺點，但尚有許多佳良之條件，例如：

一，春季氣溫上昇迅速而爲高溫。

二，夏季雨量不多，濕度較少。

三，日照時間甚長。

四，晚霜期較早。

等皆是，與世界適宜土地之美國氣候彷佛，較之日本朝鮮之栽培地遠爲合式。更觀其土質，蘋果等產於冲積層之砂質壤土，且風味色澤之良好者產於礫質壚土，遼東半島日本租界地或安奉鐵路方面有礫質壚土之地方，可謂適宜之栽培地。

果樹之中，更爲有望者厥惟蘋果。蘋果中在東北尤爲有望者，爲祝紅玉國光倭錦等。上海市場以紅玉國光等銷售最多。東省北部市場俄人喜紅玉，銷於吾國人者爲倭錦。日本青森蘋果昔曾輸入東北，未幾爲

朝鮮產所壓迫；今則朝鮮產又爲東北產驅逐之時代。東北蘋果今後日將發達，吾國南北各地之蘋果市場恐將爲其所侵佔矣。近聞日人方面已有輸運東北蘋果前往南洋羣島各處銷售之事。最近五年間之躍進狀況比較如下（以段及貫爲單位）

年度	種植面積	收量
民國十一年	一一、一七四•八	四五、三五二
民國十五年	二九、九三五•一	四七一、七二三

日本關東廳現立果樹之十年計畫，至民國廿五年擴張州內之蘋果園爲一萬町，豫計收成爲七千萬斤。上海方面約銷售七千萬斤，東北約銷售一千四百餘萬斤，今後東北所產，若能南北開拓市場，驅逐美國產時，販路必無窮盡。夫然，則最近之將來，自關東州至東省南部一帶必爲東洋之一大果品出產地矣，惜乎栽之培之，經之營之者幾全數爲日本人，否則國人當獲益非小也。

（四）家蠶及柞蠶

甲，家蠶產繭約近五百六十三萬斤

東北之氣候，與日本養蠶最盛之長野福島諸地，無甚相差，故頗適宜於蠶絲事業。養蠶非桑不可，在東北桑亦非常繁茂。蠶絲事業吾國經營者爲數固亦不少，但日人則視爲數望產業之一。現於旅順貔子窩鞍

山等處，日人開設桑園，將營大規模之養蠶事業。民國十五年日人發佈關東州蠶業管理規則，近又組織養蠶合作社，以資獎勵。

乙，柞蠶之聲名播於世界

東省之家蠶爲今後之產業；而柞蠶或曰天蠶，則爲既存之產業。東北如安東附近之柞蠶事業，既經世界馳名，其產額可占中國全部十分之七，且用途頗廣，爲世所重視。除爲絹紬以作衣料之外，並可作各種裝飾織品，以及飛機之翼，或火藥包裝，電線之線索等。東北小蟲所吐之絲，其效用固若是其可驚也，

在東北柞蠶發達最早之地，爲蓋平，當時主要均自營口發往煙臺，光緒三年左右，法國人至此地，宣傳飼育法手繰法之改良，遂於光緒七年，有柞蠶絲一千捆，經營輸往法國。其後斯業日益發達，其產地同時擴大，發展至安東寬甸岫岩海城遼陽復縣鳳凰城各地，而中心遂移至安東。直至數年前爲止，盛行一時，繭之輸出，漸次減少而以絲爲中心。其輸出地，自煙臺上海等處，大部轉向日本。現在東省之產額，約爲一億斤（繭九千萬）占全中國所產之七成。民國十五年，自安東運往日本之柞蠶絲，爲一萬七千五百二十一擔，值六百九十五萬九千五十八海關兩。日本以此爲原料，織成絹紬，輸出於歐美，其額每年至四五千萬圓。由此觀之，亦可知東省之柞蠶，有非常之價值矣。

（五）日人在我東北之農業政策

東北之農業政策，究應如何方爲至上，吾國似應迅速籌劃，茲將日人在我東北之農業政策，略錄如左

以供參考。

日人之言曰：刻下之日本，不容拱手而待東省之農業開發，非進而開發不可。日本之開發東省農業，一面解決焦眉急務之食糧問題；別一方面，窮迫之人口問題，亦非解決不可：蓋此二種重大意義也。但觀日本之東省發展史，徒留失敗之殘骸，不見有何生氣，抑又何故。農業亦與其他產業相同，於吾人之手，奏成功之凱歌者，直無一物。所謂東亞勸業，大倉農場，其根柢尙屬可疑。民國七年以降，由數字上觀之，農業投資，合計爲一千九百萬圓，內法人組織二十三社之已繳資本，總計不過一千五百五十二萬九千圓，其內容如左。（單位千圓）

種類	個數	公稱資本	已繳資本
有限公司	一三	二七、九五〇	七、一八三
無限公司	八	——	五二七
合資公司	二	二七、九五〇	七、八一九

公司組織夫既如斯，一般私人之狀態，不言可喻。推厥原因，其中最大作梗者，不外乎土地商租權問題。日本在民國四年五月二十五日締結之中日條約中，由東省南部及內蒙東部之條約五條，獲得東省南部之土地商租權，及內蒙東部之農業及附帶工業合辦權，其條文如次。

第一條　日本國臣民於南滿洲得自由居住，從事各種商工業。

第二條　日本臣民於南滿洲，以建設各種商工業上之建物，或以經營農業之故，得商租必要之土地。

第三條　日本國臣民，於東部內蒙古，與民國國民合辦，而欲爲農業及附帶工業之經營時，民國政府可承認之。

第四條　依前三條，日本國臣民，須以照例發給之護照提出於地方官，聽候登記；又須服從民國警察法令及課稅。

此約之附屬公文中有云「關於南滿及東部內蒙，中日條約第二條所載商租字樣，其期限爲三十年，且含有無條件更新租借之意」。則商租權之業已賦與，自屬明瞭。然觀民國政府及官吏對此之態度，則於本約設種種口實，拒絕施行細則之協定，遂任意規定商租權須知十四條；更於民國九年，奉天省瀋陽縣知事，公布關於商租之土地房屋課稅法。對於商租之國稅，視商租年限，一次繳清，又須徵收商租辦公費及商租土地測量費。官定契紙一張大洋五角，又課以印紙稅等等。若照規定，則一晌地爲三十年之商租時，僅費用一項，已須小洋百二十一元二角，實爲妨礙商租之行爲。且承應商租之土地所有者，至有盜賣國土下獄之危險，雖在華人，亦復惜命，承應商租者竟無一人，依條約而得之日本權利，遂爲蹂躪至無所措手之程度。夫如是，則生活程度較高之日人，如何能猛進而爲農墾開發。於是十年星霜，至爲失敗之歷史所充滿。但最近以日本之努力，以其資本及技術而開發東北，中國方面，視爲有利，頗有用何等便利方法，解

決此事之意。日本對此，乃有乘此時機，創立中日合辦之特許土地公司，由公司借土地於民間之說。倘此等公司成立，則運用之法，固有種種，要在及早確立商租權是也。

日人欲圖農業發展，尙有其他種種條件。農業金融之完備，與夫利息之低減，亦其一端。如東拓今日貪圖一分二分以上之重利，實爲農業金融之一大障礙。又日人於農業發展，若僅由日人之活動，終於無成，非僉諸工資極賤，供給無窮華人之勞力不可。每一壯男，自備火食，每日五角以下，從事工作，此等有利之人工，非使參加不可。故日人率先爲彼等作啟蒙之運動，實屬重要，宜即設立中日共同之農業獎勵機關，教以棉花水稻煙葉等高等作物之栽培或改良，實爲要圖。此外則日人之間，宜有產業組合，或爲小規模之農家互助機關，或爲商租權解決後出入東北之準備，現今卽創一模範農場，以關東州爲駐足之地，亦爲一策。繼此以往，爲完成計畫之故，如官民合同之移民會社者得以成立，然後可與有爲，向來日本出入東北之農業移民，光棍一條而至東北者，實屬過於亂暴。向東北之農業移民，至少當有農校卒農程度之能力及技術，更須買得二千日畝之土地，五年之內，以其所有資金可以生活者。易而言之，非爲一種企業移民不可。此外如日本人而能發揮其特殊之技能，遵守次列諸項時，則農業移民，決無可以悲觀之理也。

一，充分活用特有之資本與智能。

二，不惜勤苦與夫努力。

三，管理經營，均以科學的行之。

四，用能率大而適當之機械及農具。

五，極度利用華人，謀增進能率。

六，日人農業者相互之間，凡華人所不能企及之資金合同治水灌溉排洩之設備，農產物市場之開拓等，努力行之。

觀日人向來失敗之跡，其失敗認爲理之當然者甚多。或則爲一攫千金之夢，或乃偷旦夕之安，如上所列重要事項，怠於履行。缺少不屈不撓之精神，今後之東省發展家，須有極大決心，勿蹈前車之覆轍可也。

最後更須加入一項者，爲日人之農業經營，須選擇如前所述有利之諸作物是也。普通作物如高粱大豆小米包米之類者，一段之收入，二圓內外，多亦不出五圓。假如去鐵道線二三里，土壤中等之土地，價買百町，其地價爲五萬圓以上至十五萬圓，外加設備費三四萬圓，其收益不過千五六百圓以至二千四五百圓。縱使經營養豬養雞之副業，能有三千圓之收益，殊爲不易。然使栽培特殊作物如棉花之類者，則較栽培大豆更廉之地已足，有四五萬圓，即可購地百町，投入設備費或經費二三萬圓，每年至少可得萬元至一萬二三千圓之收益。若更屬行雞豚之副業時，則收入當然增加，對於投資可望一分五厘之利息。抑大豆高粱小米包米陸稻等栽培，既如各節所記，不能謂爲適於日人之耕作，凡此種種，只可俟華人爲之。最宜於日人者，爲棉花水稻果樹養蠶之類，如煙葉甜菜野菜等，經營得法，亦確有成功之望。日人翹首而待之商租

權確立，早已迫於眼前。縱因此喪失治外法權，此本早晚必須撤廢者，毋寧早着先鞭，與中國以好感，豈非最稱上策。於日人發展，今誠絕好之機會也。皦皦白日，出沒草際，四顧茫漠，廣大無限，沃壤連綿之東北平野，不僅我戰士飛躍之地，蓋爲平和之經濟戰爭，日本健兒馳逐之開拓地。今也東北原野，蓋有待於日本數百萬移民之光顧矣。

第二節　林業

一．產量——蓄材四十四億石

一望千里草木荒原之東省，自北而東，有千古未入斧斤之大森林。舉其有名地方，如松花江牡丹江及圖們江上流一帶；並鴨綠江右岸以及渾河上流一圍之地；中東東部線，自小山嶺至拉林河之地域；在西部線，則博克多以西，屬於興安嶺山脈之部分；及吉林省三姓地方等處。其面積一千二百四十二萬零六十餘町，蓄材四十四億五千萬石有餘，列記如次（以町及千石爲單位）（每石合十立方日尺）

森林名	森林面積	蓄材量
三姓地方	五、一四九、三三二	一、三九五、六一〇
松花江流域	一、四〇五、九四七	九三七、六九〇
中東路東部沿線	二、三三八、八一八	八〇二、〇二〇

中東路西部沿綫	二、〇六七、三〇〇	五〇〇、〇〇〇
鴨綠江右岸	九〇三、一九一	四四五、九五〇
牡丹江流域	三四七、八七二	二六四、六八〇
圖們江流域	二一四、〇四五	一一三、一五〇
計	一二、四二六、五〇五	四、四五九、一〇〇

自誇山國而有森林之富如日本者，若僅計其內地，其蓄材量不及東省。僅有三十八億一千八百五萬二千石。觀此則東省於林業，又有至大之富源，從可知矣。

二、森林區域

東省森林之大部分，皆布於北部國境，故大都屬於寒帶圈內之種類，除二三樹種外概與日本北海道之森林彷彿。種類凡三百有餘，其中有用者，針葉樹八種，闊葉樹二十一種，列記如次：

紅松　沙松　魚鱗松　蝦夷松　達呼利黃花松　朝鮮黃花松　臭松　油松　杉樹　蒙古利加西柏　阿穆爾梭木　滿洲椴木　鬼目樂　滿洲楓　雅基達摩　椴木　榆　黃蘗　樺木　楸木　朝鮮白楊　楊木　樺木　山梨　斧折樺　蝦夷竹樺　槐木　滿洲白丁香

紅松分布最廣，東省東部及東北部，凡有針葉樹林處，大抵見之。朝鮮檜及沙松，多與紅松雜生。魚

鱗松數，遠不及紅松；但成混合林，足可稱爲主要材木。蝦夷松數量不多，散見於張廣才嶺山脈，及安圖撫松兩縣之針闊混淆林中。黃花松爲達呼利或朝鮮黃花松，成日本普通黃花松種類各別。前一種生於低濕地不適於他樹之生育之處；後一種則生於高燥地，與日本黃花松相似，蓄材不多。達呼利黃花松，每橫亘廣大之面積，而成單純林。各地木材之種類，大抵針葉樹四成，闊葉樹六成之譜。針葉樹，爲紅松七成，檜類三成；闊葉樹則柏椴木水曲柳等占其七成。建築材料之分布亦不少。土木用材，火柴材料，派泊用材之供給，亦大可期待也。

三，三姓地方最大之森林地帶

東省之森林，尙未調查完竣。以吉敦路之完工，而作修築吉會路之準備，自民十五以來，滿鐵始積極調查吉林省之森林。前後已向該方面派遣調查隊三班，漸知其詳。樹齡數百年，自然生殖之巨林，爲亘古以來斧斤所未入者，到處有之。世上尙未知其眞相者，多不勝數。調查之結果，迄今所明了者大體如次。

無論蓄材量，無論森林面積，均占第一位者，爲三姓地方之森林。位於吉林省北部，介在松花江黑龍江與烏蘇里江之間，方正依蘭樺川富錦同江綏遠虎林及密山等縣爲其主要地。方正縣之一部，向來採伐，今其積材，已覺顯著減少；但在老爺嶺阿穆達山龍爪溝地方，今尙爲大森林，係將來有望之林區。樺川縣南，依蘭縣界之山嶽地帶，亦富於森林，良材豐富；但以交通便利採伐已盡。富錦縣西部中央，東部，同

江縣界方面，爲原始林所蔽覆。密山縣下之山地，虎林縣之北方山地，亦爲極茂盛之森林，土山奔松子嶺之拳山，似仍爲處女林。迄今尙有斧柯未入之形相。其富源，全體爲五百十四萬九千三百三十二町，蓄材十三億九千五百六十一萬石，爲東北最大之森林地帶。

第二位爲吉林縣以南，松花江上流之森林。一部爲長白山正脈，一部連吉林哈達。在其流域之森林帶範圍，在吉林省爲濛江樺甸額穆；在奉天省爲安圖撫松。跨有二省五縣，其森林面積，極爲浩大。有百四十萬五千九百四十七町，九億三千七百六十九萬石，尤以撫松縣爲最云。

第三位爲中東路東部沿綫之大森林。其主要跨有賓縣同賓寧安穆棱及東寧五縣。在中東鐵路開通以前，其林木較現在尤美，土民至稱爲樹海。歷來所伐，僅鐵路沿線；而人跡未到之密林，尙繼續不絕，以寧安東寧爲尤有希望。面積二百三十萬八千八百十八町，八億二千二萬石。

第四位爲中東路西部線地方。呼蘭肇州安達龍江等處，爲一望無際之平原，無可認爲森林者；但往大興安嶺之山脈，則森林連接。鐵路沿線一部，雖已採伐，然無大關係。如諾敏河上流，嫩江上游各支流地域者，俟齊齊哈爾，黑河間之鐵路開通，始能採伐。在此方面，各國人所取得採伐權之材場總面積及蓄材量，綜合各種材料觀之，約二百零六萬七千三百町，即爲五億石之巨額矣。

第五位爲鴨綠江沿岸之大森林。尤有望者，存在於頭道江至廿四道江等上游流域，如帽兒山者，主要爲闊葉樹林，僅略有針葉樹雜在其間。至如因移民開墾，或山火，以及採伐，而森林減少之程

度，在渾河流域較多，大江流域則甚少。採伐之後，一町之材積，自九十六石以至四百二十石。抵濕地及露出地黃花松之叢材，一町之材積約及四百八十石以至八百四十石。故此方面之蓄積總數，爲九十萬三千一百九十一町，四億四千五百九十五萬石。內紅松沙松檜類落葉樹等主要之針葉樹總材積約占三成，一億三千三百八十萬石。假令其中實際伐木之材積爲七成，其利用率爲四成時，則利用總材積可有三千七百四十六萬石之望。

第六位爲牡丹江流域之森林。掠小白山穆克特亨山及完達山脈而南，自敦化縣而北，直至三姓之地帶。而寧古塔以北，敦化縣及額縣，尤其主要者也。

第七位爲在圖們江流域。自琿春河及曖呀河圖們江等支流之上游一帶，亘及老爺嶺之廣大森林地。近來移民日盛，而從事於採伐開墾者亦日增，森林形相倘已變壞；但尙藏有許多有望之大森林，

四，採木事業及其將來。

東北之主要採木事業如次。中日俄三國人之分野，推定爲日人三千萬圓，俄人二千萬圓，華人一千萬圓之投資比例。

第一爲鴨綠江採木公司資本三百萬元，日俄戰後，依中日條約而設立，規模宏大，純利亦有一分，爲東北採木事業中之尤。此外則中日俄各國人經營之事業，多數均陷於，悲觀狀態。安東之滿鮮枕

木公司資本百五十萬圓，採買安東線地方之木材，以供給滿鐵之枕木及撫順炭坑之坑木爲主，純利不出七八釐。長春更有高橋材木店與俄人加瓦耳斯基氏提携，努力擴張東省北部材木之販路，今已不復有往年之旺盛。吉林之興吉公司，爲富豪韓文卿氏與滿鐵在特殊關係之下，經營其事，然亦不過僅能出枕木而已。大倉三井等公司，集合豐材公司興林公司，華安公司，黃川公司，富寧造紙公司等所成之共榮起業株式會社，亦復屢次減資；今尚擁有資金八百五十萬圓，以業務蕭條，益將收縮。更進觀東省北部各地之情形，俄人加瓦耳斯基氏，置根據於哈爾濱，握有一面坡及其他四處大林場，亦不如往年之隆盛。又有俄人名斯基迭耳氏者，與張學良氏提攜，於石頭河子馬橋河等處，擁有林區。俄人服路來台夫氏於興安嶺亦有林區，業績皆屬不振。吉林省與東拓合辦之海林公司，設本店於哈爾濱，資投三百五十萬圓，有大事發展之計畫，今乃冤主不能求死不得。滿鐵在遠大規畫之下，投六百萬圓，求得興安嶺中六十一萬町之大林區，所謂札免公司，亦不能幸逃此例。要之無中日俄之區別一切皆陷於苦境。其原因不僅在財界不振及其他動的原因；試檢察其經營事業之內容，或以資本固定太多，或以合辦之故用人太費，或以馬賊騷擾不能安心企業，或則苦於苛稅等種種。今後以進展斯業之故，除講求消弭上列諸理因外，當無他法。一方面觀日本之現狀，對於年費五六千萬石之木料，而其著材以北海道庫頁臺灣加入朝鮮併計之，亦不過百零三億五千萬石。農業之獎勵，益見森林之荒廢，年來仰給於美國木材者，年近一千萬石。反觀東省木材向來之供求狀態，輸出額相當多數，如民十二者，成爲一千三百二十六萬海關兩之紀錄。他方面之輸入在民

十年五，至突破二百萬海關兩。其輸出以中國各地爲主，輸入則仰給於日本，此與日本所期待者，完全爲相反之現象。其原因不待言說。蓋開拓鐵道及森林鐵道尚未完成，古無人蹤之森林，無法搬出其材木之故。此後可望其輸出於日本者，當爲吉會線開通與夫築港完成之日，東省木材經一衣帶水之日本海，而殺入日本，當在此時。茲舉最近五年之供求狀態如次（單位海關兩）。

	輸出額	輸入額
民國十一年	五、四六二、〇一七	一、二四五、一七九
民國十二年	一三、二六〇、〇〇〇	一、三九三、二〇六
民國十三年	四、六九三、三四七	一、三八八、五三四
民國十四年	三、三五六、三一二	一、九八〇、八二八
民國十五年	四、八三四、五二八	二、一七三、二六五

第三節　礦業

（一）莫大之地下富源

東北之鑛業，於東省富源之開發上，或以事業而論，爲農業以次之大實業。廣漠之平原，不僅爲農業上之樂土而已，其地下尚埋藏不可數計之礦物。但以天然及人爲關係，天賦寶藏，至今錮閉，於世界文化

不能有所貢獻。近年以來，始漸見隆興。今記東北礦產富源之大要如下：

東北鑛物之出現狀態爲大陸式。種類雖不多，一經發見，其量豐富是爲特徵。大概金屬鑛較多於非金屬鑛，且煤鐵兩鑛尤爲主要鑛產。東北鑛物之類別如次：

一，金屬鑛物——金銀銅鐵砂金滿俺亞鉛鉛硫化鐵鑛等。

二，非金屬鑛物——煤菱苦土鑛白雲石石灰岩硅石粘土石綿螢石滑石長石滅等。

其中最有望者爲煤與鐵，鐵之埋藏量約爲七億噸，煤謂有十五億噸莫大之額，且煤鑛又以油岩工業利用之結果，幾有燃料革命之觀焉。

（二）煤鑛與鐵鑛。

東北鑛業之中，鐵爲金屬之巨擘，煤爲非金屬鑛物之白眉。若以單個觀之，雖不如華北煤鑛之大，但其鑛數約有五十之多。僅撫順一鑛，其埋藏量已可算作十億噸。觀其鑛脈煤層之厚，與夫露天開採之雄大規模，可謂偉大罕比。撫順之油岩工業，亦爲人所注目者也。

撫順煤鑛之位置，在遼寧省撫順縣，距瀋陽約二十英里，煤層厚大設備完全，現歸滿鐵經營。鑛區面積，東西長四日里，南北寬一日里，主要煤層之厚平均爲百三十尺。鑛坑爲千金寨陽柏堡老虎臺煙臺四處，現用最新式露天法採掘，每日平均出煤二萬噸，以年計之可至六百萬噸之譜。從事採掘人員，共約五萬餘人。撫順市宛然與德國之克虜伯相等，成一勞働者之大都會矣。

撫順煤鑛比及最近，更發見可驚之物，即向來視爲廢料之五十五億噸頁岩，含有煤油之原油。—宣統元年自大山坑掘出之岩石，燒之覺有異，加以蒸溜而得百分之二，六之煤油。目下滿鐵以非常之努力，急於完成製油之設備。日本海軍全部包收之交涉，亦已成立，價格與天然油無大差異。民國十九年完成之後，每年可產原油七萬噸，硫安一萬八千噸，地臘Paraffin一萬五千噸，骸炭五千噸，此爲第一期計畫。據目下調查，油母頁岩全層之厚，自地表垂直測之爲四百五十英尺，品質以層之深淺而有不同，標準收油量平均其全體爲百分之五、六。煤油之外尚可得多數副產物，實爲意外之富源，茲觀日人之計畫，國人對之應作何感想及預備耶！

撫順煤鑛之外，尚有煤鑛甚多，但皆產量鮮少，惟新邱煤鑛將來或有希望。煤鑛之名稱及位置，列表如左：

煤採名稱	鑛區位置	經營者
一，煙臺煤鑛	遼寧遼陽城東四十二里	滿鐵
二，本溪湖煤鑛	遼寧本溪縣	中日合辦
三，陶家屯及石碑嶺支鑛	吉林長春縣	日人酒井氏
四，大窑溝煤鑛	遼寧西安縣	中日各公司

五，大窯溝煤鑛	遼寧錦西縣	中日合辦
六，牛心臺煤鑛	遼寧本溪縣	中日合辦
七，五湖嘴煤鑛	南滿路普蘭店之西	國人經營
八，扎賚諾爾煤鑛	中東路扎賚諾爾之西北	中俄合辦
九，鶴立岡煤鑛	黑龍江湯原縣	國人經營
一〇，新邨煤鑛	北寧路巴家窩舖之西北	滿鐵
一一，北票煤鑛	熱河朝陽縣	中俄合辦
一二，穆陵煤鑛	吉林穆稜縣	中俄合辦

東北之鐵鑛爲金屬鑛產中之巨擘，其埋藏量不下七億噸，就中以鞍山弓張嶺一帶爲最大產地。東北之鐵鑛，以赤鐵鑛及磁鐵鑛爲主，含鐵成分雖不算多，但其產量殊爲豐富。東北之冶鐵工廠規模較大者，爲鞍山製鐵所，弓張嶺無限公司及本溪湖製鐵所三處。鞍山製鐵所爲日本滿鐵所經營，其餘二者皆爲中日合辦。鞍山一處鐵鑛之埋藏推定量約逾五億噸。自起始冶製以來，每年虧累，現自貧鑛處理法成功之後，營業狀況已經稍見起色。每年投資甚巨而護利極微，故人皆以「滿鐵之瘤瘤」呼之。鞍山鐵鑛發見之時，正值歐戰勃發之際，日人對之曾有非常之期待，故其設立之規模頗覺宏大，不意大部分之鐵鑛僅含鐵百分之

五十至四十，因即縮小原定計畫，從事熔冶。近聞日人因鋼鐵關係國防頗大，故有擇朝鮮之新義州設立昭和製鋼所之議。礦石可由鞍山供給，而鞍山則在吾國領土之中，殊多不便故也。

本溪湖鐵鑛之埋藏量，推測約爲一億噸。製鐵所爲中日合辦。含鐵成分亦不見佳，故其經營困難之狀態，大致與鞍山製鐵所相同，近聞刻正設法以圖振興。

（三）金屬鑛物

東北之鑛產，除煤鐵之外，金鑛亦負盛名，近因濫採之結果，業已萎靡不振。東北各省以黑龍江產金最多，鑛區約有百數十處，大部分皆爲吾國政府之所有。目下金之產額，據瓊琿海關報告，民國十二年輸出額爲三百二十三萬五千九百海關兩——採金量約三百磅，民國十三年二百七十六萬二千五百海關兩——採金量約二百磅。東北全部所產之金，估計約爲五百萬海關兩。主要金鑛，列誌如左：

（一）吉林樺甸縣之夾皮溝金鑛。（二）吉林三姓一帶之金鑛。（三）黑龍江漠河縣之漠河金鑛。（四）黑龍江奇乾縣之奇乾河金鑛。（五）黑龍江之觀都金鑛。（六）黑龍江呼瑪縣之呼瑪爾河金鑛。（七）黑龍江之徐慶溝金鑛鑛（八）黑龍江之梧桐河金鑛。東北之金鑛及砂金採掘地，數目雖若是之多，但其產量俱不甚巨，若用新式機械開採，或可較優於現在也。

（四）非金屬鑛物

其他之金屬鑛物，延吉之天寶山產有銅鑛但不豐富，無大價值。鉛亞鉛硫化鐵鑛雖或有之，皆不適宜

于大企業。非金屬鑛物產有菱苦土鑛滑石石綿耐火粘土等物。菱苦土鑛產於滿鐵幹線大石橋海城以東一帶，區域頗廣產量亦多，用途雖尚未臻十分發達之域，現在祇供給日本八幡製鐵所，以作特殊耐火磚瓦之用。滑石產於蓋平左近，品質優良較之意大利所產毫無遜色，民國十三年產額，約爲一萬六千五百噸。石綿產於金州，量不多而質佳。

第四節　牧畜

一、家畜總數約爲一千四百萬頭

東北之牧畜，自古盛行，今尙爲東省產業之花焉。吾國人本富於受畜心，蒙古更爲游牧民畜，飼育訓擾之技，遠非外人所及。自古以來，因衣食住之故，飼養家畜，常逐水草而遷移。近則內蒙東部及南部地方，漸次開放，由移住之吾國人民，漸使變爲農業地，同時蒙人失其天然之牧場，以次西退。今則純粹蒙古式之大規模放牧，非遠至興安嶺以西，不可見矣。

正確之家畜數目等，不得而知。日本方面，亦無足信者。姑據民國第七次及第八次之農商統計，其總數約爲一千四百萬頭，分類如下，（單位頭）

地方別	馬	驢	牛	羊	豚
遼寧省	七八八、一四九	三四〇、〇二二	四七四、七九六	六五二、六五九	五、五六九、六四三

吉林省	九〇五、九七七	一〇五、九八八	三三三、八五八	三一〇、四七四	八七六、二一六
黑龍江	一四四、四九八	四一、五二三	二九八、九七三	二二六、六六〇	一、二一九、四〇〇
熱河	六一六、〇七八	一一七、四五九	二〇一、六一〇	五九四、八五四	四五七、二九七
合計	二、四五四、七〇二	六〇四、九九二	一、三〇九、二三七	一、六八四、六四七	八、一二二、五五六

自數目言之，豚占第一位，以下爲馬羊牛驢之順序。此外尙有家禽一千六百七十六萬六千六百六十九隻之鈁數如下（單位隻）

地方別	鷄	鴨	鵝
遼寧省	六、一四〇、九七六	八七五、二四〇	二二〇、二〇二
吉林省	四、〇七八、四一〇	五一五、九九二	四一、六五七
黑龍江	一、八一五、八五九	九三一、三三五	九三、八四三
熱河	一、七四〇、五三九	二九八、五二一	三四、〇九八
合計	一三、七七五、七八一	二、六二一、〇八八	三八九、八〇〇

東北家畜頭數表 （滿鐵調查）

種類 / 地方	馬	騾	驢	牛	羊	豚
遼寧	75	20	34	58	40	355
吉林	50	23	9	9	10	25
黑龍江	51	12	7	21	6	49
東蒙古	81	7	10	112	200	100
合計	257	62	60	200	256	529

單位：——「萬」

東北畜產分布表 （滿鐵調查）

地方 / 畜類	滿洲里 黑龍江	齊齊哈爾 愛琿	吉林中部	東省南部	東蒙古	金縣（即關東州）
牛	2,112	210	90	580	1,200	32
馬	2,575	510	500	750	810	5

豚	6,388	490	1,250	3,590	1,000	93
騾	636	120	230	200	70	16
驢	669	110	230	200	100	29
羊	2,568	60	100	400	2,000	8
總計	14,948	1,500	2,400	5,720	5,180	133

單位：——「千」

東北面積較大，畜業雖衰落，而爲數之鉅故尙如此。於農民本業及副業上，有密接關係，可以判然矣。

東省又爲天然產馬地。馬大概爲蒙古系統，體高四尺二寸五分，體重五百斤最爲普通，雖略嫌矮小，然各部能取均勢，能耐粗疏之管理及食料，有持久力諸點，則夙所知名。市價普通每匹在百二十圓內外。又東省供執役使者除馬外，更有牝馬與牡驢交配而生之騾。身高自四尺三四寸至五尺，謂較馬尤易驅使。普通一匹百四十圓內外。其次爲驢則多小者。高三尺二寸之譜，亦供役使，價多在二十圓內外。牛在漢民族間，僅供力役，蒙古人則兼榨乳。種類亦以蒙古系較多於滿州系。普通體重五百六十斤，一頭在六十圓內外。東省牛之將來，與馬同有希望也。

東北之綿羊及山羊，皆爲蒙古種。向來爲食肉及毛皮而飼育者，羊毛及絨毛，作爲副產物處理之。綿羊之體重，牝自五六十斤至七十斤，牡者最大爲八十餘斤。山羊較小。產毛量均極少，綿羊一頭不越三鎊，山羊不過一鎊上下。近以日本羊毛工業發達，而東省之羊毛事業，亦同時大爲注意，其出口額漸見增加。東省羊種之改良，自工業上言之，不可稍怠。目下市價，綿羊一頭八圓內外，山羊六圓內外云。

本業之將來，於此約略言之。日本在民十四年，毛織物之產額，爲二億零二百三十九萬圓，其原料之脫泊及羊毛等，輸入八千二百萬鎊，價值一億二千一百零七萬圓。原料以外，輸入超過者爲五千七百四十九萬一千圓。故日本之毛織物原料，求諸何處之重大問題，已在迫面。試觀日本國內，綿羊之飼育，微弱不振。北海道之月寒種畜牧場大費勞力，增殖已盡，而所得不過綿羊八千七百頭，仔綿羊二千六百頭而已。職是之故，日本當局自民七以後以振興東省之斯業，爲萬一之資。時適滿鐵自民三以來，於公主嶺試驗所，得美利奴種之交配種，大告成功。二回雜種，平均可產八九鎊羊毛，較諸舊種，舉三倍之成績。故今後若改良事業成功，則二十年後，羊毛產額，可達一千五百萬鎊，以單價一元計之，即爲一千五百萬圓。對於日本逐次增加之羊毛需要，雖不能盡量；但有自其勢力圈內可以供給之望。但斯業之直接經營，於生活程度甚高之日人，不能適應；惟可投資於斯業，或使東省人在低廉勞力之下，經營其事，或以技術之改良，爲之指導，以圖斯業之改善，此日本所擬努力者也。

此外更足惹起注意者，爲豚之數目甚多，而皆散放，實爲可驚，每戶均有十數頭。大體有三種，小者

一年爲百二三十斤，中等及大者各爲二三年，達二百餘斤。屠殺以供食用。其毛粗硬，作爲刷子之用，送往海外。每豚一頭，平均値三十圓內外。

二、發達遲緩之畜產品加工事業

觀東省家畜總數，有一千四百萬頭之現狀，則目下畜產品加工事業之幼稚，無容諱言。所謂加工事業者，自肉及乳之食料品製造，自毛之毛製品製造，皮革及毛皮之加工，獸骨利用之類，尙無足以注目者。其原因決非由斯業之不利，以一切未脫原始產業之域，有組織之研究，過於遲緩之故。事業之將來，完全爲未知之數，以此亦愈多興味，從事斯業者，大須奮發也。

試觀民十五東省南部三港畜產物輸出額，爲四百五十一萬五千一百五十七海關兩，舉其內容如次：

種類	數量	金額
家畜	一六、一一九（頭）	一八八、一九一（海關兩）
家禽	八三、九五七（隻）	六、〇四二
獸骨	二一六、二一七（擔）	四二五、五七八
皮革		一、三五六、八五九
洋毛	一一、八五八（擔）	三七一、〇四二

其他毛類		一一、七二一（擔）	五一五、一五二（海關兩）
猪	毛	九、六二四（同）	一、六二三、四二三（同）
牙	角	九〇八（同）	五、三〇九（同）
獸	脂	一、〇六二（同）	二〇、〇三九（同）
鷄	卵	三一〇、〇〇〇（個）	三、九七二（同）

（此外對俄輸出者，有九十七萬九千海關兩）

其中皮革之輸出，約一百三十五萬六千海關兩，占第一位。以有東省北部及內蒙古一帶豐富之產地，當然有莫大之輸出額；惟尚無進步之製革工場，殊爲憾事。華人據向來低級之製革法，故甚佳之皮革，均受損害，加以改良，洵爲要策。目下原料品之大部分，卽以生皮向歐洲及天津方面出口，哈爾濱瀋陽等處，爲有名之集散地。種類以牛山羊馬豚爲始，以及狗兎貂水獺等，甚爲繁雜。

次爲羊毛，業已言之，不復述。至於肉及肉製品，回教徒不食豚肉，吾國人以供食用，其輸出以牛爲主。最近每年有一萬頭輸入日本，將來大有增加之望。且牛肉之工業，若能就低廉之材料及工資，從而開始，實多興味。目上在瀋陽大連等處，除日本人小規模之火腿製造場，及中東路沿線俄人之小工場外，無可數者，實嫌缺乏。更觀牛乳及其製品，華人不喜乳製品，故結果難免不振。此外可注目者，爲利用獸骨

之事業，較之肉及毛皮，量重而價廉，大都不以爲意。最近日人中有着眼於此者，設二三骨粉工場，漸有發展之象。

第五節　水產業

一，沿海漁業

東省以大陸之富，即地上地下之富源，著名於世，而水中之富源，亦有難於輕視者。中國海岸線比較單純，又以海賊橫行，且不適於國民習性之故，可以發展之水產業，亦放棄於委靡不振狀態之中。但若以遼東半島租界地（關東州）爲中心，面臨黃海渤海之沿岸，又南北流諸大河之河川漁業等，皆屬有望。依次改善，今後或當有相當之期待也。

試觀海岸線，關東州地雖褊狹，而海岸線有五百英里，當渤海黃海魚族迴遊之要路，到處魚類豐富。又以降雨不多之乾燥地帶，爲適於製鹽之地。若方策得宜，兩兩相俟，將來之發展，必大有可望也。

沿海之漁業，以地勢交通等關係上，可大別爲三區。一爲自安東至貔子窩沿岸及其公海，二爲自關東州至熊岳沿岸及其公海，三爲其餘接近遼東灣之一帶。其中最有望者，爲第二區，漁船之根據地，爲大連老虎灘旅順及營城子等處。

關東州漁業之沿革，史無可徵，不能知其詳細。據遼東誌所載，水族名凡三十八種，與現今亦無大差，觀此足知古來已爲漁業之區域。其漁獲方法，雖曰幼稚，然較爲發達，漁具漁法組織等，有外人所遠不

能及者。且如渤海重要漁業之黃花魚，其漁法及漁具或走帆漁法等，尤足稱也。

日人操漁業者，在關東州方面之發展，始於甲午之役，休戰後中絕；至日俄戰起，日軍占領半島之大半，更以供給軍用之目的，重新開始。當時漁人，隨資本家出漁，春季打漁，秋季回國。後漸以日本官廳保護，有移居於老虎灘方面者。今之日人，無論其漁船漁具漁法，皆日本所用鯛延繩漁業，發動機手操網漁業，及捕鯨漁業等，一時日人之漁業有風靡一切之觀。漸有華人於低廉工價之下，起而模仿日本式之撈漁者；重以關東州水產會社有獨占市場之弊，不得其策，而日人漁業，因以衰微。於是關東廳，以振興斯業之故，近有種種畫策，民國十五年五月，組織關東州水產會，先是於光緒三十三年，在老虎灘設水產試驗所，以當指導該業之任。關東州本未施行漁業法，故沿岸漁村，初無漁業組合。組合者合作社也。關東廳於是圖水產業者之公同利益，同時認爲有匡救其弊之必要，發布水產組合規則，設立關東州水產組合，有中日人六千五百名之組合員，努力於水產業之改良發達，水產動植物之蕃殖保護，增進組合員之共同利益。但水產組合，亦有許多不便之處，結局不能見豫期之效果，因復解散，今日僅有半官性質之水產會而已。

試觀打魚之狀況，渤海漁業最有名者，爲熊岳城海面之黃花魚漁業。每年自五月十日前後，約三星期，內，關東州不待論，從中國沿岸各地，有漁船五百餘隻，麕集於此，從事漁業。其光景宛如戰場，誠爲壯觀。每一漁期所獲因年而異，約爲五百萬斤，值三十萬圓內外。其他爲龍口海面之鯛漁業，大船約一星期之所獲，可至八千斤；若爲發動機船，每次有四五萬圓收入。民國五年，東洋捕鯨會社於海洋島造作業

場，從事捕鯨，已捕獲長髮鯨大六十尺者，五百頭以上。由此觀之，不能不謂爲確有希望。沿海之漁業正確之所獲數目雖不明，但僅日人一部分，已有三百萬圓，與日本有關係漁之船，亦有二三百隻，但近來趨勢，頗受華人壓迫，日人漁業上致招損失，故日人擬有大資本及大規模之組織，立於驅使華人之地位，幷於有望之市場，講求迅速供給漁獲物之策，而期其發展。

二，未開發各河川之漁業

流貫東北曠野之河川，無不富於魚類。海岸線既短，去海又遠，交通不便，欲食海魚，大概不易，故所謂河川之漁業，相當發達。然以拙於漁業之國民，故雖有天惠，尙未十分開發。將來東北人口，更加稠密時，斯業必爲東北重要產業之一，不難測知。試觀東省南部諸川，如遼河鴨綠江松花江之本支流，皆產魚類。新民縣之薄河，亦以產魚著稱。鴨綠江之漁區，自安東縣河口上流八里，至於龍嚴浦之間。產魚以鯉鮹爲第一，鰻及白魚，則到處皆有，撈魚以夏季爲最盛。在結氷期前後，以特別方法，捕獲之魚量，亦不可侮。更觀東省北部諸水，較東省南部更爲有望，松花江之魚族，尤著名焉。松江上游，產鯉魚草杆魚鱗魚細鱗魚鯽魚一遍花魚鮮頭魚干條魚鱖花魚胖子魚鮹魚等，下游更有眞球大白魚等，又牡丹江細有魚鱗鮹魚鯽魚懷子魚鯉鮭等。他如圖們江綏芬河嫩江呼倫貝爾地方諸川，皆富於魚族，捕獲方法如可改良產額可多於今日之十數倍，決非難事，是亦抑而未發富源之一也。

三，水產物加工業

日人多生食水產物，故於水產物加工而用者較少，可數者不過魚餅及其他二三而已。吾國人民則所獲之鱈魚，黃花魚大刀魚等，機全部均用鹽鹹；惟其方法全未進化，而日人所食魚之類加工，全出華人之手。在華人管下沿岸之成績，雖不明瞭，關東州民國十五年之出水額，約爲二百五十七萬五千圓，有四百十四萬三千貫之多（關東廳調查以貫及圓爲單位）一貫等於吾國六，二八斤

地方	重量	金額
旅順	八二六、〇六八	六八六、三一八
大連	一、二一三、六四四	九四四、一五二
金州	八三七、六四七	三八八、九八五
普蘭店	一八七、一七五	九八、六八九
貔子窩	一、〇七八、九五〇	四五六、八九〇
計	四、一四三、四八四	二、五七五、〇三四

四，有望之製鹽業

味之美惡，全在乎鹽，俚語云然。食鹽確爲人類生活必需之物。而近代化學工業之盛衰，幾全部爲其所支配，此鹽之所以重要也。

但觀諸日本化學工業，雖顯著進步；而需要量三分之一，苟非求諸外國，則有不能生活之狀。即民國十五年需要量十四億五千萬斤，日本內地所產爲九億五千萬斤，不足之五億斤，則於關東州臺灣山東西班牙埃及等處，仰其供給。然一念今後將求之何處，且對於幾何級數之需要增加，如何可以供給之問題，則第一須舉東省鹽，以關東州爲尤要。晴天不斷空氣乾燥如東北者，尤適於製鹽。關東鹽之將來，對於日本之需鹽問題，有極重大之關係，吾人不可不知之也。

（一）關東州產鹽將近十億斤

東省之製鹽業，關東州占其大部。關東州之製鹽，在清同治元年，業已試辦，爲著明之製鹽地；日俄戰時，忽而衰落。戰後爲日人所轄，復再振興。在民國十五年度，共計產鹽額，已達四億一千六百五十餘萬斤之盛況矣。（以町及斤爲單位）。

地點	鹽田數	鹽田面積	產鹽額
旅順	一〇一	一、〇六二・三一	一一〇、五八一、〇八〇
大連	三	四四・五四	一、三四一、六〇〇
金州	九	八一・五〇	九、七八五、八二〇
普蘭店	一六五	二、〇七七・八四	一二六、四五八、九四〇

貔子窩	二六一	二、九六三・七六	一六八、三三八、八八〇	
計	五三九	六、二二九・九五	四一六、五〇三、三二〇	

此外開設中之鹽田，爲七百十八町，不遠可達七千町，其產額當爲六億斤。若更開拓目下之鹽田候補地時，十億斤之產額，即日本全國現在之總額，於斗大之關東州，可有充分產出之望也。

自面積與產額，觀中日兩國之勢力狀態時，日人四千六百町，華人一千六百町；其產鹽額約占二億六千萬斤者爲日人，約一億五千五百萬斤者爲華人。以視日俄戰後光緒三十三年左右不過九町者，實有霄壤之差。以日人事業論，又爲著明之發展。且以關東州鹽言之，凡東北鹽之特長，爲價格低廉，生產費每百斤不過二角。一過門司之價格，以運費及其他各費之故，雖不及青島鹽之九角；然較一圓二角之臺灣鹽，已便宜一角四分，大致爲一圓一角之譜。政府收買內地三等鹽，最低二圓六角五分，最高三元七角九分，以此比之，實爲半數或三分之一。加以內地三等鹽，其鹽化普達不過八四，二七%，關東鹽，則普通含有八五%以上，且以日本治下所產者爲有價值。今試關最近之輸出狀態，在民十五年度，爲二億五千萬斤，其變化如次（以萬斤爲單位）

	民國十五年	民國十四年	民國十三年	民國十二年
日本內地	一二、〇〇〇	一七、〇〇〇	二四、七〇〇	二五、六〇〇

朝鮮	一三、〇〇〇	一三、二〇〇	一八、〇〇〇	一二、〇〇〇
計	二五、〇〇〇	三〇、二〇〇	四二、七〇〇	三七、六〇〇

今舉州內主要之製鹽公司時，有日本鹽業株式會社，東洋拓殖株式會社及東洋捕鯨株式會社三處；以個人言之，則有武田富田矢原氏等。皆依天日製鹽法，投資額每町平均作爲千八百圓，綜計約爲一千餘萬元。東拓之貔子窩清水河等大鹽田，近亦可以完成，其投效必有增加之勢也。

(二)遼寧省亦產四億斤

中國方面，通稱鹽田曰鹽灘。遼寧沿海各縣，無不適於製鹽者。自大陸吹來乾燥之空氣，加以接連不斷之晴天，海水又富於鹽分，以故現在之開拓地，可不再論，此外尙留有許多適宜之處。以營口蓋平及復縣附近爲最盛，錦縣寧遠廣寧及盤山等亦大可觀。中國方面無正確之統計，據鹽務公署之調查，全省目下有三千六百四十九灘，每灘之平均面積，作爲二十五華畝，其產額自二億萬斤至四億萬斤，東北食鹽之販賣及輸送，爲法令所規定，不許運入他境。

(三)內蒙古亦產一千餘萬斤

在無海之國—內蒙古，於鹽湖製鹽。最有名者爲西烏珠穆沁旗之達白司腦耳（意即鹽湖），周圍約五里，半爲水而半露砂，於砂之部分可見鹽層凝結，厚五寸至一尺。許其採鹽者，僅以烏珠穆沁，浩濟特二

部四旗爲限，彼等以數人爲一隊，使百輛內外之牛車，停於附近，從而採取之。既經滿載，則蠕蠕成長蛇之列，運而出售。儘量採取而爲無盡藏，僅此一湖，每年之採取量，不下一千萬斤。東自洮南，北至海拉爾，南及赤峯熱河張家口一帶，西迄庫倫方面，皆所供給。此外則蘇尼特旗西南約十八里，有周徑一里之鹽湖；但其規模產額，均不足語也。

(四)有望之曹達灰工業

既述東省之製鹽業，則於行將着手之關東州曹達灰工業，自非一言不可。曹達灰於近代之化學工業，大半均有關係，其使命之重，自不待言，與煤鐵二者均爲立國必需之物。綿毛各布紙張硝石肥皂油脂染料塗料磁瑯藥品等。無一不需曹達(Soda)之惠。國家有事之際，且爲製造火藥所不可缺之軍需品。

試觀關東州曹達會社創立案，目下雖交議於商工審議會，大體日本現在所需，年爲十萬噸，其所用原料鹽，十八萬噸即足，而在關東州，可供給二十萬噸相近之原鹽。特惠關稅法亦復施行，向來每噸五圓九角二分六之輸入稅，變爲無稅。在關東州製造時，每噸生產費，在五十二圓以內；雖至日本大阪神戶地方，加入運費種種，亦不過六十三圓；加以其他費用，而賣價亦祇七十八圓。較之日本內地之現象，可減二三十圓之譜。此不獨日本之曹達自給策而已，對於曹達之世界市場，當亦起一大革命。目下施設雖未確定，然日本之有力財團，在關東廳滿鐵等援助之下，以一億五千萬斤之原鹽，五百萬圓資本，造曹達灰約四萬噸，相傳有此計畫。最近滿鐵自身亦有實行此製之計。

第五章　工業

第一節　概說

東北各省面積廣大，東北部有大森林，美木良材出產頗多。松花江遼河兩流域，土地肥沃，大豆小麥高粱等主要五穀。及其他各種糧食，每年產額巨大。畜產鑛產水產各物，亦皆富有，工業原料之來源，毫無供不應求之苦。動力及燃料之資源，復有取之不盡用之不竭之煤鑛。工資低廉，人類馴順，工業地東北之前途，洋洋浩浩實難限量也。

交通之輸運，陸有北寧南滿中東諸鐵路，海有大連營口安東及葫蘆島秦皇島各港口，此外尙有運費極廉之大車及民船。自原料動力運輸諸點統合言之，東北工業皆處於有利之地位。惜乎資本未充，技術未精，否則早已發達矣。

東北現有之工業，除以農產品爲原料之各種工業如釀造搾油造紙窯業繅絲等而外，可觀者尙少。但受歐戰之影響，現代式工業已漸勃興。如欲發達東北，亟應圖謀工業之發達也。

第二節　東北各地工業之概況

(一)以大連爲中心

大連爲東北貨物之吞吐港，且作南滿鐵路之基點，復以關東州爲日本發展東北之策源地，故以大連爲

工業之中心地乃理之當然者也。製造工業之主要者，始於滿鐵公司諸工場，繼以私人之所經營，例如油業鐵工業窯業釀造業及他各種工場皆於此處集中。旅順附近工業不盛，但磚瓦之製造業，滿洲啤酒有限公司之工場及乾粉工場，頗有令人注目之價値。大連之製造業，首以滿鐵公司經營之沙河江工場，規模最大，製作機械及鐵路用料車輛等物。油坊業最盛，約有六十。其中以鈴木油坊及日清製油公司最屬有名。鼈子窩之工業爲油坊及燒鍋，製鹽業亦盛。

(二)以營口爲中心

營口處於遼河河口，原爲東北最古最盛之一天然的貨物吞吐港，但自大連築港成功及遼河淤積泥土之後，已不若昔日之繁昌矣，尙仍不失爲工業之中心地。歐美各國商人皆於營口樹有根據，以便營業。工業有油坊煙捲磚瓦釀造醬油燒酒等業。瓦房店有日人經營之電燈公司。蓋平蔬菜產出甚多，大葱品質良好，最爲有名。柞蠶業及製鹽業亦甚發達，東北之柞蠶製絲地，蓋平僅次於安東而已。大石橋產菱苦土鑛，殆無盡藏，世界殊罕其匹，南滿鑛業有限公司及大石橋菱苦土鑛合資公司皆於此處設有工場，專從事於菱苦土鑛之酸化工業。錦縣爲北寧路沿線之重要都市，工業計有燒鍋二油坊一。染坊三一水膠行八磨房一四。及織布工廠四，此縣水良故其染坊有名。

(三)以遼寧爲中心

遼寧居東北之中央，而爲鐵道網之核心。撫順有煤鑛，本溪湖有鐵廠。舊式工業有油坊燒鍋醬園，新式工業有紡織煙捲製糖麵粉造紙玻璃毛織等業，將來益將發達。鞍山以鐵廠有名，磚瓦之製造亦甚盛大，

。遼陽之燒酒，風味絕佳，負有東北第一之盛名。本溪湖既有鐵廠，復產良煤。鐵嶺開原東豐新民諸處，油坊及燒鍋亦皆發達，開原尤以製造大車出名焉。

（四）以吉長爲中心

長春爲南滿中東吉長諸鐵路之接續點，吉林爲松花江江運木材及貨物之集中地，故其工業亦頗可觀。四平街郭家店公主嶺長春范家屯等處，皆有燒鍋油坊，長春另有麵粉公司。吉林之木材業甚盛，有林業公司恒豐火磨公司火柴工場及製材公司。

（五）以哈爾濱爲中心

哈爾濱原爲俄人經營中東鐵路之策源地，復有松花江之水運爲之吞吐原料及貨物，故爲東省北部之工業中心地。油坊及麵粉公司，廠數甚多，規模亦大。煙捲公司有名老巴奪最負盛名。滿洲里爲東北及後貝加爾湖一之畜產工業中心地點。沿中東各大都市概俱設有燒鍋及油坊，惟其規模較小耳。

（六）以安東爲中心

安東地處鴨綠江之上流，自安奉鐵路通車及江橋造成以來，漸爲鴨綠江木材之集中地，故工業之原料多以木材爲主。製材工廠有十處之多，柞蠶絲油坊火柴等業亦較興盛。柞蠶業則居東北之首位。絲織各品多有運往外國銷售者。雞冠山附近之通遠堡，日人設有滿洲木材有限公司。

第三節　各種工業之概況

油脂麵粉及釀造等工業，爲東北久有之工業。紡織化學製鐵鐵工電氣煤氣食料品煙捲毛織物皮革製材藥品人造冰洋灰磚瓦陶器磁器玻璃染料顏料等各種工業，現亦勃興。各種工業之狀態，茲略誌如下。

一，油脂工業

人工榨油，以供食料燈火之用，歷史甚古。現代之油房業，多已機械工業化。豆油除當地消費外每年輸往歐美各國銷售額，已達二百萬擔內外。豆餅爲大豆榨油之副產物，現往日本歐美諸國輸出頗多，當初不過僅用以作飼料肥料而已。以豆餅作醬油，現已成功，此後豆餅之用途又添一項矣。

榨油法有壓式及提鍊式兩種，皆係加壓力於大豆，而誘出其油分。（一）舊式壓榨——完全利用人力及畜力，先於碾子房磨碎之後，次往鍋房蒸熱，再送榨子房，以木機壓榨機壓榨之，即可出油。出油量約及含油量之五成。（二）機器油房——新式壓榨，光緒二十二年（即西曆一八九六年）營口英商太古洋行所經營之太古機器油房爲嚆矢，其後吾國人民及日人繼續亦皆採用之。壓榨原理與舊式製法相同，祇代畜力以蒸汽力，另加多數壓榨機器耳。舊式榨房所製豆餅概爲圓形，機器油房所出豆餅皆係板狀，蓋便於輸往歐洲銷售也。

壓搾式所得豆餅，無論其形狀若何，油分不能充分搾出，作肥料用之效能薄少，作家畜飼料滋養亦少，復以含有水氣過多，易於釀酵腐敗，不利貯藏等缺點極多。幸自提鍊式發明成功以後，此項缺點，已可補救。（三）提鍊式——大豆破碎之後，加入 Benzine 蒸溜，待大豆充分溶解，然後使其分離即得豆油。提鍊式所出豆餅爲粉餅，既矯正壓搾式所出豆餅之缺點，出油量復較壓搾式爲多，故人多用之。但 Benzine

油原價高，生產費雖因之增加。，但其特長頗多，將來之油房恐皆以提鍊式搾油。近聞有以酒精代 Benzin，而從事提鍊者，結果良好，臭氣及不純物皆可減除云。壓榨式之出油量爲百分之十五至十六。

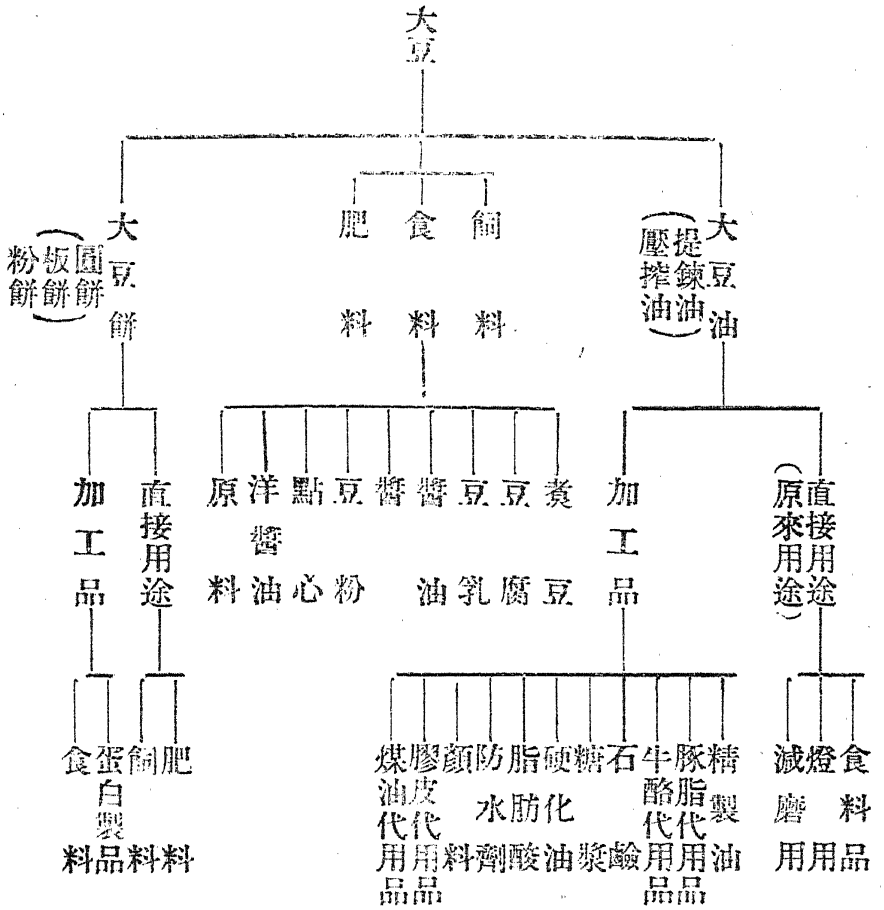
黃豆製油法圖解及大豆之用途如左表

豆油之用途頗廣。豆油可製染料，可爲土木建築防水劑等化學製品之原料。豆餅可作肥料飼料食料及醬油之材料。油房在東省各部，大連安東開原長春公主嶺營口及哈爾濱等處無不有之，工場規模較大者，在東省南部以大連爲最多，在東省北部以哈爾濱爲最多。東北各處較大，油房工場之總數約爲四百七十二處。此等油房一晝夜之生產總能力，豆餅爲五十七萬塊，豆油爲八十二萬斤。

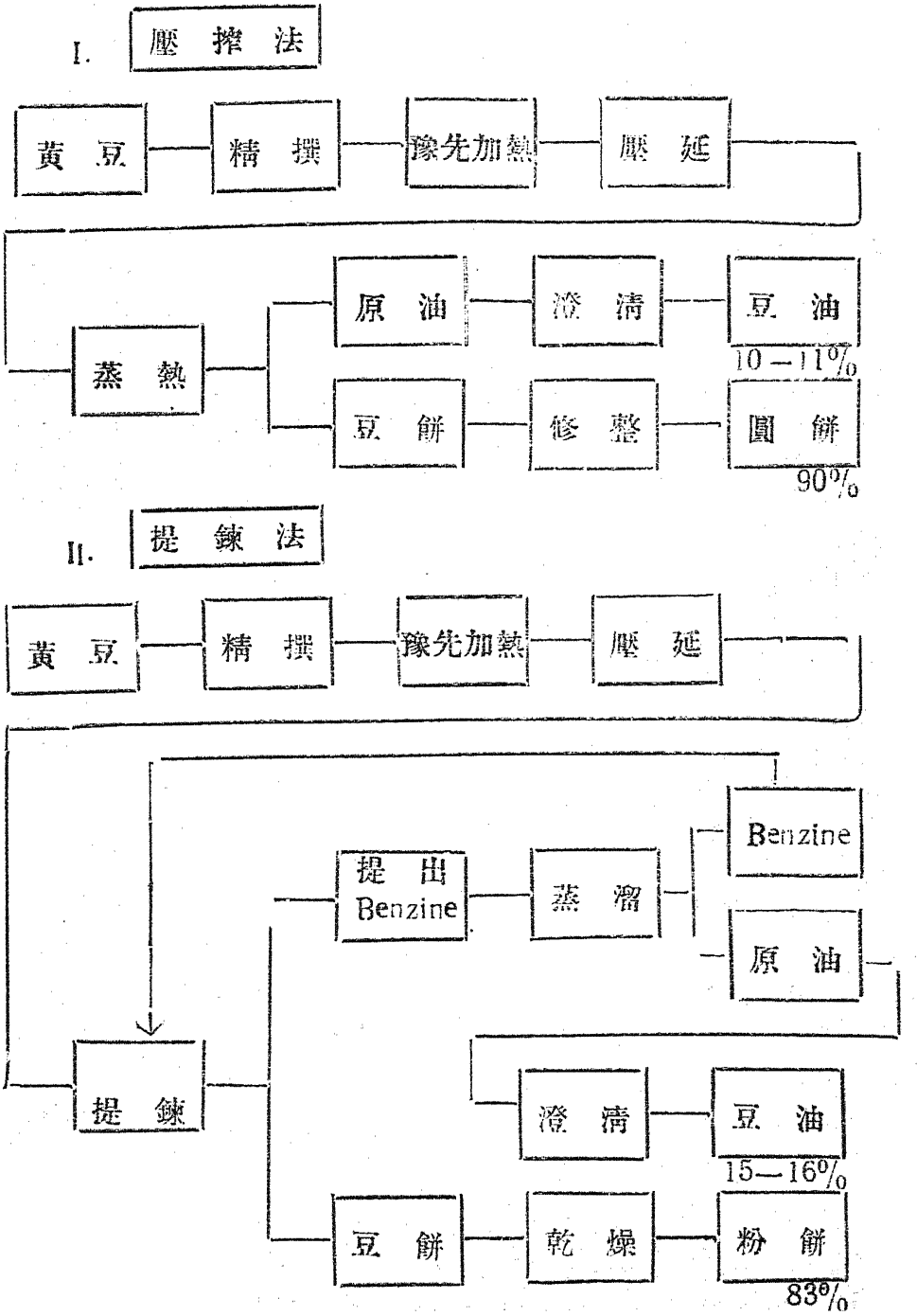
此外其他油脂工業，如小蘇子油大蘇子油落花生油蘇子油蓖蘇子油棉花子油胡胡蘇油等之生產工場，數亦甚多，產量逐年已見增加。此外亦產獸油。東北各處以牛油及豆油爲原料，肥皂及燭燭之製造業，大連及南滿鐵路沿綫各處設立有之。

麵粉工業　麵粉業以製小麥麵粉爲大宗，從事製造澱粉及蛋白粉者亦有之。舊式用人工及畜力者謂之曰「磨房」，新式以機械者別之曰麵粉公司。現在之製粉量，以之充全東北之需要，尚有餘裕。新式機械麵粉工場，自俄人至東北以來，方始有之。大規模之工場，殆有東省北部獨占的經營之勢。東省南部雖有日人經營此項工業，逐年亦見優盛，但仍遠不及東省北部中外人之所經營。

大豆及豆油之用途


大豆
大豆餅
圓餅
板餅
粉餅
肥料
食料
飼料
大豆油
壓搾油
提鍊油
加工品
直接用途
原料
洋醬油
點心粉
豆醬
醬油
豆乳
豆腐
煮豆
加工品
直接用途
原來用途
食蛋白製品料
飼料
肥料
煤油代用品
膠皮代用品
顏料
防水劑
脂肪酸
硬化油
糖漿
石鹼
牛酪代用品
豚脂代用品
精製油
減磨用
燈用
食料品

黃豆製油法圖解


I. 壓搾法
黃豆
精撰
豫先加熱
壓延
蒸熱
原油
澄清
豆油
10—11%
豆餅
修整
圓餅
90%
II. 提鍊法
黃豆
精撰
豫先加熱
壓延
Benzine
提出 Benzine
蒸溜
原油
提鍊
澄清
豆油
15—16%
豆餅
乾燥
粉餅
83%

釀造工業

東北豐產高粱，故每年所製之燒酒額數巨大，酒性强烈，日本各處銷售頗多。燒鍋油房磨房，爲東北自古以來最著名之三種手工業。燒鍋隨在皆是，黃酒之產額近年亦漸增加。遼寧省之遼陽，素以產美酒負盛名。近更輸出於中國他處及朝鮮日本。醬油之釀造，近以國人多喜用之，醬油工業之前途甚屬有望。

紡織工業

紡織工業可分柞蠶繅絲棉布製蘇及造紙等業。（一）絹紬以柞蠶絲爲原料，受歐戰當時之刺激，發達頗爲迅速。蠶繭精選，機織綿密，安東爲主要出產地。（二）棉布　棉布業最近始漸發達，原料仰給於上海及印度，將來擬東省所產棉花補充之。今於金縣遼陽各處獎勵栽培美國之陸地棉花。（三）造紙業以豐富之木材「帕爾潑」及高粱稭爲原料，前途有望。現在此種造紙原料多往日本輸出。（四）製蘇業東省南部之大連遼寧設有工場，所製之蘇尙未能應東北之需要。蘇產於鴨綠江松花江渾河遼河太子河諸域域。蘇製品爲蘇袋帆布繩等物。

各種化學工業因東北文化之發達，歐美式最新式之各種化學工業工場，若雨後之春筍，現已勃興，如肥皂火柴油母頁岩造水肥料染料藥品食料器等。（一）肥皂以東北產牛油及豆油爲原料，製造之處頗多，但皆屬粗製品。（二）火柴有安全火柴及黃憐火柴兩種，原料之木材過於豐富，發達因極迅速，現有供給過多之傾向。從事製造及販賣者有國人及日本瑞典等商人，三角競爭頗爲激烈。今後人口增加當可緩和。（三）油母頁岩發見於撫順，以之爲原料可製與煤油相等之油。此種工場現爲日人撫順煤鑛所經營。含油

量甚大，前途有望，副產物有亞摩尼亞。其他化學工業，亦皆在發展之途中。

食料品工業造糖及舂米之二工業，皆有希望。（一）製糖業以甜業爲原料，年來因氣候及其他各項關係，造糖原料之甜菜，產額豐歉無定，是以造糖能力之判定，殊爲困難。東省北部有俄人波蘭人經營之造糖廠，規模甚大，東省南部祇有日人經營一處。（二）舂米業因近年東北米之增收及輸入品之減少，逐年發達，現足供東北之用。

製鐵及鐵工業　製鐵業有滿鐵公司經營之鞍山製鐵所及中日合辦本溪湖煤鐵公司。鐵工業有滿鐵之沙河口工場及遼陽工場。哈爾濱有東北造船所及呼海路之工場。船舶之修理製造，則有滿洲船渠公司。此外如各種機械治鑄修理汽車鋼鐵管等之鐵工業，逐年興盛，但尚無大規模者。東北大學附設之工廠，規模亦頗宏大。

電氣，煤氣業　供給電力及電燈之電氣工業，以滿鐵公司之施設爲其始，東省南部之新都市及附近之城內，逐見繁興，今若已無晝夜之別，化作光明世界。大連撫順遼寧哈爾濱俱有市街電車。以電力而促進東北之機械工業，功績殊爲偉大。煤氣事業乃撫順煤利用之一策，前清宣統二年創設煤氣公司於大連，爲其濫觴。逐年增設現已及於鞍山遼寧安東長春諸處。

煙捲工業　東北素產名煙，主要產地爲遼寧省東部及吉林省各處。最近年產額約爲五千萬斤以上。遼寧所產者謂之「東山煙」，吉林所產者謂之「南山煙」。主要煙捲製造者有東亞煙草公司，英美煙公

司，中俄煙公司，老巴奢製煙廠，秋林製煙廠，南洋烟草公司等處。

毛織工業　東北綿羊約有百五十萬頭，可出羊毛約六百萬斤，此種羊毛向來俱往他處輸出，民國七年遼寧日人設立之滿蒙毛織公司成立，從事於毛織工業。一方在公主嶺之農事試驗場，爲補救原來羊種之缺點，現正設法改良而圖其普及。

皮革業　東北所產牛馬騾驢羊之皮每年約爲百七八十萬張，精製工業甚少，多以生皮出口，而所用各種熟皮，則由外國輸入。

製材業　東北爲豐富之森林區域，現在採伐材木之市場多在鴨綠松花兩江之沿岸。江口或臨江之安東吉林長春哈爾濱等處，製材業頗爲興盛。吉敦沿線大連四平街等處亦有製材工場。

藥品製造業　利用豐富之原料，如城甘草精硫酸及火藥等，雖屬皆有，但俱不振，製城工業利用關東州之鹽，以電氣分解法，現正從事製造純城。甘草精係以蒙古所產之甘草製成，大連鄭家屯亦峰等處俱有工場。甘草輸往日本銷售者甚多。火藥有安東製藥公司製造之。

人造冰及汽水工業　東北之江河雖產有天然冰，但關東州境內設有造冰公司及清涼水飲料工場，以應酷暑時之飲用。

磚瓦工業　磚瓦業有舊式及新式兩種工場。東北有日人設立之煉瓦製造工場，吾國人建築房屋時，亦多有用日人所製之磚瓦者。

洋灰及石灰工業　東北新興都市土木建築甚多，故洋灰之需用頗多，昔俱仰給於輸入，今則於遼寧大連金縣本溪湖等處，俱有製造洋灰及石灰之工場。

陶磁器及玻璃工業　陶磁器由日本及天津輸入者爲數不少。東北最大製造者爲大連窯業公司，製造硬質磁器及各種玻璃。陶磁器及玻璃器之輸出漸增，而其輸入品已減少。

顏料及鉛油工業　鉛油製造者多爲日人，以獸皮爲原料而製膠者亦夥。顏料以德國貨爲最多，現因日人設立顏料工場，德國貨已稍減少。

肥料工業　以豆餅作肥料工業中輸出之大宗。此外硫安及獸骨粉製肥料輸出亦多。硫酸亞摩尼亞爲鞍山製鐵所之副產品。獸骨及骨粉輸往日本使用於桑園及田地頗博好評。獸骨亦有用之製刷子扇子及小刀等之柄及木梳者。

第六章　商業

第一節　國內商業

（一）概說

東北之農產物，殊甚饒富，往境外及國外之出口，每年將近八百萬石。地大物博，與他處或他國即使斷絕通商，亦足以自供應求。但以工業不甚發達，故可觀之商業極少。距今約百年之前，冀魯移民往來頻繁，以致物資有所移動，商業之發達，始有所促進之。其後冀晉人民漸往經商，始有商業之組織。俄人會為東北發展之先驅，中東鐵路建築之時，吾國商人獲益不少，但於日俄戰事之後，俄去日來，競爭之範圍益廣而益烈。現在東北之商業界，在東省北部有俄人與吾國商人競爭，在東省南部與我競爭之者則為日人。滿鐵附屬地及遼東半島日本租界地內，以日人為顧客而經營之吾國商人為數甚多，上自批發莊號下至小本經營，吾國商人遙駕日本商人而上。但新式商業及大規模之經營，吾國商人則蹉乎其後矣。

東北商業之組織新舊混淆，苦於分歧，東北之一部及內蒙東部交通不便，至今仍有隊商行商之踪跡。東北之商號及公司，其經營與組織與吾國他處大致相同，舊式多於新式。資本雄厚經營大批生意者，首推魯粵之人，冀晉人則在其次。冀人之在東北營商者以昌黎灤縣樂亭縣人為最多，每值舊歷年關前後，北寧路上之旅客此等商人佔大多數，可知其興盛矣。商業之中，規模最大者首推糧棧及錢號，綢緞雜貨尚居其次。

次。商會爲圖謀增進商人相互間幸福之機關，東北各處設立之商會甚多。惟東北之商會可分兩種，一爲按照吾國法律所設立者，一爲按照日人所規定之附屬地商務會通則而設立者。前者設於東北各大城市，後者僅於滿鐵附屬地見之，但亦有少數商務會雖在滿鐵附屬地內而不按日人規定之通則者。

一、東北中國商會之概數（民國六年農商統計）

省名	商會數	會董數	會員數	一年收入	一年支出	會議數	議事件數
遼寧省	六六	一、二一九	五、五四七	三四三、三七五元	三四七、八一八	二、三五六	三六、五〇八
吉林省	三五	六三一	四、五八〇	一七三、一五八	一七八、九八二	一、四四一	二、五〇八
黑龍江省	二七	四一四	二、三四八	八〇、一九一	七八、五〇三	九七一	一、三九七
熱河	六三	一、三一四	四、三五六	九三、九九五	一〇三、八一〇	一、一一七	二、三四
共計	一九一	三、五七八	一六、八三一	六九〇、六一九	七〇八、一一三	五、八八五	九、七三七

東北之商務機關除吾國之商會外，尚有左列各機關。

一，商工會議所　商工會議所爲日人按據日本民法所組織之「社團法人」，但其內容及職能與其國內商工會議所之制度相類。會員之加入雖無強制性，但重要之商工機關概皆入會。現在商工會議所之所在地，約爲大連奉天鐵嶺長春營口安東及哈爾濱等七處，除奉天及哈爾濱兩處外，皆受關東廳之監督。

二、華商公議會　華商公議會與日本之商工會議所相等，爲遼東半島日本租借地境內吾國商人之商工機關。由於外國貿易之發達，自前淸末年即以公共機關而設立之，代行土木敎育賑恤警備等行政之一部。最近大連公議會完全採用日本商工會議所制度以來，其他各華商公議會，亦有次第倣行，改作會員組織之傾向。現在所有之華商公議會，共爲大連旅順小崗子金州普蘭店貔子窩等六處。

三、商務會　商務會爲鐵道附屬地內吾國工商業者之公共機關，按據日人所規定之附屬地商務會通則設立之。

附屬地商務會通則，根據日本商工會議所及吾國商會法之大要而規定。亦爲會員組織，幷不强制，置有總理協理議事員座辦等職員。現有長春公主嶺開原四平街雙廟子草河口昌圖及瓦房店等八處。此外尙有吾國商業者之協調機關，名曰華商實業會，吉林長春開原奉天遼陽撫順本溪湖等處之城內有之。

二、東北中國商會之概況（據民19滿蒙年鑑）

省名	商會數	會董數	會員數	一年收入	一年支出
遼寧	二六	五二八	二、二二〇	八四、一三一	八六、四七六
吉林	三五	七二四	四、二〇八	一八九、七一〇	二一一、六七四
黑龍江	一七	三一三	二、〇五八	六七、五六九	六二、八七八
共計	七八	一、五六五	八、四八六	三四一、四一〇	三六一、〇二八

（二）中外合辦事業

（甲）概說

東北之國際關係最爲複雜，而天產復極饒富，故中外合辦事業，較諸吾國他處，爲數頗多。日俄戰爭以來，各國之中，以與日人所合辦者佔大多數。現在東北及內蒙東部各處，幾無不有之。自合辦事業之性質上，約可分爲鑛業林業農業工業及運輸保險金融等業。若以法律上之形式區別，得分四類：

一，按照中國法律協同經營者——公司條例及合股組織。

二，按照外國法律協同經營者——會社法及組合法。

三，依據契約協同經營者——當事者間自由之契約。

四，依據條約協同經營者——協約。

協同組織之意義如何，殊有解釋之必要，爰略誌如下：「甲乙以共同經營事業之意思，各分擔支出資本之一部，創設合作社或公司，關於其事業之經營，甲乙皆有干與權利之組織，謂之曰協同組織。」

合辦事業之動機及目的，要不外在於下列點：

一，事業之性質及經營上，以一國人而不能經營者。

二，由於兩者之合併，利益可更增大者。

三，外人以其技術及資本，擬聯合在於開發之目的物或販路之擴張，保有實權及利益之吾國人民

而圖厚利者

二、合辦事業之現狀

(甲)中日合辦事業

東北中外合辦事業之中，因地理的及其他關係，以中日爲最多。中日合辦事業，在於數目在於規模，皆非他國之所可比擬。現在東北中日合辦事業普及於鑛山採木電氣銀行信託農業貨棧運送交通製造工場等事業，其中以鑛山業採木業電氣事業交易所信託業爲最多最大。主要合辦事業列左：

主要合辦鑛業

名稱	經營地	資本額
本溪湖煤鐵有限公司	南滿洲本溪湖附近炭鐵鑛	七、〇〇〇、〇〇〇圓
弓張嶺鐵鑛無限公司	遼陽縣弓張嶺以下三鑛區之鐵鑛	一、〇〇〇、〇〇〇
錦西煤鐵有限公司	錦西縣大窯溝龍尾把等之石炭鑛及附屬鐵鑛	三、〇〇〇、〇〇〇兩
天寶山銀銅鑛	吉林省延吉縣	五〇〇、〇〇〇圓

主要合辦木材事業

名稱	所在地	資本額
豐材股分有限公司	長春	五、〇〇〇、〇〇〇圓

興林造紙股分有限公司	吉林	五、〇〇〇、〇〇〇
中東海林實業公司	哈爾濱	三、〇〇〇、〇〇〇
鴨綠江採木公司	安東	三、〇〇〇、〇〇〇元
札免採木公司		六、〇〇〇、〇〇〇

主要合辦電氣事業

名稱	所在地	資本額
普蘭店電燈有限公司	普蘭店	三〇〇、〇〇〇圓
營口水道電氣有限公司	營口	二、〇〇〇、〇〇〇
奉撫送電所，鐵嶺電燈局	鐵嶺	二六〇、〇〇〇
北滿電氣有限公司	哈爾濱	一、二〇〇、〇〇〇

主要合辦銀行

名稱	所在地	資本額
正隆銀行	大連	二〇、〇〇〇、〇〇〇圓
龍口銀行	大連	一一、〇〇〇、〇〇〇
南滿銀行	鞍山	一、五〇〇、〇〇〇

奉天銀行	奉天	五、〇〇〇、〇〇〇

合辦取引所信託有限公司

名稱	所在地	資本額
哈爾濱取引所	哈爾濱	一〇、〇〇〇、〇〇〇圓
大連取引所信託有限公司	大連	三、〇〇〇、〇〇〇
營口取引所信託有限公司	營口	二、〇〇〇、〇〇〇

其他各種合辦公司

名稱	所在地	資本額
東亞土木企業有限公司	大連	五、〇〇〇、〇〇〇圓
滿洲運輸有限公司	大連	一〇、〇〇〇、〇〇〇
滿蒙殖產有限公司	大連	五、〇〇〇、〇〇〇
滿蒙毛織有限公司	奉天	一〇、〇〇〇、〇〇〇
滿蒙證券有限公司	奉天	五、〇〇〇、〇〇〇
興發公司	錢家店	四、〇〇〇、〇〇〇
公濟號(正志農場)	白音太拉	不明

哈爾濱土地建物有限公司	哈爾濱	二、〇〇〇、〇〇〇
北滿興業有限公司	哈爾濱	二、〇〇〇、〇〇〇

(乙)中俄合辦事業

中俄合辦事業小規模者多而大規模者少。中東鐵路通車以來，俄人目的祇在軍運，故於沿路之開發殊鮮注意。近自中俄協定締結之後，始漸趨重於經濟的設施而圖地方之發展。但中俄合辦事業，仍極寡少。規模較大者僅有穆陵煤礦公司，萬福廣，廣大兩麵粉公司，及克薩金麵粉公司兼油房而已。

(丙)其他各國之合辦事業

(一) 日本與俄國

日俄合辦事業以地理上之關係僅限於東省北部，而以哈爾濱爲中心。日人投大部分之資本，俄人祇供名義上之用者最多。近來俄人內以內政之紊亂，外以吾國利權之回收，在自衛之必要上，爰與外人協同經營各項事業，籍以保全自己之利權。日人限於條約及其他關係，在東省北部所不能經營之事業，多藉託俄人名義而行之。主要各種事業如下：

一，北滿電氣有限公司	哈爾濱	一、二〇〇、〇〇〇(二萬四千股中俄人僅有二千二百五十股)
二，有限公司福田組	哈爾濱	一、〇〇〇、〇〇〇
三，北滿運輸公司(匿名合作社)哈爾濱		二、〇〇〇、〇〇〇

四，東部西伯利亞輪船公司　哈爾濱　未詳

五，遠東運輸合作社　哈爾濱　三、四五〇、〇〇〇

六，札免採木公司（中日俄）　六、〇〇〇、〇〇〇

七，烏倫造夫庄司鍾五郎森林採伐合辦　五、〇〇〇、〇〇〇（估計數）

八，尹馬可夫庄司鍾五郎採伐合辦　二、〇〇〇、〇〇〇（估計數）

九，烏谷可夫鵜飼勘三郎捕魚合辦　一〇〇、〇〇〇

（二）美國

美國之勢力近年以來向東北進展甚速，茲將其主要合辦事業揭誌於下：

一，英美煙公司總公司設於倫敦，爲英美所合辦，現於東北勢力頗大。

二，聯合煙公司設在瀋陽，英美俄所合資，資本金據稱一千五百萬元，經營各種煙捲之製造及販賣，東北各處銷路頗廣，勢力亦極雄厚。

三，利達公司中美合辦，輸入美國之既製品，由東北輸出獸皮獸毛等原料，資本金雖稱三十五萬元，實數或更較多。

四，東方興業公司美俄合辦，販賣皮革牛馬牛酪肉類等物，資本不甚雄厚。

（三）英國

英國以營口及瀋陽爲中心，而圖著實之發展，根深蒂固，是以合辦事業爲數尚少，但至最近作爲通商貿易之促進策，現亦籌畫中英合辦事業勃興之方法。

一，英美煙公司概略見前。

二，聯合煙公司仝右

三，安格利養鷄公司設於哈爾濱，爲中英合辦之養鷄公司，內容未詳。

四，國際企業有限公司，爲中英合辦，各出資本三千萬元之半額。事業之內容爲低利貸借以資振興東北之企業，並擬經營鑛山山林開懇鐵路等業，吉林哈爾濱齊齊哈爾各處皆派有從事調查及企業計畫之代表。

（丁）中外合辦事業之當否

吾國東北各處，中外合辦事業，既若是之多，則合辦事業之當否得失，亟應詳爲討論，以利進行於將來，而資匡救於既往。按國際貿易之原則觀之，國際合辦事業原爲十分合理之經濟行爲，但今日之吾國，外受不平等條約深酷之束縛，內乏經營合辦事之財力與能力，究其實當否得失如何，恐不能以常理論之。況吾國東北與日俄接壤，處於日俄兩大之間，易於喧賓奪主積重難返，故於此點尤應注意。

吾人對於東北中外合辦事業似應暫且注意下列諸點：

一，不平等條約未經取消之國家絕對不應與其合辦各種事業，在於個人或有微利，但在國家則有大損故也。

二，吾人先須具備合辦之能力與財力，認清確實以互助互惠之精神，決不以己國之强大爲不當之背景者，始宜同其合辦。

三，對於國家政策及國防有關之事業，絕對不應合辦。

四，吾國法律不備，經濟組織不全，合辦事業暫且以少爲佳。

外人舉行合辦事業之原因，究何在耶，試觀左述各節：

一，藉其技術及資本，利用吾國之富源，營謀厚利。

二，外人不明吾人之語言習慣風俗人情，利用華人以當交涉之任，進行容易。

三，華工之工資極爲低廉，人之性情復頗馴順，如欲雇用華工，指揮之者總以華人爲宜。

四，吾國警察制度未臻完善，時感保護不週，若有吾國股份則吾國政府盡力保護。

東北中外合辦事業數目雖多，概皆不振，其故又何在耶，茲據外人所稱合辦事業之敗因，略誌於下：

一，中國人民多爲個人主義所拘囿，不適於多數人協同經營之事業。

二，合辦徒有其名，實在爲外人之獨占經營。

三，常假借其公使領事之力，以壓迫中國方面之人員。

四，對於地方人民之利害，漠不關心。

（三）交易所

東北之大豆豆餅及其他各種重要物產，買賣交易於大連之數量，年額約爲百九十萬噸，大豆居其大半，每年仍有增加之勢。東北之經濟界，一視其交易之消長如何而爲其所左右之。但此等重要物產之交易，從來僅於當業者間，於其必要上雜然集合隨意隨地行之，行市各有不同，以致需要者莫知其所應適從，且對於不履行契約者亦無何項制裁之道。特於中外人間買賣交易之際，由於語言習俗之差異，往往於其交易履行之時惹起糾紛，且不正當之投機到處可以行之。日本關東都督府爲扶助東北產業之發達，幷圖謀經濟界之進步，認有使市場變爲秩序井然之經濟機關，交易之確實方可期之之必要，爰即企圖設立公立之交易機關，當即公布買賣交易規則，先於大連創立交易所，日人名之曰取引所。民國二年九月一日起開始營業，漸次關原長春公主嶺鐵嶺四平街奉天營口遼陽安東各處，亦皆前後設立。普通物產交易之外，亦作以爲交易之媒介者，錢鈔之交易。現因經濟界之蕭條，遼陽鐵嶺營口之交易所，日本關東廳業經明令廢止之矣。

交易所之組織，可分爲官辦及商辦兩種。現在大連開原長春四平街及奉天五處爲官辦，商辦者僅有大連股票商品交易所及安東交易所兩處。目下上市交易之交易物件，在於官辦交易所爲大豆豆餅豆油高粱及其他之錢鈔之金票鈔票；商辦交易所中之交易物件，爲大連股票商品交易所爲有價證券（股票）布疋及蘇袋，安東交易所爲有價證券（股票）及鎮平銀。

東北現有之交易所及其設立年月，略誌於左

一，大連交易所　　民二，三，一五。

二，開原交易所　　民五，二，八。
三，長春交易所　　民五，三，一八。
四，四平街交易所　　民八，八，一八。
五，公主嶺交易所　　民八，八，一八。
六，奉天交易所　　民九，一，二五。

第二節　國際貿易

（一）東北貿易之中心

東北物產貨品之輸出入，因稅關管轄區域之關係上，可作左列三種之區別：

（一）東省南部　大連營口安東。

（二）東省北部　哈爾濱稅關管轄區域內（松花江滿洲里綏芬河三站）。

（三）東省東部　延吉琿珲。

此等地方貿易總額之約八成以上，爲經由東省南部三港（大連營口安東）而輸出入者，餘額之大部分則爲經由東省北部及東部而行之者，東北貿易之大勢，完全可爲東省南部之消長，而有所支配之。

（二）東省南部之貿易

東省南部之貿易，皆假中日兩國商人之手行之，其他外國人之大規模貿易業者，數極鮮少。日本之巨

大商號，皆爲日本本國各大公司之支店。此外亦有「輸入組合」——卽輸入合作社——之組織，存貨頗多。中國商人皆與大阪吾國之坐莊商人來往貿易，日本稱之爲「川口貿易」，川口者大阪之街名，華商聚居之所也。東北之輸出品，以大豆豆餅豆油爲大宗，皆爲外商所獨占；輸入品以布疋爲大宗，則皆於吾國商人之手行之。

東北之貿易狀況，先以大連爲首，輸出入皆維持增加之趨勢，出超額殆已近於一億海關兩。由輸出入額觀之，安東營口皆居大連之下。經由大連之輸出品，以大豆豆餅豆油煤等東北特產物爲主要物品；輸入品則以紡織物麵粉金屬製品機械等物爲主。大連之吞吐額占東省全部六成以上，爲吾國五大貿易港之一。民國十四年度大連之輸出入額，約爲三億餘萬圓。民國十八年度貿易總額多至於七億二千餘萬圓。

大連出入品之國際貿易，如按國別觀之，日本占五成七分，美國僅占七分，英國僅占六分，日本貿易商人勢力之雄厚於茲可以知之矣。大連之沿岸貿易，其數亦漸增加。最近山東及華北各處市場之活動力尙未復舊，大連乘虛而入，表示特著之發展者，約爲布疋麵粉糖酒精等物。大連之輸入主要外國商品，共有三十六種；輸出主要品，則有二十餘種。

安東沿江設港，以上流所伐採無盡藏木材之大集散地著名，又輸出柞蠶等山貨。輸入品以布疋類爲最多，供給旅順奉天鐵嶺長春各處。補助港尙有鴨綠江口之大東溝。安東由於陸境關稅之特惠，自日本輸入貨物，核減收稅，陸路輸入貨物數量頗多。此種特惠現已滿期，一年以後卽將廢止。民國十八年度貿易總

額爲一千九百二十五萬海關兩。若再將陸路貿易總額之七千三百零六萬六千餘海關兩，併入計算，安東之貿易總額則爲九千二百三十餘萬兩。

營口開港最早，曾極一時之繁盛，但自大連發達以後，營口之勢力幾全爲大連攘奪而去。吾國沿岸貿易，依然尙有甚大之潛勢力。以作大港灣而雄飛於海外貿易雖不適合，但以作小港灣對於沿岸輸船及民船貿易，尙有十分發展之餘地。東北吾國所築各鐵路之發展，以致吞吐貨物忽漸增加，殊與營口以好影響。滿鐵爲輸運煤斤，擬利用營口而樹擴充及改築碼頭之計畫，努力於營口之復活。此港之將來，或可重興光明也。民國十八年度貿易統額爲八千六百五十餘萬海關兩。

大連營口安東，近年貿易總額比較表（單位千兩）

年度	港別	大連	營口	安東
民國十五年		三六二、三一五	九一、一五〇	九四、一七五
民國十六年		三七六、四二〇	八二、二一八	一〇七、〇〇九
民國十七年		四三一、四一一	八四、三三五	九八、六七二
民國十八年		五〇八、五二八	八六、五六四	九二、三六一

東省北部之貿易路經，可分鐵路水路陸路三種。鐵路路徑以中東鐵路西至滿洲里東至綏芬河南至長春爲主，洮昂呼海齊克諸鐵路爲副；水路路徑沿松花江而下至於三姓黑河一帶；陸路路徑，則爲由東省北部各處通至各大都市之道路。東省北部之貿易額年年增加，民國十七年輸入額約爲八千萬海關兩，輸出額爲一億四千萬餘兩，合計約達二億二千萬海關兩。

經過東省南部之貿易，在東省北部輸出入貿易總額之中，在輸入方面佔六成五分，在輸出方面占四成。近年大概皆如是。主要輸入品爲布疋砂糖煤煤油麻袋等物，主要輸出品爲大豆豆油小米等物。

東省北部之直接對外貿易，祇有與蘇俄之貿易。民國十七年度輸入爲二千八百萬海關兩，輸出爲八千萬海關兩，兩項合計貿易總額共爲一億一千萬海關兩。較之十年前之民國七年，約有五倍之增加。經過松花江之對俄貿易，近因禁止外輪航行以來，業經杜絕。對俄主要輸出品，以大豆豆餅豆油小麥等物爲大宗，皆由綏芬河出口輸往海參崴。此等農產物及其製品約佔輸出總額之七成，畜產品林產品次之。蘇俄輸入品之中，占最多額者爲由綏芬河輸入鋼鐵麻袋砂糖煤等各約二百萬兩以上，機械類次之；自滿洲里輸入者以俄國印花布疋爲主，毛皮皮革等物次之。

對外蒙之貿易，近年以來，著漸增加，主要原因：（一）在於外蒙古需要貨物之增加，（二）爲吾國取締貿易之緩和，（三）爲貨物出入路徑之變更。輸往外蒙之貨物，主要者爲布疋麵粉茶砂糖棉綿絹布肥皂帽子化學製品及紙類。自蒙古輸入品則爲畜產品。

最近哈爾濱稅關管轄區域內輸出入品之價格路經比較表（海關兩）

年份 / 貿易路經	松花江水運	滿洲里	綏芬河	其他各國	共計
民國十五年	五、一二五、〇一四	六、〇一〇、一一〇	六八、六二一、三六八	六、七五一、六〇八	八四、四八九、一〇〇
民國十六年	四、一一四、四五九	五、八三二、二〇二	八〇、六八七、九一二	六、二四六、〇三六	九六、八八〇、六〇九
民國十七年	三、一四九、四六二	六、七一三、九八八	九五、五一六、二五六	三、九八、三五五	一〇八、九七八、〇六一

（四）延吉邊運之貿易

延吉之貿易，民國十七年度貿易總額爲一千一百餘萬海關兩。輸入爲六百五十餘萬兩；輸出四百七十餘萬兩。輸出品之中，大豆爲主豆油豆餅次之；輸入品之內，爲布疋衣服及附屬品等之生活必需品。近年以來，墾地面積日見增多，農產物之產額亦大增加，此處將來頗有發展之餘地。

邊運貿易之消長，全視乎以黑河及海蘭泡爲中心經濟勢力圈內之盛衰如何。近自蘇俄採取貿易官辦，及金鑛業之不振，海蘭泡之商業頗極蕭條，援琿之貿易受其影響故亦不振。邊琿之貿易總額，民國九年度爲七百四十餘萬海關兩，其後逐年減少，迨至民國十六年減至二百零一萬餘兩，民國十七年稍增至二百三十八萬餘兩。輸入爲一，四一三，五五六海關兩；輸出爲九六七，七一三兩。主要輸入品爲水產物機械等物；主要輸出品爲麵粉食料品家畜及家禽，輸出品之中以外國貨物之再輸出佔大宗。

第三節　金融幣制

（一）貨幣

東北之國有貨幣，可大別之爲制錢系洋錢系及銀錠系，此外尙有中外各銀行所發行之金銀兌換券。制錢系以文爲單位，通用最廣者爲銅元，制錢僅於邊僻之地通用而已。官帖乃爲以制錢作本位之紙幣，通用於吉黑兩省；銅元票則爲以銅元作本位之紙幣，祇流通於遼寧一省。洋錢系以元爲單位，有大洋小洋之不同。紙幣皆以洋錢爲本位，可別爲哈大洋票現大洋票奉大洋奉小洋及私帖五種。銀錠系有元寶銀及過爐銀，前者東北各處流通，但遼東半島日本租借地內不用；後者專用於營口。此外昔有俄國羌帖，通用於東省北部各處，今已久經絕跡，但哈爾濱今又有所謂金盧布者，雖不流通於市場，然對俄貿易上多以之核算貨價。日人所發行之金票鈔票，則仍通用，勢力雄大。觀此可知東北幣制之紊亂，亟須統一矣。

東北之貨幣，昔於宋遼之際，曾經鑄造制錢，金代久已用之，貞元年間設立交鈔庫而發行大鈔小鈔兩種之紙幣。經元明而至於清，以作帳薄上償還之信用制度，創設所謂「抹兌錢」者，實行頗久。幷鑄造「寶銀」，及發行「銀票」以謀便利。但於此時，巨商發行之「私帖」，社會中之流通力極大，銀票之流通爲其所抑制，故而不振。迨營口貿易之復興，元寶銀之流通方漸加增。光緒十三年在吉林鑄造制錢，光緒廿四年在遼寧鑄造一角二角之小銀元。吉林省更發行官帖，但此項官帖成績不佳，因之遼吉兩省俱鑄銅元以謀流通之便利。私帖依然發行而不止，爰於光緒三十一年設立官銀號於遼寧，發行各種銀元票及小銀元

票，而禁止私帖之發行，自此以後，各銀行皆蒙批准紛紛發行兌換券，紙幣價值因致低落，陷於混亂。民國九年因即設立東三省官銀號，以便收拾。但迄今徒有其名及計畫，尚未開實行之日也。

東北現在使用之貨幣，約可別爲現大洋票，奉大洋票，奉小洋票，哈大洋，吉林官帖，黑龍江官帖，廣信大洋票，吉林永衡大洋票，吉林永衡小洋票，黑龍江四分利公債券，鎮平銀，過爐銀，大洋錢，小洋錢等之吾國貨幣，及日本朝鮮銀行之金票正金銀行之鈔票及日本銀行之金票，俄國之金盧布等。

奉天票之濫觴，始於光緒三十一年（一九〇五）趙爾巽將軍時代，所設立奉天官銀號發行之銀行券。其後經過各種曲折，現在通用之銀行券，約爲十數種類。吉林官帖發行於光緒廿四年（一八九八）。將軍延茂爲防止省內瀰漫私帖濫帖之幣害，設立永衡官帖局，鑄造銀元，爲補其不足發發行本版刷印之官帖幷禁止私帖之發行。爾後經有幾多之變遷，現於吉林省內具有相當之流通力。種類有一吊二吊三吊五吊之小帖及十吊五十吊百吊之整帖，共爲七種。黑龍江省內流通之黑龍江官帖，光緒三十年（一九〇四）黑龍江將軍達氏及都統程德全，倣吉林官帖而發行之，別名卜魁官帖，或曰江帖。卜魁者黑龍江省城之別名也。種類有一吊二吊三吊五吊十吊百吊等。

東北三省之中，以哈爾濱爲中心，另有所謂哈大洋票者，占代表的勢力。哈爾濱昔日原爲俄國羌帖居主要貨幣之地位，但自俄國政變以來，價值低落，紊亂達於極點，民國八九年間，吾國中國交通兩行遂發行哈大洋票而代之。現有發行權之銀行爲中國交通東三省邊業及廣信公司。此外廣信公司發行有四厘債券

，與哈爾濱大洋票同樣使用。若以地點言之，大連爲金票之中心，遼寧爲奉票之中心，吉林爲永衡官帖之中心，哈爾濱爲哈大洋票之中心，黑龍江爲廣信官帖之中心。凡曾旅行於東北者，莫不苦於幣制不統一，動輒易換錢文，以招損失。

營口及安東之流通貨幣除各種銀行券外，在營口有過爐銀，在安東有鎭平銀（元寶銀之別名），用以償還債務，功用等於紙幣。

（二）金融及銀行

東北之金融機關，大要可別爲吾國及日本兩方面。吾國之金融機關，有舊式及新式兩種，日本之金融機關則以銀行業爲主。

吾國之銀行業，東北最古商業交易上之金融機關有票號（票莊）錢莊（錢票）銀號（銀鋪）銀爐等各項之組織。巨商之私帖及官府之官帖，以作貨幣盛行之際，與外國商人侵入之同時，新式銀行制度亦輸入焉。光緒三十一年先有東三省官銀號之設立，其後黑龍江廣信公司吉林官銀號中國銀行交通銀行等前後亦皆設立。此等銀號及銀行皆有發行紙幣之權利，而防止私帖之流通使用。前列銀行之外，尙有遼寧之公濟平市錢號邊業銀行熱河興業銀行惠華銀行安東儲蓄銀行東萊銀行等。舊式錢莊銀號及票號，現仍存在，勢力不小。東北之商人舊式多於新式，且其經營多爲國內商業，而銀號亦有其特長，故金融機關之中，銀號頗占重要位置。金融儲蓄機關，東省之中，以遼寧爲最多，名之曰「儲蓄會」

吾國金融機關之中，特殊機關之儲蓄會，殊有注意之價值，最近益見發展。此會之目的在於使儲蓄安全且作有利之運用。最初之儲蓄會爲民國三年春，鐵嶺所設立之地方農商儲蓄會，是爲嚆矢，降至今日東北儲蓄會之總數已有百餘處。資本金共計約五千萬元。主要業務爲存款長期短期借貸，殆與銀行相類。借貸之外，復作貨棧保險各種之企業。此會之組織，多爲股份制度，湊集資本而組成之。對於農商業者之借貸，須有抵押担保物件。會員祇限於中國人民，此點不可忽之。股份之多寡，各處不同，最多者爲一股三十五元，最少爲一股三元。支付方法有按整年按半年按月之分別。收益之後，除公積金及其他應行開除者外，按股分於股東。地方如益發展，則此等儲蓄會恐更將發達也。

日本之金融機關，始於光緒二十六年，橫濱正金銀行之牛莊分行。日俄戰爭之時，日本政府發行「軍用手票」，流通於全戰線之各處，戰後商業交易開始之後，頗感不便，日人金融機關之整備，爰有必要。日政府授與正金銀行發行期票之權利，以當軍用手票收回之任。繼於光緒三十二年（一九〇六），復又與以附有强制通用力銀券之發行權。但於光緒三十三年（一九〇七）銀價暴落之際，關東廳及滿鐵公司，改從來以「銀」所計算之帳目爲以「金」計算之，同時更附與正金銀行以金券之發行權，東北各處俱可通用。鴨綠江鐵橋之峻工開通，及安奉鐵路改築廣軌之後，東北與朝鮮，因交通上之利便，宛若同一區域之觀，故朝鮮銀行及東洋拓植公司等，亦皆來至東北，方有朝鮮銀行券之流通及東拓公司之投資。正金鮮銀及東拓可謂東北日人金融機關之三大巨擘。日本政府爲統一上列三特殊金融機關之計，自民國六年至於七年，規

定以朝鮮銀行爲一般商業機關之中樞，金票之發行，及國庫之事務，亦以當之；關於不動產之事務，則由東拓行之；關於滙兌及貿易金融事務則由正金銀行爲之，截然立有區別。表面上雖已完成統一之形勢，但因銀行之系統關係，東北各銀行及經濟界，隨時仍有動搖，浮沈不常之情勢。再加以日本本國之經濟界，多不積極幫助，故各銀行皆在於萎縮退嬰之狀態。東北日人主要銀行除上列三特殊金融機關外，則有滿洲銀行正隆銀行大連商業長春實業協成滿洲殖產安東商業銀行等，銀行以外之金融機關，則有各金融合作社及信託公司等組織。

東北農家之金融機關，吾國有糧棧，日本方面有東亞勸業公司東洋拓植公司，關東州境內各村落有金融合作社。東北朝鮮農人之金融機關，則有鮮人民會附設金融部，金融合作社，東拓公司東亞勸業公司及協濟公司等。

東北外國銀行之中，除多數之日本銀行外，尚有英國之匯豐及麥加利，美國之花旗，及俄國之俄羅斯及遠東，及法國之中法等銀行。此等外國銀行，皆以東省北部市場，及以哈爾濱爲中心之經濟勢力圈爲其活躍之舞台，但亦及於大連遼寧營口各處。

第四節　稅關

東北吾國之稅關，與內地相同，亦分爲商港及商埠所設之海關及自古即存於內地各處之常關兩種。按吾國之關稅制度觀之，海關與常關之區別，大體如下：

（一）海關設立於商港及商埠或租借地，常關則多設於商埠及其他內地之商業都市（但亦有例外）

（二）海關屬於外國人之管理，常關則屬於吾國官吏所管轄（但在於商港所設之常關，亦有屬於海關管理者）

（三）若自徵稅辦理事務諸點言之，海關辦理徵收西洋式船隻及由其所輸送貨物之課稅；常關則辦理徵收吾國舊式船隻及由其所輸送貨物之課稅。（但於海關稅率之下，准予貿易來往各商港間之吾國民船，亦於海關徵收之。）

東北之海關統歸總稅務司管理，其徵稅法規亦與常關不同。今舉東北海關及常關之所在地如左：

一，海關

大連，安東縣，營口，大東溝，滿洲里，哈爾濱，黑河，綏芬河，琿春，龍井村。

二，常關

榆關，中後所，興城縣，復縣，藍家屯（錦縣），界嶺口（撫寧縣），錦縣車站，喜峰口（遷安縣），溝幫子車站，大孤山（岫巖縣），及天橋府等總局，

東北之常關，昔於一六六四年，最初設置於牛莊。一八五八年，依據天津條約營口開爲商埠，故當卽設置海關。牛莊之常關自一八五四年以來，使營口分局辦理收稅，更於一八六六年移本局於營口，而管理各分局。按照光緒廿八年庚子事變之最終議定書，天津以外之主要商港十九處，及與商港相距五十華里之

內，所有常關之收入，作拳匪賠償金之担保，皆改歸海關辦理。自是以後，常關之中，亦有屬於海關管理之者。東北最古營口之常關，遂亦撥歸海關辦理矣。

東北吾國關稅制度之特質有二：一爲遼東半島日本租界地之自由港制度，及二爲對於陸路輸出入之貨物，減稅三分一之制度。陸路減稅原爲俄國獲得之權利，日俄戰後日本繼承此項特權，故由朝鮮輸往吾國及由吾國輸往朝鮮之貨物，概予減稅三分之一。但此項特惠制度現已滿期，一年以後，卽將實行取消云。現東北吾國之海關及其分關名稱若下。(一)瓊琿關——大黑河分關，(二)哈爾濱關——滿洲里及綏芬河分關，(三)龍井村關——琿春分關，(四)遼寧關，(五)大連關——旅順分關，(六)安東關——大東溝分關。遼東半島日本租界地境內，金州普蘭店貔子窩城子疃等處，皆設有稅關監視所。

大連海關根據「關於設置大連海關之協定」，設置於光緒三十二年(一九〇六)。依照該項協定，稅務司應爲日本人，且其職員在原則上亦必須爲日本人。稅務司更迭之時，總務司須與駐北平日本公使館商酌辦理，至其更換交代之時，先由總稅務司通知關東都督。又大連海關與日本官廳及日本商人往來文件皆以日本文爲之。

大連海關對於通過遼東半島日本租界地，輸往吾國內地出入之貨物，按照現行條約，僅徵出入口稅，但大連港之噸稅燈塔稅及港稅之管理及徵收不得干與。此外大連海關依照「關於內河汽船航行之協定」，凡與吾國境內未開港各口岸往返之外國船隻，得以發給內河航行執照。

遼東半島日本租界地境內之關稅關係，與吾國之其他條約商港稍異，茲將大致概說如下：

（一）海路輸入大連，而消費於租界地境內之貨物，概免課稅。

（二）陸路由吾國內地輸入大連，而消費於租界地境內之貨物，概免課稅。

（三）租界地之生產物及以之作爲原料，或以由外國輸入之原料所製造之貨物，輸出之時，不得課稅。

（四）海路輸入大連，陸路越租界地境，運往吾國內地之外國貨物，課入口稅。

（五）租界地內之生產物，及以之作原料所製造之貨物，陸路運往吾國內地時，課入口稅。

（六）陸路由吾國內地，輸入之吾國貨物，而由大連輸出之時，課出口稅。

（七）以陸路由吾國內地入口之原料，所製造之貨物，輸出之時，依輸出者之選擇，對於原料或製造品，課出口稅。

（八）由吾國之通商港口，海路輸入大連之吾國貨物，而運往吾國內地時，按現行條約而課稅。

（九）陸路由吾國內地，入口之貨物，向吾國通商港輸出之時，課出口稅，在於到達港課沿岸貿易稅。

第七章　遼東半島日本租借地

（一）概說

遼東半島日本租借地，介於黃海渤海之間，爲遼東半島最南之一部，舉世著名之海港，所謂旅順口大連灣者，即在於此。日人稱之曰「關東州」，吾國行政區域則無此名稱也。

甲午一役辰已一役，皆與此間租借歷史有重大之關係。俄既得之而復失之，日本始得之，繼失之，終復得之，而爲之主人者，乃袖手作壁上觀，一聽他人之爭奪殺而莫能置喙於其間，亦可哀矣。此間租借期滿，能否收歸吾有，尙爲未來之問題，無由懸測。要之自今日觀之，他人之所以處置此土者，其視已割之台灣有以異乎，此則吾人之所爲愴然欲絕者矣。

租借之歷史　關東州租借之歷史，實託始於俄羅斯之遠東政策，今覼述之，則自馬關條約始。甲午之役，兩國既啓戰，各派全權大臣議約於馬關，其條約之第二款，中國以遼東半島割讓於日本。約既定矣，俄德法三國忽起而干涉，同時忠告日政府，謂宜放棄遼東半島，一面集合兵力，豫備以武裝從事，日本大恐，乃向中國別取報酬，而以遼東半島還之中國。

三國之干涉還遼也，以俄爲主動，蓋以遼東半島與其遠東政策有密切之關係，非有愛於中國而出此也。然其爲此，實足以市惠於中國，而促進中俄之親交，故閱時未幾，而中俄密約成立，滿洲遂處於日俄勢

力範圍之下。中俄密約之後荏苒一年，而山東有敎案發生，德國遽以兵艦佔踞膠州灣，與淸政府訂九十九年租借條約，俄國乘此機會藉口履行密約而防禦他國之侵犯滿洲也，遽派其太平洋艦隊提督拔梭夫率所部長驅南下，佔踞旅順大連二港，向淸政府要求租借，總理衙門拒之，謂德因鉅野敎案租借膠州灣，與滿洲無涉，莫復出而調停之，請將旅順開爲商埠，俄悉不允，遷延久之，卒於次年三月與俄訂租借關東州條約，其要旨如左：

（一）中國允將旅順口大連灣二處及其鄰近相連之海面租借與俄國。

（二）旅順口作爲俄國海軍港，祇准中俄兩國船舶出入，大連灣開爲商港，各國船舶皆准出入，其租借境內，俄國應全享租主權利。

（三）租借年限，以二十五年爲期，但期滿後，得由兩國商酌續借。

（四）俄國之旅順大連二處，得建築礮台營壘，中國軍隊不准在界內居住。

（五）租借北界之外，應留一甌脫，此甌脫歸中國管理，惟未先與俄國商妥，中國兵不得私入甌脫。

遼東半島之重要，卽在旅順大連，俄既佔有此二地，與全佔遼東半島何異。中日戰爭之結果，雖失而復得，然日本返之，俄國攘之，同是痛耳。同年閏三月關於旅大租借問題，復締追加條約，其要旨如左：

（一）租借地之北界，由遼東之西岸亞當灣之北，穿過亞當山背，至遼東東岸貔子窩灣之北，所有水面及陸地周圍之各島，皆在租借區域之內。

（二）隙地（卽厥脫）之北界，由遼東西岸蓋州河口起，經岫巖城北，沿大洋河之左岸至大洋河口。

（三）一不經俄國承諾，不得將隙地讓與他人，二不經俄國承諾，不得將隙地之東西沿海口岸開放與他國人通商，三不經俄國承諾，不得將隙地內築路開礦及其他工商業之利益讓與他人。

翌年俄國於租借地命名曰「關東州」，依西伯利亞制度，置總督治之，以旅順爲首府，短期之租借地與領土一律看視，租借云乎哉。

俄之租借旅大也，不啻奪自日本之手，日人全國上下，銜之次骨，志圖必報，爾後日俄於滿洲朝鮮間時有違言，亞東風雲日益慘澹矣。至光緒三十年二月，日俄國交遂斷絕，戰局開始，鏖戰年餘，俄國海陸軍皆大敗，美總統盧斯福出當調停之任，卒締樸茲茅斯和約，而關東州租借區域，遂輾轉讓渡於日本矣。

租界地之區域　關東州之境域，佔遼東半島南部及附近之島嶼。位於北緯三十八度四十二分至三十九度二十八分，東經百二十一度七分至二十三度十六分。除沿海島嶼不計外，西南起老鐵山嘴，東北至貔子窩港，北自亞當灣循陸迤東達於貔子窩之北。合全部面積計之，（連島嶼）爲日本里二百十九方里，卽近於三千四百八十六方公里，適當臺灣島十分之一。

沿海島嶼屬於租借區域者，爲數約四十，其面積約及十八方日里。島皆不大，其在一方日里以上者，僅有六個，如鳳鳴島（三●二五〇）西中島（三●二〇三）大長山島（二●二五〇）光祿島（一●八一三）海洋島（一●三七五）小長山島（一●三五〇）是也，茲將租借沿海各要點分舉如左：

港灣 渤海 葫蘆山灣 會灣 雙島灣
金州灣 亞當灣 鳩灣
黃海 旅順口 鹽大澳 克爾灣
大連灣 貔子窩 深灣

海峽……老鐵山海峽

地峽……金州地峽

地角……老鐵山角 鮮生角 礁脈角

島嶼 渤海 西中(花椒)島 交流島
鳳鳴(南關)島
黃海 南三山島 中三山島 北三山島 海洋島
光祿島 裏長山列島 外長山列島 五馬島

(二)租借地之行政

租借地之行政，現爲關東長官治轄，置關東廳於旅順，爲其行政之中央機關。關東長官爲特任官，管轄租借地行政區域內，一切行政事務之外，幷掌理南滿鐵路沿線及其附屬地一帶警務上之取締，同時監督南滿洲鐵路有限公司之業務。關東長官關於一般之政務，雖上承拓務大臣之監督，但掌理與吾國地方官廳之交涉事務，故關於涉及外國之事件，則承受外務大臣之監督。

租借地之行政，治於軍政，嗣置都督，現已改爲長官。都督以陸軍大將或中將任之，軍政各權皆附與之。現行之關東廳，則爲純然之文治機關。但陸軍武官被任爲長官之時，得兼任關東軍司令官，與臺灣總

督之規定相同。關東廳之最高行政官爲長官，長官之命令謂之廳令。爲保持管轄區域之安寧秩序，及鐵道線路之警備保護，於必要時，對於軍司令官，得請求兵力之使用。長官直接統轄部局。爲部局之補助者，有局長財務部長事務官秘書官理事官技師警察翻譯官視學等。此外關於交通事務另置顧問，而以南滿鐵路公司總裁充之。

租借地第二級之行政組織有民政署。其行政官爲民政署長，處理其所應管轄行政區域內之一切行政事務。署長以事務官充之，其性質地位所轄事務及職權等，大體與臺灣之州知事相等。第三級之行政組織，有民政支署，支署長以理事官充之。

南滿鐵路附屬地內，關於保衛行政之權限，雖附與於南滿鐵路公司，但警察權則屬諸關東長官，置警察署以掌理之。租借地及鐵路附屬地警察事務之統制，關東廳置有警務局長，承長官之命，司管轄區域內警察及衛生事務之執行，並使指揮監督民政署長，民政支署長，警官及警察。租借地域內之警察官廳，爲民政署長支署長及警察署長。境內警察署長之監督，在於民政署長，境外之警察署長，則使領事兼任，各充監督之任。

租借地之司法制度，爲二院三審制。卽地方及高等之二法院，及高等法院之上告部及覆審部是也。各法院辦理關於在其管轄區域內民事刑事之審判，及非訴訟事件等務，兩院皆附設各級檢察廳。

租借地境內之地方制度，別爲市制及會制之二種。大連及旅順施行市制，境內各村莊則施行會制。市

之執行機關有市長，市長係於被選舉候補者三名之中，由關東長官選任之。市之決議機關爲市會，以官選及民選市會議員組織之。議員之定額，現在旅順爲十六人，大連爲四十人。其中旅順有二人，大連有七人爲官選，以吾國人充之，其他皆爲日本人而由民選。市之事業，爲關於公衆衞生之設施，公學堂小學校等之教育設施。在於大連市，經營女子中學校及商工學校等，及職業介紹所市辦住宅市辦典當公園市場火葬場墓地及街燈等事；在於旅順則經營屠獸場火葬場及墓地而已。

會制類似日本國內之町村制，現在租借地境內之會數共爲六十九，會之下有街及屯，其數爲三十五街及五六三屯。會之執行機關爲關東長官所任命之會長，會之諮詢機關另設協議會，而經營土木衞生行政地方改良，救護屠獸場及市場等公共之事業。

租界地境內之海關及其制度，已詳於前章商業之內，茲不再述。

教育機關可分爲日人子弟教育機關及華人教育機關。租借地之僑居日本人團，昔於軍政時代，久已設有小學校，其後逐年發達，現今小學校之外，設有中學校實業學校女子中學校專門學校及大學，僑居日人子弟之就學率比較日本國內地方都市凌駕過之。境內之小學校最初設立於光緒三十二年（一九〇六），逐年增加現在學校數爲二十，學生總數爲一萬三千五百餘人。中學校共有三校，學生總數爲二千二百人。此外尙有女子中學校四校及中等職業學校二校。南滿洲工業專門學校，僅分建設工學科及機械工學科。旅順工科大學爲單科大學，不採學科制，於所定科目之範圍內，學生自由選擇聽講，是其特點。

關東廳滿鐵公司及居留民團等，爲居住租借地及鐵路附屬地境內之吾國人民，亦設有教育機關，租借地境內，初等教育有十校，學生總數爲八千七百人。私塾現仍存在，關東廳設有規則，助其改善及發展。鐵路沿線之公學堂，共有一百一十校，學生總數爲二萬三千人。私塾現有二百零七處，兒童數爲三千四百人。初等教育之外，亦設有中學及職業學校。

附關東廳及其所屬官署一覽表民國十八年九月

關東廳行政機關一覽（民國18年9月）

關東廳及所屬官署
- 長官官房
  - 秘書，文書，外事課
  - 審議室
- 內務局——地方，學務，殖產（苗圃，權度所），土木課——（辦事處）
- 警務局——警務，高等警察，保安，衛生課
- 財務部——經理，財務課
- 民政署——支署
  - 小學校（州內）
  - 公學堂（州內）
  - 青年訓練所
- 警察署
- 高等法院——地方法院
- 高等法院檢察局——地方法院檢察局
- 遞信局
  - 郵便局
    - 辦事處
    - 電信辦事處
    - 電話辦事處
  - 電信局
  - 電話局
  - 郵便所
- 刑務所——刑務支局
- 海務所——支局
- 專賣局
- 工科大學
- 中學校
- 高等女學校
- 師範學校
- 大連商業學校
- 金州農業學堂
- 警察官訓練所
- 觀測所——支所
- 旅順醫院
- 婦人醫院
- 療病院
- 農事試驗場
- 蠶業試驗場
- 救療所
- 種馬所
- 水產試驗所
- 交易所
- 博物館
- 臨時土地調查部
- 體育研究所

(三)租借地之經濟情形

(1) 農業

租借地之農業，幾皆爲吾國人之經營，日本農家爲數不多。主要農產物爲包米小米紅粮小麥大豆旱稻水稻等，民國十七年之收獲額爲二，四七三，〇〇〇石。蔬菜皆於都市附近栽培之，計有蘿蔔葱茄子白菜等物，年產額約爲六九，七九四斤。

境內之農戶及農人，略誌於下

(一)以農爲專業者

日本人	二〇九戶	三九四人
中國人	四六，七四〇戶	一八四，八二七人

(二)以農爲兼業者

日本人	五九戶	八一人
中國人	一〇，六二六戶	三五九，九〇三人

境內陸地棉之栽植，由於關東廳之獎勵及民間之努力逐年增加。民國十七年度，境內收獲額爲六五五，〇〇〇斤。此外特別耕植物則有蔴類。境內之風土氣候。頗適落葉果樹之栽植，鮮果之物質頗爲優良，輸往東北及吾國他處而販賣之，極爲興盛。種類約爲林擒黎桃葡萄櫻桃杏李山查棗及海棠等菓品。境內菓

木園之經營者，共有八百餘戶，其中有二百二十五戶爲日本人，民國十七年之產額爲五，〇七四，〇〇〇斤。

租借地境內自有日人居住之後，始有水稻之栽種，日人並設公共機關以指導之。逐年收成頗好，最近年產額爲八千石。蠶業分家蠶及野蠶兩種。日人未來之前，養蠶者絕少。迨至日人繼承俄人租借以後，知土地及氣候，可以育日本蠶及桑樹，爰於光緒三十四年（一九〇八）先由官府試行養蠶成功之後，嗣後每年成績甚好，漸次興盛，近年所產蠶繭將近七百六十餘石。野蠶之中，以柞蠶最爲發達，但以飼養於雜木林中，以作純然柞蠶之飼育場，不甚相宜。

關東廳立農事試驗場　設於金縣東門外，掌理分配農產畜產模範農事種苗產蠶種種卵種畜，鑑定土壤肥料農產分析種苗及肥料，辦理農事遊行演講，講習農具農產物之標本，陳列有關之試驗等各項施設。並供給穀菽蔬菜菓樹之試驗，花卉及樹之種苗，及山林之標本。亦有菓樹園普通耕種物場，特別耕種物場及蔬菜等諸設備。

蠶業試驗場，　在於旅順，掌管關於蠶種養蠶講習野蠶桑樹繅絲等事項。另有桑園菓樹園，及蠶室繅絲工場等。畜產則施行改良吾國原來之種族，努力之結果，每年產優良種，似已漸多。種類爲牛馬騾驢羊豚等，使用於農業經營及輸運。境內飼育之家畜約有十八萬頭，家禽約有三十一萬頭。境內之山林，多因濫伐野火放牧及不講植林，今日狀甚荒涼，但日人努力於植樹造林，施設苗圃，監視濫伐及野火，故

境內樹木之翠色，已可見之。境內之山林約占全面積三分之一，十數年之後，較大森林當可出現也。境內之工業，歐戰之時，如雨後之幼筍，現代式各種機械工業，勃然興起，但由於戰後之恐慌，倒閉者不少，其後漸次恢復原狀，仍歸堅實發展之途矣。油房製品棉線洋灰各種器械類精米醬醬油織物生絲麻袋肥料骨粉鐵器磚瓦玻璃器染料肥皂人造冰汽水等物之年產額約值八九，六三四，〇〇〇圓。境內之鑛產物，雖有苦灰石石棉鐵鑛砂金煤重晶石及硅石等物，但比之境外所產品位較劣。苦灰石及石綿少量之外，其他有望者殊少。漁業在地形上可分爲黃海及渤漁業。黃海產鯛鰆平目鰈鱈鮪海鼠及貝類；渤海所產與黃海所產者略同，貝類特別豐富。境內之海岸綫亘長七〇〇餘英里，日人及吾國人之從事漁業者爲數頗多。日本國內及朝鮮所產之鹽，皆有不足之傾向，故租借地境內鹽田之開設，極爲旺盛，所產之鹽大致可謂佳好，製鹽業者幾皆爲吾國人民，日本之鹽田，數目稀少，未能與吾國人之鹽田比肩並擬。民國十五年產四億九千萬斤，現在更樹今後之增產計畫，擬使可以產出日本本國所產全額之半數，其設備不可謂不大矣。

日人依據中日條約，關東州鐵路附屬地及開放之商埠皆有居住往來之自由，但東北日人之商業，其基礎多置於關東州境內。境內之商業，殊爲茂盛。交易商品之在於輸出者，爲五穀其他農產物及工業製品，在於輸入者以布疋爲主。如詳言之，輸出品有大豆豆餅豆油高粱小米小麥包米柞蠶繭及絲鋼鐵煤羊毛及皮革等物。布疋麵粉烟捲機械建築材料染料顏料，則爲輸入品之主要者也。

（四）日人農家東北移殖之設施

移民之中，以農業移民可期永久，故日人於工業商業移民之外，極力獎勵以農爲業之移民。且日人喜食米，而我東北產米不多，日人爲謀解決其糧食問題，爰於租借地境內，擇地創設農村，種植水稻。關東廳所設立之農村名曰「愛川村」。地點在於金縣城北，二十里臺車站之西，乃係日本本國人最初之移住農村。該村土地之全面積共爲二七五町，當初之計畫，擬卽開墾水田六十五町。招募移民之先，卽着手於開墾築造水源溝渠房屋諸事，民國四年春竣工之後，應募農家共有十九戶，四十八人，當卽從事耕植。移民皆爲愛宕川下兩村之人，爰命名曰「愛川村」焉。

最初除菜園等小部分外，村人共同栽種水田，是年之秋收，與所期者相反，成績頗爲不良，當卽改換制度，分割水田於各戶，由其各自分種。此村之農戶年有移動，十九戶之中現在祇餘七戶。舉辦之初年，秋收不佳，十九戶之中竟有十六戶逃歸日本，愛川村所存者僅不過三戶而已。其後之戶數旋加旋減，輒來輒去，故現在祇餘七戶。農村之耕地，民國十八年末，水田面積增至三六町八，旱田面積增至一九町〇九，較諸十四年前水田之一二町八及旱田八町時，可謂所增無幾也。

此村現在除經營水稻之栽種外，力謀養蠶養豚養鷄等副業之發展，以資挹注，但村民之收支仍不相償，當局在金融上與以種種之便利，但恐終於失敗也。

愛川村失敗之原因，殊有研究之必要。十五年來最大之困難，厥爲灌溉水量之不足。水量不足不祇於反映水田種植上之不良結果，幷足以阻碍新水田耕地之擴張。茲於民國十三年設法利用地下水源掘鑿水井

，俾使灌溉，但未知果能如所期望否耶。此外環境及氣候等情形，亦有未能使其成功者。

但日人爲試謀日人農家東北移殖之實際化，除官辦之「愛川村」外，尙有大連農事公司，規模宏大力圖進展。大連農事公司之資本共爲一千萬圓，滿鐵公司担負全額之半。計畫擬於租借地境內旅順金縣普蘭店及貔子窩等處，購置地畝五千町從事開墾。擬移來大小農六百戶，而使久居。民國十八年度，業經來到家數爲十戶，，耕地已經整理完畢五十區，共有三七五町。貔子窩之貿子河流域，李家屯花山屯等農場，現已起手耕種，但未知將來之結果，究竟如何也。

第八章　中東鐵路公司與南滿鐵路公司

一，概說

禍東北者其惟外人承辦之鐵路乎。十九世紀之末，俄人蠶食遠東，其初及於東省者，僅在邊境。及中俄密約事起，中東鐵路合同成立，禍乃中於腹心矣。自前清光緒二十二年迄於今茲，爲時不及二十稔，此時期中，東省大勢，殆有江河長下之觀。推禍之所由起，無一不緣鐵路者也。以現狀論之，中東一路，由西北貫於東南，而黑龍江全省及吉林省之一大部分，入俄國範圍矣。南滿各路聯絡海陸，而遼寧省之一大部分，入日之範圍矣。外人之鐵路管理權，猶可言也，浸假而駐軍隊，設巡警矣。借地築路，猶可言也，浸假而礦山森林，非我有矣。以軍事言，則彼有運兵之機關，而我無有也。以政治言，則路線經過之地，外人雜處，我行政權弗能及也。以商業言，則運輸機關，爲彼壟斷，我商人所受之痛苦無量也。是故禍東省者雖非一端，而推原禍始，無一不根據於鐵路，欲知東事者，其烏可以忽諸。中東南滿兩鐵路公司成立之歷史，組織之情形，及其現在之狀況，茲分述之於下。

二，中東鐵路公司

（一）成立之經過。

中東鐵路之興修，發議於西比利亞大鐵路之建築，蓋當時俄亞輕境，自烏拉嶺迄太平洋口岸，所謂遠

東區域者，廣漠萬里，車軌未通，歐俄往來，儼然隔絕，雖郵驛銜接，殊不足以應經濟實業及政治關係上之需求。抑俄國政府聯絡東西二萬餘里轄境之企謀，無由達到。十九世紀之末葉，歐俄經濟實業，澎湃發揚，而西比利亞及遠東一帶，地角天涯，鞭長莫及，百業閉塞，振作莫由。舉國人士因咸主張聯絡西比利亞及遠東區域，同沐歐俄文化，而圖經濟之發展。苟欲輸入文化，發展經濟，舍建築鐵路其道莫由。遂於一千八百八十六年即光緒十二年之杪，特開會議，而建築西比利亞大鐵路之議始定。其時俄廷又徇西比利亞地方官民之請，謂興修後貝加爾伊爾庫斯克托木斯克各鐵路，必須修築由海參崴而達松花江之鐵路，爲之聯絡，（阿穆爾支流）至於與凱湖附近，若無此路，則俄國在太平洋口岸與西比利亞斷絕，無交通上之根據地。一人倡之，舉國和之，故議案既定，銳意進行。一千八百九十一年（光緒十六年十七年）開工興修西比利亞鐵路，同時並修烏蘇里鐵路，由海參崴起至郭拉夫斯喀牙止，又自米薩起至車里牙賓斯克止，爲起終之點。復於是年勘查由車里牙賓克至托木斯克一段，及由郭拉夫斯喀牙至伯利一段，雙管齊下，興修之進行一日千里。至一八九四及一八九五兩年，復提議將路線終點，達於遠東，但以西比利亞鐵路路綫之長，未免工艱費鉅，有主張減輕費用，縮短路線者。初此線計畫，擬由亦堵經過司列青斯克，順石勒基河至坡克羅夫斯喀牙站，再下循阿穆爾江沿至伯利，以與初烏蘇里鐵路銜接；但此線成一弓形，將西比利亞鐵路線，延長甚多，因又有主張在此線修築後貝如爾鐵路，至坡克羅夫斯喀牙站，而阿穆爾線亦然。但此間層巒疊障，氣候不良，建築技術困難甚大，議論紛紜，莫衷一是。卒之俄政府爲節費省工起見，決定假

道吾國東省北部，修築枝線，以與西比利亞幹線相銜接，蓋較諸經由阿穆爾省之利益，不可同日而語也，其詳由細理如下：

一，經由東省，則路程之縮短，幾達一千一百一十一華里，過境貨物運輸行程既減，運費亦輕。

二，阿穆爾省四面環山，東省北部僅有興安嶺及東綏之拾馬溝老爺嶺二處，地勢較優。

三，東省在阿穆爾省之南，氣候溫潤，松花江一帶，又爲產糧富饒之區，阿穆爾省則反是。

四，將來東省北部路線若延長於中國內地，則經過東省，縮小程途殊大。

夫上述兩種路線，倡之者自各有主張；第以吾人觀察，亦當以經過東省，較阿穆爾有利。蓋路線之經過，應視建築之容易與經濟之發展爲衡，而東省一隅，可謂兼而有之。故當時假道東省之動議，舉國若狂，其主張最力者，爲前俄財政總長徽德氏。觀其一八九二年奏摺有云，西比利亞大鐵路隣接中國邊界，實有延長中國境內之可能，庶歐亞兩洲聯爲一氣，東西貨物往來流通等語。又謂與修支路線，在最近當無何種障礙，若能築成，則後日斯路之利益，有不可得而言者，中俄通商，異常發達，西比利亞鐵路之收入，可保暢旺，而俄國在國際貿易上之地位，益臻鞏固云云。

其議既定，爲謀速成起見，應先與中國政府交涉，徵求同意，會俄皇尼哥拉第二於一八九六年（光緒二十二年）舉行加冕禮，清廷派李文忠公爲祝賀專使，俄國當局乘此良機，遂將經過中國北滿領土一節，與公開始談判，顧當時中國之輿論，對於本問題大事攻擊。故公在莫斯科曾向俄方懇切聲明，因中國之特

殊政治情形，對於在中國境內修築鐵路，碍難允許。然俄方迭次交涉，初則協商根本問題，繼開正式會議，遂於一八九六年五月二十二日訂定中俄兩國莫斯科條約。是年五月十八日，與中國政府締結中俄銀行董事會特別協定。查中俄銀行因中國政府於一八九五年七月借款之結果，即於是年組織，開設之主旨，在促進中俄兩國財政經濟商務之發達，至此改爲俄亞道勝銀行，迄今仍襲其名。華俄道勝銀行根據一八九六年五月十八日與中國政府協定，旋即獲得中東鐵路建築權。該銀行對於俄國政府，負有修築中東鐵路之責任，組織特別股份公司董其事，經李文忠公之同意，惟聲明新修之鐵路，不得名爲滿洲鐵路，而應名曰東清鐵路。（至民國成立改稱中東鐵路）民國八年又稱東省鐵路，現在仍稱中東鐵路。按照合同該公司管理中東鐵路之期限，定爲八十年，至全路開車之日起算，逾三十六年之後，中國政府有給價贖收之權。至路軌之寬窄，幾經交涉仍遵俄國路軌寬度（五尺）辦理。

道勝銀行乃依據中國政府與道勝銀行所訂立之最後合同，着手設立東清鐵路公司。

俄之欲於東北敷設鐵路也，其原因甚長，其政策極大。蓋俄地僻處歐洲東北及亞洲之北部，其海軍勢力，西不能出大西洋，南不能出印度洋，以受制於英故也。惟經營遠東以出太平洋，則其道甚便，蓋是時日本初起，而中國弱也。前清咸豐十年。中俄北京條約，割烏蘇里江以東沿海之地，俄乃經營海參崴，建爲軍港，擬築西伯利亞大鐵道以聯絡之。其路線計畫，本擬由西伯利亞東繞黑龍江之左岸，以接連烏蘇里鐵路，奈自後貝加爾湖至哈巴羅未克中間，地勢險巇，招工集料，艱苦萬狀，若改從南下，斜貫東省內部

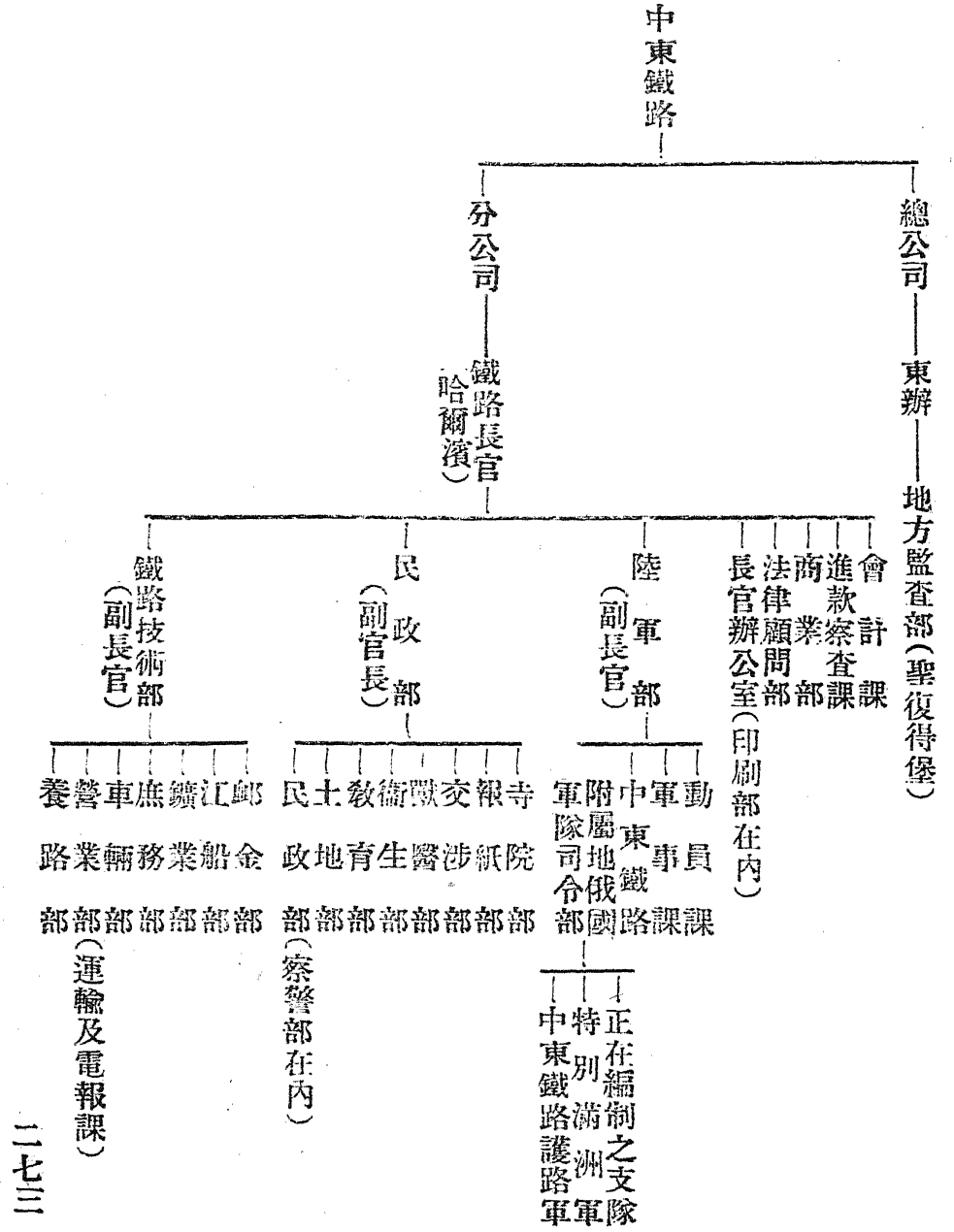
，以接於烏蘇里線，不惟施工較易，且可省費五六百兆盧布，縮短程途五百十四俄里，移險就夷，移繁就簡，則當以假鐵東省爲便，此俄人之本意也。及中俄密約成立，俄人遂乘此機會，攫得中東鐵路之敷設權，我國旋派駐俄使臣許景澄氏於光緒二十二年八月二十七日與道勝銀行總理羅多休提議，定鐵路合同十二款，建築經理之權委諸道勝銀行，另設一東省鐵路公司，以爲專轄之機關。

（二）中東鐵路公司昔日之組織

俄人假道吾國東省北部，興修中東鐵路之動機，純爲軍事的以作海參崴至其本國軍備軍需上之輸送捷徑，及侵略的以便向吾國內地伸張其勢力，故中東鐵路公司之組織碩大無朋，儼若一殖民地最高之官署。哈爾濱距俄遼遠，前後所派鐵道長官，皆爲俄皇親信人員，職權故亦甚大。俄人於中東鐵路公司假面具之下，發揮其軍事及侵略的機能，可不懼哉！

中東鐵路公司之組織，首爲吾國任命之督辦，其次爲股東總會被選舉之董事九名，俄人會辦則由董事中互選。試觀一九一八年五月之組織系統表，彪大有如下者：

中東鐵路公司組織系統表



總觀上列組織，鐵路公司之中，設有陸軍民政等部，其組織可謂特殊，其使命可謂侵略矣。近自中俄協定簽署施行之後，現已改爲商業的組織矣。

(三)中東鐵路公司今日之組織

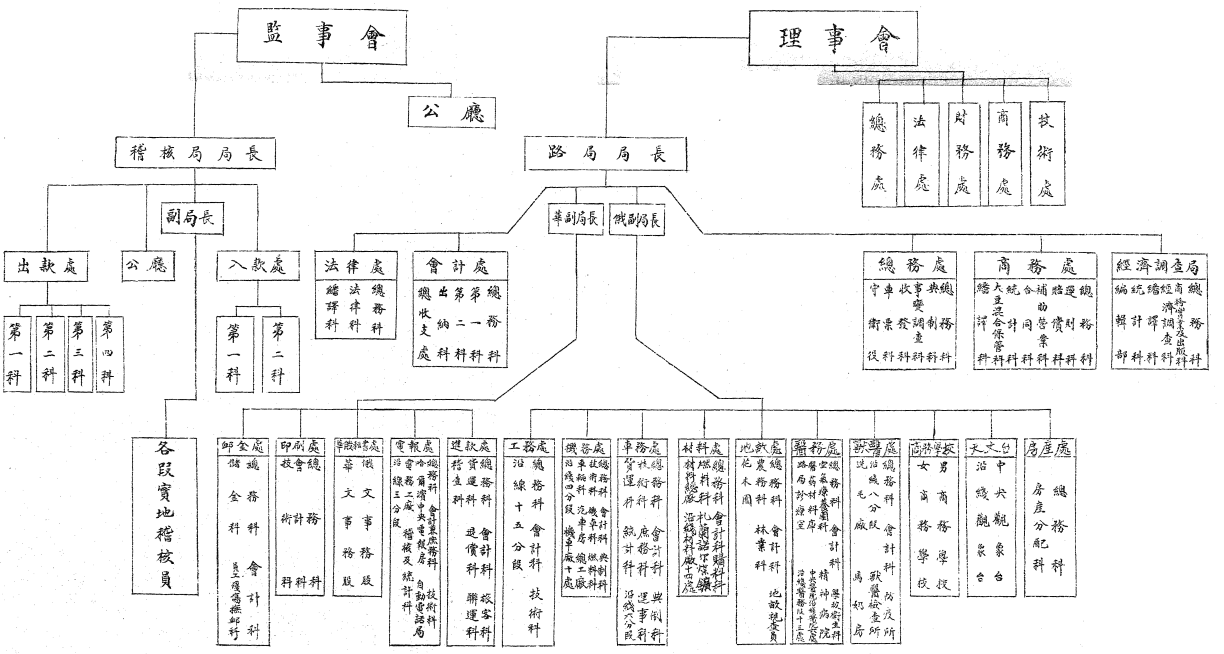
理事會爲執行鐵路公司命令及管理鐵路事務之最高機關，中國政府令派督辦一人，蘇俄政府派會辦一人，督辦與會辦，共同處理理事會事務。鐵路管理局局長及副局長之權限職務，由理事會規定。理事會會同監事會審查議決鐵路每年預算決算，并翌年新擬事業之預算提案，議決每年重要建築並大宗採購築路及車輛森林材料鐵類生鐵鋼與其他燃料等預算。理事會指派管理局內之處長副處長及各科長主任等。監督管理局長辦事當否，并頒發關於有益鐵路經營之一切指令訓令。理事會在未頒布辦事新章程以前，仍係遵照一八九六年十二月四日前俄政府所公布之鐵路公司辦事章程，而不違背民國十三年九月二十日及民國十三年五月三十一日之協定各條文者辦理之。

監事會辦理東鐵最高稽核之一切事務。

中東鐵路之主要宗旨，係爲養路及經營全路事務，如一最大之商業機關。

關於鐵路之一切事務，出於管理局長之權限範圍以外者，所有問題，均由管理局局務會議審議表決之。局務會議由局長副局長二人及各處科長與稽核局局長或其代理者組織之，主席由局長或其代理者爲之，應由局務會議審議之問題（一八九六年十二月四日東鐵公司章程）如下：

中東鐵路管理統系圖


監事會
公廳
稽核局局長
副局長
出款處
第一科
第二科
第三科
第四科
公廳
入款處
第一科
第二科
各段實地稽核員
理事會
總務處
法律處
財務處
商務處
技術處
路局局長
華副局長
俄副局長
法律處
總務科
法律科
編譯科
會計處
總務科
第一科
第二科
出納科
總收支處
總務處
總務科
典制科
事務調查科
收發科
車輛科
衛生科
商務處
總務科
運價科
統計科
大主合作營業科
總稽查
公司補助管業科
總務科
經濟調查局
總務科
商務經濟調查及版科
統計科
編譯科
部
處
總務科
會計科
郵金儲金科
處
總務科
會計科
印刷科
處
總務科
文書科
華文事務股
處
總務科
會計科
電報科
哈爾濱中央電報房
自動電話局
線路三分段
稽核及統計科
技術科
處
總務科
會計科
收支科
運價科
聯運科
處
總務科
會計科
工務科
沿線十五分段
技術科
處
總務科
機車車輛科
機車廠
機車廠十處
車務處
總務科
會計科
典制科
車務科
運轉科
統計科
沿線六分段
處
總務科
會計科
材料科
材料總廠
會計科
購料科
札蘭諾爾修理廠
沿線材料廠十四處
處
總務科
會計科
地畝農務科
林業科
地畝視察員
醫務處
總務科
會計科
醫藥衛生材料科
精神病院
哈爾濱傳染病院
沿線醫院醫務所十三處
郵務處
總務科
會計科
沿線八分段
郵政檢查所
馬切房
商務學校
男子商務學校
女子商務學校
天文台
中央觀象台
沿線觀象台
房產處
總務科
房產分配科

一，鐵路營業及其附屬之一切附加營業收支預算草案，以及應由特別開支之工作預算草案。

二，單獨事務超過二萬五千元之預算者，又預算在二十萬元以上者，須經理事會議決。

三，鐵路營業之每年決算，其支出應按特別開支者，則該決算，應預先呈送理事會。

四，凡關於預算未定之開支，及營業預算之超過違背已從議決單獨工作或採購材料之預算，應行追加者。

審查不超過三年以上期限之事務之合同，不論其數目之多寡，惟限於理事會議定之數目之內爲準。

關於普通支配及聯合各處科事務之進行，及監督其辦事之合宜與否之權，屬之管理局局長，局長對於理事會，爲全體局務一總負責之人，局長重要權限及責任，列舉如次：

一，各處科職員凡年發在一千二百零一盧布以上，四千二百元以下者，局長得任免調遣之，至委派或裁撤上述範圍以外之其他職員，須呈請理事會。

二，批准五萬圓以下之技術工作計畫，但中東鐵路不適用之建築樣式，或新路總線之計畫，及理事會命令應呈該會核准者，不在此例。

三，對於各處每一事案在預算範圍以內，經局務會議議決者，局長有權將某項超過預算，由他項條款內之積存數目補充之。工事預算及不超過一年以上期限之合同，其款項又不超過二萬五千盧布者，有權批准，並得批准一切合同定單廿結及購料等。但每年需用之數目，須不超過一萬元以上。

所有局務之普通管理，均在局長權限以內，凡關於路局重要性質之文件，須呈送理事會者，由局長或其代理之華俄副局長簽押副署。

總務處　路局總務處，管理全局之登記及收發局外局內各處及局長之文件，內分總辦事科及事變科。關於上列各項問題辦理之適合正當，由總務處長完全負責。

華俄秘書處　爲管理局辦理中國政府機關公共機關及私人與管理局來往一切文件之辦事處，該處接收一切中文文件，應譯俄文者列下：

一，凡致管理局之訓令公函及信件。

二，凡致管理局局長及副局長之一切訓令公函及信件。

三，直接送達於各科處之公函信件及聲明呈文。

四，各處與中國機關及私人所訂立之合同條件。

由俄譯漢之文件，爲管理局與中國機關會社及私人之文件，此外華俄秘書處對於各處譯文，必須求與原文相符之一切文件。

法律處　應辦之事務如下：

一，辦理訴訟事件，在中國法庭保護中東鐵路利益，即私人向鐵路提出之訴訟，與鐵路向私人機關提出之訴訟事件。

二，鐵路與各代理處訂立之合同，在法律方面，由法律處加具同意。

三，關於鐵路事務與法律問題有關者，加註意見。

復以中東鐵路事務之殷繁，發生之一切問題，應由該處辦理者如次：

一，未經鐵路當局同意，檢察所對於鐵路職員執行職務獲罪因而提起訴訟之刑事案件之保護事件。

二，鐵路職員經鐵路當局承認有罪，因此在檢察所及法庭有案時。

三，繙譯校對中國法律法令及大理院判決例。

商務處　商務處處於鐵路局長普通管理之下，派有商務處長，專管鐵路商務經營事業，商務及海關事務所貸款倉棧，及經紀營業黃豆混合保管並實行監督之任。查東鐵營業，自經改爲商務事業後，近數年來，事業極爲發達。商務處設立之商務事務所甚多，如哈埠設總事務所，道外設分所，其他如上海天津營口大連遼寧扶餘松花江站齊齊哈站安達站三岔河站靡不有之，又在滿洲里綏芬河及寬城子，設海關事務所，海拉爾站則有海關事務分所。

經濟調查處　設立之主要目的，調查中東鐵路沿綫一帶狀況。東省北部各種經濟商務實業農務諸問題，均由調查員調查之。調查之結果，由調查員繕具報告，鐵路根據此種報告，然後設法辦理與鐵路收入上有增加之事業，故對於東省北部經濟上輔助甚多。其最關重要者，如十一年出版北滿與東省鐵路一書，十三年又出英文本，又由牙什諾夫著作北滿中國農業一書，於十五年出版，而自十二年起，每年編輯統

計報告，最重要者爲鐵路運貨事務。

復以北滿及中國詳細地圖，鮮有善本，實爲最大之缺點，前經着手辦理。現時以中俄文發行者，有蒙古地圖，比例尺每英寸四十俄里，北滿地圖，每方寸長四十俄里，寬二十俄里。

總會計處　管理鐵路錢款事務，由局長直接監督。總會計處長之職掌，爲編製鐵路收入支出之總賬，營業收入支出及其他附加事業之賬項，合法管理鐵路錢款及材料之決算，監督各處及沿線一帶之賬目，所有各處各科之款項賬目，雖由各該處科長管理，而記賬方法等事仍屬之總會計處長，固有一切賬目，仍須經過總會計處，故歸其監督也。

工務處　係隨時注意鐵軌鐵路建築房屋，及其他一切建築物與隨時應行建築物之保護及修理，因東鐵各線之上下坡路綫甚多，有礙於貨載運輸，及機車燃料過費者，以致用款甚鉅。故工務處近來次第將沿線一帶難行車段之上下坡地方填平，自民國十四年起，貨載之運送增加。因復將主要路綫，增加枕木至十六根之多，俾任重載而無損。爲辦事敏捷起見，將全線分爲總段分段小段工人分段及更夫巡視線。

車務處　屬於技術部分，直接管理事務，爲行車電話商務處服務車站之委員。其主要之宗旨，爲求行車營業有益之事務，而又省節費用及工作，對於商務貨載之裝載車輛，使適合需要之能力，以求空費車輛之減少，及貨車載重力之增加。又爲行車之便利迅速起見，在數段內，均適用車籤交換，凡無車籤，不得放行，近因車載之重量及列車之組織增加，擬將數段大站之車站路軌加長。又爲車輛之往返迅速，及

減少車輛停放起見，另設特別稽查，辦理其事。查該處除商儀連輸外，並注意往來列車之改善，務使行旅不感痛苦。故在各種列車內，均經安設電燈，添加飯車。

機務處　主要宗旨係監管車輛機件之修理，機器自來水之安設。並管理各種列車工廠之機器，隨時注意監督機車客車及貨車廠之狀況，撙節機車及貨車之使用，增加車輛之容積，及車輛之多掛。又注意列車力量之使用，俾機車及車輛數目之減少，且隨時修理，使損壞之機車及車輛減少。凡此皆所以節減費用，俾不至虛糜而多濟也。

其於機車燃料之合用，及採取比較節省之燃料，尤所注意。並爲整理各種機器及車輛起見，管轄哈爾濱鐵路總工廠及沿線各大站所設之鐵路工廠，其中沿線各工廠及所應辦之事務，爲小規模之修理事項，而鐵路總工廠，因機廠設備之完全，不僅擔任各種車輛之修理，且製造各種機及車輛。該項機廠，設有半噸之裝卸機，能升起極重之物件。車輛廠因該處管理之得法，其製造車輛之完善，可以與外國各名廠並駕齊驅焉。又該處設有電燈廠鐵路汽車房汽水廠乾油廠牖子製造廠，皆有收入之營業也。

進款處　該處專辦本路營業收入之計核，其主要之事務如下：

一，車站及各商務事務所營業賬目之校對，務使所收之款項，如運費及其他一切收入之確實，與款項之完全繳納車站收款處及鐵路總會計處。

二，核算鐵路往來款項。

三，以公告方法，調查及決定賠償事件預備材料，爲法廳審判訴訟事件之用。

四，製備車站及各處行車文據，及對於用紙式樣，監督之使完全遵守使用。又關於各種商業上營指業指示沿綫各服務人員，俾於車站會計及賬目，辦理無誤，並實行稽核車站及列車事務。

爲核對車站賬目起見，該處特設此項賬目稽查員，按照民國十四年新訂之章程，該員即爲一種指導員，其設置之目的，不僅指摘車站職員不正行爲，且可隨時調查職員之一切不正當行爲而改正之。

材料處 其主要任務爲購備收發保管一切材料鐵件燃料車輛上零件各處所用之用紙及本路各處應用物品。每年造具各種須用材料車輛零件燃料預備一年足用之預算草案，附屬於材料處者，有鑛物科一，專辦路局礦物事項，選擇廉價燃料，管理附屬路局之札蘭諾爾煤鑛開採事宜。並考察該項煤質之優劣，又附設各種貨物堆機，庋置供給各處之一切用品。

地畝處 管理東鐵林塲事務，及租放鐵路所有之地段，設有農事試驗塲，栽種各種糧食種子，考究改良種類之質分，並按東省北部之氣候，試種中國南方及世界可種之籽粒。各農事試驗塲之目的，係爲改良東省北部耕種事宜，使農人日即於優裕富庶。並設有園圃及花圃，試驗各種樹木菓類，及各種牲畜之改良。在石頭河子站設有乾木工廠，製造各種臭油土漆青及鐵路所用之塗油等，該工廠內並有最優之鋸木廠，所鋸之木，可製極巨之候木，及各種辦公用器具。

醫務衞生處 辦理哈埠及沿線醫療事宜。如醫治鐵路員司暨其家屬，並受傷之旅客，監管鐵路

（管轄範圍內）界內衛生組織，列車消毒事務。並按章隨時調查鐵路員司之個人康健，使受最新科學上之治療及手術。爲保護鐵路人員之康健起見，設有各種夏季避暑治療所，俾因勞致疾之員司，得以療養及休息。

獸醫衛生處　該處之設，係爲監視鐵路綫內及其附近一帶發生獸疫起見，如有獸疫發生，即從速設法防止之。如發生於鐵路綫外，亦在適宜地方設立防疫機關，並有時呈請官廳，將有疫附近地方之邊界封閉，使獸疫不至蔓延於鐵路界內。處中設有防疫處所一，辦理清血及預防狂犬病。

獸醫處　爲防止獸疫之傳染起見，凡趕來鐵路綫內市場之牲畜，屠宰場所宰殺者，亦予以特別之注意。如有疑似病症之肉類，無論如何，不准其出賣。該處並在海拉爾設有洗毛廠，洗滌蒙古羊毛。

學務處　管理鐵路界內各鐵路學校及公立學校事項。組織有統系之學務機關，預備一定之課程，使之遵守實行。除學校教育外，並施行校外教育，辦理夏季幼稚園，組織學生旅行團，使之研究地方上植物及動物。又設學校圖書館，演講學術上之一切報告。

恤金處　恤金處之設立，純爲改良及擔保東鐵職工物質上之一切事務起見，爲達到此種目的計，因組織東鐵職工儲金互助會。根據儲金事務組織章程，所有正額或非正額之職工，必須加入該會，充當會員，零工職員則聽其自便。凡職工所得之年薪，在初入會二十四個月內，每月扣百分之六，若領受獎金時，則扣百分之十。爲增進會員之儲金額起見，由鐵路撥款加入，而由職工薪水內分扣之，每年年終，並對於

會員之儲金，加給年利四厘，而鐵路職工因不幸事件受傷身死，該處並給予一定之恤金。

(四)中東鐵路公司組織上，亟應整頓之事項

查根據奉俄協定，中東鐵路係中俄兩國合辦。按其組織，有理事會，即東鐵立法機關，共有理事十人，中俄各半，其理事長兼督辦，必須爲華人，其副理事長兼會辦，必須爲俄人。有監事會，即東鐵之稽核機關，其地位與理事會平行，華方共有監事二人，俄方共有監事三人，而監事長必須爲華人。有鐵路局，即東鐵之行政機關，有正局長一人，必須爲俄人，有副局長二人，其一爲華人，其一爲俄人。路局共分十九處，其中四處正處長爲華人，其餘各處正處長多係俄人，每處各有副處長華俄各一人。與路局平行之稽核機關，有稽核局，該局直隸監事會，有局長一人，係華人，有副局長二人，一爲華人，一爲俄人。由其組織觀之，理事長監事長多係華人，路局則有華副局長，各處則有華處長或華副處長，吾國權限，自應甚大。而今日東鐵實權仍操之於俄人之手，何哉，蓋有由焉，請爲一詳陳之。

理事會開會，法定人數係七人，而決議案須得六人同意，方能發生效力，中俄兩方各有理事五人，故每一議案無論由何方提出，非得彼方同意無法通過。關於增加華員權力案，雖經吾方竭力提議，但總不能得六人之同意，始終不得通過。而路局局長只遵照理事會議決案辦理，並不服從理事長及任何理事之命令。故局長即有擅專舉動，吾方在理事會提出議案抗議，而俄方仍可袒護，不予同意，吾方亦無法將局長有何處分，此其由一也。

在前俄時代，中東路局公司在俄京聖彼得堡，而鐵路局則在哈爾濱，故一九一六年所訂路局臨時章程，局長權限甚大。該項臨時章程，迄今未得修改，因俄方與彼有利，故在理事會始終不肯重訂章程。俄方之所以能在東路把持，實以此臨時章程爲護符，此其由二也。

鐵路局爲東鐵行政機關，故實權自在鐵路局，而不在理事會，惟鐵路局正局長係俄人，各處正處長，十之七八亦俄人，吾方只有華副局長華副處長。按照路局臨時章程，副者只能襄助正者，而一切問題，多取決於正者，故處事則由正處長主持，局事則由正局長主持，俄處長可不問華副處長，辦理一切事務，俄局長亦可不問華副局長，辦理一切事務。而華副處長與華副局長之地位，適均相反，非得正處長之同意，其所發之命令不能發生效力。故在路局，吾方所欲辦之事，須事事與俄方商量，求其同意，而俄方則或有搪塞，或故爲難，是以吾方欲辦之事，必須經屢次奮鬥，迭經周折，始可辦到。而俄方欲舉辦一事，凡在臨時章程範圍以內者，可立刻辦到。按之理事會一九二三年議決案，路局上理事會公文，須正副局長會簽，各處上局長公事，須正副處長會簽，但只有會簽以資熟悉公事，並未規定，倘若拒絕會簽，則可不生效力，此其由三也。

中東鐵路之字仍以俄文爲主，再理事會雖華俄文並行，但原稿多係俄文，所有之華文概由俄文譯出者。而路局各項公事，除呈理事會公文路及局會議議決案係中俄文並行外，其餘一切公事，多係俄文。因文字關係，華員雖具大才，亦無法顯其長，故各處七級重要職員，多係俄人，一切案件多在俄人之手，加之

俄人服務東鐵已二十餘年，而華員在此服務，祇近來數年耳，以文字隔閡，與服務之經驗，又加之俄員人數十倍於華員，工人不算，故一切案件多由俄員起稿主辦，華員至多不過參加意見而已，此東鐵實權所以仍操於俄人之手者四也。

路局最大之權，一爲進退人員，一爲支配款項。按照現行章程，進退人員多須俄局長批准，即吾方對於局長所保之人不予同意，亦無法將該案推翻。因議決案須得六人之同意票，而俄方對於俄局長所呈報之事，必監決維持，故此種議案，祇得暫爲擱置，而同時局長所派之人事實上已早到差矣。至於支配財政權，各處則由處長主持，路局則由局長主持雖各種款項須由稽核局簽准後，方可付款。且稽核局長乃爲吾方所派，對於財政方面似有大權，其實亦不然。蓋支配權已如上述，操俄處長與俄局長之手，而俄局長又有一種例外之權，即倘稽核局對於某款項堅決不能同意時，俄局長可聲明由其負責，即可照付，故所謂稽核者，亦不過一種形式而已。用人與財政兩大權，多在俄人之手，此俄人之所以能把持東路者五也。

俄方辦事，有宗旨，有組織，有系統，每舉辦一事，上下一致，俄理事則根據俄局長意見，俄局長則根據俄處長之意見，俄處長則又根據俄科長之意見，息息相關，而在上者亦有一定之宗旨，在下者亦多恪守遵行，故俄方無論大小職員對於權利上步步把持，不肯輕意放鬆，此俄人所以能把持東路者六也。

由是觀之，中東鐵路按照現在狀況，雖曰合辦，而大權仍操俄人之手，倘不將現在制度予以改革，則華員在東鐵服務者，雖具有奇特之才，亦雖以將大權挽回，然則其改革方法維何。

一曰改訂路局臨時章程，查一九一六年所訂之路局臨時章程，實爲俄方之護符。欲吾方增加權利，自須將該項章程根本改訂，務使俄局長與俄處長之權限減少，華副局長與華副處長之權限大爲擴充，修改現行章程，實爲最要之計，無論如何困難，吾方理應堅持，迅速解決，否則東鐵終難免爲俄人所把持也。

二曰注重路局，俄人眼光，視鐵路局爲東路最要機關，其地位雖在理事會之下，而實權多在路局，故俄方局長副局長之人選，較之理事會爲重要。吾方欲握實權，亦非由路局入手不可，華副局長與華正副處長人選之得失，與吾方權力之增減，有密切之關係。理事會地位雖高，終覺與路局有一種隔膜，與路局切近者，莫如局長與處長。凡路務有應行興革之處，路局方面見之最切，凡吾方可以擴充權力之處，亦以華副局長暨正副處長見之最多，倘人選得宜，自可隨時力爭，臨時建議，否則吾方理事因鞭長莫及，難以澈底辦理也。

三曰注重稽核局，俄人眼光，視稽核局比監事會較重，蓋所有稽核一切實權，多操之於稽核局，現稽核局長又規定爲華人，實爲年來蘇聯讓步大案之一，吾方自應利用此機會，擴充華員在東鐵之權力，局長而得人，可操縱路局會議。蓋按照章程，各處提議案，務須先經路局通過，而路局會議，無論何案，倘無稽核局長之同意，即不能執行，此而得人，路局一切重要事務，吾方多可實行查核，此人須富有思想，善於辯論，勇敢無私，並熟悉路務者充之，否則稽核局亦不過徒有其名而已。

四曰實行會簽，現在理事會公文，須正副局長會簽，各處上局之呈文，各處預算等，須正副處

長會簽，但所謂會簽，不過一種形式，倘吾方拒絕簽字，亦可施行，故吾方之會簽與否，俄方視爲無足輕重。吾方如欲增加權力，得應規定「倘無吾方之會簽卽不能發生效力」，如是俄方事事須與吾方商量，須得吾方同意，而同時華副局長與華副處長之權力，卽無形擴充矣。

五曰禁止越權，現在路局局長呈報理事會各案，有待議決後再執行者，亦有不待兩方同意而先行執行者，管事會亦無法可以制止，因之局長之權驟然倍加，實則此係越權舉動，應嚴行禁止。理事會應規定所有應行呈請理事會各案，在理事會未正式解決以前，路局不能擅自先辦，否則應以違背理事命令論。

六曰實行稽核，現在路局各款，須經稽核局通過，方得付款，但稽核局倘不同意，局長亦可聲明由其負責，飭會計處付款。所謂負責者，亦不過用稽核局呈報監事會，由監事會向理事會提出抗議，而理事會俄方理事，又必袒護局長，所謂負責，亦無重大責任也。故種種超出預算或不甚正當之款，雖經稽核局反對，結果仍須照付。爲減少局長財政權起見，此種辦法應革除，以後務須規定路局無論大小各款，倘未得稽核局之同意，無論何人之命令不得照付，如是則有涉及款項者，稽核局事事可以節制局長矣，倘能如此實行稽核，吾方權力自必大增也。

七曰中俄文並用，現在理事會各項公事，已經中俄並用，辦事異常便利，而路局方面所有呈文或路局會議議案，均祇用俄文，故一切事務，非諳俄文者無從着手。而吾方熟俄文者，人數甚少，其能知俄文者，大多數又缺乏鐵路專門知識，故多數華員，由俄人觀之，不甚適用，實則均因文字關係。倘能中

俄文並用，各項人才可多延聘，所有一切路務，自不能爲俄人所獨斷獨行矣。

八曰注重人才，俄人今日之所以能操縱東鐵者，其人才較多，亦是一種原因。吾方倘欲增加權力，自須多聘專門人才，予以重要位置，而對於中下級職員，亦須格外注意。現在華員大半所佔地位甚高，但因中下級職員太少，不得指揮如意，倘上下多用人才，各種事務自可熟悉，並可由俄人之手，取而代之，華員權力自然增加矣。

九曰對外一致，東路以中俄合辦，以事實而論，無事不具有對外性質，蓋非進卽退，一舉一動，多與國家權力有關，故與吾方有利之事，中國方面無論上下，無論何種機關，應竭力一致贊助。與吾方不利之事，無論何人均應設法阻止。其最要者，地方行政衙署及軍警機關，對於華方爭權事務，應種種設法予以援助。務使俄人覺得彼之服務東路，係作客，而吾人之服務東路，係主人翁也。內外一致，有聲有援，辦事易而吾方權力增矣。

三，南滿鐵路公司

（一）滿鐵公司之特質及其使命

（一）概說

昔者英吉利以一公司而墟印度，近世列強之滅人國者，大率持此爲慣技。彼中東鐵路公司者，在俄人心目中，烏知不視爲第二之印度公司耶？雖然，繼繼此而起者，又有所謂滿鐵公司者矣。誰生厲階，至今

爲梗，溯東省外交之痛史可勝歎哉！

南滿鐵路爲日人，在中國領土之內，承辦之鐵路。其性質及使命，可由日人山田武吉所著「滿蒙政策更新論」中，覘知一二，吾人如欲知此鐵路及其附屬各種經營之梗概，似應預先了解其性質及使命。爰將山田氏之言，略誌如左：

「南滿鐵路公司，創立於一九〇六年十一月，其組織雖較普通公司彪大，但其創立之動機，及其創立當時規模之所以宏備，徵之初任總裁後藤新平於創立總會之演說，則可洞悉。其演說之詞曰：「本公司各種事業之成敗，不特爲公司本身之利害關頭；既爲世界實業家幸否之所關，復爲日本帝國國民榮辱之所繫。僅以戰爭之勝敗，庸可定榮辱哉。不肖辱當此職，懇求各界人士之贊助，非欲爲本公司故，而累及高明，抑亦深信各界人士，對此國家的大事業，皆有不容廻避之理由在故也，云云」。由此觀之，滿滿鐵路公司。廻異於普通公司。及其爲享有國家的使命之特殊機關，當可了然於胸矣。此種特殊機關，比之英之東印度公司與南非洲公司，究竟如何容當別論。要之，南滿鐵路公司，實係行使特殊的殖民政策，在東省爲必不可缺之機關；代國家，執行國家的事業，與普通公司，當難同語也。復觀滿鐵十年史序文有言曰：「本公司今後應當經營各種事業頗多，既往十年，成績雖佳，如自本公司之使命觀之，行程百里，不過只進一步耳」。目下滿鐵之經營狀況，似已漸趨消極，易爲營利的，忘却創立當時之動機及其使命，苟如是，則開發東北，我之特殊使命，又將何以施行耶！若將滿鐵視同普通公司，實爲謬見，負有國家的特殊使命之滿鐵，及其職員，應以國家爲第一義，若夫營利，則次焉者也。滿鐵須如「西西羅樓茲」之南非洲公司

，光彩奕奕，成就國家的大事業。滿鐵須爲經濟的，當不待言，但若不爲政治的文化的及社會的則絕對不可也。」

復觀日本鐵道次長中川正左氏所著「帝國鐵道政策論」中之記載，益可明其何以有若是之組織矣。「日俄戰爭之結果，依據日俄媾和條約，屬於東淸鐵路公司之長春旅順間鐵路，及其一切支線，幷其所屬一切權利特權及煤鑛，割讓於日本。當時雖曾有南滿鐵路之經營，必須國家爲之之論，故參酌英領東印度「特許公司」之組織，復倣效俄國政府，於東淸鐵路公司假面具之下，經營滿洲里以東之千六百餘英里鐵路，發揮其商業的機能，營業成績殊有可觀，而以公司組織以經營之。

俄國政府，依據一八九六年九月與淸國政府所訂之條約，自西伯利亞鐵道之一端，貫通淸國領土至於海參崴，得可以接連烏蘇里鐵路之權。更依一八九八年三月俄淸間續約，得遼東半島租借之權利，而達多年之宿願，獲得不凍港之目的。且得自中東鐵路之一端，亦可延長於遼東半島之權利。即以哈爾濱爲三線交叉地，以之作中心，急向各方面施行工程，一九〇二年自北方俄淸國境，修至哈爾濱，分岐向南及於旅順大連。哈爾濱以東，亦至中俄淸國境之綏芬河。全線千六百英里之暫時通車，慶告成功。自茲以後岌岌于沿線建築軍事上之要塞及其他市街等事，鑑于其外交之巧妙，勢力之旺盛，努力奮鬥之成績，我（日本）南滿洲鐵道至少亦應以四通八達之奉天爲其根據地。北可進於長春以北，西可達洮南府以西，東可至吉林以東。較之俄國政府所企圖之雄大計畫，勢須百尺竿頭，更進一步。在於擁護幷使伸張南北滿洲及蒙古

帝國政府之利權，公司應盡所有方法及手段，而謀席國殖民之發展，帝國政府亦以公司使命之重且大也，爰對公司經營者，附與分充之權限，謀資金供給之利便，不作無謂之干涉，捨棄黨見的偏見，專資帝國政府利權之伸張，及我（日本）移殖民問題之解決，其經營者不注以全力，殊不可也。」

（二）滿鐵公司之特質

關於鐵路公司特質之問題，自創立當時起，在日本國人間，久已議論紛歧，難臻一致，或以之目爲商業公司，或以稱作殖民公司，但經該公司理事法學博士岡松參太郎著有「南滿鐵道株式會社之性質」一文發表後，由法理上明瞭論斷之結果，該公司乃係特許有限公司之事，世論始趨一致矣。

南滿鐵路公司之外觀上，雖似僅不過爲一商業公司，採用有限公司之組織，除明令另有所規定外，應適用商法及其附屬法令，且其事業亦單以鐵路運輸之營利事業爲標榜。是乃日政府以名蔽實，因持選用之一政策而已。世人往往以一商業公司而日滿鐵公司，不祇不足深怪，寧可作政策利用得當之證明，在日政府方面固願其如此，不經十分解釋未能其眞相如此也。

日俄講和條約及日清條約之結果，日本獲得遼東半島之租借權滿洲鐵路之所有權，及其所附屬之各項權利後，日本政府之眞意，在於以此鐵路爲基本，而將施行東省南部之經營。對於遼東半島日本租借地，以其租借權爲基礎，立卽發佈都督府關東廳等官職，但對於租借地以外之東省南部一帶，若另置日本官廳行使其公權，外徒聳動列國之視聽，內亦得不償失，因乃不據官治之制度，而出以公司組織之政策。由是

觀之，滿鐵公司之設立，並非如列國之植民政策上所常見，訴諸商民之企業心而圖樹立新殖民地，間接之目的之公司組織。政府外假公司之名，而代行官治，事實上日政府之眞意，在於使滿鐵公司，代理日政府而當東省南部之經營。

滿鐵公司之主要事業，固爲鐵路運輸業，至於鑛業水運業倉庫業等則作附屬事業而經營之。此等事業皆屬營利事業，但其事業不止僅爲上列各項，滿鐵附屬地內，關於土木敎育衛生等，並可作必要之各種設施。此等事業純爲公共事業，當然應屬於國家之行政，今該公司於一定範圍內，承受日本國家之委任，幷有亦不妨擴張其範圍之命令。無論。何項行政事務，日政府皆可委任該公司辦理。質而言之，滿鐵公司即係屬於中世以來在外國所舉辦特許公司之一種，代國家而有執行其主權之一部之任務。滿鐵公司實際上爲日政府之化身，純係國家之機關。由以上所述觀之，滿鐵公司即法學上所謂之植民公司，其主要目的則不外下列各項：（一），海外土地之佔有，（二），產業開發，及（三），營利事業之經營。經濟的目的之外，亦有公共的目的；營利公司之外，同時受國家所委任政務之一部，於國家監督之下，對於其國家負擔應執行其所委任諸事業之公法的義務。

若再就滿鐵公司總合觀之：

（一）此公司負擔執行公法上之目的之義務。

（二）國家與本公司之間，有若國家與其機關間，所存同樣之公法的監督關係。

(三) 本公司有行政上之任務，承受國家行政權一部之責任。但該公司實質上雖爲國家之機關，若即以之視作包含於日本國家行政組織中之社團則失其當。蓋因日本國家不能行使其行政權於外國領土之東省南部，此乃當然之結果。然而東省南部之經營適爲日本國家之任務，而滿鐵公司則以此國家之任務爲其目的，故不妨謂之曰此公司有國家行政之任務。換言之，日本國家在東省南部，依據其直接行政機關，不能施行行政，故以之爲公司之任務，該公司有行政上目的之事，自其成立之自體上觀之，理至明顯。

(四) 此公司之事業，在於公益之進步，國家發起之，設立之，投以國帑，並有爲之雖負担債務而不辭之意思與決心。由此觀之，滿鐵公司有在外國與植民公司相同公法人之性質，則毫無疑意也。

(三)滿鐵公司之特殊使命

滿鐵公司之特質，既如上述，茲再就其所負之特殊使命，略申言之。滿鐵公司係由於日皇上諭及其政府命令書而創立，故其性質爲特殊的，因之其使命亦爲特殊的。今總合列舉其主要者如左：

(一)特權　滿鐵公司於經營附屬地所必須之警備權，及徵收公課手續費等之財政權，日政府皆賦與之。

(二)保護　一，滿鐵公司之盈利，對於政府以外之普通股東，每年紅利若不足六分之時，限於公司設立後十年內，由政府補助至於六分爲止。

二，政府保證對於滿鐵公司之社債（即由該公司發行之公債）利息之支付，

三，政府出資滿鐵公司所定資本金額之一半。

（三）義務　滿鐵公司於附屬地之土木衛生教育等事，負有各項設施之義務，於必要時亦有可作其他設施之義務。

（四）限制　一，滿鐵公司之營業事項，須依據政府之所指定。

二，滿鐵公司關於其主要財產之處分及其他重要事項，必須豫先得政府之認可。

（五）監督　一，滿鐵公司幹部之任命權在於政府，社長副社長經日皇裁可而由政府任命之，理事則於股東中，由政府選任之。

二，政府有滿鐵股票之半數，故政府於股東總會中有絕對多數之自由權。

三，滿鐵公司除直接受關東長官之監督外，關於鐵道則受鐵道部，關於鐵道以外之業務則經拓殖部受總理大臣之監督。

今就左列各項觀之，滿鐵公司具有近代特殊公司之特質，可敢斷言。滿鐵公司既屬近代的特殊公司，當然與其他普通營利公司迥乎不同，其經營則常立足於國家的見地，而有以經營爲先，以營利爲後之使命，滿鐵經營之消長，立即影響於其施設經營，故滿鐵一方面保持其積極的態度，其他一方面對於地方之經營，亦當出以積極的態度，勿庸煩論。若滿鐵爲一單以營利爲主眼之普通公司，則應祇從事於鐵道經營之

事業，而不作其餘之各項經營，最爲得計。何則，現在滿鐵之各項經營，祇鐵道一項事業眞能獲利，其他如鑛山冶鐵港灣船舶及旅館等經營，多在收支兩不相償之狀態故也。由此見地，爰將煤氣電氣旅館等事業，業經各使分離作單獨之經營。更至於地方經營之學校圖書館及病院等之不生產的設備，若不首肯滿鐵公司之特殊使命，則難加以解說也。

滿鐵公司對於此等諸般不生產的地方施設，力圖文化事業之進步，同時對於其他方面若利源之開發，及殖產之振興亦有所企劃。未開闢地方富源之開發，可稱爲冒險事業，且此等事業勞力多而功效少，凡以個人一己之經濟方而不能獲十分效果者，滿鐵公司常率先投資而不稍惜者，惟有先作立足於國家的經濟之觀察，方可得正當之理解。蓋滿鐵公司若不爲之，則須國家爲之，自國家經濟上計算，其結果二而一也。要之，滿鐵公司純爲隱蔽的國家公司，其經施設皆須立足於國家的見地而當其重大之使命。今就其特質及特殊使命合而觀之，「滿鐵公司卽日本國家」之事，可以證實之矣。

(二)滿鐵之沿革及其現在之組織

日俄戰事之後，日本依據日俄講和條約第六條之「俄羅斯帝國政府，當以長春旅順間之鐵路及其一切支線，及在該地方附屬之一切權利特權財產及在該地方屬於該鐵路之產業，不受一切補償，而以大淸國政府之承諾，移轉割讓於日本帝國政府。」，中東鐵路長春以南之支線遂爲日本所有。爰於淸光緒三十二年（一九〇六）。創立南滿鐵路公司，設總公司於大連，而置分公司於東京，以當繼續經營之大任。翌年四

月開始營業。

公司之經營，首以鐵路運輸業爲主體，次爲圖謀便益而以左列各項作爲附帶事業而經營之。計爲貨棧業，車輛工場，煤礦，及煤礦所附屬之各種化學工業，海運業，港灣，冶鐵業，土地，建築之經營，關於土木敎育衛生及產業各種之設施，東亞各處之調查事業，煤氣，電氣，窯業，旅館船塢，輸入合作社，煤鑛採木業，運送業，土木業，倉庫業等之育成或助長及發展，不單止於鐵路事業，恰若一特殊之國家，各種機關咸具備之。

公司之資本現爲四億四千萬圓，日本政府及商民各出其半，公司原定之資本金爲二億圓，分一百萬股，非中日兩國政府及中日人民不得入股，此最初之規定也。日政府認五十萬股，以俄國割讓於日本之已成鐵路煤鑛及附屬之一切財產充之，其餘五十萬股，自中國政府及中日兩國人民方面募集。惟彼時日本經濟殊形窘迫，蓋難驟得大宗款項，故所需資本，多向外國募債。嗣以僅募得十萬股，甫及十分之一，日政府曾以應募條件向我政府交涉，我以無力擔負却之，人民應募者亦極寥少。厥後該公司又在英國倫敦募債數次，先後募得一千二百萬鎊，合所有股份計之，其資本可謂鉅矣。近於民國九年四月，增加資本之時，增加額之半數仍爲日本政出府資，其餘之一億二千萬圓則爲日本人民購認股份。股份之中，如有華股若干，今日南滿鐵路之大權，恐不若是之旁落矣。言之思之曷勝浩嘆哉！

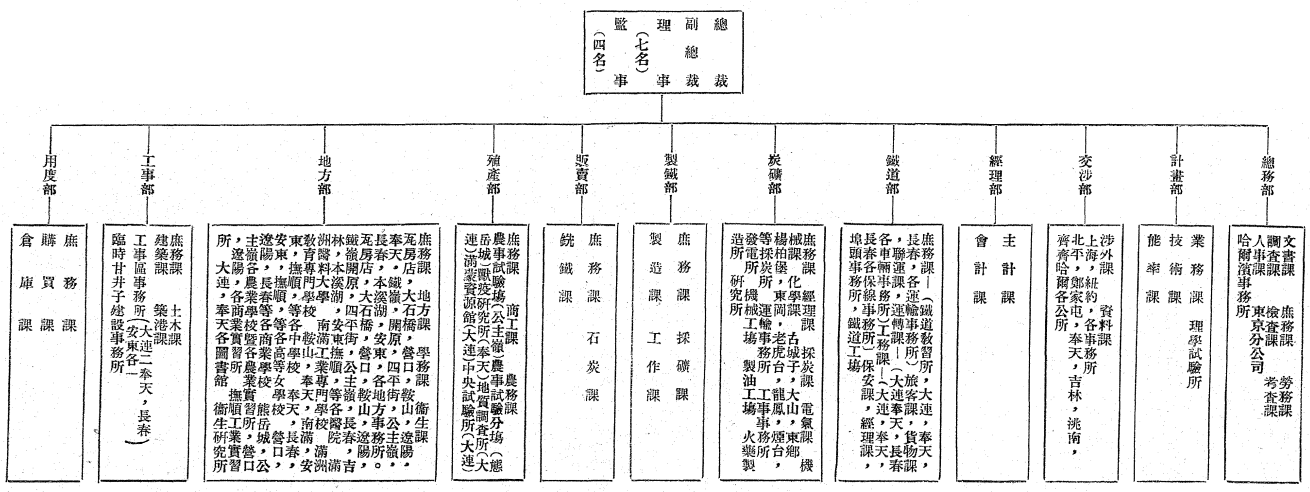
公司之重要高級職員，日人稱之曰「重役」。公司之幹部，以總裁副總裁理事監事等「重役」組織之

。總裁及副總裁須由政府任命，理事則於購有百股以上之股東中，任命之，監事則於股東總會由股東中選任之。總裁爲公司之代表，總理公司一切事務，總裁及副總裁之任期爲五年，理事爲四年，監事爲三年，公司設總公司於大連，分公司於東京，事務所於哈爾濱上海紐約各處，及公所於瀋陽吉林齊齊哈爾鄭家屯洮南北平等處。

總公司置有總務，計畫，交涉，經理，鐵道，炭鑛，（撫順），製鐵，（鞍山），販賣，殖產，地方，工事，及用度等十二部。各部有部長，於必要時，添置次長。各部部長由副總裁理事或社員之中，任命充之。每部更置數課，各執行其所應掌管之事務，各課置課長以統轄之。（一）**總務部**掌理庶務，文書，人事，勞務，調查，檢查及考查等所關之事項，東京分公司及哈爾濱事務所，屬於此部。（二）**計畫部**掌理事業計畫之立案及審查，並關於改良業務之事項。理學試驗所屬於此部。（三）**交涉部**掌理關於對外交涉之事項。上海事務所，紐約事務所及各公所屬於此部。（四）**經理部**掌理關於豫算決算及其他一切經理之事項。（五）**鐵道部**掌理關於鐵路，港灣及其附屬事業之事項。（六）**炭鑛部**掌理關於煤之掘採及其附屬事業之事項。（七）**製鐵部**掌理關於冶鑛及其附屬事業之事項。（八）**販賣部**掌管關於煤斤生鐵其他生產物販賣之事項。（九）**殖產部**掌理關於開發及助長各種產業之事項。中央研究所，地質調查所，農事試驗場，獸疫研究所，滿蒙資源管等皆屬此部。（十）**地方部**掌理關於沿線土地之經營，教育衛生社會事業及其他地方設施之事項。滿洲醫科大學，由此部管理之。（十一）**工事部**掌理關於公司所屬各處土木建築，施工之事項，

南滿洲鐵路有限公司組織系統圖

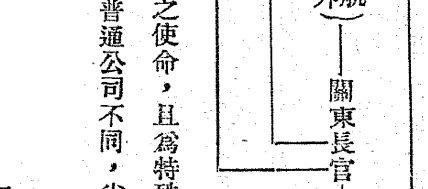
民國十九年六月新制


總裁
副總裁
理事（七名）
監事（四名）
總務部
文書課
調查課
人事課
哈爾濱事務所
庶務課
檢查課
東京分公司
勞務課
考查課
計畫部
業務課
技術課
能率課
理學試驗所
交涉部
涉外課
資料課
上海，紐約，各事務所
北平，鄭家屯，奉天，吉林，洮南，齊齊哈爾各公所
經理部
主計課
會計課
鐵道部
庶務課
經理課
採炭課
電氣課
機械課
化學課
古城子，大山，東鄉，楊柏堡，老虎台，龍鳳，煙台，東岡，運輸事務所，工事事務所，製油工場等採炭所
機械工場
發電所
研究所
造所
炭礦部
庶務課
採礦課
製鐵部
庶務課
製造課
工作課
販賣部
庶務課
石炭課
銑鐵課
殖產部
庶務課
農務課
農事試驗場（總分場）
南工課
公主嶺農事試驗場
奉天地質調查所（大連）
中央試驗所（大連）
滿蒙資源館（大連）
地方部
庶務課
地方課
學務課
衛生課
撫順，奉天，鐵嶺，開原，四平，公主嶺，遼陽，長春，安東，本溪湖，大石橋，營口，鞍山，各中學校，各高等女學校，各實業學校，各商業學校，各農業學校，各師範學校，各工業學校，各實習所，各圖書館，各公所，大連，奉天，各地方事務所。
撫順，鞍山，遼陽，長春，安東，本溪湖，四平街，營口，公主嶺，遼陽，長春，安東，奉天，南滿，安奉，南滿，東邊，吉林，敦化，延吉，琿春，哈爾濱，滿洲里，齊齊哈爾，海拉爾，滿洲各地方事務所。
撫順，鞍山

鐵道線路之建設，改良及保存除外，（十二）用度部掌理關於物品之購買保存分配發給等之事項。

總裁總理公司之一切業務；副總裁輔助總裁分掌其業務，總裁公幹或在假之時，其職務得由副總裁代理之。總裁出缺，未經任命之際，亦可由副總裁代行其職務。理事輔助總裁分掌公司之事務，總裁副總裁公幹或在假之時，按政府之命令，代理總裁之職務。上列各項組織，係於民國十九年六月最近改正者。原舊之組織，曾分爲總裁室及庶務鐵路地方興業經理等五部。公司之職員，按技術及事務分別，前者爲技師及技術員，復者爲參事及事務員。公司受關東長官監理官及拓務大臣之監督；但與鐵路，外務，財政，陸軍等有關之事，則與各該管轄部院合議行之。

鐵路公司之監督機關則如左表



由此監督機關情形觀之，滿鐵公司之異於普通公司而有特殊之使命，且爲特殊組織之事，可以知之。滿鐵公司之組織根據一九〇七年四月制定滿鐵組織法，規模雖較普通公司不同，尚不彪大；俟後幾經變更，以至於今，現在之組織，頗爲複雜，有如另表。

(二)滿鐵公司之事業

案滿鐵公司既以類似東印度公司自任，故其事業不僅止於鐵路營業。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)鐵路爲南滿鐵路公司最主要之事業。日本在我東北僑居人口總數之中，竟有百分之三五，直接依其爲生，其重要性，於茲可以見之。政治之外，經濟上無怪乎日人誓死以把持之也。既往念餘年間，傾注全力於此，因是鐵路之建設，設備之整齊，運輸狀態之良好，俱有長足之進步。鐵路營業里數，共爲一，一一二公里。幹線起於大連止於長春，六枝綫之中，以安東至蘇家屯枝線爲最長。北於瀋陽四平街及長春等處，與我國諸路如北寧瀋海四洮吉長中東等相接，組成歐亞聯絡交通要路之一部，滿鐵公司之盈餘大半賴以滋生，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。就其運輸方面，取民國以前五年，迄民國十五年止，每五年中之統計，錄之以窺一斑，

年度	旅客人數	客運進款	貨物噸數	貨運進款	進款總數	營業用款
民國以前五年	千人 一、五二三	千元 三、五九四	千噸 一、四八六	千元 六、一六二	千元 九、七六八	千元 六、一二二

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、二三九	一九、八八二	二七、八一五	八、四三五
民十	六、九二六	一三、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、一〇三	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，爲貨運收入；客運進款，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，故不獨注重本路內之運輸，且與各鄰接航路陸路作聯絡運輸，茲將與其聯運之機關，列誌於下：

一，北寧鐵路　二，日本國有鐵路　三，朝鮮鐵路　四，四洮鐵路　五，吉長鐵路　六，中東鐵路，七，烏蘇里鐵路　八，瀋海鐵路　九，大阪商船公司　十，大連輪船公司　十一，日本郵船公司。

工場爲鐵路必要之設備，該公司於光緒末年，在大連沙河口設立一大工場，宣統三年竣工，開始工作，規模宏大。工場面積約爲四百九十英畝。建築房屋八十餘所，且爲最新式之設備。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。兼能修理各項車輛及機器，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。吾國東北各鐵路之中，凡無工場之設備者，皆於此場求其修理，故該工場之進款約及一千萬元。關於修理方面，技術及設備皆其完善，同時可以收容機車廿七輛，客車三十六輛，及貨車百三十輛。

又考倉庫（貨棧）事業，亦爲鐵路經營上所不可缺者，滿鐵於開辦次年，爲謀辦理貨運上互相之利益，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，沿線亦皆設備就緒。自光緒末年，即開始圖積制度，緩和貨運堆積，并發行證券，以利金融，不另取保管費。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，另設圖積保管之制，又爲出口大豆，豆餅另設混合保管之制。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物著手。此項保險公司所負擔，年約三千六百萬元云。

（二）海運

滿鐵公司鑒於歐亞交通上便利起見，當於清光緒三十三年（一九〇七）開設大連上海定期船路，由此航路，可經由滿洲聯絡上海方面與歐洲之往來。嗣後該航路復欲寄港青島，與上海之日清輪船公司及廖

濟鐵路作客貨之聯運。爲推廣撫順煤炭之銷路，創設自大連起至香港，廣東方面貨船航路，中途寄港芝罘，青島。爲渤海沿岸各地開發計，特造行駛淺水輪船，賃與大連輪船公司，使其從事近海各航路。至民國五年，將租賃形式變爲讓與。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

東省港灣著名者有三，大連營口安東是也。東省南部三港之中，大連最大，故以之爲主要港而以營口安東補助之。日本繼承俄國權利時，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提一二，三一五尺，東防波提一，二二一尺，兩防波提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，作爲繼續工程，以內港於潮漲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，稍徵手數費。實爲東洋諸港中，他處所不能倣傚者。

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	到埠數船	進口貨	離埠船數	出口貨	貨車裝卸噸數	埠頭營業進款	埠頭營業出款
十四年	隻 三、五九四	千噸 一、〇三三	隻 三、五九二	千噸 六、〇五二	千噸 六、五四四	千圓 九、一二二	千圓 七、九七七
十五年	三、八一三	一、一〇八	三、八一五	六、三四四	六、六二四	九、五六六	八、〇二三
十六年	四、二四	一、〇七六	四、二三五	七、二九九	六、五八三	一〇、二七五	九、三〇五

爲煤斤出口便利起見，宣統元年得日政府許可，使用旅順港內海面，特設立臨時碼頭，並浚挖海底，現已能由該地裝載煤斤矣。宣統元年又於營口設立之埠頭事務所，行護岸，碼頭等工程，添設倉庫，辦理海陸聯運事務。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，木材貯藏池等工程，建設倉庫。木材貯藏池面積，凡三萬餘坪，以便材木等貨物之處置。民國三年亦經改組，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

爲糧食，糧食每年增加率，以百分之五計，爲二萬噸，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，備增加船隻之泊岸。於是有將煤價一項之裝載，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，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，裝煤費每噸可節二角錢；人力裝載每船須費二，三日者，有五，六時間即濟事。查滿鐵事業經營，孜孜不遺餘力，自母須贅述；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，而委備不振者，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，採掘之法，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

現在公司所經營之鑛山，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鑛業株式會社矣。

撫順煤鑛，在遼寧省撫順縣境。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，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（即所謂秫稭）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，先將龍鳳坑作爲竪坑，十一年起開始挖鑿；於古城子村以至楊柏堡一帶煤層殘部，悉用露天法採掘；擴張千金寨之露天採掘，以與古城子露天區連成一片。目下全鑛生產額，爲坑內採掘三百萬噸，露天採掘三百萬，煤計六百萬噸。其與撫順鑛區接續之塔連坑之煤質富於黏力，適於製造焦炭，公司於民九收買自爲經營焉。

煙臺支鑛在煙臺站東北約十英里，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。該鑛當初僅從事預備工作，至宣統二年，始開姑營業。現在每日出煤能力爲三百噸內外；質屬半無煙煤，可應茲將撫順煙臺二鑛最近產煤量數及販賣店，列表如後：

產煤量

年度	撫順	煙臺	塔連	合計
民國十六年	六、四一四千英噸	一三六千英噸	七三千英噸	六、六二四千英噸
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	二一	四百四十五噸	二百四十六噸	二二

販賣店

地點	數目	地點	數目
東北各地	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、九一七	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二之五〇	

在日本販賣，特設有資本三百萬元之撫順煤販賣株式會社，從事暢銷焉。

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；據中英試驗所研究結果，確能成一工業。爲調查罷香原料取由坑內，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，每年產品及產噸

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。

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，中村任第二任滿鐵總裁，即着想於此。初宣統元年滿鐵地質調查所於鞍山發見鐵鑛，適二十一條成立，在滿蒙之鑛山採掘權獲得，遂於民國五年先設中日合辦之鞍山鐵鑛振興無限公司，訂定供給滿鐵鑛石及石灰石。公司方面，於幹線鞍山與立山站間，設立一大製鐵工場，預定將來每年罷出生鑛一百萬噸。（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，情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，於是製鐵所盡全力於貧鑛處理之法，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，致生鐵產量，居然達二十萬公噸。民國十六年產量竟超過二十萬公噸，其努力何驚亦可佩也。日下更在計畫增設熔爐，務使年產量達四十萬公噸，幷使該製鐵所與滿道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。

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。

(五)農業

滿鐵公司自清光緒三十三年（一九〇七）創立後，爲鞏固該公司營業基礎起見，即以開發東北爲第一要義。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），特設農務課，以專責成。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，統移於興業部管課，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，幷統轄各農務機關，即所謂農事試驗場，農事試作地，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，計共四十九處。其數目與所在地點，有如另圖。

農事試驗

南滿鐵路公司以上述目的，特於該路沿線，暨四洮及中東鐵路之重要地方，設置農事試驗場，農事試作場，補助試作地地，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。一般日人，韓人在東省務農，其所以事業日趨發達，技術益增進步者，實由此頭農事試驗有以助成之也。茲將該試驗之內容，分述於次：

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，而爲其經營農業之基礎，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崗子，又於鄭家屯設亞置試種農場，鳳凰城置烟草試種場

長春，鐵嶺，遼陽，及安東各地，設置試種苗圃，以爲農事試驗之補助。現滿鐵以農事試驗場之效益既大，設置甚易，維持費亦微，故擬大爲增設與擴充，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，殊可注目也。

滿鐵公司對於東北農業，現由最初期之調查研究，已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，悉被他人侵蝕而掌握之，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？

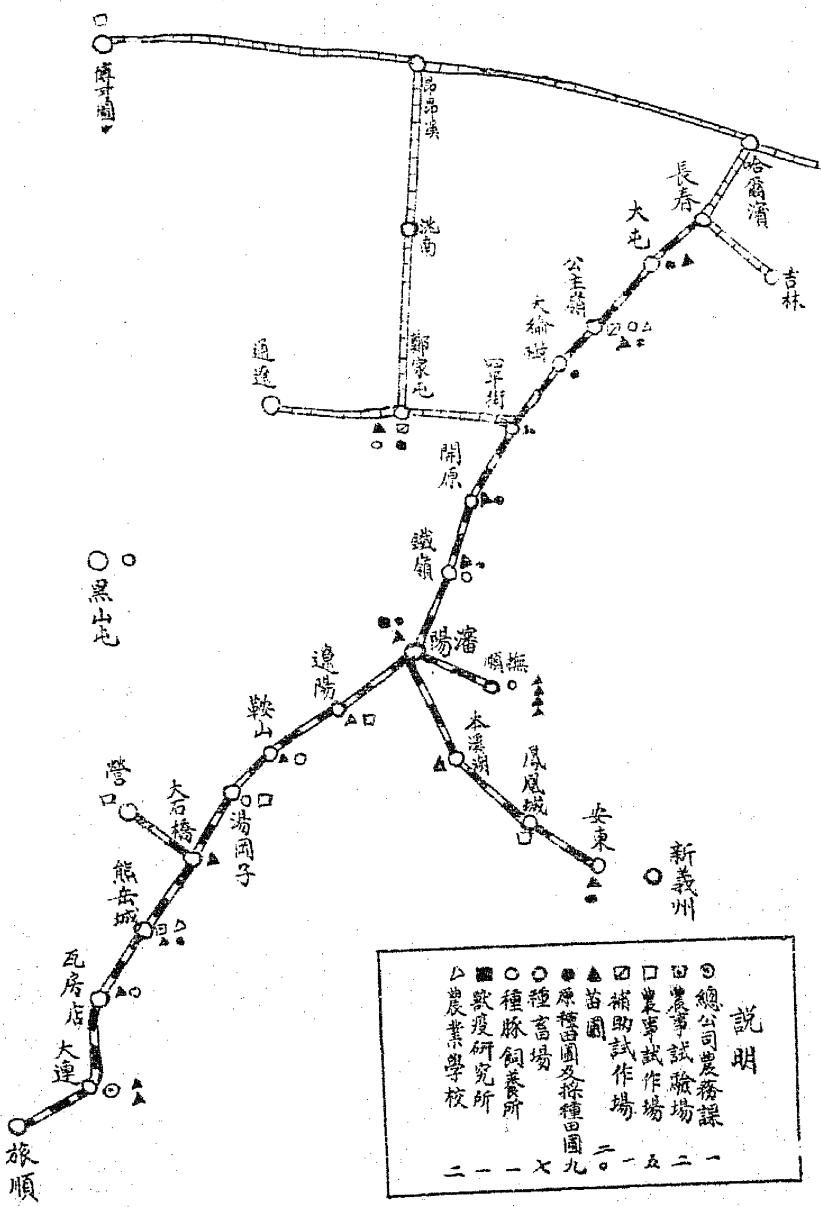
（六）電氣事業

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

滿鐵公司初於沿線主許各地，各設鐵路旅館，以便旅客，皆名爲大和旅館。光備三十三年在大連者先

滿鐵農業機關分布圖


哈爾濱
一面坡
長春
吉林
大屯
公主嶺
大林站
四平街
洮南
鄭家屯
通遼
開原
鐵嶺
瀋陽
撫順
本溪湖
鳳凰城
安東
新義州
遼陽
鞍山
營口
大石橋
湯岡子
熊岳城
瓦房店
大連
旅順
黑山屯
說明
一 總公司農務課
二 農事試驗場
五 農事試作場
一〇 補助試作場
二〇 苗圃
九 原種圃及採種圃
七 種畜場
一一 種豚飼養所
一二 獸疫研究所
農業學校

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

清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，公司即以之爲地方機關。至是年十月，取消居留民會，而於鞍山，奉天，長春，安東四地，設立地方事務所。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，撫順由煤鑛庶務課分別管掌。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。

地方事業中，公司所經營者，爲土地建築物市街經營教育衞生警備及關於農商工鑛業等之諸種施設。各項施設之中，除詳述調查事業外，其餘皆於「滿鐵附屬地」中詳細論之。

調查機關之組織

滿鐵事業，範圍至廣，於東北政治，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，先由經濟方面及東北舊例習慣，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，不獨東北一隅，且廣事東亞各國經濟事情之調查。又以俄國國情一變，東省北部經濟事情，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，並應各方面調查之請求。

至於純粹科學方面，設有地質研究所，廣事東北天產鑛物及地理地質之調查研究。中央試驗所，窯業試驗場，衞生試驗所，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。

各該調查研究機關，又有互相連絡之必要；故自民國十四年製，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，先從事東北舊例習慣之調查，常時因缺乏文獻，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亞，勘察加地方，亦推及之。舊例習慣，已於民國四年大致告竣，刋爲十一冊成書。各地方經濟情形，亦於民國六年，刋爲二十三冊之報告書。其間隨時發刋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，已發刋十二冊。又自民國三年起，從事調查中國之法規命令與國對外關係，此項題爲交涉資料，於民國六年已刋成二十冊矣。第一期計畫，至此大致告成。適歐洲大戰起，其影響於東北甚大；於是致力於東省北部政治經濟之調查，民國八年成關於東省北部之報告書十一冊。關於東省南部情形，至民國

十三年爲止，已刋行四十五册。又爲簡明叙述東北現勢，刋有滿蒙全書七卷。此外關於經濟調查之書籍，現已刋行者，計有二十八册。

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册，加以原有俄文藏書九千册，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册，計得三萬餘册俄籍，——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刋印，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，作爲小册子類，自民國十三年起，隨時刋行，又自民國八年十二月起，刋印調查時報，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，亦時時刋行，作爲定期刋物。至東北之經濟狀況及中國主要港之貿易狀況，則分三種報告，定期刋行焉。關於東北之農產物收成預報，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，雖在開發東北，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。

先由德墺聘請斯學專家，取範德墺銀行公司之調查局，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，凡有特設之調查機關者，悉行聯合，交換所藏圖書館，互相利用資料；於民國九年十一日，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，將經濟情形，分爲八門發表，前後已編纂刊行者，凡百數十篇。另又有關于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，主調查東省北部地方之經濟情形。開辦尚未經數年，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： 撫順煤鑛，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，從事東北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，但爲研究東北之地質鑛產，則始終一貫。夙爲學界所推崇，於東省南部之系統的地質調查，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。凡東北及西比利亞，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。又計畫東省南部地質圖，於民國七年着手，現已完成其半，今後尚需十年歲月，始可竣事云。其計畫之精細遠大，概可知也。現在所藏標本，東北，中國本部，西比利亞，歐，美各地，無不博收廣羅，即圖表亦三千餘種，陳列品一律開放，

任人觀覽。又出參考資料之刋行物，每年出四回支那鑛業時報。關於東北之地質鑛業報告，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，此調查已中止矣。

(四)滿鐵公司與其他東北鐵路之關係

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。追溯其歷來侵略方鋮，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，均屬於强迫性質；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路道株式會社，(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，昭然若揭。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，卽南滿鐵路公司也。日本在東北取

得之路權，不止南滿一綫；南滿鐵路公司之事業，亦不止於某其本線之運輸；其他東省南北部重要路網，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，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）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。北寧路遼河以東之線，卽此路線也。彼時正値軍事之後，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，謂此項築費半額計金三十二萬圓，此款項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約；借款額爲日金三十二萬圓，期限爲十八年。在借款未淸期內，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，期前已由北寧局償還十九萬五千餘圓。當常蔭槐長交部時，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淸。在償淸期前，滿鐵所派技師長爲山嶺貞二。現在債務償淸，北寧一路，可謂完全脫離滿鐵公司之支配。但就既往關繫論之，則日方之强橫，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，乃復舊諸我國。日本當戰後財政困難之際，我國既以現款贖之，似亦可饜彼慾望；詎其意猶以爲未足，將此改築費之半額，必强迫我借滿鐵之款者，其目的所在，正欲藉是以支配北寧而已。狠心辣手，大率類是！竊謂北寧如無英國借款關繫，其事正未可知；今得脫離束縛，亦云幸矣。至北寧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，貨運方面由滿鐵運至北寧路者，約九萬三千噸；由北寧運至滿鐵者，計五萬七千噸。客運方面，由滿鐵至北寧者，計九千八百人；由北寧至滿鐵者，約五千七百人。此外南滿鐵路公司備有聯絡航船，航行大連天津上海，是北寧鐵路仍受其航運之競爭也。

(二)吉長鐵路

此路由吉林省垣至長春，計七十九英里。當清光緒二十八年（一九〇二年），俄國曾向我國要求以吉長鐵路爲中東鐵路之枝線，由俄方興築，結「建設吉長鐵路預備條約」但我國仍擬自修。會日俄媾和，發生和約附帶之中日協約關係，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）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）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）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，半額計日金二百十五萬圓，由滿鐵供給；餘額由中國政府自籌。借款年息五釐，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；如尚有餘，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；總辦李芳年復有不正當行爲；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，又極簡舉。即照料貨物，亦未能周密；致商家運送貨物，反多利用大車，而置鐵路於不顧。故該路營業，初無成績可言。民國四年日本以二十一條來相要挾，民國六年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，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，即此次借款金額，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，良足慨也。

吉長鐵路之沿革雖與日有若是之深切關係，及其借借款合同簽定之失敗，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，若能將合同範圍內之己國主權護持得住，不輕放棄，亦未爲不可。乃據調查所得，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；若局長認眞護持，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。

吉長路「外三處」之弊端：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」。因其組織及事權之分配關係甚大，不能不詳加討論，考其弊端，以明眞象而期改革。茲將「外三處」之弊端，略述爲左：

（一）運輸處之弊端。運輸處既以日人爲主任（卽處長）則所有機務車務以及車輛運轉之支配，全歸日人執掌，故日人專橫跋扈，弊端百出，茲舉其大者於下

一，濫租滿鐵之機車及車輛，且所租滿鐵車輛，多係破舊不堪，勢須先行修繕而後方可使用者。

二，每稱車輛不足，客運貨運皆不靈敏。

三，運輸主權既歸日人，則舉凡該處內及沿線之人位升降黜陟，無不惟日人之好惡是瞻。

四，事務繁多之站，於站長外，置有日人事務員把持站務。

五，吉長路之裝卸貨車，全由日人國際運輸公司包辦，以致弊竇百出。

六。吉長路客貨運費之制定，爲滿鐵收收營業起見，較其他國有鐵路低廉不下三成；且歷年代運滿鐵枕木，僅收半價。

(二)工務處之弊端

一，養路工程之虛糜，及不拘大小工程，向由工務處指定日人包工數家包攬。

(三)會計處之弊端

一，舉凡銀錢之出納，賬簿之記錄，及一切對外債權，局長幾無過問之權。

二，用度課購買材料，手續疎簡，向無所謂預算及詳細規定及各處課請求購置領用，毫無限制，局長亦無權過問。

以上諸種弊端之外，尤有令人不能不特予注意者，即中日人員待遇之不平等，及日人之學識缺欠是也。

此路即吉會鐵路之一大段也。由吉林省垣至敦化，全路計長一百二十七公里，由滿路公司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，行旅維難，至少須五六日方能到建，今則祇需八小時矣。以交通言之，實屬便利。然無試考其建築歷史，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「二綫二港政策」中之一綫，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賣定該路之投資權與卽行修路權。（卽交通總長曹汝霖，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，日本極促進行。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，需靡時日；故一方動工，一方測量。惟以餘欵不敷工程費用，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吉良簇，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綫工程。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，山洞傾坍塘廣；基路房屋，崩裂已多；急須再借數百萬元爲補修費。其總借欵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，交通部曾派人前往實測驗，加以技術之估償，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。今借欵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，浮費者此之鉅，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。

(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。現自吉林省垣業經修成，直達敦化，計長一百三十二英里，尚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。所謂吉會路綫者，即由朝鮮伸入之右臂也。此路綫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。日人獲得此路投資之權，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：日本對於吉會鐵路並無修築之權，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，係由中國自便，莫可奈何，　旋乃利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三，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，卽訂結吉會鐵路借款約。　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，頗懷畏葸，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。　民國十三年多，段祺瑞組織執政府，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鎭，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：日本久欲吞併東北，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。日本可自由吸收東北物產，東北隨時可銷納日本商品。且可奪海參崴之繁榮，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，可奪俄人在東省北部之勢力。且南滿鐵路縱貫東省南部，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，可佔領東北，進窺中原，自意中事耳。又日本一切食料品與原料品，禁仰給國外；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，設站廿有三；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。其初借款金額僅爲五百萬元，嗣經繼續改訂及依次提高利率，至民國十三年末之計算，此項借款金額，已增至二千八百四十萬圓。總之此路借款條件，係倣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。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。要之此路爲東北與蒙古東部境界之交通線，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。目下除其技師以及會計運輸保線（養路）各部之主管人員皆爲日人外，滿鐵幷指派常駐職員十八人，從事監理斯路。

(十八)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，利用中俄合辦之中東鐵路，多有不便，於是由東三省政府著手修築。民國十四年(一九二五年)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路代表松岡理事，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元。根據承包契約，須於本路竣工之日付清此欵；但以六個月爲限，逾期不清，則據預先所約，改包工契約爲借欵契約。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，改爲借欵契約。按借欵不清以及改約諸事，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。若直接先訂借欵契約，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，曾有準備車輛之議。惟猶有問題者，此路

由昂昂溪至黑龍江城省城之齊齊哈爾，須橫斷中東鐵路。　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，現在久已修竣通車矣。

（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，而達圖們江岸之上三峯。　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，至上三峯止，約長二十五英里又半。　迨民國十三年，又從上三峯延長至天寶山，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欵九百萬元所建築。　現開滿鐵公司，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，採欺矇手段。　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。　即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，而以文某為華方股東代表。　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，遂蒙批准立案。　但仍令該社呈送章程圖案等，以備核辦。　民國八年交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，含混答要，日人得到此項公文後，即於十月實行動工。延吉公民聞訊，並無華股在內，乃共起為激烈之反對。　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，曾有極熱列之反對，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，日人必能運其財力與技術，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（開原之海龍，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，遂於十月五號正試承認之。　惟當日交涉，極爲秘密，內容無從探悉。

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，我國財政支絀，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，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，遄向日本政府提議，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。(本線俟將來調查後決定)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，將昔目之五路中四洮一線除外，一方新加入由洮熱綫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。　該六綫除開原至海龍與海龍而吉林二綫爲橫斷東北中部，聯合奉吉省之經濟，完備南滿之勢力外，其餘數綫皆爲實際經營內蒙東部之鐵路，關繫之大，深可畏也。　惟時屆今日，該六綫之形勢，除四洮一線完全築成外，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，開海一綫，近有奉海鐵路梅西支綫之建築，將來勢長足以代替。故該二綫日本之建築權實際已拍於廢棄。至洮熱線與洮熱線間至海一綫，現於經濟上均無大價值。復因吾國人竭力反對，故日人對該二綫之建築，無形擱淺。設將來洮熱路自築之事成，則日人對該二綫之權利，自必無形銷滅。統上諸線觀之，日人所得之建築權，將來必均在廢棄之列。然日人對於東北侵略無微不入，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，所謂五路知，即(一)吉會(見前)(二)長大(長春至大賽)(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，蓋近見北滿俄勢力衰萎，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，蓋欲以此為交換之條件歟？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，其視我國為何如國，我民為何如民乎？國人豈可不共起圖強，誓死與彼奮鬥哉！

五路與四路之對照

五路	四路	比較	現狀
(一)四—鄭—洮		因已敷設故四路無	業經築成
(二)開——海	(一)開—海—吉	包含五路之(二)(五)	中國自力築成吉海及開原

(三)長——洮	(二)長——洮	兩次同	日本現存者僅此一路（但四路已通無甚價值）
(四)洮——熱	(三)洮——熱	兩次同	讓與新銀團
(五)海——吉			中國自力築成
	(四)洮站至海港	四路新加	讓與新銀團

本書編輯倉卒，內容至極簡略，原擬一版訂正後，始行寄請評正。今自九一八事變以來，社會亟需此類書籍，爰敢寄上，倘蒙閱覽，如承指正，是乃編者衷心所祈禱者也

編者再識

滬戰正酣之日

封　底