南開中學

東北地理教本

下冊

傅恩齡編

中華民國二十年秋

例言

（一）本書內容資料稍多，講授時酌分詳講，略講，及不講三部分。

（二）本書上冊第一章「地理」，內有五分之四，係蒙府應棠先生編輯；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，則蒙孫宰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

第九章　東省特別區與滿鐵附屬地

一，東省特別區

東省特別區行政區域，以哈爾濱爲中心，東訖綏芬河，西竟滿洲里，南至長春之寬城子站，前俄所侵借中東鐵路沿線所有地段及其統治權，吾國完全收回後之總稱也。其面積約爲四百餘方英里。先是帝俄政府，以暴力要盟侵略東北，實施其移民政策，藉口東清合同，載有鐵路用地由我供給之條文，迭次推展沿綫車站兩旁附屬地段，並施行其統治權。中東鐵路侵佔地畝面積頗廣，俄人於其中，（一）建築鐵路，（二）修蓋房屋以爲住宅工廠及商場，（三）建設街市以行市政，（四）植園藝種五穀轉行售賣租借與日英等外國人民，儼然形成獨立之國家。中東路以之爲根據地而發榮滋長，俄人名之曰「鐵路附屬地」。其鐵路公司內部，則設置民政地畝學務等處，以及審判監獄各機關，復訂立地方公議會大綱，實行市自治制度，儼具一遠東殖民政府之規模。

民國六年俄國革命後，帝俄政府瓦解，形成獨立國家之中東路，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，吾國爰根據東清鐵路建設及經營續約第六條：「公司之權利及義務，以後皆限於商業上之事項，完全禁止政治上之行動及職務，因之中國政府保留隨時執行可以任何種類限制的措置之權利。」　繼以民六俄京政變之際，其民黨首領流金煽結兵工援及東路，我爲固邊保路計，七年一月

80737271

派兵入路界，旋成立東省鐵路督辦公所，及中東路警備司令部。其年秋協約國假道東路，共同出兵西伯利亞，並成立監管會，監管東路工程以利軍事運輸，推美人司蒂芬斯爲監管會技術部部長。同時十月黑龍江成立國防籌備處，派張煥相警備滿洲里，制止謝米諾夫所部官兵，闖入我境，以固國防。八年九月改組警備司令部爲東省護路軍總司令部。九年一月東路工人爲反抗霍爾瓦特，突起工潮，吾國護路軍乃盡繳俄軍警裝械，收回俄軍俄警權自茲始。同時成立東路董事會，罷免霍爾瓦特，並咨請司法部設置特別法院，咨請內務部設置警察總管理處。十年春爲收回市政之預備，呈請設置特別區市政管理局，奉內務部核准施行，皆爲設置特別區之先導，此歷史沿革之大略也。

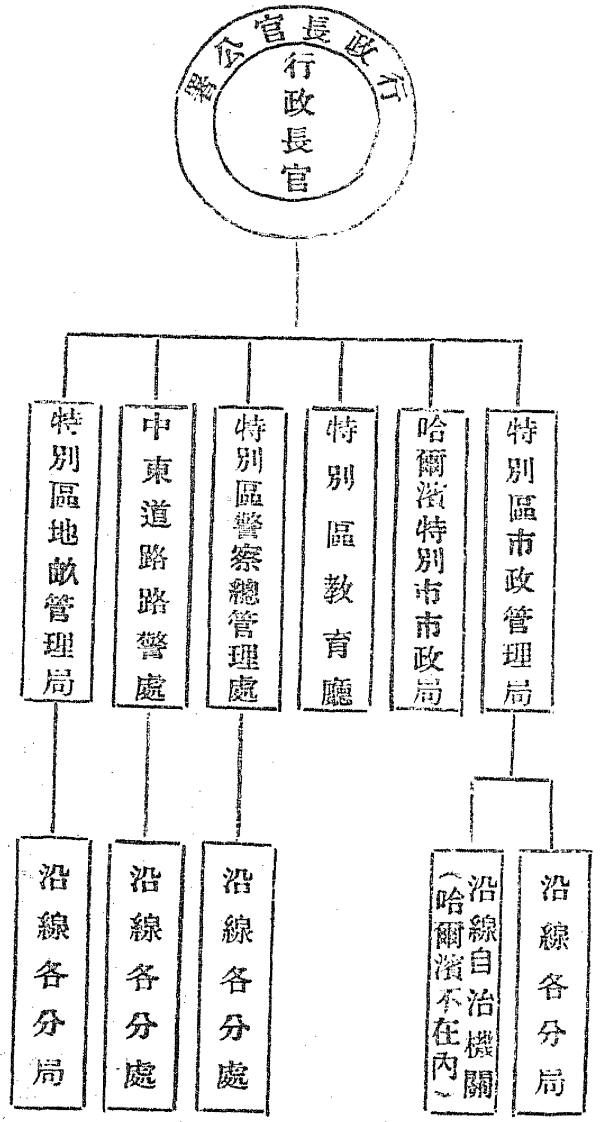
俄國革命成功，帝俄政府瓦解之際，吾國本可完全恢復國權，將中東路全部收歸我國所有，不幸國人之注意，未及於此，因之所可收回者，僅上列諸項權利而已，豈不深堪痛惜耶！

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件。其第一條有云：「茲爲便於訴訟，將中東鐵路附屬地，規定爲東省特別區。」自是之後，東省之中，始有東省特別區之行政區域焉。

中東鐵路附屬地之行政，俄人昔於光緒廿九年（一九〇三），曾經頒布「臨時統治遠東條例。」其第八章，有所規定如下。附屬地行政之中央機關，爲中東鐵路民政部。鐵路長官及副長官。掌理民政部所屬之各項事務，其直接處理權，則屬諸副長官。民政部設有民政，地畝，交涉，教育，寺院，報紙發行

，醫務衛生，及獸醫防疫等八科。　中東鐵路行政權，次第由吾國收回之後，俄人始將民政部廢止之。鐵路管理局中，竟設有民政部，其非儼然形成獨立之國家而何耶！

中東鐵路附屬地，俄人所有之行政權，自經吾國次第收回之際，關於行政司法軍警等權，各設局所，分途行使職權，並無統一之最高行政機關，以資控馭。　民國十一年，因置東省特別區行政長官，以統制之。　按照「東省特別區行政長官辦事大綱」，特別區內行政外交司法軍警各權，皆歸行政長官轉制。　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，茲列表以明之，大約如下：



(一)東省特別區行政長官公署

東省向無特別區域，有之則自民國九年九月始，凡東省鐵路沿線一帶之地，劃歸管轄。自是起，東省特別區之行政警察司法各機關，次第收回，大加改組，所有設施，迄民國十二年，始臻完善。惟特區民政殷繁，又為中外觀瞻所繫，非有最高長官總攬職權，不足以資統攝而利進行，此哈爾濱設立東省特別區行政長官之所由來也。茲將行政公署組織，詳列於下：長官總攬全區政務，下置政務廳，分科辦事，初設(一)總務科，(二)內務科，(三)教育實業科，繼增設(四)外交科，(五)財政科。政務廳置廳長一，秉承長官之命，辦理本署政務。

總務科職掌章事司法，職員之考核，各機關之來往文件章程，與制服之編定，檔案之保管，及其他不屬於各科之一切事宜。

內務部管理警察交通，各種會社選舉，宗教慈善事務，天災人禍，衛生市政，批准集會結社，及取締俱樂部，監督建築事務，故本科設有建築及地畝兩股。

教育實業科管理公衆演說，公共道德，及人民教育事項，工廠事業，商務森林營業，鑛產，漁業，牧產，電業，及航業條，署中設有視學一職，先是署內設有承宣處，現時附設於政務廳。

外交科設於民國十五年，職掌國際交涉，及外僑待遇，謁見，請願，各項事宜。

財政科亦設於民國十五年，經收地畝管理局，警察管理處，及市政局送收之款項，及處理制用，此外

並設有電務股，及技術股，繙譯股。

近有提議取消特別區，或改組哈埠爲特別市，而將東路沿線地帶分別交還吉黑兩省政府者，在理論上固應如是，但一經考察實際障碍殊多，此種理論之實現似屬時機尚早。現時東省特別區制度及其所處地位，既與從前熱察綏三特別區根本不同，亦與近來所謂特別市者情勢迥別，迄今仍其舊貫，未事更張者，良以此也。

(二)中東鐵路公司督辦公所及理監事會

案東清鐵路合同，載明鐵路公司得由中國簡派大員在京都居住，所有中國政府及京外官民交涉事宜統歸辦理，此爲吾國應派督辦歷史之根據。清廷簡任許景澄爲初任督辦，遠駐北京遙領一切，實則徒擁虛名而已。實權皆操於道勝銀行之手，該行儼然代表公司董事監事之職責，一方稽核公司賬欵，一方與中國督辦大員立於對等交涉地位，權位隆重可想見也。不寧唯是，其時公司董事會，乃不設在中國而在俄京之聖彼得堡，迨自許氏故後，督辦一缺久已虛懸，公司權利悉歸俄人掌握矣。至民國六年帝俄政府解紐，我國始提議續派東路督辦，設督辦公所於哈爾濱，然實際亦不過應付交涉，公司路務仍不得預聞。民國九年吉督鮑貴卿，以護路軍總司令兼任東路督辦，乃主張設立董事會，並擴充董事名額爲九人，除督辦兼領檢事長外，華俄董額各四人，於是路務得實行參加，路權始稍恢復。及奉俄協定後，改督辦公所爲公署，改董事爲理事，監察爲監事，其理監兩長皆由華方充任，以迄近頃如今制焉。

(三)東省護路軍總司令部

案查東清鐵路合同第五條載有該鐵路應由中國政府擔任保護，第八條載有俄國水陸軍得通過鉄路轉運出境，但不准藉故中途停留等明文。　乃俄人藉口庚子之亂，肆其強暴，編布軍警自由保路，並不許中國軍隊開入鐵路界內，強賓壓主戀橫已極。民國六七年間，我國爲平定俄民流金亂黨，始派華兵入界，而警備司令部亦同時成立。　嗣奉中央明令正式改爲護路軍，權責益重，遂於九年三月將東路俄軍徹底解決，故其地位亦殊重要也。護路總司令以下，分置哈長，哈綏，哈滿三路司令，其後復合併哈長哈綏爲長綏一路，至今仍舊。

(四)特別區水陸公安管理處

案東清鐵路合同，原有由中國設法保護之條文，但如何保護，語極含糊，且當時中國僅有舊式之防營保甲尚無警察設置，流弊合同意解義釋，警權當然屬我所獨有，乃俄人於單訂公司章程，將警權一條：『內稱中國承認設法保護鐵路及路員之安全，爲防衛路界內秩序起見，由公司委派警察人員，擔負警衛之職任，并特定警察章程，通行全路辦理云云，』架詞砌入，以肆其欺詐，且經俄政府核准，俄警得在東路執行刑事案件，主權喪失，莫此爲甚矣。　民國七年，爲俄新舊黨爭之結果，我國始於路界內組設臨時警察局，與俄警分區維持治安。　九年解除俄軍警裝械後，經內務部頒布特別區警察編制大綱，及組織章程，於是改臨時警察局，爲特別區警察總管理處，茲將東省特別區警察總管理處組織章程，擇要列下：　設處長一

人，直隸於特區行政長官，副處長二人。處內分四科：(一)總務科，(二)行政科，(三)司法科，(四)衛生科，此外另有繙譯股，庶務股，會計股，捐務股等。總務科之職掌，係公布本處命令，司警察官吏之甄別，護管官有物，支配職員，發放薪餉，編製預算，教育警察，及發行警察週刊等事。行政科辦理發給僑居留執照，清查戶口，便利交通，分配警備，發給槍照，維持公共安寧秩序風俗，取締賭博，查核工商事業及火警事項。司法科辦理違警事務與其他一切有關司法事項。衛生科管理街道飯舘之秩序，公共衛生之取締，警察房舍醫院之清潔。查該處收入，以東鐵管理局及市自治會商會之補助津貼，與稅捐如糧捐等爲大宗。

東省特別區警察，分爲五區；第一區爲哈爾濱道裏，及八站三十六棚秦家崗香坊顧鄉屯等處，第二區爲哈爾濱車站，至寬城子車站，第三區由阿城向東，至綏芬河站，第四區由對青山向西北至免渡河站，第五區由海拉爾，至滿洲里站。此外另設有水上警察，消防隊，保安隊，馬巡隊，衛生隊，司法警，及警察教練所。今改警察管理處，爲特別區水陸公安管理處，餘稱公安總分署，直隸於行政長官公署管轄。

(五)中東鐵路路警處

中東鐵路路警處，創立於民國九年三月，初由中東鐵路督辦直接管轄。自民國十二年三月九日，改隸特區行政長官，置處長一人，內設四科，曰總務，行政，司法，會計是。總務科職掌爲管理槍械制服，及給養教練，進退職員，發給獎勵，及其他不屬各科所辦之一切事務。行政科職掌係查核旅客執照，

分配各段路警。保護鐵路路線路產。司法科審理關於損壞鐵路及偷盜鐵路財產案件，檢察違禁物之運輸及行車發生之事變，或在火車內鬬毆，竊盜，與賣賣營利，詐財，拐帶婦女等事。會計科職掌編製預算決算，造報領薪單，及其他銀錢出納事項。

路警分段凡六。第一段設於哈爾濱，第二段博克圖，第三段滿洲里，第四段一面坡，第五段綏芬河，第六段長春。此外安達，齊齊哈爾，海拉爾，橫道河子，穆稜，窰門各站，均設有分段。

案東鐵路警，原來盡屬俄籍人員，隸於公司民政處之警務科，管理車站票房鐵櫃及貨車材料廠，並維持站台秩序，及隨車監護各事宜。迨我護路軍解散俄警，收回沿線警權，將路警事務併歸臨時警察局暫行兼管，而保管鐵櫃廠房等事，仍爲俄警，未之改易。九年四月，公司董事會議決，撤銷民政處，另設路警處，其處長改任華員。隸督辦公所管轄，而警衞服裝則仍歸公司直接發放。十二年東路警權事宜歸中國所獨有，路警之與特警職務雖異，而性質則同，因特警職權偏重地方治安，不能加入站台車輛廠房以內，遇有車站內部發生重大檢查事項，非有權指揮路警不爲功，爲統一警權起見，提出路警處，歸行政長官公署直轄議案，經鎮威上將軍公署核准施行。惟關於本處勤務，及保管各事項，仍分呈督辦公所察照以資周洽。本處組織大綱，設置處長副處長各一人，以華員任之。哈埠設有四區，每區設正副區長各一人，華俄籍參互任用。沿路線分爲六段，每段設正段長一人，副段長一人或二人，均以華員充任，每段設有駐在所派出所巡官若干人，視事務之繁簡酌量配置。此外另有警備隊二隊駐哈爾濱，預備調遣，並保護三

十六棚工廠及材料廠等。並定有護車章程。每次列車開行，均派遣員警隨車監護，此其大畧也。

(六)特別區法院

案東清鐵路合同，原定命盜詞訟，由中國地方官照約辦理。嗣因沿路所屬各縣衙門，多距離路界甚遠，乃以吉林黑龍江兩交涉局收受審理，並於沿綫設交涉分局，代理地方官職權。但此專爲華人細故案件而設，若華俄兩造，則對於俄人無權審理。倘遇重大案件，有一造爲俄籍者，則由俄官會審，如純係俄人之案，俄政府自設司法機關審理之，計哈爾濱設立地方審檢廳一處，內分民刑兩庭，又上訴庭一，入事訴訟庭一，沿綫共設初級審判廳十一處，監獄五所。司法經費除由東路補助外，統歸俄國庫擔任支給。自民國九年九月，停止俄使待遇後，東省當局電請司法部提議收回俄國法庭，閣議通過，即由部派員來哈接收，旋頒布東省特別區法院編制條例，計哈爾濱設高等審判廳一處，地方審判廳一處，沿綫設地方分庭六處，高地兩廳及分庭內，各設檢察所，並監獄兩處，凡路界內關於俄人，及無約國人民形案件，均歸審理。當接收之始，各有約國領事頗多疑慮，有向交涉當局質問者，及見措置合宜，法律平允，遂得順序進行。迄今八九年間，中外翕然，將來撤銷領事裁判，收回法權，當以此爲嚆矢矣。

(七)東省特別區地畝局

東省特別區地畝管理局，設立於民國十二年八月一日，管理前東省鐵路沿綫一帶及不屬鐵路營業範圍以內之地畝事務。惟迄於今日，地畝管理局及東省鐵路地畝處之權限，尚未劃清，該局辦理經收地租幷

短期出租地段，其所設職員，有秘書，科長，科員，稽查等名稱，分科如下：(一)總務科，(二)經租科，(三)技術科，(四)登記科，管理局設於哈爾濱，東路沿綫如綏芬河站，一面坡站，綏芬河站，安達，及海拉爾，均有分局。

案東鐵公司援引東清合同內載，公司建造經理防護鐵路所必需地段之一語，強迫鐵路交涉局，訂立展購各站附近地畝合同，厥後遂執以要求實行展地，東省大吏拒之。上其事於外務部，幾經磋議，始於光緒三十三年，改訂吉黑兩省購地章則。吉省東自綏芬河站起，西至阿什河站止，共展地五萬五千晌。黑省西自滿洲里起，東至哈爾濱松花江北岸止，共展地十二萬六千晌。其哈埠全市所佔之地尚不在列。東鐵路局並設立地畝處，專管其事。所有劃入地畝則由路局隨時標價出放與俄國商人，及租借與各國僑民者甚多。大半爲移殖雜居計，實非爲鐵路必需或專用也。特區行政長官懲前毖後，認爲有侵害國土主權，主持收回甚力，爰呈請鎮威上將軍公署，以明令撤消東鐵地畝處。十二年八月，成立特別區地畝管理局，由張煥相兼任局長。當是時駐哈各國領事頗左袒路局，代爲抗議，以致抗延不交，相持一年之久，始獲解決。今則除東鐵必需應用地段外，什九收回自管，並一律換發華文地照，以重國土云。

(八)東省特別區市政管理局

自俄人一手包辦中東路附屬地之市政，并在吾國領土內竟與英法等國訂約，橫攬吾國市政權之後，吾國市民匪獨不能與俄人平等，且竟立於英法等僑民之後。俄國政變，軍警司法等權，既漸由吾國收回，

案查東鐵公司於光緒三十二年，訂立民政處組織大綱。次年復由民政處產出地方公議處，在哈爾濱界內劃出自治區域，歸公議會管理。其他各站附屬地段行政事項，則仍歸民政處管理。我地方官商憤其侵權，羣起反對，經案移北京外交部，與駐京俄使交涉結果，僅訂自治大綱十八條，其須續訂之公議會，並放地徵租以及警察等項章程，則屢次故延。迨民國元年，東鐵公司自行頒布自治會詳章，復與英國協定，加入公議會，享有選舉被選舉權，意在挾列強自重，藉固其殖民政策也。迄民國九年經公司華方董事決議撤銷民政處，收回路界政權，設立市政管理局，直接處理地方自治事項。但猶因英俄協約關係，經英領出而爭議，時日本商民在哈財產甚鉅，故日領亦幫同抗議，其後僅以公議會一部之監督權，歸我市政管理局而已。至現行議會仍照舊章，議長則須俄籍，議案則依俄律，會議仍用俄語俄文，原有之哈爾濱市自治會，皆由多數俄國議員董事盤踞把持。歷任中國官府，明知非撤底改革不可，當皆憚於發難。十四年已屆議員改選之期，當局因根本辦法未會解決，不得已兩次延期。至十五年春張煥相長官任內，始毅然徇哈市民之請，遴派華籍議員，依法接收哈埠市董事會，並設立臨時委員會，籌備改選。其年秋預市哈爾濱特別市法案，曰市選舉法，曰市自治會法，曰市參事會法，曰市政局組織法，曰市監督法，從前舊俄制度大加改良。惟哈爾濱特別市政局，歸長官公署直轄，其特別區市政管理局，則專管沿綫各分局，及各自治分會，以期整理而策進行。

特區市政，屬東省特別區市政管理局辦理。該局依民前十年二月五日大總統命令組設，局內置局長

一人，副局長一人，分設四科，第一科所管者有總務，監印，收發，管卷，稽查，辦事員，收捐主任，繙譯及科員，第二科所屬者有稽核主任，技術主任，總工程師，繪圖員，工頭道路及建築稽查員，辦理發給建築許可證，監管特區之一切公共或私人建築，並工廠油坊火磨之機器及市政之設施改良等事。第三科分設兩股，一爲實業股，一爲學務股，及衛生主任，俄國視學員，中國視學員，衛生稽查員等，實業股管理工商業商號註册事宜。第四科所屬者，有會計主任，庶務主任，獸醫主任，消毒主任，中國醫生等，衛生事務，屬其管理者，有東省著名之醫院一所，設立於哈爾濱，名爲東省特區市立第一醫院（原爲俄國紅十字會醫院）該局設立分局之地點，計有滿洲里，海拉爾，博克圖，扎蘭屯，富拉爾基，齊齊哈爾，安達，滿溝，寬城子，鎞門，一面坡，橫道河子，穆稜及綏芬。主要收入凡三，即酒捐，地皮建築估價捐，及營業捐是也。酒捐專以辦理公益用於電燈，陰溝，馬路，水管，市立學校等。營業捐及估價捐，爲辦理哈爾濱附近十六鄉村公益事件之用。

（九）特別區教育廳

東省特別區教育之沿革，可分爲二期。一爲俄人侵辦期，自清末起，至民國十五年十二月一日「學務協定」成立止。二爲教育權收回自辦期，自「學務協定」成立後以至今日。茲分述於後。

甲，俄人侵辦期

俄自中東鐵路落成後，即憑藉其帝國主義之威力，積極侵略。蜿蜒三千餘里之路線，據爲已有之附

屬地。在路線之內，南至長春，北至滿洲里，東至綏芬，沿站設立男女大小各種學校，多至四百餘所。完全俄制，課程俄文，教師俄人，專教養俄人子弟，不准華人插足其間。中東路局，爲設學務處，專司其事。所需常年經費，均由路局爲之撥付，此項經費，年約一百二十萬元。嗣因一九一七年（民國六年）俄國發生革命，一時不惟俄國之遠東貿易大受打擊，即路辦之教育亦大感困難，踵接停辦。吾國政府，遂派吉林省長爲東路督辦，招集華警，保護路界之安全。同時英美日法等國，亦各派軍隊，名爲保護西伯利亞鐵路，實際互相監視，以保守其國之利益，於是中東路遂劃入公共管理之範圍。繼以歐洲任艱，諸多棘手，遂由美工程師蒂芬氏之提議，將中東路委託中國代管，俟俄國政府正式成立後，再爲最後之解決，此民國九年九月二日事也。自是以後，華人遂漸得染指於路辦之教育矣。王士珍春繼任中東路督辦時，曾於學務處，添設華副處長，規定各站，凡學齡之子弟，滿四十人者，即設立小學校一所，皆直轄於路局之學務處，華人之得享受路款所辦之學校自此始。顧當時華人私辦之教育，亦漸見發達，不歸路局管轄。於是各自爲政，辦理紛歧，於進行考覆調查上諸多室礙，迨至民國十三年五月三十一日中俄協定成立，其第九條第一項云：「兩國政府，聲明中東鐵路，純係商業性質。並聲明除該本身營業事務，直轄於該路外，所有關係中國國家，及地方主權之各項事務，如司法，民政，軍務，警務，市政，稅務，地畝，（除鐵路自用地皮外）等，概由中國官府辦理。」於是根據此協定，而教育權收回之運動以起。醞釀多時，卒鮮成效。迄十五年八月教育局成立，教權收回運動，進行益見緊張。踰年十一月

由局改廳。　遂於十二月一日與蘇俄成立教育協定。　全文計有五條；

一，路立教育蘇聯子弟各校之管理及教授，應照中國現行學制及地方法令辦理。　如查有與蘇聯現在情形抵觸者，得變通之。

二，路立學校經費，分作兩個相等部分撥付。　撥作中國各校之經費部分，按期送交長官公署，以備學校應用。　撥作東省鐵路教育蘇聯子弟各校經費部分，存於路局收支處，應用時，按照預算範圍，由教育廳長，與在該廳新設之第四科科長會簽請領。

三，第四科科長由路局局長保送，由教育廳委任，管理東省鐵路教育蘇聯子弟各校經費事宜。並對於上述各校之校長，陳說意見。

四，該科人員及教育蘇聯子弟各校之管理及職教各員，由教育廳就東省鐵路局局長所送蘇聯籍名單內委派之。

五，爲視察中東鐵路學校起見，除華人視學外，應再另行添設視額，由路局局長推薦蘇聯人委任之。

自是以後，學務處撤銷，教育權始完全收回。教育行政亦漸趨統一。各種設施，遂粗具模範矣。

乙，教育權收回自辦期

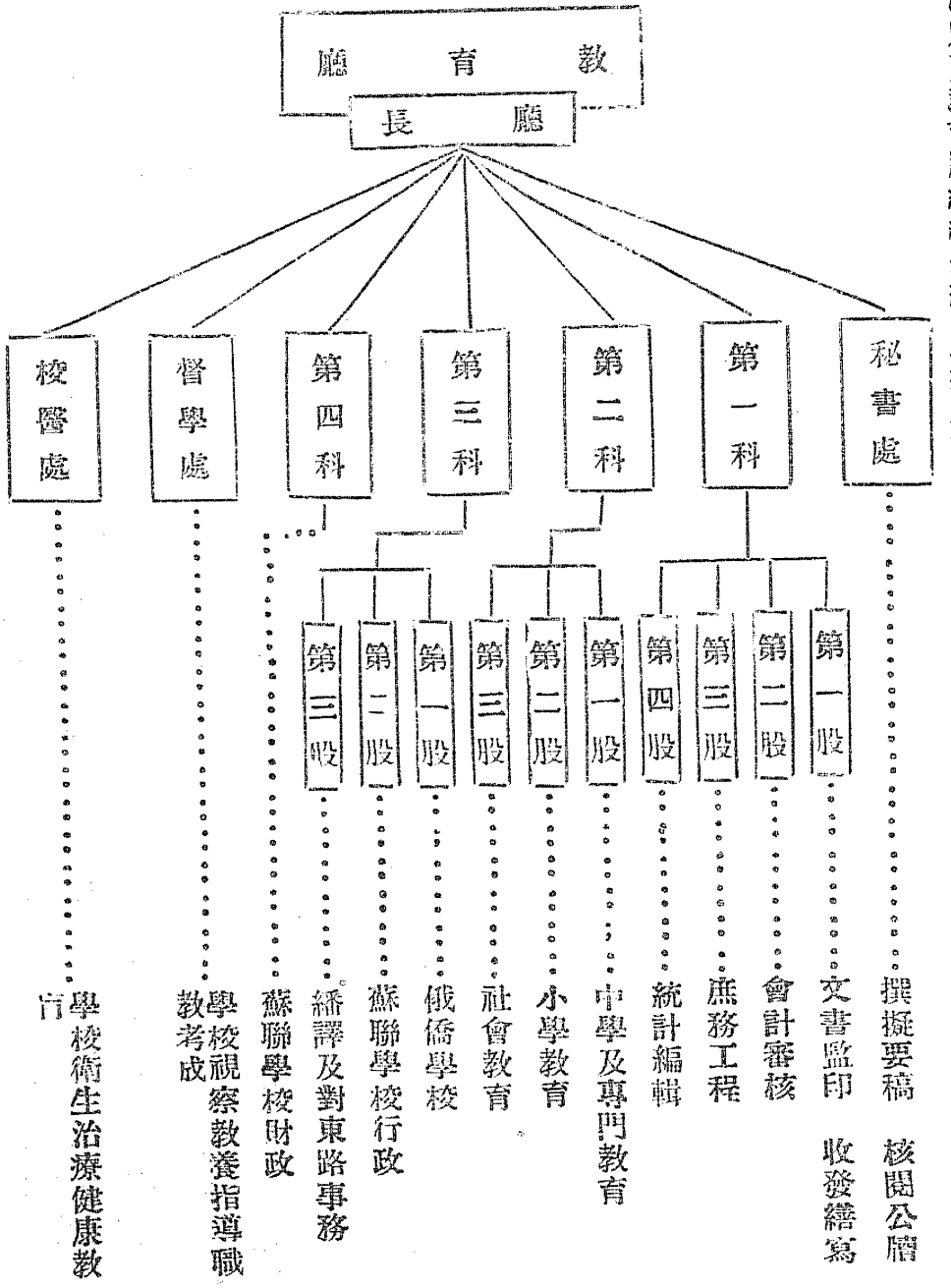
案查東鐵公司，前於舊俄時代設立工業大學，及商業中學各校，爲培植鐵路專門人材起見，用意未嘗不善。　惟路局爲路員子弟便於就學計，在沿路綫徧設小學若干所，但有俄校而無華校。　迨民國七年督

辦公所成立，華籍員工日見增多，始提議添設華校十餘所，統名曰路立學校，屬於路局之學務處，華方無法過問，教育主權浸以喪失。自中俄協定，聲明東鐵純係營業性質，關於教育行政，自應概歸中國官憲辦理。且路立各學校，自歸蘇聯管理後，共產學說難免不在校內宣傳，我國爲預防計，不能不積極整頓，是以特設教育廳，將特區華俄各校劃一統系，以爲收回後改良新學制之張本，並經與東鐵路局爲教育經費問題，迭次磋商之結果，議定學制以中國爲主，學款平均分配，路校用人悉由教育廳任免，於是東路教育主權始行統一，沿綫學務蔚然可觀矣。

特區教育，由收回自辦以至今日，爲期未及三載。故尙無卓著之成績可言，惟就學兒童，日見增加，學校之推廣甚速，據十六年底統計，華校五十有二。越年增至七十有四，俄華合計共一百八十餘所。嗣後量未增加，而質則有進無已；擴充班數，幾於無校無之。據十八年底之統計：專科學校凡五，中等學校十，小學六十有七，區立俄僑小學十一，蘇聯路員子弟中小學二十有五，外僑私立專科中小各校六十有七，都凡一百八十有五。學童達二萬八千七百五十九人。教育經費約二百五十萬元；此特區教育之盛況也。惟是聚黃白種族於一教育系統之下，國情既異，風尙亦殊，各方主張紛歧，不惟教育行政方面，諸感困難，即學校管理方面，亦諸多棘手。然教育爲國家事業，非可任其退化或惡化者。我人不患補救之無方，第患其尸位而不努力耳：苟肯爲教育而教育，不存其他目的，以身作則，克苦耐勞以赴之，縱積重難返，然終有澄清之一日也。

東省特別區教育廳組織系統，大致如左。

東省特別區教育廳組織系統圖



案哈爾濱道裏，前俄公司時代擴爲鐵路用地，准許中俄雜居，本不得以商埠論。民國三年，鐵路公司擅訂公議會章程，並締結英俄協約，於是日本及德法比義諸國，根據此約陸續加入，竟將路界用地變爲俄領商埠，許各國商民購地建屋，並佔有選舉被選舉權，實爲辱國侵權之甚者。查前清光緒三十二年，宋小濂氏爲鐵路購地事宜，與霍爾瓦特會議，曾聲明哈爾濱將來開闢商埠，業由外務部照會各國駐京公使在案，請其於展拓用地時須加注意，無復妨礙我開埠之用，霍氏答謂鐵路展地實所必需，設或有餘，但有中俄兩國可以通商，若他國欲在路界內通商，斷難允許云云。均載有會議錄中，其不得以用地爲商埠確而有證。又查是年十一月，哈爾濱關道，據中日條約勘得，路界外圈兒河地方，爲中國自闢商埠，擬設立商埠公司，由官商集股合辦，雖其後未獲成立，然前案具在，班班可考。民國八年，復行設局籌辦，因覆勘得圈兒河以東地勢低窪，不堪適用，改定圈兒河以南，太平橋以北，西接四家子，毘連秦家崗一帶，計地四千餘畝，劃作商埠地址，旋以受光帖影響，商市蕭條，又行中止。十一年十二月，吉督孫烈臣氏舊案重提，委係濱江道尹董士恩爲督辦，知事張會渠爲會辦，正式設局，重訂章程。指定圈兒河偏東地帶，南連太平橋，北連江沿，東至海關分卡，西接四家子爲商埠地址，聲明無論中外商民，祇准租領，不准購買等情，照會駐哈英美日法比義各領事在案。旋復以時局不靖，錢法毛荒，進行不易，奉令停辦，仍存商埠局名義，附屬道尹公署以資節省，俟金融活動，再爲賡續辦理。此設立商埠之先後情形也。

（一一）路界郵務及電話收回後之設置

綏哈兩市用電話，及沿綫郵務，在民國八九年前，皆在俄人掌握中。　九年十月，奉北京外交交通部電開，駐華之俄國使領等官，已呈奉政府明令，宣佈一律停止待遇。　所有在華設立之俄國郵局，亦歷我國政府所屬機關之一。　且此項機關自我國加入萬國郵會，早無存在之理，在此時更不便令其繼續任職。　現經國務會議議決，應令我國郵局，迅與在會各俄郵局停止互換郵件。　並飭屬查明俄人在華所設之郵局及信箱，令其一律撤廢，仰即遵照妥爲辦理等因。　當由濱江道尹董士恩轉飭所屬，將秦家崗及沿線所設俄郵信箱等，實行撤銷，統歸中國郵務局接收管理。

其哈埠南崗及道裏市內電話，則爲東鐵公司之附屬營業，自奉俄協約訂明公司範圍，不得兼營他業，此項市用電話，早應設法收回。　乃延至十七年冬，始由東北邊防司令長官，派員會同特區行政長官公署，將東鐵附設之電話機關立予封禁，由我接收管理。惟公司路局及鐵路附屬各機關各職員，實應需用話機若干號，並如何撥給辦法，尚在磋商中。自收回接管後，道裏道外兩市之電話，遂得聯絡一氣，聲息相通，無復從前隔閡之弊矣。此收回沿線郵務及市內電話之經過情形也。

以上諸端均係經過及現在之情形，略誌於右矣。　本區既居特殊地位，哈爾濱復兼鐵路交通之中心，形勢龐雜，運籌匪易，緬溯當年締造之艱難，諸般經營之慘淡，前車未遠，來軫方遒，惟願黽勉圖維，完我大好河山，寶此長新日月，不禁期之。

二、南滿鐵道附屬地

（一）鐵道附屬地之意義

鐵道附屬地者，延亘於滿鐵幹線大連長春間之四百三十八英里，安奉枝線安東蘇家屯間之百六十七英里七及其他枝線如旅順線營口線煙臺煤鑛線撫順線沛楡聯絡線等處，共計六百九十四英里狹長地帶之總稱也。其全面積約爲十六方日里，約合百餘方英里。鐵道沿線附屬地之境域，鐵道之兩側，平均約爲六十二公尺。幹線最廣之處爲四二六。七二公尺，最狹之處爲四二。六七公尺，安奉枝線最廣之處爲三六。一公尺，最狹之義爲一六。七六公尺，街基及有特殊情形之地方，其境域更爲廣闊。元來鐵道所需要之地段，一爲鐵道線路之路基，二爲各車站之用地。現屬於南滿鐵路尚未規復之鐵道附屬地，與吾國其他普通借款鐵路不同，於車站所在之處，爲鐵路員司職工之居住及商人之營業，皆佔有廣大地段，編入附屬地之中，施行鐵路經營國之行政。附屬地之面積，設置車站之處，依據吾國都邑之狀況，貨物原料之集散，以及將來之希望如何，而有大小寬狹之不同。其中南滿鐵路之奉天長春等處，頗爲廣大。故附屬地以街市及住宅地爲主，此外爲附隨於鐵路事業，採鑛事業之方便計，更生出所謂鑛山附屬地者，包含於廣義之附屬地內。民國十五年三月末止，滿鐵公司所屬之土地面積，滿東半島租借地內約有七百六十七[illegible]。約有九千八百三十萬坪。合計約一億五百九十五萬坪。今以用途別之，則如左表。

用途	坪數（六日方尺）	百分率
（一）鐵路用地	三千四百二十三萬坪	三二・三一
（二）街市用地	一千四百三十八萬九千坪	一三・五八
（三）耕地及其他	三千七百八十九萬二千坪	三五・七六
（四）煤鑛用地	一千六百九十五萬七千坪	一六・〇一
（五）製鐵所用地	二百四十八萬三千坪	二・三四

計共一億五百九十五萬坪

清光緒三十三年（一九〇七年）滿鐵公司自日本政府承繼時之原有土地面積，共爲四千五百二十八萬七千十七坪，較之現在所有土地總面積，僅佔四成上下，一方面可知滿鐵公司經營事業之膨脹，其他一方面則可知吾國土地及其他權利喪失之巨矣。

（二）鐵道附屬地之法理的性質

鐵道附屬地之法理的性質，在吾國人民視之，至爲簡單，是不過僅爲圖謀外人經營其事業之方便與安全，因於吾國領土之中，劃出某一部分，一時的暫行停使吾國之行政權，而承認其經營國之屬地的行政權，一種新制度而已。若單就法理的性質而言，附屬地與租界略同，但與租借地迥異。總之此不過屬

於一時的從權辦法，遲早終須交還吾國。　中東鐵路附屬地，既久經收回改爲東省特別區，則南滿鐵道附屬地與中東鐵路附屬地，事同一律，應交吾國收回乃爲當然之事，時期之早晚，則視吾國人民於內政外交上之努力如何耳。

但日人關於鐵道附屬地法理上之解釋，議論紛岐，諸種不同，吾人亟應注意。　其荒謬最甚者，莫若此說，其說曰：「由鐵道附屬地之發達觀之，中東鐵道附屬地與滿鐵附屬地，其性質自有不同；日本自俄國承繼該鐵道附屬地權利之際，在於曾經經過國際法上及國內法上之法的手續關係，滿鐵附屬地明顯爲日本之領土。」　又有依其在於租借地之境內及境外，滿鐵附屬地之性質當亦各有不同之說。　復有滿鐵附屬地爲近代中國所發達特別行政地域，及附屬地與專管居留地同一性質之說。

一　蠟川博士之領土說

滿鐵附屬地初爲中東鐵公司之所有地，（但自吾國人民觀之，並非所有地，純係侵佔地）雖於其處該公司僅曾行使其警察權，但以朴資茅斯條約及北京條約之結果，該處成爲日本帝國政府之國有地。　且該區域內之秩序維持，按條約之解釋上，全然一任日本政府之所爲。　其後迨南滿洲鐵路公司之成立，該區域之所有權，雖移轉於該公司，但於該處所行使之權力，依然以日本帝國之國權，關於領土之法理的觀念上，該附屬地即作日本帝國領土之解釋，頗爲適當。

若以滿鐵附屬地而作日本帝國領土一部之解釋時，恰與巴拿馬運河乃係通過美國領土之一部，美國人

之解釋，正相吻合。南滿鐵路及其附屬地既爲日本帝國領土之一部，則南滿洲當然可謂爲其分之爲二。今如有人主張擬將使南滿鐵路爲各國共同之鐵路者，則請其人先將巴拿馬運河使爲各國共同之運河，是乃先決問題。

二　今井博士之新地域說

按蛯川博士之所說：「中國承認鐵道經營國，享有配置軍隊於附屬地內及保護之之權利，並將刑事裁判權及民事裁判權亦賦與之，其意義卽爲地域之割讓，一定年限後，中國雖有收買事業全部之權利，但其事實究屬有耶無耶，尚在未可知之列，並非期限，實爲條件，故對於附屬地，鐵道經營國享有解除條件領土權」。然吾人於條約上之文字及由實際之事實觀之，如斯立論，似無根據。並無海岸，且於他國領土之領域內，不過走一細長之線，而以若是狀況之地段，作爲國家之領土，庸非奇怪。以鐵道附屬地而作領土割讓意之解釋殊無根據。是不過僅爲謀其事業經營之安全，而承認其經營國之屬地的行政權之一種新制度而已。如爲商業則曰居留地—租界：如爲農業例如俄人於三姓附近之農牧地。再爲鑛山事業，獨立另設此種關係亦無不可。鐵路事業施設複雜，直接運送路之外，此等事皆包含之。故吾人將租界鐵道附屬地及其他有同樣法律關係之制度。皆納於同一範疇之中，統稱之曰「外國行政地域」。世人往往對鐵道附屬地及租界，而用「租借地」之名稱，在學理上如關東州「租借地」領土割讓之意義，應嚴爲區別之。

鐵道附屬地在於原屬中國國有領土之一事，毫無異論，只一時的中國之領土權力被排除而已，此說最

爲妥當　附屬地究應稱爲「租界」或「專屬租界」，理論上名實不符，發見適當之名稱，頗爲至難。今井博士之所謂承認經營國之屬地的行政權，一種新制度之解釋，較爲適當。屬於鐵路則爲鐵路附屬地；屬於鑛山事業者則稱鑛山附屬地。蓋在吾國外國行政權行使之地域爲已往時勢造成之遺物。其中租界爲最古，外國權力之侵入之後，始發生者也。

(三)滿鐵公司與地方行政權

東北日人之政治，世有「四頭政治」之譏。四頭者關東廳，領事，關東軍司令部，及滿鐵公司之謂也。上列四系統之總合統一機關，在其本國政府內，雖備有之，但於我東北則尚缺如，事權不一，糾紛萬端，故日人近有承認其弊害，而謀改善之對策者。

蓋日本自俄國承繼之際，附屬地行政權之中，軍事及警察權移交於關東都督，司法權屬於外務省，其他一切之行政權則俱屬諸滿鐵公司，至今仍循舊規。然上列各機關所屬之限界，殊缺明瞭，屢屢發生問題。

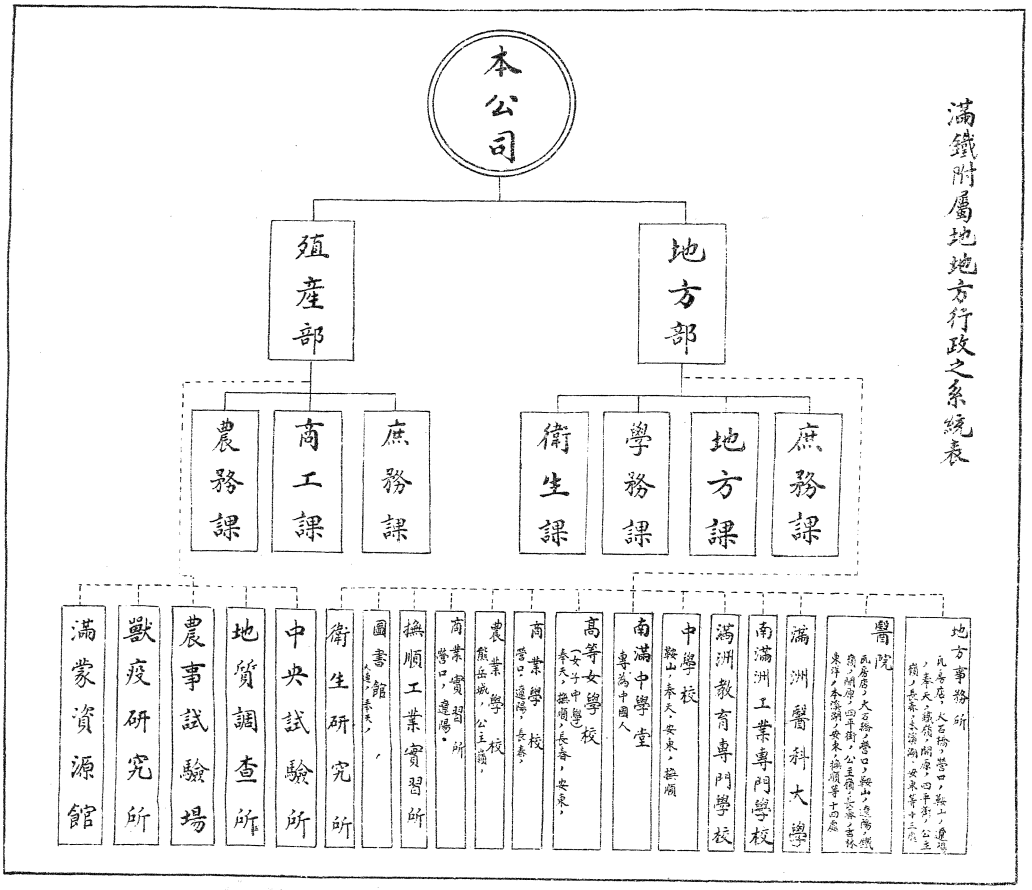
地方行政之領域：若由組織上之觀察。狹義的滿鐵之行政，依其政府之命令書，僅有爲其所委任之關於土木教育衛生等之施設。公費係由附屬地居住者徵收之，故或稱爲「公費行政」。然滿鐵公司之地方經營，固不僅限於公費行政之範圍內，舉凡實業警備及關於其他之經營，皆以當之。現行組織之地方部，爲純然之地方行政機關；殖產部商工課及農務課之機能亦與地方行政有密接之關係。故現行

組織之地方部及殖產部，對於公費行政，可謂廣義的滿鐵地方行政。

(四)地方行政組織之沿革

滿鐵公司享有掌理附屬地行政之使命，業如上述，業務開始以來，規定一定之組織及方針而使當其經營之事。地方行政機關大別之，可分爲中央機關，地方機關及補助機關之三種。中央機關在於本公司而主宰統一地方行政。地方機關及補助機關，則當直接經營之任。由公司組織之更改，地方行政機關亦因之屢有更易，歷經創立時期之地方部時代，地方課時代，而至民國三年以來現行之地方部時代。地方機關亦由公事辦事處時代，經理係時代，漸至現行之地方事務所時代。公司組織之改革，形式上影響於地方行政機關之變化，但其業務之內容，仍依一貫之方針而經營之，漸進的企圖地方行政之發展。最近據聞滿鐵公司地方經營之方針，已有自政治的而往經濟的之傾向，抑亦時勢使之然歟。茲據民國十九年七月最近所改之組織，其與地方行政有關者，則如左表。

滿鐵附屬地地方行政之系統表



一、地方行政之中央機關，爲地方部及殖產部。　地方部之組織：本部既爲總裁之補助機關，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。　以庶務地方學務衛生等四課組織而成，各課置課長，概由地方部長統轄之。　地方部長承受總裁之監督而管轄部內各課，各地方事務所，各醫院，各種學校，各圖書館，及衞生研究所，掌理其關於地方事務之全部。　地方部長之職務一方面掌理公司固有部長之職務，同時其他一方面又管轄地方一切事務。　地方行政事務上地方部長之職務：(一)規劃權限內地方行政事務執行上之必要規則，得總裁之決裁而公佈之，(二)統率部內社員，關於其任免賞罰，報告或進言於總裁，(三)部長有其固有之專決權，在其權限內得以處理事務。

滿鐵地方部之經營，原本複雜，近來頭緒萬端，範圍益爲廣汎，技術的及專門的方面，較之他部，部內之統一及其執行事務，公司規定之業務外，多爲涉於國家的及國際的關係之事項，其經營之良否，不僅關於社務之盛衰，關於其國家之發展及威信尤有其重要之任務，是爲特色。　殖民事業之經營，與其他官廳事務不同，常處於國際的環境，需具樹立國家百年大計之慧眼，單以舊官老吏終恐不能勝任。　今日地方事務殊乏澈測之精神者，理事之中，行政的手腕家並未存在故也。

殖產部之組織：殖產部由庶務商工農務三課組織而成。　商工農務二課與地方行政有直接之關係；庶務課僅限關於礦務之事項，與之有間接之關係。殖產部長管轄部內之各課，中央試驗所，地質調查所，農事試驗場，獸疫研究所及滿蒙資源館。　又於地方產業之開發上，對於地方機關，掌理其出資或助

長之事項。　地方部專當地方之設施，殖產部當產業之開發而爲地方之啟發機關。

二，地方行政之地方機關：滿鐵地方行政，對於中央機關，另有地方機關如下：(一)屬於地方部者，爲地方事務所，醫院，學校，研究所及圖書館，(二)屬於殖產部者，爲中央試驗所，地質調查所，農事試驗場，獸疫研究所及滿蒙資源館等，管掌其一切，且爲地方業務之執行機關。

地方事務所之重要業務有三，略誌如左：

(一)地方設施有關之事務——公費之預算，決算，教育，土木，衛生，營備，產業，屠獸場，公園，墓地及火葬場，救恤其他公共的事務，土地房屋之管理及借貸，社會社宅事務所等。

(二)會計事務之重要者——鐵道收入，煤斤收入，電燈收入，醫院旅館其他之收入，社會貯藏金各種獎金，各項支出，現金出入，簿歛事務，及其他關於錢歛之事務。

(三)用度事務——貯藏品之管理分配，購買，檢收，修理等事，不定管轄區域，按地方之遠近或物品之多寡，隨時處理之。

三，地方行政之補助機關有二，一爲地方委員會，一爲區長。地方委員會——清光緒三十三年(一九〇七)廢止居留民會，而置公司辦事處於瓦房店大石橋遼陽奉天鐵嶺公主嶺及長春各處，撫順以炭礦庶務課，大連附屬地以本公司處理地方事務。　公費賦課制度實施以來，另設諮詢機關，由居住者中，指定委員而爲地方事務補助機關。　嗣以近來地方居住者政治思想之變遷，附屬地之發達，及

時代之進步，當局爲尊重民意起見，認有變更諮詢機關之必要，爰於民國十年制定南滿洲鐵道株式會社地方委員會規則，改向來之組織，易爲地方委員。地方委員則於分擔公費居住者中，對於有一定資格之男子，國籍不論，具備一定之條件，而使分擔公費之居住者選舉之。瓦房店松樹長春奉天安東等廿五地方委員會之委員數共爲二。六名，最多者爲一六名，最少者爲六名。

區長——公司鑑於附屬地之發展，因於民國五年十二月，制定滿鐵會社附屬地區長規則，而由民國六年四月施行之。區長承地方事務所長之意志，補助執行公共事務而關於其所在之區者。地方事業中，公司所經營者，爲土地，建物，市街經營，教育衞生警備等。茲將其概要列舉如左：

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

市街經營：概要各地，如長春，鐵嶺，奉天，遼陽，等地，各有完全市街施設；——如自來水，溝渠，公園，市場，屠獸場，墓地，火葬場，學校，醫院，莫不完備。目下全附屬地戶數爲五萬七千二百戶，人口約三十一萬六千。逐年內容外觀，皆有發達充實之勢。重要施設，爲區劃市街，築修道路

，堤防橋梁，開挖溝渠，經營上下水道，設立公園，市場，墓地，火葬場，屠獸場等。現在已開闢之市街，爲本線沿線五十五處及撫順安東各支線重要地；其主要者，爲大連，瓦房店，熊岳城，大石橋，營口，鞍山，遼陽，奉天，鐵嶺，開原，四平街，公主嶺，長春，本溪湖，安東，撫順等地。前後各市街所投之費，約三十餘萬圓云。

教育施設：鐵道附屬地之教育施設，現有小學校二十八，分校五，專爲教育日人子弟；公學堂十，日語學堂一，專爲教育華人子弟。屬於補習教育者，有實業補習學校三十二，分校一，家政女學校十一。中等程度之學校，有日人中學四，女學校四，商業學校一；華人中等教育，有中學堂一，商業學校二，農業學校二，鑛山學校一。專門教育，有南滿醫學堂，南滿洲工業專門學校，滿洲教育專門學校，滿洲醫科大學等四校。此外幼稚園凡二十五所，分園二，參考圖書館二，通俗圖書館二十及教育研究所等。其非公司所設而受公司之補助者，有小學校一，幼稚園六，韓人初小六，華人初小八。公司辦理各校學生增加數，有如左表：

光緒三十三年	二五五人
民國元年	四，八五三
民國五年	九，三八六
民國十年	一六，七一二
民國十五年	二一，六三六

大小學校所投經費，至十五年三月截止，爲一千二百萬餘圓。

其華人教育一項，與我國主權頗有關係，特詳述之：目下所設公學堂數，於奉天等處，凡十校，兒童數二千五百，教職員百名；日語學校現僅存鐵嶺一所。此等學校，皆不收學費，而由火車走讀者，並免車費。公學堂之教育方針，遵民國小學學制，施以初等普通教育，而於日語尤形注重，教科書亦多取材中國政府所定者；分爲初小四年，高小二年，另置別科，授以日語及普通學科。日語學校以授日語爲主，兼授商業知識。公司對於華人自設之學校，如奉天同文商業學校等八校，亦予以補助云。對華人之中等教育，亦不收學費，設有寄宿舍，收容遠地學生；其農學校並津貼膳宿費之大部分。南滿中學堂設在奉天，於民國六年開辦，教科編制，參酌兩國制度，修業年限，定爲四年。營口商營學校，初係中日兩國人士辦理，由公司補助，而民七以降，歸爲直接公司辦理，修業年限爲四年。遼陽商業學校，於民

國十一年開辦，修業年限二年。撫順鑛山學校，以授簡易鑛業知識爲目的，民十開辦，修業年限二年半。熊岳城公主嶺兩農業學校，均係民國十二年創設，以授簡易農學知識爲目的；民國十七年改名傳習所，專注重實習。滿洲醫科大學雖係中日同學，而爲華人於正式預算科外，特設華人特別預科一年，授以日語；其專門部修學年限四年，亦專爲華人而設。

衛生設施：開辦時有關東都督府所接收之診療機關大連醫院，奉天公主嶺等處居留民所設之病院，及遼陽鐵嶺等處陸軍病院。爾後逐漸增設，併將安東營口兩處同仁醫院，吉林之東洋醫院亦歸公司辦理。除爲治療公司人員外，對公衆亦一律開放，以圖居住者之便利。於民國三年，凡醫療機關缺乏之地，均設置公醫；現在派公醫之地點，凡十二處，內五處在附屬地外。沿線醫院中，奉天醫院並附設醫科大學，撫順，鞍山，長春，安東各有獨立病院。大連病院於民國十二年改造，十五年竣工，共費工事費六百萬元，可容住院者六百人，設備最稱完美。現在病院設置地凡十六處，另設分院五處，每年求診人員凡一百萬，住院者五十萬人。對於社員保健，另有各項服務人員之衛生設備規定。對於鑛山工場，亦別有設備；學校則各分配以校醫。飲水之檢查，汚物之掃除，則由衛生技術者會同警察辦理之。防疫事務，爲關東廳之主管，但實當其務者，爲公司人員，費用大半亦由公司負擔。以上實務機關之外，在大連設有衛生研究所一所，專從事細菌，病理，化學，衛生，血清製造等學術的研究，以爲衛生設施針方決定之策源也。

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

商工設施：　公司對於在東北日人企業，隨事業之性質及必要而保護助長之。或貸以低利資金，或給以補助金，或加以指導等，竭力助其成功，幷時加監督焉。　又從來關於商工各業之調查，刊爲成書，以供實地之參考。　其有質疑詢問者，亦一一予以詳細答覆，並執介紹之勞。　茲將調查詳細分列於後。

商工業：　公司對於天然物資之工業化學試驗，特設有中央試驗所。　初爲關東都督府所辦，宣統二年由公司繼承。　民國六年，分爲分析，應用化學，製絲，窯業，釀造，衛生，電氣化學七科；後以製絲染色等試驗完竣，業經付託他公司經營；窯業工場，亦已獨立成今日之大連窯業會社；釀造又已廢止；故現在僅分試驗，研究二課，專從事學理研究。　自開辦以來，所投經費，爲設備費八十萬元，各項支出二百八十五萬元。　其成績之重要者，爲學術報告一七六件，發明優良方法取得特許權者前後八件。　爲紹介東北出產，設有商品陳列所三，一在長春，一在鐵嶺，一在哈爾濱；而於大連特設滿蒙資源館，陳列東北地質鑛物各項標本，撫順，鞍山各地生產物，農林，畜產，加工品，以備商工業者之參觀者也。　其商工界各種機關，亦各給與相當補助，如日人之商業會議所，華人之商務會，及臨時開設之各項博覽會，展覽會等是也。　由滿鐵出資成立之公司，大小凡三十七：其中信託公司五，電氣及瓦斯公司十，工業公司十

四，商業公司六。　各工場所用煤斤有每噸退還煤價五角之制，受此特惠之煤斤，每年達四十五萬噸云。

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

電氣，瓦斯及窯業事業：　此三事業，初均爲滿鐵直接經營，現以基礎既固，已分離爲獨立公司矣。　其中奉天發電所之撫順奉天間送電設施，由民國十一年起，作爲中日合辦。　前後爲電氣設施所用經費，共爲一千五百萬元云。　窯業事業由滿鐵分離後，平板玻璃之製作，於民國十四年歸併昌光玻璃公司辦理。　火甎及玻璃瓶玻璃管之製造，另立大連窯業公司經業之。　陶瓷器之製作。於民國九年移轉大連大華窯業公司經營。　其在滿鐵直營時代，所投資本，統計爲一百五十萬元云。

助成公司：　由滿鐵直接間接投資助成之公司，爲數甚多，茲列表以示之：

獨立公司

公司名	創立年月	資本金	滿鐵投資
南滿洲瓦斯公司	民國十四年七月	一〇，〇〇〇千元	九，三〇〇千元
南滿洲電氣公司	民國十五年五月	二五，〇〇〇	二三，〇〇〇
大連窯業公司	民國十四年七月	一，二〇〇	一，二〇〇

普通助成公司

公司名	創立年月	資本金
奉天交易所	民國十年七月	千元 八七五
開原交易所	民國四年十月	二，〇〇〇
四平街交易所	民國八年八月	五〇〇
公主嶺交易所	民國八年八月	五〇〇
長春交易所	民國五年三月	一，〇〇〇
滿洲菜市場	民國五年八月	四〇〇
撫順菜市場	民國七年五月	一〇〇
長春菜市場	民國六年五月	五〇
吉林倉庫金融公司	民國七年八月	四八
大連火災海上保險	民國十一年七日	二，〇〇〇
撫順煤炭販賣公司	民國十二年四月	三，〇〇〇
瓦房電燈公司	民國三年十月	五〇

大石橋電燈公司	民國五年七月	五〇	
營口水道電燈公司	宣統元年八月	二，〇〇〇	
遼陽電燈公司	民國元年四月	二〇〇	
鐵嶺電燈公司	宣統二年十一月	一五〇	
四平街電燈公司	民國六年四月	三五〇	
公主嶺電燈公司	民國五年八月	二五〇	
范家屯電燈公司	民國九年十一月	五〇	
大連油脂工業公司	民國五年四月	二五〇	
昌光玻璃公司	民國十四年四月	三，〇〇〇	
滿蒙毛組公司	民國七年十二月	三，〇〇〇	
滿洲紡紗公司	民國十二年三月	五，〇〇〇	
大連工業株式會社	民國七年四月	五〇〇	
南滿洲製糖公司	民國五年十二月	一〇，〇〇〇	
滿洲鑛山公司	民國八年四月	一，〇〇〇	

滿洲船塢公司	民國十二年四月		二，〇〇〇
南滿礦業公司	民國七年四月		三七五
東亞勸業公司	民國十一年一月		二〇，〇〇〇
滿鮮坑木公司	民國八年十二月		三，〇〇〇
中日俄合辦札免公司	民國十一年六月	大洋	六，〇〇〇
大連輪船公司	民國四年一月		一〇，〇〇〇
溪城鐵路公司	民國二年		五七〇
朝鮮鐵道株式會社	民國五年四月		五四，〇〇〇
東亞土木公司	民國九年一月		五，〇〇〇
福昌華工公司	民國十五年十一月		一，八〇〇
湯崗子溫泉公司	民國九年		二，〇〇〇

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

大連火災海上保險與滿鐵大連埠頭事務所，訂有特約，爲防止保險費之流出境外而設。大連油脂，

係利用東北特產之豆油，屬於東北特有工業，故有援助。　昌光玻璃，滿蒙毛織，滿洲紡紗，南滿洲鑛業，其原料均取給於東北，故特爲助長之也。

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

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

第十章　葫蘆島與大連之比較觀

（一）緒言

吾國東北各省，久思有一國有之現代式的商港，以司貨物之吞吐者，念載於茲矣。修築葫蘆島爲商港之議，屢興屢輟。近年以來，國有鐵路網蜿蜒縱橫，徒以無國人自建之港口，故除北寧一路而外，皆爲培養外人承辦鐵路之忠僕。是則鐵路雖多，究其實有利於吾國，造福於吾民者幾何，恐去理想遠甚。路線縱橫，幷無港口，宛若羣龍無首，難竟全功。今乃賡續前議，業經開工興築，五年有半之後，而期斯港之完成，逖聽之餘，殊深欣喜。東北現有商港，遠者爲俄人侵佔之海參崴，近者爲日人租借之大連。貨物之出口，不東去而赴海參崴，則南下而趨大連，久爲二港之爭逐品。今者吾國自建商港如葫蘆島者，行將告成。將來三角競爭之中，吾國究能操何勝算，以及葫蘆島與大連之比較，究竟如何，想爲吾人急於聞知之事，爰另立是篇。

（二）葫蘆島築港之沿革

葫蘆島築港之議，遠在二十年前。當清光緒三十四年，徐世昌氏任東三省總督，聘英工程司休斯從事勘測。歷時三月，經天橋廠葫蘆島寧遠菊花島通錦州等處，乃選定葫蘆島爲建築商港最適宜之地。宣統元年，錦瓊鐵路設計，亦以葫蘆島爲起點。奉天勸業道黃開文被任爲總辦，休斯爲工程司。於二年春，興工鋪設

連山葫蘆島間之七哩半鐵軌，並着手於防波堤之築造。開工甫一載，政變倏起，經費缺乏，工事遂寢。所留遺跡，僅連山葫蘆島間之鐵道，暨四百尺之防波堤，及埠頭辦公處工人收容所車庫等建築物而已。洎民國成立，築港事業，仍因需款太鉅，未能立時舉辦。民國五年，通裕鐵路公司總辦陳應南爲錦西煤斤之輸出，向當局請願築港，亦以經費無着，未能動工。八年秋，北京交通部與遼寧地方當局集議，決定各籌五百萬元，爲建築葫蘆島商港，並籌設開闢商埠之用。九年，任周肇祥爲葫蘆島商埠督辦，是爲第二期之築港准備。旋因戰事，又復中輟。十一年，直系當國之際，交通部將前議之築港問題取消，遼寧當局以非獨力所能任，於是停頓者八年。十九年，高紀毅氏長北寧路局，鑒於葫蘆島地勢之重要，而關繫於東北鐵道，及華北經濟者，尤爲密切，於是承鐵道部長孫科氏之命，賡續前議，建築斯港，附設港務處於路局，以綜其成。復與荷蘭治港公司，締結契約，代辦工程。別由路局於盈利之中，分期籌撥築港之資，尅日興工，限期五年又半港工完成。若夫市街之區畫，商埠之開闢，亦於此期間，同時設計焉。

(三)葫蘆島之形勢

葫蘆島，在渤海灣之北岸，位於遼寧省錦西縣屬之連山灣內。當北緯四十度四十五分，東經一百二十一度。距北寧鐵路連山站東南七英里有半。介於營口秦皇島之間，多不結冰，夏無巨颱，誠東北之良港也。全島地勢，由西北而東南，伸入海中，長約六七里，微成彎折形。北部內斂，南部外突，中部稍狹，若葫蘆然。其西南海陸之交沙岡一綫，橫亘於島之中部，若繩索之繫葫蘆頸。此沙岡隔斷海水潮流，因名斷岡

。斷岡北卽爲連山，至葫蘆島支路之車站也。島之南端，曰葫蘆嘴。北與天橋廠，隔海相望，相距約三十餘里。其間向西環抱，成一大海澳，卽連山灣。灣口外有大筆架山，山與天橋廠之間聯以沙岡，潮漲則隱，退則顯，可通行人。天橋廠之西南，有西海，爲帆船停泊之所。循島之西岸，迤邐而達西北，則爲獅子頭。由獅子頭向北繞一山麓，迤北西折，接於斷岡之南，一山綿亘，突出海中，是曰半拉山。半拉山與獅子頭之間，向內作灣環之狀，曰葫蘆套。半拉山之南，由海中湧起一石崖，兀立孤懸如虎距，曰高粱梁。半拉山獅子頭與高粱梁，東西遙對作鼎足之環抱狀，其內既現今之開港處也。海水素深，一年結冰期間平均不過旬日內外，在營口秦皇島，結冰封口之際，往來葫蘆島之船舶，尙能航行自由，此其形勢之大略也。

(四)葫蘆島築港之經濟價值

以中國幅員之大，海岸線之長，交通運輸之繁重，築港事業，乃自今始，眞痛哭流涕之不暇，靜然思之，國勢陵夷至此，尙有築港之事，又不禁破涕爲笑矣。天道周星，物極必反，嗟爾葫島，其將爲吾國後興之曙光乎！年來東省鐵路，兼程並進，線網之密，非他省可能比擬。事固甚盛，惟在交通國際化之今日，苟無出口良港，則東省貨物，非東走海參崴，則南走大連。舉凡四洮，吉長，吉敦，瀋海，洮昂，齊克等路，名爲我有，實則徒爲外路之滋養線，藉寇兵而資盜糧耳。東省當局慨焉憂之，早有葫蘆島築港之議，經年籌劃，務觀厥成。去年秋，高公任旂。來長斯路，繼承東省當局之雅意，呈准鐵道部，月撥路款五十萬

元，爲築港基金，百年大計，乃定於戎馬倥傯之日，可謂奇矣。夫以路欵而移爲築港之用，實爲交通政策之當然結果，亦所以完成路政之本來使命。且近世產業，要以適合經濟原則爲前提。竊惟運價爲貨物成本要素之一，東省貨物，苟長恃大連，海參葳爲尾閭，同時必分走南滿中東兩綫。由南滿線走，則利權完全外溢；由中東綫走，利權亦溢去其半。利權外溢，固爲國家經濟之重大損失，因之運價之高下，亦完全操縱於外人之手。物價既被操縱，則東省農民之生產物，即不能自由處分，勢將陷於中世紀農奴狀態。東省鐵路，亦不啻爲南滿綫或中東線之延長，此築港之不容緩者一。查南滿鐵路會社進款，年約二億三千萬元，其中之一億一千萬爲鐵道收入。而南滿鐵道收入之所以如是之鉅，未始非設備完全，管理適宜之有以促進其效，然非有大連港爲之吞吐，則設備即如何美善，管理如何有方，彼旅客貨物之移動，必有一定目的，而定其方相，苟不能達其目的，即克盡人爲之力，萬不足以廣招徠。例如瑞士湖水之明媚，固足以悅目爽心，然四塞不通，萬無舸艦迷津之理。是知南滿線收入之鉅，全賴大連港爲之攝引，毫無可疑，則將來葫蘆島開港之後，北寧路收入之增加，定可預卜。故從路局收入方面觀察，撥款築港，可謂理想的投資，此其二。查遼吉黑熱四省之每年物產產額，農產二千一百萬噸，林產四百三十五萬噸，鑛產八百三十六萬噸，畜產二十四萬噸，天產豐富如此，以無出口良港之故，一切利權，盡歸外人壟斷，一息尚存，不能不亟思補救。況錦朝洮熱諸路，正在籌劃之中。此兩線者，距葫蘆島至近，且能聯接洮昂，齊克等線。若葫蘆島開港以後，黑熱兩省之物產，勢必朝宗於此，而遼吉兩省之貨物，亦可由四洮吉海藩然各線，接運而

來。故從地理經濟觀察，葫蘆島之開港，不特足以抵抗帝國主義者之經濟侵略，亦爲發展農工商業之要圖，此其三。二十七八年來，東省出入孔道凡三，一，中東路通海參崴，二，南滿路通大連，三，中東路通西比利亞鐵路，其由北寧路而通平津者，僅微乎其微。故輸出入口貨物，向爲日俄人專利。查遼吉黑熱四省之人口，計共二千一百十八萬二千四百人，一平方哩平均密度，計四十七人，重以中原多故，年年難民輸入，動輒十餘萬人，此後該四省人口之激加，實爲自然之趨勢。以土地之肥美，勞動力之雄厚，鐵道網之發展，物產必同時激增，而消費量之日益擴大，亦勢有固然，東省工業幼稚，日用品之仰給外國，誠非得已。然以交通權旁落之故，輸出入品之價格，絕對爲外國人左右，勤勞所得，既被外人搾取，日常支出，又因之增大，水深火熱，民何以堪。查東省借貸利息，平均約月息一分以上，其甚者至三，四分。物價之高，爲全國冠。金融緊迫，洋貨居奇，無可爲諱。竊考其故，實因當地產業，完全被外人壓迫，交通爲外人操縱。海外華僑，明知東省有穀海之稱，而怯於外國勁敵，逡巡而不敢進。外人挾其技術，武力，先握交通之喉咽，再利用其金融資本，以盡其掠奪之能。此時尚不築港，更復何待。蓋開港以後，內地貨物。可經由國有鐵路而直向國有港口輸出。海外僑民，知事勢已有轉機，必樂投資於祖國。是內可以維護農商利益，外可以招徠華僑資本。此時交通既便金融漸舒，出入口貨，漸次歸國人經理。既能輕減出口貨之成本，復可剔除入口貨之重利。生產消費，兩獲其益，而民困漸紓矣，此其四。總觀以上四者，路局方面。以爲既適合於國民經濟之原則，復上承孫部長張長官及東北交通委員會之督勵，責無旁貸，並力兼程以

赴之，乃有今日開幕之慶典。鴻臚初唱，前途大難，何敢沾沾自喜，惟必本先總理大無畏之精神，繼續努力，其或無愧我心。抑有進者，北省鐵路，多瀕於破產，或四分五裂，此絕非管理者之咎。北寧之得稍事建設，路局當事，寧敢居功，要亦大部與地方長官，咸以不提路欵相勸勉。使路之盈餘，用之於路，故得蔚成美舉。然萬事難於始，嬰兒墜地，呱呱而泣，提携捧負，是所望於賢有司耳。際茲鳩工伊始，計劃未周，港灣應如何設備。都市應如何建築，水陸聯運，如何而後適宜，地方治安，如何能綏靖，茲凡碩劃，端賴羣賢，邦人君子，幸進而教之。

(五)葫蘆島築港工程計劃之概況

此次北寧路繼續興築葫蘆島海港，既係完成二十年來未竣之偉業；放其工程計劃，亦大半本諸已往之規定，而無所更易。惟其主要部分，有可得而述者；爰特分誌於左，以爲留心港務者之參考。

一，混凝土碼頭：計長三千七百英尺，

二，混凝土防波隄：計長五千一百英尺

三，大碎石護岸堤：計長七千九百英尺

四，港內挖掘面積：計七百萬平方英尺

五，填平沿岸低地：計用泥沙四百萬立方碼，碎石塊八十萬立方碼，混凝土塊三十二萬立方碼，

以上爲全部工程之主要計劃，他若燈塔，梯椿，船塢，貨廠等等，皆爲開港之附帶工程，自亦同時修築，

故無贅述之必要。至關於商埠計劃，現雖未屆公佈時期，惟按吾人的理想方面，蓋甚希冀將來能成爲世界上之一嶄新都市。屆時擬行劃出縱橫各三十里之地帶，以爲建築商埠之用，幷擬以鉅額現金，徵集全世界工程學者或市政專家之設計圖案，俾資開埠之依據。

(十八)葫蘆島築港之當否

吾人如欲研究葫蘆島築港當否之問題，須先知左列四點：

一，東北人口散佈之情形

二，東北大宗貨物出產之地帶

三，中國鐵路與外人承辦鐵路之形勢現狀及比較

四，東北出口貨物之種類數量經由之海口及銷售地方

一，東北人口散佈之情形　東北人口最密之處，首推南滿沿線，其次則爲中東路南部自長春至哈爾濱，吉長路沿線，中東路中部一帶，及四洮路之四鄭沿線等處。

二，東北大宗貨物出產之地帶　東北之大宗出產，有黑龍江，嫩江，索倫山，長白山，鴨綠江，等處之巨大森林；礦產有撫順，本溪湖，索倫，西安，鶴立崗，及穆陵諸處之煤炭，鞍山，本溪湖尚產生鐵，現歸日人開採之撫順，本溪湖，煙臺等煤礦，每年出煤約在八一五萬噸以上，且能提煉煤油，黑河金礦產額亦極豐富，其他農產糧食出口數量，多至四一，五九五，二二六擔之巨，誠爲中國絕大之寶

庫。查遼，吉，黑，熱，之每年物產產額，農產二千一百萬噸，林產四百三十五萬噸，礦產八百三十六萬噸，畜產二十四萬噸

三、中國鐵路與外人承辦鐵路之形勢現狀及比較　東北現有鐵路除北寧及外人承辦者外，國有鐵路計有八路，就形勢觀之，北寧如一大樹之幹，其他各路，如樹之分枝，打通，四洮，洮昂，齊克，四路爲西部系統，瀋海，吉海，吉長，吉敦，四路爲東部系統。今如以地理上之形勢言之，北寧實較南滿佔絕對優勢，但營業上則相差甚巨。上述中國鐵路共長約爲二千八百六十公里，而南滿路只長一千一百七十公里。中國鐵路全部收入每年不到五千萬，而南滿一路之收入則每年有一億二千萬之多。平年如是，若以現在金貴銀賤之市價觀之，以銀圓計豈不更鉅耶。吾國鐵路路線之長，較南滿多兩倍，而收入只得南滿三分之一，言之實堪痛心。繼而思之，倘南滿路無大連爲之作尾閭，以司吞吐，其收入，果能若是耶！

四、東北出口貨物之認類數量經由之海口及銷售地方　東北出口貨物，全年共計一千六百餘萬噸，內中大豆約三百萬噸，各種粮食約二百萬噸，煤斤約七百五十萬噸，其他木材，藥品，皮毛，牲畜，共約四百萬噸。出口地點，由大連出口者約佔七百萬噸，營口約一百萬噸，安東約一百餘萬噸；由海參崴滿洲里及北寧路出口者約七百餘萬噸。東北特產大豆之出口，幾爲大連海參崴二港所包辦。出口貨物所值之價額，運至日本者值一億三千萬兩，歐美各國者值一千八百萬兩，吾國各地者值九千五

百萬兩，南洋者值一千萬兩。其貿易價額如是之大，而吾國所得之益處乃若是之小，厥故究何在耶！要不外海口無國有自建之現代式之商港，以司吞吐；陸上吾國各路對一切設備上均落人後，不能與外人立於競爭地位之結果耳。

東北天產豐富，貿易發達，以無出口良港之故，一切權利，盡歸外人壟斷，一息尚存，不能不亟思補救，其補救之法固多，但開闢港口實爲當今唯一之要圖。東北各省之中，港口認爲可用者，祇有營口及葫蘆島。營口爲冬季凍港，且南滿路在該處已有完備之設備，更規定爲大連之補助港。由遼寧經北寧路至營口，較南滿路遠一一五公里，距離上又不能與之競爭，似頗不便利用。葫蘆島冬季不凍，天然良港，開工興築，洵爲至當。況錦朝，洮熱諸路，正在籌劃之中，此兩線者，距葫蘆島至近，且能聯接打通，洮昂，齊克等線。葫蘆島開港之後，黑，熱兩省之物產，勢必朝宗於此；而遼吉兩省之貨物，亦可由四洮吉海，瀋海，各線接運而來。故從經濟地理觀察，葫蘆島之開港，不特足以抵抗帝國主義者之經費侵略，亦爲發展吾國東北農工商業之要圖也。

(七)商港比較之標準 (Standards of comparison)

商港比較之標準，用以測量其重要及繁盛者，方法雖多，但如求其正確之等級，比較，一港有一港天惠之特長，一口有一口天然之優點，強爲比較，而定其等級之高下，嚴格言之，實爲至難，今之比較商港以爲標準者，大約不外下列四途：

一，以出入船隻隻數之多寡。

二，以出入船隻噸數之如何。

三，以出入船隻所裝卸貨物噸數之多寡。

四，以出入船隻所裝卸貨物價格之如何。

貿易與航業之情形，每港各有不同，故無絕對的標準可資比較。出入船隻隻數雖多，但以船隻之大小不同，相差甚巨。船隻噸數各國登記法，頗有相異之處；今若以之爲標準，恐失比較之實在。裝卸貨物噸數雖多，但因貨物之價格，貴賤有歧，賤者如煤斤，貴者若寶石，亦難以作標準。裝卸貨物價格，須以行市爲準則，但市場之行市，時或暴漲，時或暴落，如歐戰當時市價之奇昂，今如以此作爲標準而比較之，不失其當者幾希矣。大連爲經營甚久，根深蒂固之商港；葫蘆島爲除草闢荆，碎石填海，甫經初創之港口。茲姑就左列諸點，分析而比較觀察之，

（甲）地理上之優益如何。

（乙）貨物出入之多寡如何。

（丙）運率政策之制定如何。

（丁）港務行政之統一如何。

（戊）經濟情形之優劣如何。

(甲)地理上之優益如何(Geographical Advantage)

「大商港乃一國伸至他國之右手，供給本國物產於他國，同時徵求他國之物產，」克拉普氏昔曾言之，兩港處於競爭地位之際，商港之發達與否，如果其他情況皆同，其關係於地理上之位置，優益如何，至要且大。交運輸送之效能，首在征服距離，故貨物產地與出口商港之距離，其途程愈近者，地理上之優益愈厚。商港在地理上所通距離之範圍頗廣，兩港互相競爭，一方在於海外貨物(Maritime Freight)一方在於內地貨物(Homestic Freight)商港欲求發達，必須努力於吸收他競爭港之船隻，使之駛來己港，幷使內地貨物概由己港輸出。故成功之商港，必須陸路運出及海路運入之貨物，兩俱獲得之，否則豈能爲海陸貨物運輸之連環哉

葫蘆島與蒙古及東省北部一帶之距離，比大連港較近，運費及時間均較經濟，故上述地方之貨物，必爲葫蘆島所吸收，蓋無疑意。茲將葫蘆島大連兩港與內地間之距離說明如左：

一，遼寧爲起點之觀察　今若先以遼寧爲中心而觀察之。遼寧至葫蘆島之距離爲百八十四英里，但至大連之距離則爲二百四十六英里餘。貨物運輸上葫蘆島實近六十二餘英里。再以新民縣言之，新新民距葫蘆島，雖不過百四十七英里，但往大連則爲二百八十三英里。新民縣一帶物產輸出外國之時，若經由大連，須徒費百三十六英里之運費及時間。由遼寧至秦皇島，較由遼寧至大連遠三十英里。由遼寧至營口　如經南滿鐵路爲百十二英里，比之由遼寧至葫蘆島之百八十四英里，雖近七十二英里，然營

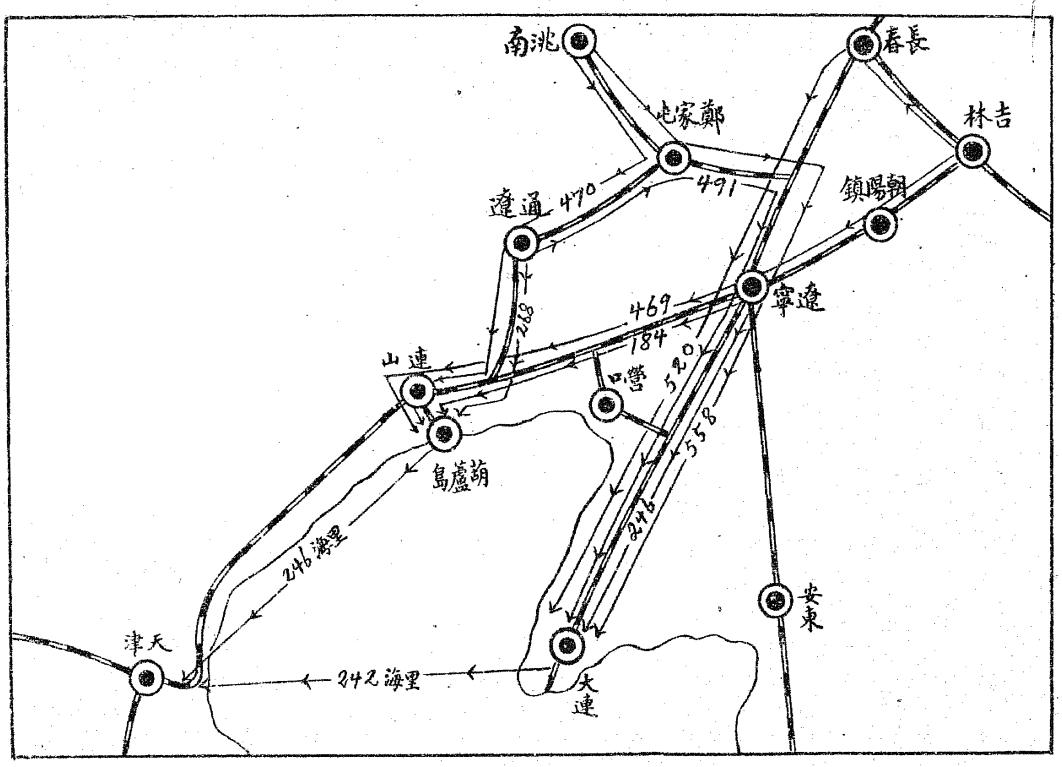
口每屆冬季，由十一月至翌年三月結氷期限甚久，船隻不能出入，以商港言之，實較葫蘆島處於不利之地位。營口雖距遼寧較近，其奈冬季封凍過久之不利何！

二，通遼爲起點之觀察　茲再以內蒙東部之通遼爲中心而觀察之，由通遼經四洮路而至大連爲四百九十一英里；由通遼經山通路而至葫蘆島爲二百六十八英里。是則由通遼至葫蘆島，較至大連近二百三十三英里之多。集中開魯及內蒙東部之物產，必爲葫蘆島所吸收無疑。若以數年前所計算運費言之，由通遼經四洮南滿兩路至於大連，貨物每噸運費爲日金十七元五角五分；由通遼經山通北寧兩路至於葫蘆島，貨物每噸運費爲銀元十三元零二分。山通路運費係按四洮路同樣核算，如以今日金價昂貴之時言之，至大連之運費，殊甚昂貴。即以數年前，一〇五兌換市價論之，至葫蘆島每噸昂貴銀圓四元五角二分。

三，洮南爲起點之觀察　洮南大連之距離，爲五百五十八英里；洮南葫蘆島間，依鄭通山通之大迂廻線爲四百七十英里八。葫蘆島較大連；距離近八十七英里。若將來通遼至洮南，如弓絃形之鐵路築成之後，則洮南葫蘆島短縮爲三百九十英里二，較之洮南大連間實減少百六十七英里八之途程也。

四，吉林爲起點之觀察　瀋海吉海兩路既已全通，昔之經長春依南滿路以輸送於大連者，今將經朝陽鎮出瀋陽轉運於葫蘆島。其距離，由吉林經長春至大連爲五百二十英里；由吉林經朝陽鎮至葫蘆島爲四百六十九英里，前者較後者仍遠五十一英里。

葫蘆島與大連距內地各處之比較圖



將來吉會路告成，出於清津或羅津，輸送情形將有部分的變更之外，現況則葫蘆島在地理上之位置，殊較大連爲優矣。　如果其他情況皆同，即僅就距離關係而言，已成大連之勁敵。　將來葫蘆島完成之後，則吉林海龍方面之物產，經北寧路；東省北部蒙古方面之物產，經錦朝洮熱等路，應悉收收於葫蘆島。東北商業之路線，將發生一大變動。

大連至天津爲二百四十二海里，葫蘆島至天津海路爲二百四十六海里（按圖推測），兩者相差無多。地理上之優益，葫蘆島較大連，實佔上風。　且東北將來之發展，多在於東省北部，葫蘆島當時佔優勢也。

（乙）貨物出入之多寡背後地之如何

（Hinterland）

商港競爭之際，海運及發達上，影響最大之要素，厥爲貨載因數（Load Factor）貨載因數者，船隻運貨入口，仍須有充量貨物，裝運出口之謂也。　假如運出貨物之數量不能與運入貨物之數量，保持平衡，則港務難望發達，空船航駛經濟上殊爲不利故也。

席魯氏（Mr. J. Hill）曾有是言：「商港似一烟突，一國之商業，由其中流出之。」　又曰：「可以輸送之交通量，不能超過終端港之收容能力。」　輸出貨物之可否充其量，須視背後地經濟價值之如何而定。　輸入貨物數量之多寡，須視其內港外港之設備，及陸上聯絡交通機關之如何而轉移。　換言之，對外

須從築港之設備注意起；對內須從背後地經濟的價值之如何而着眼。大連爲縱橫於東省南北部及內蒙東部曠野鐵路網之綱領，即以中東南滿爲幹線，而以洮昂四洮吉長瀋海金福諸鐵路爲支線之終端港。此港之港勢，與東北各處之實業，有直接之關係。內地之開發，鐵道之建設，以及工商業之勃興，皆以大連之繁盛可想見之。僅經三十餘年之歲月，一躍而爲東亞首屈一指之商港，豈陡然哉。大連港之吞吐數量總額，在於輸出者年爲六百萬噸，在於輸入者年可超過一百萬噸。葫蘆島港灣之價值，據外人之所觀察，略誌如下：「連山灣之港灣以遼西各處爲其背後地，似甚狹小，恐難期如其所預想之價值。但鐵路及其他交通機關，若有相當之聯絡，以之爲熱河及東省北部貨物之吞吐港，則有相當之價值。築港完成之曉，究有如何程度之吞吐能力，須視碼頭設備之如何，而後方可推測。如就休斯氏之計畫觀之，港內同時可以停泊輪船四十隻；每年之吞吐能力約爲三百萬噸內外云」

葫蘆島與大連，海上設備，大致如下。據「葫蘆島開工典禮紀念册」所載，葫蘆島築港工程計畫之概況。

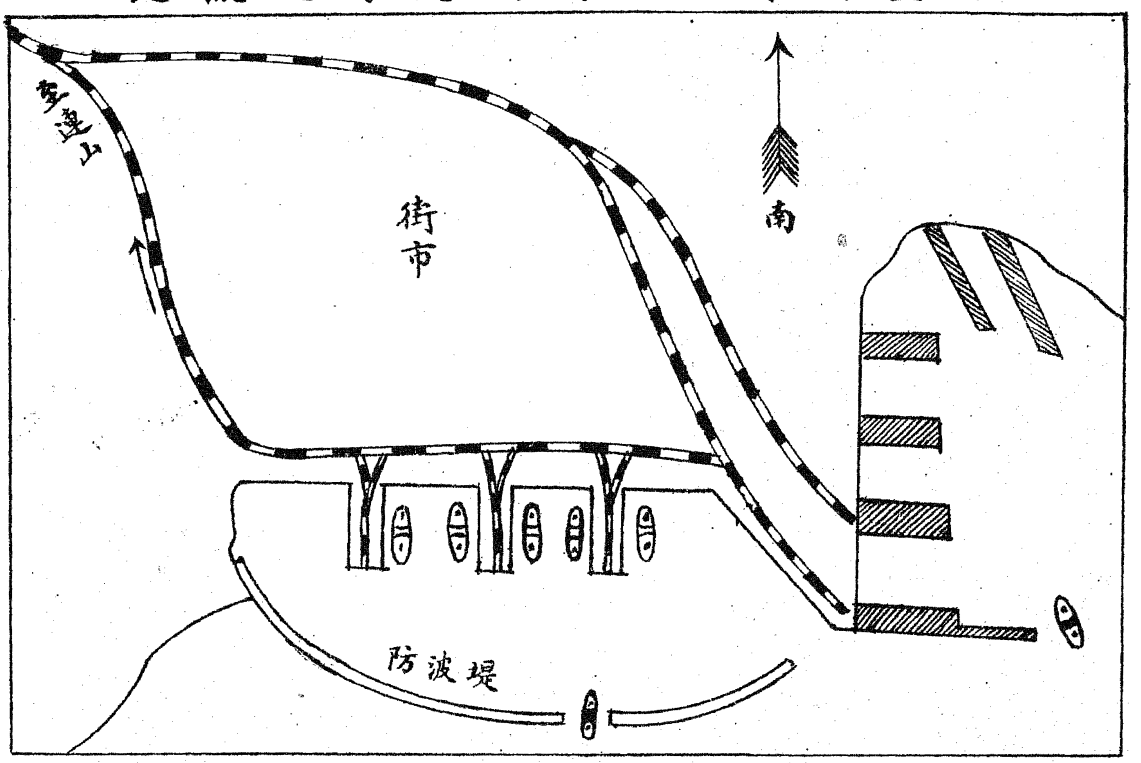
一，混凝土碼頭，計長三千七百英尺

二，混凝土防波堤，計長五千一百英尺

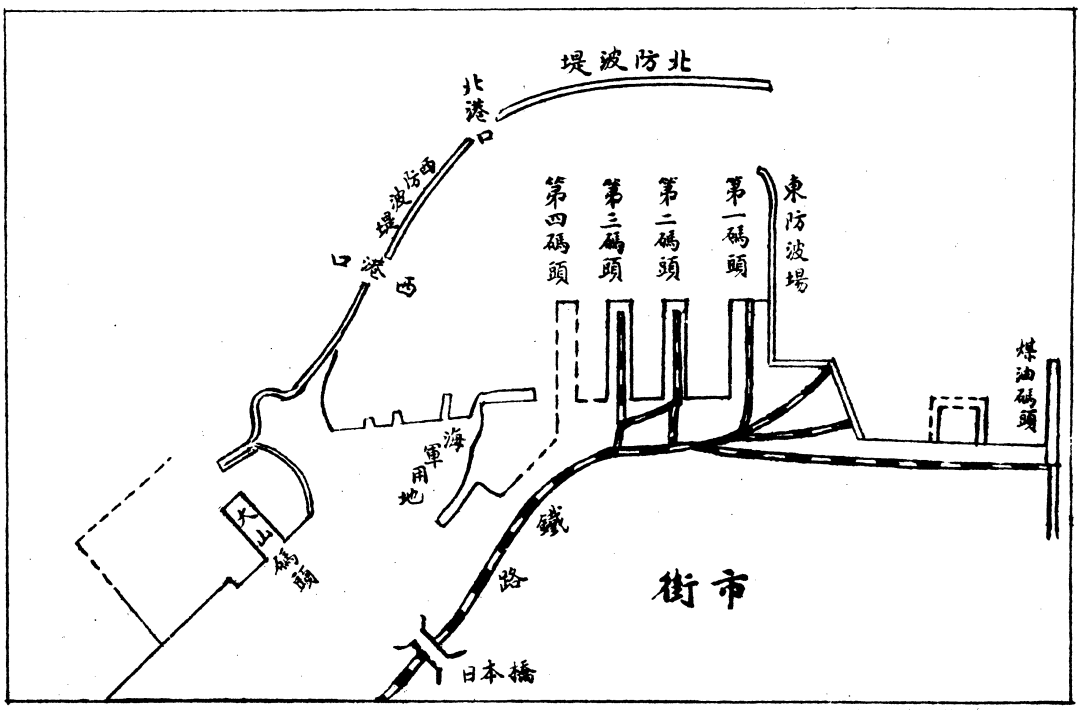
三，大碎石護岸堤，計長七千九百英尺

四，港內挖掘面積，計七百萬平方英尺

葫蘆島築港及碼頭設備之概況



大連港略圖


北防波堤
北港口
西防波堤
西港口
第四碼頭
第三碼頭
第二碼頭
第一碼頭
東防波場
煤油碼頭
海軍用地
大山碼頭
鐵路
市街
日本橋

五，填平沿岸祇地，計用泥沙四百萬立方碼，碎石塊八十萬立方碼，混凝土塊三十二萬立方碼。

復據駕處長談謂：「港內水之深度爲三〇至三三英尺，按照此種深度，可停世界五萬餘噸之大商船。但以巴拿馬及蘇伊世兩運河深度僅爲二十七英尺之限制，西洋之大船不能東來，如此則本港之深度，實爲甚足。至本港之面積，三十英尺深以上者，爲八百萬平方英尺。同時可停泊五千噸以上船隻，十三四隻；至於貨物碼頭，每年可裝一百五十萬噸之貨物，雖似嫌短，但港內面積及深度均有餘裕，於必要時，可再增築碼頭，以應急需云：」

大連之海上設備，略誌若左。繫船碼頭七處共長一四，〇一八日尺；棧橋三處共長一，〇一二日尺；卸貨場二處共長五，〇四二日尺。防波堤東西北三面有之，共長一三，一三六日尺。港內所抱擁之水上面積約爲三一，六六六，二〇〇平方英尺。三千噸船隻，同時可靠四〇隻；二萬噸巨船，自由可以靠岸。

葫蘆島築港造價爲美金六百四十萬元；大連築港自明治四十年度—即西歷一九〇七年度—至大正十年度—即一九二一年度—所投下之金額，實達日金二千三百六十餘萬圓，茲查輸出貨物之大宗爲豆餅。民國十七年度，數量爲一四，七六六，四八二擔，價額爲四〇，九一五，七五五海關兩。輸入貨物以棉織物佔首位，該年度價額爲一七，二六五，七五〇海關兩。大連港民國十七年度出入船隻所屬國籍，當然以日本之五，三一一隻，及註册噸數八，三三四。七八五噸爲最多。吾國船隻爲一，五三三隻，及註册

噸數一，一八四，八三六噸居其次。其餘他國船隻之隻數爲九〇五；註册噸數爲二，九三五，四一八。倘若葫蘆島與大連，其他情況皆同，除大多數日本之船隻，及日本商所裝卸之出入口貨物，一時恐仍駛往大連外，其餘所有船隻當然至少約有五六成，停泊於與背後地距離較近之葫蘆島，可斷言也。

（丙）運率政策之制定如何

(Special Port Tariff)

港勢之興旺與否，若有處於競爭地位之港灣，則運率政策運用之良否，實爲港勢興替之關鍵。陸上聯絡交通機關如鐵路之運率政策，務須與海運運率政策，力求合作及一致，低減鐵路之運率，如何可使商港繁榮之處，若遠求之於德國，可資模範。德國不來梅(Bremen)與漢堡Hamburg之競爭港，一爲荷蘭之阿木斯他(Amsterm)及魯持達(Rotterdam)二爲比利時之安持烏泊(Anterwerp)德國南部及西部貨物，因地理上自然之關係，多由上列三港出口。德國爲克服此項不利起見，所有鐵路對於出口貨物之運費，如由德國商港出口，規定極爲顯著之低廉運費。大連久已利用類此之特殊運率政策，以使營口及長春一帶之貨物，運出於大連。吾國鐵路對於由吾國商港葫蘆島輸出之貨物，亦應有特殊之運率政策，以使出口貨物不南行而西南向。日人現在所行政策，爲大連集中主義；吾國所應倣行者，當爲葫蘆島集中主義也。

（丁）港務行政之統一如何

(Port Admiuistration)

大連港設備之完善。及港政之統一，茲觀神戶稅關長篠原崎昇氏之所言，可以知之。 制言曰：「大連港之組織，內容外觀之近代化，令人驚奇。 特於滿鐵一貫主張之下，而當碼頭事務之經營，尤令羨慕不已云：」 語雖無多，可想見大連港政之統一及其效果矣。

大連港之管理 大連港之行政，屬於關東廳；普通各項施設之經營，則由滿鐵公司擔任之。

一，碼頭之經營

大連碼頭之經營，以滿鐵公司當之。 該公司依照其政府之命令，創業以來，與其他諸般事業相同，而當大連港之築造，及經營碼頭業務之任。 現在擔任經營港灣業務，滿鐵之機關如下：

(甲)大連碼頭事務所 大連碼頭長及副長之下，置有庶務出納監視輸入輸出計畫機械車務船舶第一碼頭第二碼頭第三碼頭及倉庫等十三課(係)。 使用員司之中，日本人爲一，〇八一人，華人爲七六七人。 夫役皆爲華人，其數約在一萬上下。

掌理下列各項業務：

一，船隻之開到

二，煤水之供給

三，船隻貨物之裝卸等船舶作業所關之營業。

四，普通倉庫營業

五，鐵路輸送

（乙）築港所　掌理港灣設備之築造及修補，海底之浚渫等專門的築港工程。

（丙）大連鐵路事務所　掌理大連碼頭築港所福昌華工有限公司及附屬港灣（營口旅順）之統轄指揮及監督事務，

（丁）鐵路部（滿鐵總公司）規定港灣築造之根本計劃，及經營之方針，　掌理關係於鐵路港灣諸機關之統轄事務。

茲如上述，築港及船舶之辦理，裝卸作業，鐵路等一切業務，皆屬于滿鐵之經營，依據一定之方針及單一之主體，舉行港灣一切之管理，乃係大連港之特色。

二，海事行政

海事行政，關東廳掌之，機關分誌如左；

（甲）關東廳海務局　掌理航路標識，領港等之管理，及檢疫事務。

（乙）關東廳警務局　掌理水上警察之行政。

著者曾爲研究「日本海陸交通機關之聯絡設備」，前往日本各商港視察。　日本國內港灣行政之統一，有如下者，茲併陳之，用資參考。

（一）　財政部　掌理稅關事務及國際貿易之設備。

（二）內政部　掌管港內及海上之土木工程及其取締。

（三）農林部　掌管漁業及漁場有關之事。

（四）交通部　掌管稅關燈台航路標識領港人及其他海員之事項。

（五）鐵道部　掌管關於臨港鐵路及車船聯絡之事項。

（六）教育部　掌管關於風雨測驗所之事項。

日人主持港務行政及學者，多以港灣行政之不統一，有礙於港務之發達而非之。現正力求改善。是以葫蘆島之港灣行政，非求統一不可。如滿鐵公司之經營大連，而以北寧路局獨當葫蘆島經營之大任，庶可求港勢之發達，否則恐難與大連抗衡也。

（戊）經濟情形之優劣如何

（Economic Condition）

大連港商業上之組織及制度，經三十餘年努力之結果，如金融保險銀行貿易倉庫及輸送交通等事，完備健全，應有盡有；其他海上方面輪船公司資本宏厚，設備完善，定期航駛，故其發達一日千里。是以吾人熱望於葫蘆島者，除建築港灣街市之外，對於其他所有關於商業上之組織及制度，務求或努力提倡，使之整備完善。否則任港灣之建築如何良好，設備如何齊全，求大成功，恐不甚易。揆之交通原則，如更短時間言之，交通機關影響於社會故也。

（八）中外人士對於葫蘆島之前途觀

中外人士之觀點不同，對於葫蘆島之前途觀，亦甚差異。總而言之，吾國人士對之多屬祝勉勵之詞，外國人士多疑慮消極之語。茲擇其言論較爲明確者，中外各誌一篇如下

（甲）吾國大公報之社評。

葫蘆島之前途

上略：葫蘆島之特色有二。其一，水量極深，大抵潮落淨時，水深尚有二丈六尺至二丈八尺不等，潮漲時則有四丈，故極大輪船可以自由出入。其二，氣候較暖，冬不結冰。在盛寒時，水深地段，只有冰塊，隨波起落，近岸淺水處，間或封凍，但若以碎冰機船隨時排刷，不礙船之寄椗。是以在遼東灣新闢海港，無過此地者。至於該港之使命，重在鐵路聯運。連山站支路，路線既短，工程亦易。支路一通，則遼可藉打通洮昂吉海滿海諸路，吸收吉黑貨物以出海。近則遼寧貨物，可得一出口捷徑。是以在清末錦愛鐵路問題發生之時，即注意該島，認爲當時大計畫之一。現在北滿各路，分段興築，雖非錦愛原議，而今昔形勢相同，故爲與滿鐵及大連港競爭貨運計，爲開發遼東灣沿岸商務計，葫蘆島之大舉築港，誠國家建設之要政也。雖然有一至悲觀之點焉。夫由三省內地運貨至新港，固有鐵路，而由海港出口則需商船。中國欲得開闢新港之大利，必須有大隊本國商船，否則開港之利益，本國只能得一小部分。蓋航權在人，與他港之競爭貨運，諸多掣時，而海運大利，亦仍爲外人所得，此乃根本悲觀之

點也。　中國內河及沿海航運，外船佔百分之七十，華船佔百分之二十。　就華北言，則始爲日本獨佔。近數年來，日本航業，更日趨發展，英商且隨乎其後，中國商船，直無競爭可能。　而大連港設備完全，規模浩大，倉庫事業，及轉運方法，俱異常便利。　故南滿路之發達，不僅賴鐵路，幷賴海港設備，抑不僅賴海港設備，幷賴優秀商船，此多年資本人才之經營，非一朝一夕之故也。　中國築葫蘆島港，固爲必辦之政，然碼頭設備之費用，將更過於築港。　本國商船不振復如此，一旦新港完工，淺率言之，將只爲日本商船添一裝貨口岸，且須受其操縱與支配。　大連港更將以經濟的手段與之競爭，除非吾國民力振航業，且新港之發達，與東三省貨運所受新港之利益，絕不能如局外想像之易也。　日本二十年前，極力反對錦愛鐵路，幷嫉妬葫蘆島築港，然及近年中國自築各路，則反視之漠然。　其於葫蘆島築港事，亦較不關心者，以滿鐵大連之實力，及其商船之優秀，自信有競爭之把握故也。　茲當葫蘆島築港之始，吾人既慶其前途，兼審過一般形勢如右，望國民知所努力之道焉。

（乙）　外人滿洲日報之社說

葫蘆島築港之前途觀

前略……先自經濟上之立場，關於築港之前途，有使人不能不懷抱甚大之危懼者。　乃値銀價低落之今日，假使中國政局，由華北至東北方面之實情，毫無變動，僅此所謂銀價低落，經濟上之問題，若由某種意義言之，豈非與築港計畫以致命之打擊者耶？　以銀爲流通本位貨幣之中國，比價最大時，銀價竟低

落至於六分之一，今以之支付於外人之承辦工程者，當必爲絕大之痛苦。如銀金銀之比價，只減爲六分之一，尙當別論，無如與之同時，中國一般經濟界，宛若內亂之發動，殆已瀕於絕望。陷於蕭條之窘境。自茲實況觀之，即使如所謂前後分作數年，一千萬圓之財源，設法撥出，或幷非實不可能之事。所謂築港之舉，與其他生產事業不同，祇將碼頭修好，且僅浚渫至相當之程度，不得謂已畢其事。陸上之設備，如鐵路之臨港線，堆房貨棧等之整備，殊爲必要，勿待煩言，金融機關貿易機關之發達尤爲重要。不祇僅以海陸之機械的連絡爲必要，同時經濟的機能之發揮，亦爲必須條件故也。

若是思之，葫蘆島港築之前途，橫亘之難關，何止數重。即自技術的方面言之，冬期之結氷，適仕運輸最爲暢旺之期間，一月有半或至二閱月之封凍，必不可免，頗爲葫蘆島築港之瘤癌。假設使用碎氷船，勢需巨大之經費，艱難締造，葫蘆島築港之價值，致爲減半，或較半減尤多。即使能有鉅欵之支出，可以打開此等技術的方面之難關，其次尙有經濟上之問題，及陸上設備諸問題之存在，是不可不知者也。任其以「敵本主義」而欲興築此港，但技術上之事實，及經濟上之情形，奈皆屬無可如何之事。原來如欲依交通機關之整理，而擬發揮其機能，則必須超越國境，努力使其存共榮之原理活動之事，不可須臾忘之。或者謂之「共存共榮主義」，或者謂之「敵本主義」，至少限度，關於交通機關，吾人應當決意拋棄敵本主義，而必須以共存共榮爲原則。此種事實，與關稅自主權回收運動，其性質全然不同，如臨之以敵本主義，違反經濟之原則，不能齎有何等效果，務須知之。恰值銀價低落及世界的蕭條之際，對於葫

蘆島築港之前途，吾人未能抱其多之期望，是不容不陳明者也。

（丙）「葫蘆島築港與其影響」之外論

日人有筆名難波生者，曾於滿洲日報，發表其言論爰詳譯如下，以供關心者之參考。

七月三日張學良氏蒞臨之下，莊嚴隆重，所舉行之，開工典禮，在種種之意義上，與中外人心以頗大之刺激。此項計劃已有二十餘年之歷史，發端於前清光緒三十四年，不幸適值革命勃發，民五民六之交，更由通裕鐵路煤礦公司之請願，致有民九年度第二次築港之準備。前後皆以對外關係之障礙，內亂之頻發，以及外國借款之未能成立而頓挫。此等諸現象，俱使四圍環堵之利害關係者，懷抱實行之不易，及因之對於既存諸港灣，想無甚大影響之意見。但此問題之主權國，其官吏與人民，對之非常熱心。陸地之上，吉海瀋海鐵路及打通線，即經告成通車之後，其熱心之濃度，益見增加；其間當然曾有頗爲複雜之政治的及國際的曲折與變遷。但自東北各省近年以來之發達，及其與關內各勢力之政治的關係等事觀之，葫蘆島築港之開工，斯爲必然之結論。今後若無不測之變動發生，其進展想極迅速，令人豫期之而不已。其及於周圍之影響，雖然當不在小，特於自昔至今，在東北交通界，夙以唯一無二之中樞而任之之南滿鐵路，及其沿線所住人民，所受影響如何，恐不能不思慮之。然社會之中，關於此問題，至爲意外之冷淡。若不可以冷淡稱之，則對於其影響，或者視之過大，或者視之過小。如一時所喧唱之權益論，今亦潛沒跡影，屏絕聲息；其甚焉者竟有無論何事，惟有任其自然進行而已之意見。其中猶有想

與第二次計畫相同，或亦中止，諸如此類，臆斷之者。余今於此，脫避政治論，對於權益論夙亦不感興趣。打通線築路開工之後，始暫囂然爲社會批評之題目，關於吉會路無始終一貫之方針，不過徒令國際間發生無謂之疑惑，顧念及於此種徑路，心竊感覺苦痛。今於葫蘆島之將來，吾意不應再處之以若是之無定見。究原其故，是乃輕視東北所有自然之地形，及主權國遐邇橫溢，新興氣運之結果。果爲事實，無論在何處，皆非以事實處理之不可，所謂對策者卽自其處產生而來。但此之所謂對策者，幷非以國家及國民之異同爲主。吾意當爲純商業的經濟的所觀察之結論。何則，或以大連，或以連山，直接經營當其衝者國籍雖異，對於東北之開發，及承受其恩惠商民之利害，中外共同故也。

昔者大連開港後，市記營口之繁榮致爲奪去，究其實僅爲甲地之優越權，移讓於乙地，統合全體觀之，反爲日華兩國人民，擴大其繁榮之範圍而已。況兩地各有其所占據自然之情勢，其中如遼河水運所供給物資之輻輳，若覆根者然，自營口攫奪而去，恐屬難能。葫蘆島築港完成之曉，大連之利益，究可減殺如何，頗爲疑問。民國政治家夙欲奪取大連之繁榮，而興築葫蘆島港口，而修造聯絡鐵路網，以之擬包圍攻擊滿鐵線，其所計劃之事，係屬事實。

如斯嫉視之念頭，與南滿鐵路之發展成正比例，漸次變爲濃厚者，乃爲人情之常；吉海瀋海打通等路，業經通車之今日，漸擬着手於葫蘆島之築港，實爲若是之傳統的方針，更進一步。縱不知確在何日，但遲早應當來到之運命，卽滿鐵線之包圍攻擊，假設不作敵愾的而用之，亦爲以相異地域爲基點之二鐵路

陋，必然發生之傾向。但此等新現象，吾不以爲立時即可左右滿鐵現存之機能。其間關鍵，唯在其所與滿鐵線之統制而已。第一自理論的方面言之，應有非常之感覺，滿鐵經營即爲東北開發云云之「自給滿足」之初步，固屬顯明。若是之「自給滿足」，急激之保守論者，或謂此乃完全斷於東北之地域及其資源，靠之過小之結果。惟以一線而滿鐵路之感化，無論甘肅西，或東北東部，皆可以伸張鐵路之勢力，作勿遽者，殊爲錯誤。

如徽之於北寧，若南滿增幾線之配置及其後之經過，歷歷易見，亦示吾人以此項消息。先有吉長鐵路，後有四洮鐵路及其延長之洮昂鐵路。此等路線，惟以能與南滿幹線聯絡，始可通暢裕如，大益於倍之。惟在當時之地方的政情及民衆，可作此項信仰之保證。此固爲今人猜算的經營之鐵道者，實難何時，此等路線今已中止，幹往滿鐵之整整分，勿經開之便捷滿路，可爲經營者之動脈，而附以基礎。

余就直言，社會之中，如輯大呼滿鐵五鐵路之權益，但謂若是其要之理益，果已何注幾何之價格力耶？余深信中國對於條約權利，無年之不償，故就詞句，願左右而言他。幡視日本之滅亡，余曾例見許多之例證，然而同時思及日本之馳於客而疎於吾之不明，不禁不回顧之。吾儕所成之際，視與古竹路意義相同之某路，理當勝於之事，應先下最大之決心。四洮鐵路之竣工，就激成打漏線之緊迫感。打漏線固而寧於放出口於海神，是乃自然之勢耳。

日本既以中國統有此種鐵路之意志，其奈財政之不許何，淡然置之，逐情其財政的援助者，假手「低

其自由」之外無他，但此乃爲未曾研究一國之民氣，及大陸之情形者之臆斷，一旦此等氣運勃興之後，以致捲起滔滔不絕之巨浪怒潮，此事爲文明史上之共同現象。時止於廿七八年戰爭之際，日本竟有若彼之潛勢力，孰能思之，恐日人本身亦無自覺之者。但一旦自覺之後，進取之氣度，易爲加速度的。自面書生及皿盤之洗滌者，對於近代文明竟有若是之消化力，隱約之間齊之而返，意擬應用利化於本國之社會改良教育制度及政治的觀念諸事，迥非美國人夢想之可及。與其同樣之現象，今日之中國，若目之與鼻，其間甚近之東北，現亦爲其所培養。即以南滿鐵路之經營言之，自滿鐵通車之初年，可舉相當之利潤，日本人間幾乎全體未豫想之。況且一望千里，遍地曠野之東省北部及西比利亞，二十年間竟將成爲世界之穀海，恐其爲任何人，皆未能道破之現象。此固起因於世界大戰之波動，但亦屬南滿鐵路及其他各項經營之餘慶。目覩此生動的教訓，中華之國民，至傾心注意於鐵路熱及港灣熱，豈爲偶然之事。

特於滿鐵之經營，日本之資金與華人之勞力，互相依助方克成功。爲輸運中堅人物之日人員司，當幾萬華人職工之指揮及訓練，亦以經營鐵路之偉大模範，並贈與華人以必要之技巧。今東省諸鐵路之陡增修築，更值將來葫蘆島之有觀厥成，彼等當爲重要之因子，爲此等周圍之刺激，所激成之民氣，及以外人智力之下，所教養訓練，而擬建設已國專有之鐵路與港灣，不可仍以未開化後進之地域而待遇之也。

若此大勢之造成，假設爲日本人，其傳播區域，頗爲廣闊。以葫蘆島爲基點，遼西熱河各地今後之發達，可以思過半矣。據某論者推算，此方面之氣候風土及可耕地畝之面積，遠不如遼河流域四通八達

之形勢，然而吾以爲或有謬誤。　迄於滿鐵公司開業之前，東北之資源殊爲貧寡，又如四洮鐵路甫經通車之時，自蒙古究有何物可以運出，使人疑問。　然至今日竟至如此之偉觀，大陸誠有未知之潛勢力及其不可思議之處，葫蘆島之位置及其影響，在於東北諸省西部之大半，當可至於別開交通及貿易上之另一生面。

聊作抽象的批評，茲已馳之過遠。　意義如是之開發，寧由於葫蘆島而實現於其廣大之背後地，余希望之。　何則，一方運出日本認爲必要之物資，其他一方更可藉以擴張日本製造品之輸入徑路於從來鞭無直接關係之地方故也。　但若考察目前之事實問題，日本之於南滿現在所有經濟的勢力，殊於經營鐵路所及之輸送上的影響如何，其勢恐即生出對立競爭之形勢。　當然若自大連之港灣設備，貿易機關，金融上之便利諸事言之僅以葫蘆島之築港，南滿路之輸送圈內，容易受其脅威，恐無其事。　依吉海濱海北寧諸路之聯絡，較諸現在更可流出非常多數之物資，未可置信。　但唯一之問題，厥爲東省北部貨物之爭奪，連山大連海參崴三終端港之間，恐將生相當激列之輸送戰。　若此之豫想，專門家之間，久有所議論，吾以爲是亦畢竟大部分爲一時的，且歸結於力之問題。　易於採用政治的權道之中國，當然不深思貨物吸引策及金融問題，而輒採孟浪之方針，即或行之，但其結局離却經濟上之原則，恐難持久。　性質畧有不同，昔者三路聯絡運費實施以前，自遼寧往朝鮮貨物之流出，將與大連之繁榮，以深甚之打擊，人皆豫想之矣。　但自其實施以來之情況觀之，事出意外，影響甚少，不但往大連港之貨客不見減少，反使人痛感設

備不全朝鮮鐵路終點之不便不利。固然是乃起因於歐戰當時之非常現象有以致之，但竟刺激促進內地之開發，物產之激增，有如是者。余以爲今後此種傾向，將永久繼續於各鐵路與其終端港之間，理論以外之大變化，恐無襲來之虞。殊應注意者，不止限於陸上之設備，海運界支配權之如何，至有關係，任其關於運則及不合法強行收買等事，如何用心籌劃，各地市場消化不了之貨物，由於水運之便利而處理之，是爲當然之事，僅在此點，余甚感最大之興趣於南滿路及其港灣。

此外另有一事，爲南滿路沿線居民之程度，及以之爲基礎而企圖之產業的企畫是也。僅以東北視爲原料之產出地而運出之，幷運送外來之商品，而覺滿足之時代，已屬過去。努力於此等原料品之加工，使地方人民之自給力強盛，且同時依賴實業，使居民之生活要素易爲多角的，且爲持久的，勢所必至非如此不可。即如撫順之煤業，鞍山之製鋼鐵業，皆有以如是意義爲基礎而設置之重要意義，可以與之匹敵之工業，今在可以與滿鐵線處於競爭之運命地位之他處，任何處俱尚未發見。唯此着目點，諸如此類之產業，不僅限於滿鐵公司之所有，以之作商辦事業，亦有其所以不能不建設之理由在。若毫無忌憚言之，滿鐵事業之所以竭力單純化者，以之作交通機能之基礎，當使之益強，堅實商辦事業多數之簇生，所以使沿線之植民的安定力益深也。

滿鐵沿線久已產業化者，在使今後更應增加中國方面之交通機能與其沿線市場之經濟關係，益爲密接。祇於所謂貨物爭奪戰之專門的角逐，甲乙兩線之間，縱有洋溢對立的氣象之事，但商民與商民之貿易

關係及事業關係上，有共通之利害，幷無何等可使互相敵視之素因。余意如葫蘆島之築港，與其謂勢將爲侵畧大連繁榮之勁敵而出現，似不如謂之爲祇蟄居於南滿沿線之商民，另行設立新發展地之爲愈。吾意今之住居於南滿沿線者，應當注意於使之有之之努力。

地理上亦有不能互相侵略之分野，葫蘆島築港後之發達，任其如何顯著，與之相同成度之進步，於大連及其他之港灣，無不可以期待之，大連開港之當初，德國之經營青島，曾經非常懸念，伯其後之經過，兩港皆其發達，幷無相侵害之處。縱有距離之遠近，及各地情形之不同，葫蘆島與大連之關係，與此幷無大差也。

(九) 結論

葫蘆島築港之成功與否，實爲政治的及經濟的，發展我東北各省之關鍵，且爲我中華人民努力圖強之一種表現。港灣本身之建築及其現代式之設備，港務處諸公自應負其全責，固不待言；但使其發達隆盛之責，應由吾國人民全體負之，政府及社會之與建設事業，相爲因果，互成表裏，是乃整個的，僅以局部的小成功未足以言強盛也。經濟上各種組織及其制度之均整的完備，及其多角的發達，其責任在於政府及社會，故吾敢曰其責任應由我全體人民負之，觀彼大連之所以成功，孰不曰政府提倡奬勵之於前，社會輔助誘掖之於後，當事者努力奮鬪於其中，而有以致之耶！外人對於葫蘆島築港淡然視之者，其故或在比歟。由雞波生所述各節觀之，可覘一二。內無良好之經濟的組織，外無海上之航務支配權，即使

築港成功，究其實利於吾國，福於吾民者，恐亦無多。是以欲期其大奏功效，深盼我國上下，全體人民，之急起直追，努力奮鬥。羣策羣力，上下一心，庸有不大成功者乎？言念及此，額首期之。

第十一章　哈爾濱經濟情形

一，緒言

哈爾濱在三十年前，尙彌望爲荒煙蔓草區域。　水沿漁塘，淒涼萬狀。　煙火景色之點綴，亦祇二三漁戶，經年與寒星疏月爲伴而已。　今則樓臺櫛比，人煙稠稀，輪軌輻輳，華洋畢集，一躍而成爲重要市場，執東北商務牛耳矣。　變遷之速，誠非當先一般人所能料及。惟飲水思源，建造哈埠燦爛之市場首功當屬諸中東鐵路。　蓋哈埠商業之權輿，實肇始於東鐵建築以後，東鐵幹線起點於此，東通海參崴，南達旅大兩大海港，西經滿洲里直貫蘇俄腹部，聯成歐亞孔道。　水路交通，藉松花江航運，上與嫩江銜接，下與黑龍江烏蘇里兩國際河流聯成一氣。　既有天然地理之便利，復經人力建設，四通八達，而哈埠適扼其中樞，商務因以發展。　且哈埠商業之集散也。既有豐富特產爲商務主體，而沿江沿線等數十縣市鎮之銷費，亦均仰給於此。　範圍寬廣，其日就繁榮，固屬自然情勢，惟在此二十世紀，列國各自倡行經濟政策之時代，哈埠商業形勢，亦已成爲經濟政策中之較大問題。　惜吾國人士尙未注意及此，歷來未加剖解，如市內之投資總數，業主籍貫，每年輸出若干，運進幾何，本地工業之生產量，舶來品之銷費數，華洋商業之比較，經濟之情形，外商之所以壟斷居奇，華商之何以相形見絀，凡一切關於商業上之歷程，從未有詳細之論述，遂致此種研究經濟政策最關重要之參考材料，至今尙付闕如，殊爲遺憾。　蓋哈埠商業，

就正面觀察，似甚繁昌，而究其實際，則完全在強隣經濟政策支配之下。華商久受壓迫，一時解脫不易。但常此幽閉觀感，不進而求其癥結之所由，雖扼腕興嗟，亦復爰助裨益。苟欲總覽全局，審察盈虛，準供給需要之相當，爲補弊救偏之籌備，則精確之統計尚矣。茲欲使明瞭哈埠商業之內情與趨勢，茲將全市中外商工業經濟情形，略爲揭錄，使關心此項事業者，藉爲參考之資。

二一、人口

哈爾濱商業經濟之情況，外人潛伏之勢力，較華人爲雄厚，惟欲剖解其組織詳情，及商業經濟主動力之概況，其肇端大者，如人口國籍商店總數不可不知，茲分別詳述於後。

哈爾濱人口表

國籍	人口數 男性	人口數 女性	人口總數	百分數	備考
一，道外——傅家甸 十八年八月份					
中國人	二六，四七〇	九七，八五三	三四，二五四	一三二，一〇七	三五．六七％ 山東最多
外國人	九七	一八七	一八〇	三六七	．一〇％ 日人最多
常川來往人口				三〇，〇〇〇	八．一〇％ 估計概數
共計	二六，五六七	九八，〇四〇	三四，四三四	一六二，四七四	四三．八七

二，道裏——特別市道裏，三十六棚，八站，秦家崗，馬家溝，小北屯，新安屯，顯鄉屯，懶漢屯，香坊，正陽河，鼎新屯，

| | | |

法國人	三五	五二	四六	九八	·〇三%
意國人	一六	二八	三一	五九	·〇二%
其他	一三二	二二三	一五八	三八〇	·一〇%
當川來往人口				四二，〇〇〇	一一·三四%
共計	三六，六九三	一〇三，〇六六	六二，七八七	二〇七，八五三	五六·一三%
兩項總計	六三，二六〇	二〇一，一〇六	九七，二三一	三七〇，三二七	一〇〇·〇〇%

三，哈埠外人之商工業及其經濟勢力

（一）概說

哈爾濱雖爲吾國東北之主要都市，但其能成繁盛區域，則肇端於俄人之建設經營。自中東路築成以後，道外道裏兩市場，始漸漸發達。日俄戰爭之際，俄軍百數十萬，以哈爾濱爲大本營，所有各項軍用物品，既不能盡由西伯利亞鐵路運來，勢不能不在當地設廠製造。因中東路與哈爾濱既爲俄人所建設，又以日俄戰爭之關係，故哈埠外人之商工業及其經濟勢力，亦以俄籍商人爲最雄厚，華商次之，日本居第三（但商品之銷路日本佔首位），英美德法更次之。現就哈埠市內各國商號家數比較，列表於左：

國籍	商號家數	百分數	備考
華商	九三七	四四・九一	總商會所管轄之數，屬鄉屯等處在內，
俄商	六七四	三二・三一	市政局統計股報告，四郊尚不在內，
日商	二六四	一二・六五	日本商工會議所調查
德商	六五	三・一一	
英商	六三	三・〇一	
美商	三一	一・四八	
法商	二二	一・〇五	
其他	三一	一・四八	
共計	二，〇八七	一〇〇	

上述各國商號之營業性質，則華俄商以門市零售著稱，日本英美德法等國均以批發爲營業主體，故各國商號之營業情形及其經濟勢力，恐未能僅以家數多寡而計其優劣者何也。

哈埠工業以中俄日三國人所經營者爲最多，爰將哈埠中俄日工業廠數比較列表於後。

哈埠中俄日工業廠數比較表

營業號數	營業種類	營業數	百分數	國籍別 中國人	俄人	日本人
1	理髮洗衣澡塘等業	一四八	一二·八	六三	四八	三七
2	製造食品業	八三	七·四	三七	四一	五
3	製造衣帽鞋襪等業	五一〇	四四·三	二六七	二三〇	一三
4	土木建築業	七六	六·六	六〇	一一	五
5	機械鐘表修理業	一六三	一四·三	六〇	九〇	一三
6	奢侈品製造業	三六	三·一	一六	一七	三
7	劇場電影業	九	〇·七	一	八	—
8	招牌墓碑製造業	二四	二·一	八	一六	—
9	印刷裝書等業	四五	三·九	一三	二八	四
10	照像業	二七	二·三	四	一九	四
11	重工業	九	〇·七	二	六	一

12	其他各業	二〇	一，八	五	一五	—
合計		一，一五〇	一〇〇	五三六	五二九	八五

總觀上表，總數一千一百五十家之中，若以國籍別之，我國佔五百三十六家，俄人佔五百二十九家，日人佔八十五家。我國人所得家數雖多，然大概資本寡少設備簡陋，以質論遠不及俄日二國人之所有也。若再就工廠面積之大小及發動機之多少兩事言之，益知我國人所有之工廠，自質上論之遠不及他人。

中俄日人工廠面積比較表 一沙繩等於六，六六七五尺

國籍別	工廠數目	工廠面積				其他未詳
		一平方沙繩止（甲）	五平方沙繩止（乙）	一五平方沙繩止（丙）	三五平方沙繩止（丁）	
中國人	四九〇	六六	二〇二	一四三	四五	三四
俄國人	四九九	一四	二〇三	二二六	四九	七
日本人	八二	三	四三	三一	二	三
合計	一，〇七二	八三	四四八	四〇〇	九六	四四

統觀右表，以廠數論俄國人所有者多於中國，以面積論，中國人所有者，（甲）類多於俄人而（丙）（丁）兩類則俄人多於中國人，是則大工廠俄多於我矣。茲如再就發動機之多少言之，則如左表。

國籍別	工場發動機（具）			
	蒸汽發動機	電氣發動機	煤油等發動機	其他發動機
中國人	二——四	七——九	二——四七	三四五——九七三
俄國人	三——一一	六三——九〇	三六——九〇	三一三——五六五
日本人	一——四	三——七	四——六	四八——八六
合計	六——一九	七三——一〇六	四二——一四三	七〇六——六二四

統觀上表，是俄人使用蒸汽電氣煤油等發動機爲一九一具，中國人爲六十具，實比中國人多二倍以上，即此足見俄人工業勢力比我國之偉大矣。

（二）俄僑在哈之商工業及其經濟勢力

俄人經營之商工業，遍佈全埠。無論何種事業，均有俄人開設經營者。但其總數究有若干，茲將所得各項調查列左：

	俄商商號總數	俄商工廠總數	共計	備考
	六七四	三七二	一，〇四六	特別市市政局調查 市界以外者不在其內
	八七七	四五九	一，三三六	特別市評稅委員會統計 市界以外者不在其內
	一，二三七	五六一	一，七九八	英僑貿易公所調查 市內及四郊皆在其內
	一，二四九	五七三	一，八二二	特警處一區五署調查

前表各項調查之中，特別市市政局及評稅委員會二項，數似較少。特警處之調查，似又稍多。俄僑貿易公所之所調查，當可視爲近於正確也。

並據貿易公所調查，俄商商號之種類，上自銀行百貨店下迄理髮業，共分四十三種。工廠計分製造紡織等二十七種。投資俄人之籍籍比率，則商號方面，白俄人經營者約佔七成三分，蘇俄人經營者約佔二成四分。工廠方面，白俄人經營者約佔五成五分，蘇俄人經營者約佔三成大分。

查俄人之經營投資於哈埠商工業，與其侵略庶政權利同時並進，緣是商務歷史，尤與俄人關係深遠。現在哈埠特別市商務組織，舉凡僑民比例，投資數額，營業狀況，經濟勢力無論其外表內容，在在仍須以俄僑爲第一。且尚有一事，殊爲列國僑商所不及，而尤使我華商所難堪者，即特別市內之繁盛街道土地之所有權及一切建築物，幾盡爲俄商所取得，足致華商失去其發展商務之可能。依最近調查所得，單

就華俄工商家數比較，似華商已超過俄商一倍左右，若考投資總額，華商實不及俄商遠甚。

俄人之在哈經營商業，初固具有特殊野心者，關於苦心孤詣之建設計劃，無不深謀遠慮。現在市內庶政均歸我國管理，俄人祇對於商業可以經營，與列國僑商似無分別，惟多數俄人均認哈埠爲鄉關故國，不欲言歸者實繁有徒。因其具有此種心理，與他國僑商確有抱負不同之處，即於經營居住上，力圖永久之計劃是也。

俄人在道裏南崗等處之投資事業，大別分爲動產及不動產兩種，不動產投資即建築房產與街基所有權，俄人不動產之在市區以內者，於十六年經特別市政局評稅委員會評定，關於俄籍房主者計值一千三百二十二萬九千六百十四元，此外尚有房主自用之無收益不動產約值三百八十三萬七千零四十二元。合計市內俄人所有建築物總價值，約爲一千七百零六萬六千六百五十六元。復按房產公會之估計，道裏南崗香房頭鄉屯正陽河等處，俄籍房產以五千元以上者一併計入共值約二千三百七十萬元。至其所多之數，因將市外亦並列入故也。市內土地所有權俄人亦佔第一。依評稅委員會評定全市民地祇有二百三十餘萬平方公尺。市內及四郊俄人所有土地，竟多至於一百三十一萬九千五百七十平方公尺值價六百五十萬元有奇。此外工業方面投資之數目，據貿易公所民國十八年度調查，商店之含有公司性質者計二十四家：股份商店一百八十三家；合資商店三百二十九家；其餘均係獨資經營者。資本總額計固定資本二千三百九十萬元；流動資本大概與固定資本稍遜，惟亦在二千萬元以上。工廠之投資總額，經該所調查者，以

固定資本八百六十三萬元，流動資本一千四百五十萬元（工廠幾完全屬於製造性質，原料需款較大，所以超過固定資本），依上所記俄人在哈埠投資於不動產總額，約在三千萬元左右；投資總額約在六千六百餘萬元，可謂雄且厚矣。

俄人商號規模較大者，其數目如下，計藥舖四四，汽車業一六，五金業一九，紙烟業八，典當業四，呢絨布疋雜貨商七十六，其中以秋林洋行爲最大。

（三）日僑在哈之商工業及其經濟勢力

哈埠日僑人數，據最近調查，約爲三千人左右，依全市人口比率，雖僅佔百分〇，八一，可謂至少，但其貿易額與商業之成數，不以人少而亦少，反竟超過列國僑商之上。茲將日本商工會議所十七年度所調查，重要商品輸入哈埠數量金額表，詳列於後。

重要商品輸入哈埠數量金額表

商品	數量（噸）	金額（日金千元）	商品	數量（噸）	金額（日金千元）
米	二，三二八	四五〇	鐵油類	三八，八二二	六，〇〇〇
茶	三，〇一六	四，〇〇〇	化學工業品	九，一一四	九，五〇〇
砂糖	一九，六八五	八，〇〇〇	石灰白墨	一五，七七八	五〇〇

鹽	六四，四六八	一七，〇〇〇	煤斤燃料	二八六，七七三	四，八〇〇
野菜鮮貨	二六，一九九	四，七〇〇	紙及紙製品	一二，五二七	六，三〇〇
紙烟	七，九一九	一三，〇〇〇	紡織物	二五，二一五	八七，〇〇〇
火柴	一四九	一，二〇〇	麻袋	二七，八〇七	二二，六〇〇
網織物	二〇，二九七	一五，〇〇〇	銀元	一，二五八	———
金屬物品	二九，二五六	四，六〇〇	其他	七一，五二八	一七，〇七〇
共計	六五二，一四八噸		二二一，七二〇，〇〇〇日金		

左列商品數量計六十五萬二千一百四十八噸，所佔價值約計二億一千一百七十二萬元日金之數。上表所列皆係經由鐵路運來貨物，此外尚有陸路或水路輸運前來者，平均每年亦在三千噸左右，價值亦在百萬元日金上下。關於上表所列商品，採運商之國際分配，由華商直接運輸銷售者，約佔百分之四四、六，經由俄商及其他洋商之手者約佔百分之三八，由日人經營輸入者約佔百分之一七、四。觀此採運商營業之比率以與人口對照，日人已經超過其他各國而上。若再將商品生產國比較觀之，益可知日人之優勢也。

民國十七年度輸入哈埠重要商品金額及生產國比較表

生產國別	金額（日金）	百分數	生產國別	金額（日金）	百分數
日本產品	六三，五一六，〇〇〇	三〇	英國產品	二七，五二三，六〇〇	一三
美國產品	二五，四〇六，四〇〇	一二	法國產品	六，三五一，六〇〇	三
德國產品	八，四六八，八〇〇	四	俄國產品	六，三五一，六〇〇	三
中國國內產品	三三，八七五，二〇〇	一六	遼塞等處產品	三一，七五八，〇〇〇	一五
其他各國產品	八，四六八，八〇〇	四			
共計	二一一，七二〇，〇〇〇日金	一〇〇			

上表所列輸入商品總數，雖係完全運入哈埠，但一部份尚須轉運至沿江及中東呼海沿路各處銷售。惟商品生產國之比較，日本佔三成，值價六千三百五十餘萬元，其銷貨勢力強偉，於此可以知之矣。且除上表所列之外，尚有日人在哈埠當地取財製造而出售者，亦不在少。

日商對於輸入哈埠商品既如上述之強偉，至於吉黑特產之輸出，每年經由哈埠輸往日本及僞哈日商特產輸運經營事業，亦有足資記述之價值。茲根據中東南滿兩路，關於特產輸運出口調查列表於後：

民國十七年度哈埠輸出特產物數量金額表

品名	數量（噸）	金額（日金千元）	品名	數量（噸）	金額（日金千元）
大豆	一，六六一，三八五	一〇八，〇〇〇	豆餅	五三〇，九八六	二一，〇〇〇
小麥	一三五，三二三	一〇，〇〇〇	麵粉	九二，〇七七	一六，〇〇〇
雜糧	一八五，七〇〇	九，〇〇〇	豆油	三二，八〇三	七，〇〇〇
木材	一三〇，七一五	四，〇〇〇	其他	九，八八一	一五，〇〇〇
共計	二，七七八，八七〇噸		一九〇，〇〇〇，〇〇〇元日金		

上表所列，係由哈埠輸出之特產總數，數量爲二百七十七萬八千八百七十噸，金額爲一億九千萬元日金。至於此項經營輸運商人之國際分配，由華商承辦者約佔百分之四五，由日商經營出口者約佔百分之二九．六四，由俄商及其他外商經辦者，約佔百分之二五．三六。特產輸往日本承銷於其國內者約佔百分之二五（四分之一）。根據上述各項數目，日商對於哈埠輸出入貿易，每年即能獲利一千六百零一萬六千元日金（輸入日產商品金額六三，五一六，減去特產輸往日本金額四七，五〇〇，〇〇〇之數），僅就輸出入貿易上觀之，日商之勢力亦可以知其雄厚矣。

日商在哈各種商工業，計有五十七種，自銀行金融機關特產絲布等以迄洗衣房，每類多至十餘家，少亦一二家。總計商號數二百六十四家。哈埠之日本銀行及金融機關，其所負濟經上之使命，殊爲偉大，

對其本國人之商工各業，與以充分之援助及獎勵。銀行及金融機關共十二家，貿易商九家，米穀商七家，百物商店三家，布疋商六家，屬寶石商十家，典當業十二家，酒精釀造業一家，醬油業一家，麻袋商一家，印刷業四家，土木建築業八家，棉花商三家，點心舖八家，洋服商九家，藥房十九家，木材商五家，絲貨商六家，除上述各業外，尚有其他商號甚多，約共一百二十三家，其中以理髮業二十五家及洗濯所二十四家爲最多。若據市政局所調查，日本工商業計佔全市總數百分之一六，四而以人口比較，確能決定日本在哈所經營之工商業，超過任何僑商之上。

（四）吾國之商工業及其經濟勢力

（1）火磨業

哈埠商務之重心，首推特產之粮石。緣吉黑兩省，沃野千里，土地肥饒，水分勻和，最宜於農耕。農產物之生產量頗大，不但年有大宗輸入關內，補華北各省粮食之不足，即在歐洲市場，東北粮石亦佔有重大勢力。近來雖因世界經濟之恐慌，以致東北特產銷路遲滯，不久想可恢復原狀。歷年吉黑之西南部，東鐵沿線，及沿江各縣一帶之粮石，剩餘極富。此項剩餘之粮石，均須運輸出口或製造物品轉銷他處。哈埠因交通便利，工商薈萃，故其商務純粹立於農產勢力之下。哈埠唯一之實業，當以麵粉榨油之火磨油坊兩業爲最著。蓋因此兩種實業之出品，除供給當地需要外，一部輸入中國地，大部運往歐洲銷售，較之原料輸出，尚有利益可圖故也。

麵粉榨油兩業之趨勢，粉業較油業以稍發達。查哈埠粉業歷來過程，約可分爲四時期。第一時期在中東路築成以來，迄民三止。當時商務初興，人口尚尠，農產未豐，原料與需要尚無大宗供求。麵粉之生產，均用中國舊式石磨，用機力以機器磨麵者不能多見。自民四至民十爲第二時期。是時東省人口逐漸增加，農業稍形發達，兼之歐戰突起，歐洲需要麵粉孔急，東省之麵粉業因是蒸蒸日上，機器磨同時驟增，獲利優厚。由民十至民十五爲第三時期。歐戰告終後，各國均汲汲謀工業經濟之恢復，歡迎原料輸入。適在是時又值俄國羌帖暴落不已，價等於零，火磨業投資較鉅，幾致一蹶不振。嗣因國幣基礎確立，商務復興，火磨業亦隨之稍見轉機。自民十五至現在可爲第四時期。頗有薄利可圖，尚屬平穩，惟近來承受世界經濟恐慌之影響，哈埠火磨業亦呈停滯之象矣。

哈埠火磨業之著名者，計有東興火磨雙合盛火磨廣信通製粉廠裕昌源有限公司忠興福麵粉廠天興福第二製粉廠福興恒麵粉公司天興福第四製粉廠安裕火磨慶泰祥火磨成泰益火磨奉大火磨義昌泰火磨永勝製粉廠等十四家。上列各麵粉工廠之中，除永勝製粉廠爲洋商外，其餘皆爲吾國商人之所經營。

東興火磨係遼寧東三省官銀號獨資經營，規模鉅大，爲哈埠華商火磨業之領袖。因其資本雄厚，常有大宗原料存儲；且因經營得法所以獲利獨厚。若以機器馬力而論，當以天興福第二製粉廠機器馬力最大，裝設磨盤多至二十四具。洋商之永勝興粉廠，爲哈埠所有麵粉工廠之巨擘。東興火磨每日能製各號麵粉一萬零二百七十普得，但永勝製粉廠每日能製各號麵粉一萬零六千五百普得，因其年代已久，資本雄

，出品比較純良。東鐵沿線俄人幾皆食用該磨麵粉，吾國商店亦有代其銷售者。火磨公會依各家報告，每日能製粉六萬五千普得。一普得等於一六，三八公斤。華商麵粉工廠之投資總數，固定資本約爲八百六十萬元，流動資本約爲五百三十四萬五千元之譜。

（2）油坊業

哈埠經濟界除麵粉工業外，當以油坊業佔大宗。歷年豆餅之運輸出口，數量頗鉅；近因種種壓迫，不能獲利。歐戰正酣時，各國無暇顧及工業，需要之豆餅，大部均仰給於東北各省。其時東北油餅之生產，驟形增加，雖日夜趕製，仍感供不應求。自歐戰告終後，各國均努力經濟之復興，獎勵工業，對於原料輸入減輕捐稅，油餅進口除抑制價格外，尤重稅徵。一面改良機器，使油質餅質澄清潔淨。更因豆餅用途大半充作肥料，自化學肥料發明成功之後，豆餅銷路受此打擊，遂致頹疲不堪。最近哈埠各油坊，爲謀對抗計，集議各種辦法，但未知究竟效果如何也。

哈埠油坊業，計有東濟機器油坊廣信豐油坊東和油坊元孚油坊元聚祥油坊源興義油坊雙興油坊德豐機器油坊恒祥東油坊裕興益油坊瑞和裕油坊裕大油坊通記油坊溥源油坊和聚公油坊豐泰億油坊東興昌油房恒順器油義昌信和油坊義生昌油坊同聚祥油坊德順福油坊同城和油坊廣信昌油坊慶泰祥油坊震大油坊永衡通油坊協昌永油坊永和盛油坊恒隆德油坊雙台盛油坊同發隆油坊及加巴爾欽油坊等三十三家。

以上所列油坊之中，除加巴爾欽油坊爲英商營業外，其餘皆爲吾國商人所經營，各油坊投資總數，計

固定資本約爲三百十四萬五千元，流動資本約爲五百四十七萬元。依各家機器馬力，如同時一律工作，每日能製豆餅七萬餘斤，豆油四十九萬餘斤。

東濟機器油坊係東三省官銀號及遼寧公濟銀號合資經營，在哈埠爲油坊業之領袖。並聞現已決定在德國購置新式榨油機器，擴充營業，以便與歐西油業出品相抗衡云。東和油坊開辦有年，資格已老，信用亦孚，歷年獲利不少。加巴爾欽油坊，係英商營業，開設於香房。民國十三年開辦。額定資本二十萬元。廠基租自地畝局。雇用華人約五十人。每日能製餅二千五百斤，製油四百七十普得。該坊所用榨油機器爲最新式，且用提鍊法故其出品精良純潔，成績甚層佳好。

附錄東北大豆之將來與歐洲製油工業之大勢

一，歐洲製油工業之大勢

歐洲製油工業之原料，最多者爲棉花子約計七百七十萬噸，其次爲大豆約計六百五十萬噸，再其次則爲落花生菜子椰子等物總計可達二千四百三十五萬噸，此爲現於世界市場榨油原料之總計。此外植物性油以橄欖油約計百萬噸爲最大。若以國別觀之，（一）意大利土地狹隘人口密集，年年食糧品輸入頗多，但每年出產橄欖油二十五萬噸，約佔世界所產全額四分之一，而爲其主要之產業。若有廉價油類輸入，則對於橄欖油打擊頗大，故數年來對於競爭品，課以重稅而取徹底的保護政策。落生油每百啟羅徵二九，五利拉，豆油每百啟羅徵三九利拉，若以噸計之，豆油每噸課稅高至日金百九十八圓，其他各品亦課以

相當之高率。　又對於榨油原料，落花生每百啟羅徵六，九利拉，大豆徵二，五柯拉，若以噸計之，大豆每噸徵日金十元三角六分，課稅可謂重矣。　因之最多之時豆油曾有二萬五千噸之輸入，今於一九二九年僅不過千四百噸而已。　現在豆油既在若是激減狀態，則大豆當亦同樣銳減。　從來作爲食糧輸入，頗有將來性之豆餅，亦因每噸。　課日金十元三角六分之重稅，對於東北大豆實有不利，今後輸入之增加，恐屬無望。　現在義政府對於橄欖油若不拋棄其徹底的保護政策，則與東北之關係，可謂極薄也矣。

（二）次爲法國，亦以落花生爲主要之榨油原料，對於大豆課以高率之關稅，近年并無可觀之輸入，豆餅亦然。　榨油工業中心之馬賽，工場計有四十五六家，開其原料皆爲落花生。　法國榨油原料之輸入量，落花生爲六十六萬噸，亞麻仁爲二十一萬噸，椰子爲十九萬噸，其他各項若將原料折成所榨油量計算則一九二七年爲五十萬噸，一九二八年爲五十六萬噸，一九二九年爲五十七萬噸。　最近三年之統計，雖有漸增之傾向，但以關稅高率之關係，亦與義國相同，與東北大豆其緣尚遠。

（三）比利時雖屬頗爲發達之工業國，但於油脂工業，八九年來并無進步。　主要榨油原料，及原油亦不過亞麻仁之十一萬噸，落花生之三萬噸，椰子之一萬噸，及豆油一萬二千噸，棕櫚油七萬噸左右而已。　歐戰之前，與東北之關係相當深遠，但因豆油作爲糧食之價值頗高，當然未能十分輸入。　若將原料折成油斤計算，而觀其輸入量則如下者：一九二七年爲二十二萬噸，一九二八年爲二十六萬噸，一九二九年亦有增加約爲二十九萬噸，過去三年間統計上，雖屬漸增之傾向，但與東北大豆之關係，亦如前述，究

今甚大也。

（四）英國至於歐戰前後，雖曾爲歐洲經濟繁榮之國家，但今日則較諸德國稍遜一籌，如以作大豆之市場希望鮮少。但近來已有漸見復活之勢。民國十八年，即一九二九年，輸入大豆約爲二十數萬噸，最近三年之統計，亦有漸增之傾向。油脂工業中心地之哈羅，倫敦，利物浦，威爾斯頓等處，昔久經存在之關係上，機械多爲舊式。故所舉之利益究不甚大，新式機械之工場殊不多見，頗有改善之必要。較之以最新式而誇耀德國之大規模工場，頗爲遜色。此外尚有小規模家族式之油房工場，其成功反較大規模之油房，多而且大。通觀過去三十年間，最盛時代爲歐戰前之三年及歐戰中之五年，其餘概不興盛。英國於民國十八年即一九二九年製油原料之輸入額，棉花子計五十七萬噸，亞麻仁廿九萬噸，大豆二十二萬噸，棕櫚子十五萬噸，落花生十四萬噸，椰子及其他雜品約共計百七十三萬噸。油及將原料算成油斤之輸入數量，可達百六十萬噸。此等原料既往三年之輸入額，年年增加，今後果將如何，實爲一有興趣之問題。英國對於此等原料一概免稅，且英國油房所用原料採取壟斷主義，故大豆之繼續消化如何，頗屬疑問。從來英國油房素爲保守的，立於自古以來鞏固基礎之上，其他一方買油之商人亦多堅實之商店，值茲蕭條時代但其所受打擊比較輕微，最近將來恢復隆盛之後，可望相當之活躍，是以將來頗屬有望也。

（五）荷蘭之油房，以亞麻仁爲主要之榨油原料，豆餅之銷路不佳，故以大豆榨油者極少。油坊數目

約有百家，大油坊有三十六家，並有三十八家勢將停業。　搾油原料輸入數量，亞麻仁爲三十五噸，椰子爲十四萬噸。落花生九萬噸，大豆四萬八千噸。　豆油之輸入量爲四萬二千噸，鯨油之輸入亦有相當之數。　既往三年間之輸入額雖在漸增之勢，但其機械多屬舊式，恐無甚大希望。

（六）德國油房數目約逾三百餘家。　現代式之工場，以沿葉爾貝河之漢堡，哈巴，不來梅，等處爲中心。　主要原料則爲大豆落花生亞麻仁棕櫚仁椰子等物。　其中以大豆最爲主要之原料。　搾油原料輸入額爲二百六十萬噸。　遙駕英國而上，佔歐洲之首位。　歐戰後甚感供給廉價之脂肪爲必要，爰核減保護關稅而圖斯業之發達。　其結果德國之油坊業異常發展，漢堡不來梅等處新工場繼續成立，動力亦皆加大。　其中如不利克馬耐廬油坊工場，一九一七年竟搾大豆九千三百七十五萬噸，一九一八年亦搾二十萬噸。　嗣後年有增加，一九二七年爲二一三，〇〇〇噸，一九二八年爲二三三，〇〇〇噸，一九二九年爲三二二，〇〇〇噸，一九三〇年爲四〇〇，〇〇〇噸，其激增之勢，殊堪驚異。　德國油房頗極尊重以大豆爲原料，動力加大之結果，結局大豆自然不能不更將有所消化，今以漢堡爲中心似築成將來大豆堅實之基礎。　銀行業者亦極力與以援助，似是油坊即爲銀行之觀感。　自股票之收買至經營而止，其援助之情形，可令驚異。　德國實業之發達，銀行之努力甚大。　一言以蔽之，德國對於東北大豆之將來，關係最大。

（七）丹麥之油坊業亦甚發達，最近三年間之輸入數量亦在增加之勢。　大豆爲二十三萬噸，落花生爲

七萬噸。

二、歐洲市場以東北大豆之地位

對於東北大豆之需要，年來雖在增加，而實最爲優良之事明了以後，且其價格比較低廉，雖有偏見之英國，亦至於愛用豆餅。物之輸入關稅雖頗高，但於大豆及豆餅之利用，漸見旺盛。德國油房以搾油爲主，其所重視，且努力不使勞働者失却職務之結果，故豆餅之製造額頗高。現有三成或四使工人閒遊，而使其所作人造牛油之強敵，鯨油魚油之製造，今亦出現，對於豆油之但豆油之用途甚廣，只要價格低廉，大豆之地位自然可以鞏固。茲應有所注意者一，含有水分過多，此點輸出之時務須注意。但在其他方面，(一)東北大豆之產額給量上可以安心，隨時隨地可以購買，原料不足之憂盧殊可不必，(二)東北之油坊現基力極大，(三)銀價甚低以金購買可得廉價，可作此等觀察，特於德國對於糧食取保護關易入農人之手，大豆之輸入額故逐年有所增加也。

三、歐洲豆餅消費狀態之趨勢

豆油豆餅不論其經，性質上乃係必入民衆口腹之物，特自變作廉價之人造牛油以來，經濟愈蕭條恐其需要愈，從模人造牛油工場，皆取業經合理化之經營方法，以之爲肥皂原料而價格之高低亦恰合算，更形增加。鯨油向不以之爲食料，但最近經種種改良之結果，已可作

爲良好之食料，豆油此後當多少受其脅威。　捕鯨事業近年來亦頗旺盛，北半球雖始捕盡，現用較大船隻前往南極捕獲，製油工場務必設於近處，現在更進一步以工船代工場，即在捕鯨之所在可以製油，然後送往市場銷售。　工船如斯來往不絕追逐於鯨魚之後，此種濫獲，果可使供給不絕與否，頗屬疑問。　在於此點將來或不致爲豆油之脅威。

其次若觀人造牛油工業之大勢，一八七〇年頃始於荷蘭及法國，其後經過曲折成爲人造牛油聯合會最近更與萊久利巴，合併其勢愈大。　未經合併前萊久利巴之業績，一九二八年五千三百萬元，一九二九年六千二百萬元，獲得之利益若是其大；人造牛油聯合會於一九二八年千五百六十五萬元，一九二九年三千萬元，獲得若是之利益亦殊可驚。　人造牛油消費額，英國歐戰之前每人八磅，戰後每人十三磅，德國前爲十磅現爲十二磅，荷蘭前爲十二磅現爲十八磅，皆爲增加之傾向。　再以工場數目觀之，英國有二十一家，德國有四十三家，荷蘭有十六家，丹麥有百三十家，諾威有四十家，比利時有十四家。

歐洲油房詳細之計算，調查至爲困難，皆守秘密，正確之數不可知也。

四，　歐洲油房之合理化問題

歐洲油房因係資本的結合，對於原料之輸入，故極端地管理節制，又大工場皆利用最新式之機械，用合理的經營法，節省冗費，設法使原價減少。　但荷蘭仍多舊式機械，尚未着手於合理化。

五，由歐洲市場所觀東北大豆之將來

化學肥料價格低廉之今日，以豆餅爲肥料，恐無大望。或以東北油坊工資低廉，無需多大資本，交易市場亦甚完備，將來價格之變動，庶可防止於未然而抱樂觀者。但據吾人之意見，似乎不能作此樂觀，終難追及歐洲之油坊工業，惟於特殊情況之下，在於日本及中國，用以作爲肥料飼料範圍內，僅可有其生命。現以豆餅爲肥料，其需要究將至於何種程度，暫且似可勿庸悲觀。至餅之糧食化問題，各國均皆極力研究試驗，但其含有糧食的價值雖屬可驚，不過價格與藥餌相等之現狀，畢竟不能小麥及其他之代用品，緣是豆餅糧食化之時日，不禁期其迅速實現也。

（3）航運業

哈爾濱之航運業，在經濟方面使命重大，集中沿江特產，轉動金融，供給及調劑生活之需要，故前於交通章內，業已詳細論之矣。茲專就其經濟情形及營業輸運狀況，再略言之。

糧食一項爲土產之最重要者；而增加之速，頗足驚人。民國十四年運哈雜糧約爲一千八百萬普得，十七年增至二千七百萬普得。沿江荒地尚多，此後發展之程度，猶未可限量也。其次爲木材。查森林本爲吉黑兩省無窮之寶藏，近年各地治安漸見進步，經營本材營業者頗有起色。運哈數量，歲有增加。再次爲煤炭。查沿江用煤，本仰給於哈爾濱。迄鶴岡公司成立以還，十五年運哈煤炭僅五百普得，十六年驟增至百餘萬普得，十七年達五百餘萬普得，而船用煤不與焉。十八年雖因俄事關係減至三百餘萬普得，然該礦煤質既佳，蘊藏又富，此後之進步，自在意中。此外零星土產雖爲數較微，亦有按年遞

增之象。再由哈運下江雜貨重量不易估計，僅就其價值而言，十四年值海關銀八百萬兩，十八年增加至一千二百萬兩，若無俄事關係，尚不止此。

查十八年由下江運哈之土產，值三千一百餘萬兩。由哈運往下江之雜貨，僅千二百餘萬兩。出入相抵，尚盈一千九百餘萬兩。合哈洋四千餘萬元。此僅就沿江一隅而言，已有可觀，東省物產之富饒，誠足令人驚異不置也。

附民國十四年至十八年間由松花江各處至哈爾濱土貨重量及價值表

民國十四年至十八年間由哈爾濱往來松花江各處洋貨及土貨價值表

第十二章　東北中外之移民

一、概說

東北爲世界近代最重要之殖民區域，據最近調查，自民國十一年至十九年底，冀魯豫三省人民之出關就食者，共計四百八十餘萬人。　求之各國史乘，殆無其匹。　此後之趨勢若何，雖難逆料，然從各方面觀察，東北移民之運動，苟能設法促進，則將來之日趨增加，殆可斷言也。

吾國移民之外，自日俄戰爭前後以來，日俄及朝鮮人之移居我東北各處者爲數亦頗不少。　日本移民約逾二十萬人，俄人移民則近於二十萬之數，朝鮮移民最多，約在百萬之上，而其所居地點較日俄兩國移民，範圍廣闊，鴨綠江松花江黑龍江嫩江遼河等沿江流域，皆有白衣人民之足跡焉。

東北爲吾國疆土，吾國移民人數衆多，乃係當然至理，但移民之中竟有日俄及朝鮮移民約共百四十餘萬人，關於國計民生之處頗大，是不應不深加探討，以明其沿革現況如何，利害得失如何，以及將來如何方可補救。　爰另立一章，以便東北中外移民之研究。

二、中國移民

(一)沿革及途徑

吾國人民移往東北，沿革甚遠，求之史乘，古久有之。　降至明朝勢力達於遼東，吾國人民移居墾殖

表值價貨洋處各江花松來往濱爾哈由間年八十至年四十國民

往濱爾哈由處各江花松	各江花松由濱爾哈來處	位置	別年
2,445,377	12,011	兩關海	年四十國民
3,009,176	6,441	兩關海	年五十國民
3,645,610	1,817	兩關海	年六十國民
2,431,420	8,814	兩關海	年七十國民
4,043,783	17,607	兩關海	年八十國民

表值價貨土處各江花松來往濱爾哈由間年八十至年四十國民

往濱爾哈由處各江花松	各江花松由濱爾哈來處	位置	別年
5,730,836	21,754,115	兩關海	年四十國民
6,131,305	25,428,718	兩關海	年五十國民
8,845,881	26,717,240	兩關海	年六十國民
8,245,155	29,340,686	兩關海	年七十國民
8,123,118	31,286,988	兩關海	年八十國民

之舉頗盛，邊牆(柳邊)之築造幷延長至於鴨綠江之附近，以便移民安堵從事墾殖。迨至滿清崛起，久經戰亂，一時數百里之間，人煙絕跡。遼河流域三百餘萬畝熟地，仍歸荒蕪矣。

滿清以來，東北吾國移民可分作三時代。一爲獎勵移民時代，二爲禁止移民時代，三爲開放移民時代。

(一) 獎勵移民時代　滿清入關，久經爭戰，耕地因而荒廢，衣食因而窮窘，爲圖謀救濟之方，爰於順治年間，發布招民令，一圖移流人民之安定，二求獎勵移民而謀土地之開發。當是時也，俄人勢力東漸，佔有阿穆爾一帶，清帝以滿洲係其發祥之地，父母之邦，思有以保持之，藉杜俄人及漢人之侵襲。但二者不可得兼，防俄須移來漢族人民，生聚教養，邊圉方可鞏固。俄人逐年於險要之各地修治城寨，清亦彷而行之，遂首築瓊渾，繼修愚爾根，以通軍事郵政，成東省南部與阿穆爾交通之孔道。康熙年間，又與修伯都訥，便移民赴蒙，開墾荒地。嗣後齊齊哈爾呼蘭海拉爾等處，亦前後修築。各處城垣遠不逮內地之堅固完備，僅畀土堆築，四週繞以木牆而已。然自上列數城告成，而吉黑兩省之邊圉始益臻鞏固矣。

在昔人民遠行，惟江河帆舶是恃，故維時移殖之民，皆溯遼河而上，然後入松花江及其支流。由遼河附近之鄭家屯，松花江附近之伯都訥，呼蘭河附近之呼蘭縣，阿什河附近之阿城縣，牡丹江附近之甯古塔，同爲繁盛之區。首先移殖者，即爲漢族，名曰漢軍，此輩廣佔田畝，待遇頗優，與滿人差相平等。

蓋自滿清定鼎中原，東北地曠土腴之說，傳入內地各省，冀魯人稠地瘠，農民咸羨遷地爲良也。雖當地王公貴族，多持異議，而大勢所驅莫之能阻焉。及其移至，則集王公領域之內，歲納租稅，故王公貴族旋亦安之。來者日衆，城鎭以奠，乃設官轄之，如懷德縣昌圖縣鄭家屯法庫門等，即於此時設治。同時派來鞏固邊防之軍人，防務多閒，而軍民日久浸染，漸習於農事者，亦不乏人。

順採八年所頒布之遼東招民令，努力於圖謀移民之充實，招致移民獎勵方法如下。凡能招致農民百戶者，欲爲文官則授以知縣，欲爲武官則授以守備。招致百名以內六十名以上者，文官授以州同州判，武官授以千總。招致五十名以上者，文官授以縣承主簿，武官授以百總，招民之人數，每多遞百人則加一級。牛糧子種皆由官廳供給。其後制度雖多少或有變更，但其努力於招致則一。康熙五年，將廣寧遼兩縣之地，給與漢人使其開墾，幷令旗人不得侵佔，獎勵方法可謂優厚。不意忽於七年。招民令竟被撤廢，繼於十一年幷禁止流民出關赴遼矣。

(二) 禁止移民時代。順治康熙年間，移往東北人數，雖不可得而詳知，但其程度已足以惹起清廷之注意。一爲保護旗人，二爲保存滿洲，遂於康熙七年撤廢招民令及其招致者之特典。乾隆五年更進一步，對於手無寸地之流民，設法使其陸續歸還。移民東北雖經明令禁止，但冀魯常苦饑饉，魯人則於水路，遠避監視區域而往鴨綠江一帶發展；冀人則於陸路，越關竄入，禁止明令雖經頒布，但其效果究不甚大。冀魯各省地狹人稠，常遇歉收，出關就食係爲生活所迫，實非人力所能阻止者也。

（三）開放移民時代　光緒二十年中日戰爭之後，始悟邊防之急務；及至俄人築路遣兵圖佔東北之際，尤令人感覺東北邊防勢難再緩，漫不置理。封禁東北決非所以保守疆土之道。當時由於內憂外患，軍費窮乏，達於極點；荒地開放，可作財源，移民出關之舉，爰不加以阻止矣。中東鐵路之建築及旅大線之延長，需用工人甚多，冀魯人民羣集趨之。鐵路築成之後，地方益見開發。地方之開發與移民之增加，互爲因果。民國以來，更無限制。近因天災人禍，移民相携出關者陡增。前十餘年，屢有增加，尚無驚人之點。民國十四五年始蔚爲空前之奇觀。民國十五年以前，每年移民無逾五十萬者。迄於三四年前，移民人數竟突破五十萬而上之，約有百萬，始惹世人注意。國際學術團體，對之皆視爲重要殖民事件而研究之。此等富有腕力之國防軍，其於保衛疆土上，不在揮戈携槍軍士之下也。

昔日冀魯之移民，多春去而秋還，今則情勢已變，概皆携眷前往，而圖久居斯土矣。移民前往東北之路徑，大約可分爲（一）利用陸上鐵路或徒步前往者，及（二）利用海上輪船或帆船前往者。由陸上赴東北者，（一）爲徒步或經北寧路而來者，（二）爲由朝陽凌源及山海關方面。經過錦縣徒步而來者，及（三）由山東各處，經津浦北寧兩路而前往者。海上搭乘輪船或帆船，橫渡渤海而往者，除少數南省人外，幾皆爲山東移民。（一）魯東之人，多經芝罘龍口青島而入東北，（二）魯西之人，除陸路循津浦，出天津而前往者外，尚有由濟南，下小清河，經羊角溝而前往者焉。其中經由芝罘及青島者佔大多數。

冀魯移民往東北之到達地點，海路前往者皆於大連營口安東等處上陸，然後經由鐵路而往其目的地。

陸路前往者，則於打虎山瀋陽等站下車，分途而往。經由哈爾濱者，則分兩路前往，(一)爲經中東呼海兩路前往，(二)爲乘江輪前赴松花江下游一帶。上列各到達地點以外，尙有由山東逕往海參崴，然後折入東北者，爲數似亦不少。

(二) 東北移民運動促進之亟要

(1) 近十數年來，東北已成問題之焦點。北俄南日，爭相擴充其經濟勢力於其地。倘不急起直追，促進移民，則我不自謀，人將越俎。天然富源，拱手授人，不僅喪失地利，亦且危及主權。此就國防上言，宜促進移民運動者一也。

(2) 中國人口分配，極不平均，江蘇每方英里，平均八百七十五人；河北每方英里，二百九十四人；山東每方英里，五百五十人；而關外地廣人稀，吉林每方英里僅有一百零八人；黑龍江每方英里，僅二十四人；人口密度上下懸殊，可謂不均已極。稠密之區，無地可耕，雖有豐年，民無餘蓄，一遇水旱，則弱者轉於溝壑，強者聚爲匪盜矣。以此平均人口言，宜促進移民運動者二也。

(3) 內地連年天災，復值人禍，收獲短欠，家無餘積，室同懸罄，而東省物產豐富，綽有餘裕。移民就食，以工代賑，足民食而遏亂源，計無善於此者。此就民食言，宜促進移民運動者三也。

(4) 地少則食糧乏，人滿則生機艱。食糧缺乏而不急謀生產之方，則饑饉將臻。生機艱難，而不速覓改善之法，則萑苻必起。國內十餘年來，內亂頻仍，固由於軍閥之野心，然人民之生計困苦，迫爲

兵匪，亦其致亂之一因。此就弭亂言，宜促進移民運動者四也。

（5）中國爲四千年之古國，人民安於故常，墨守舊規，是以政體改變，雖業經念年，而民治精神，迄未發展。東省爲新闢土地，移民來此，較不爲舊社會風俗習慣所束縛，以言資產，則人各有土地，論其階級，則多數爲勞働，實民治訓練之佳處也。中國之東北，猶美國之西部。說者謂美因西部之開闢，而民治之精神，因之益強，而國家之財源，因之益富。中國今日，移民開闢東北，使其從新發展，亦實足開陶治民治精神之先河，此就培養民治精神言，宜促進移民運動者五也。

（6）東北蘊藏豐富，實爲神州之寶庫。耕地面積廣闊，土地復極肥沃。雨量及溫度與華北各省相差無多。農產之外，如森林牧畜鑛產漁業等富源，爲數頗多，亟待開發，以增國富而利民生。此就開發富源言，宜促進移民運動者六也。

卽此六端，東北移民之將來，其必設法促進，使之日趨增加，可無待再思也。

（三）冀魯人民移居東北之動因。

冀魯人民移居東北之動因，吾人可分爲主因及附因而言之。主因之中又可分爲（一）吾國內地之情形及（二）東北經濟上之吸引力。

（甲）主因

（1）吾國內地之情形——社會上及經濟上之困難

(子)華北饑荒　華北各省近十餘年來，天災人禍，紛至沓來，致招饑荒。東北冀魯移民之一時的人數上之陡增，此爲主要動因。吾國人民甚重鄉土與親族觀念，故多出關尋親覓友以圖生活。西北各處雖亦地大物博，人煙稀少，但冀魯移民偏擇東北，而往之者絕少。吾國農民頗爲保守，非萬不得已，決不肯離家遠適，移殖他方。多半動因於經濟，蓋本土生計極端困難，迫於遷地爲良，否則多不爲也。據往河北盧山縣調查農民經濟者言，某村全人口之一成三分五左右，離鄉他徙，大多數則往東北。

(丑)人口過密　冀魯兩省人煙過於稠密，河北每方英里計有二九四人，山東更多每方英里竟至五五〇人。但在冀魯農業社會之中，小農制度盛行，每人耕地面積，歷代傳延，遂日見減蹙。食之者衆，生之者寡。東北地曠人稀，謀生較易。移居彼處，出關而去，乃成天然之趨勢矣。

(寅)虐政苛捐　民國十五年移民人數，較之上年陡增二成，固由是年收獲失敗，而張褚等舊軍閥之治下，兵匪橫行，苛捐勒索，濫發紙幣，強迫徵募，沒收人民財物，以致民不聊生，皆足以造成難民流徙之原因。

(2)東北經濟上之吸引力

(子)地曠人稀，土地肥沃。東北遼吉黑三省之面積，約爲三八二，六二七方英里，人口總數約爲二七，五一二，八〇〇人，依此計算，則每方英里，僅有七十二人。山東之人口密度，實八倍於此；即在河北亦將至於五倍。東北可謂地曠而且人稀矣。此外更有經濟上之誘導物，足使移民不往他

處，羣趨東北，從大體言之，實爲其未經開發之土地甚多，且極肥沃。絲毫不用肥料，即可種植。東省北部及吉林東北部荒地尤稱佳好遼闊。次爲東北居民散佈不勻之事，蓋南部各地如遼東半島及遼寧一部，開闢頗久，已覺人滿，工業正在萌芽。而黑龍江之大，遠過遼吉，若據民國十六年之調查，黑龍江每方英里僅得二十四人，吉林一百零八人，而遼寧則有一百五十一人，散佈不勻，相差若是之鉅。今日之差數，或較減少，惟吉黑尚可稱爲人稀之區，以較山東，實用天壤。東北全體可耕之地。業經墾爲熟地者約佔三分之二，但東省北部則可耕土地之中，業經開墾者，不過四分之一，至多亦僅一半而已，

(甲)鐵路網之完密，交通利便。東北之鐵路，無論在境內，或與省外交通，均甚便利。內蒙古，西北一帶，或其他各處，交通上之便利，不逮遠甚。東北現有鐵路網，共長五九七三公里，約及全中國（東北在內）路線總數之半。遼寧一省所有之鐵路，即較長於山東及江蘇。內地移民隨鐵路所至以分散於各處，而諸幹線尤被利用。彼等多數沿北寧或滿鐵而北來。然後或由長春循中東路以至哈爾濱。或沿四洮洮昂諸路，以散佈於黑龍江各處。或由吉海瀋海吉敦開拘等路更向東行。此外尚有支路甚多，形如蛛網，使新到移民得以達到各未開發之區域，其便利爲何如也。移民由鐵路入境後，尚有利用水路及大車路者頗夥。水路之中，尤以松花江爲最重要。

(乙)地方秩序，比較安寧。東北地利與交通，固皆爲吸引移民之要具，而自日俄戰後二十餘年以來，地方秩序比較綏靖，亦自屬要因。吾國內地各省反之則戰亂頻仍，民不聊生，故羣目關外爲

樂土。吾人固不能謂東北未嘗間接承受他處戰亂之影響，或謂其內部全無變故，果與山東河北相較其平靖固遠勝之也。

（乙）附因

冀魯移民出關東云之附因，約可大別之爲二。一爲政府之獎勵；二爲社會之維護。

（1）政府之獎勵

辛亥革命以前，吾國政府已有獎勵東北墾務之具體計畫，東省官廳亦頒定放荒簡章，設置荒務局以司處理。民國初年復有東省墾業會之組織，並擬設立墾業銀行，以便墊款而爲立業之需。此項計畫雖無結果，但該會曾經呈請交通部，對於移民免費運輸，此事雖未辦到，然其後該部卒訂減價辦法。官府之獎勵及補助，已見萌芽，然收效殊鮮，直至民國十一年，北京政府對於獎勵移民，始採用具有卓識之步驟。蓋從前大多數出關移民，率爲男丁，不攜眷屬，以致發生種種流弊。交通部爲救止此種情形及鼓勵永久墾殖事業起見，特訂移民婦孺減價乘車章程，由天津至瀋陽或營口大人僅收四元，婦女及兒童之在十二歲以下者，概予免費。東北當局，宣言放墾，不獨在東省以內，即冀魯及其他內地，亦常有煌煌文告，以資提倡，藉廣招徠，然實則惟有北寧鐵路之廉價運輸移民辦法，爲官廳方面獎勵政策之最有效者。

此外尚有各種獎勵墾殖計畫，畧如荒地之免價招領，居住房屋第一年之蠲免賃資，家屬養贍之補助，應具使用之免費，以及牛糧籽種之供給等事。

政府及地方官廳所樹立之墾殖計畫，似有失之未當者三事：(一)頗多失之空洞，而無實在科學的設計，以資開闢荒蕪；(二)無澈底之救濟，以助移民克服初到時之種種困難；(三)乏嚴密組織之方法，以對付將來之墾殖問題。吾人對於此等情事，亟應沈思遠謀，籌畫有所以補救之。

(二) 社會之維護

社會方面對於移民之維護，首以同鄉會之幫助爲最大。特於大連係吾國行政權目下未能達到之處，山東同鄉會救濟資助，維持愛護，尤令人欽佩不已。建設收容所於大連，施捨米粥。甚至代貧寒者購買車票，或供給沿途食品，使之北下各求生路。民國十六年滿鐵特定之老幼免費，婦女再減半價乘車辦法，即係由於該同鄉會之要求而成，於此幷足見其勢力之偉大及維護之週到，實則該會初意，幷求婦女遞送之免費，尚未完全達其目的也。

此外哈爾濱商會與官廳亦合辦有哈爾濱難民指導所，對於維護指導難民上，功亦不小。擇有客棧三處，以作臨時收容所，約可收容兩千餘人。路費除由鐵路局及航務局免予收受外，該所供給沿途彼等食品，每人並給盤川。

吸引新來之移民，社會之維護，較諸政府之獎勵，效果頗爲偉大，故或謂山東同鄉會，實可視爲山東與東省最有力之連鎖也。

(四) 關於移民分佈情形

關於東北移民，吾人亟應詳加研究者，約有三事。（一）東北之移民收容量如何，及於過去數年中移居東北之國人實際究有若干；（二）此等移民分佈之地點究在何處；（三）移民對於東北文化上經濟上之貢獻如何：是也。例如前於民國十六年移民最盛之際，約及百萬之移民，究棲止於何所，又有何種原因可以決定彼等之進程，茲略言之。

移民分佈之出發點，照例均在各鐵路之車站，由此四散，有如扇狀，且常展開而成圓形之移民地帶。但如求其確實統計，至爲困難。茲於易於明瞭起見，爰將各區域分爲九個移民地帶。

近年移民之大多數，前赴東省北部，始爲吾人所公認。然其人數究居總額百分之幾，則視「東省北部」一名詞，所指之廣狹，而計算亦各有不同。蓋若以「東省北部」包括東鐵南部線，及中東南滿兩路銜接點之長春以北之廣泛地域，並以黑龍江全省及東鐵東部線所經吉林省之一部置於其範圍之內，則可言民國十六年移民總數三分之二以上，移殖於東省北部。

東省北部比較上之重要　民國十六年上半年中，東北移民之總估計，約爲六十三萬，其中前往東省北部者，約達四十二萬，即佔百分之六十八。東省北部在將來墾植上之重要，遠過於「東省南部」。從前雖有種種緣故，阻礙其開發，尤以其距離冀魯頗遠，及交通機關之不完備爲主要原因。但東省北部農業發展之可能性，與其居民之稀少，及其可耕地畝之廣闊，東省南部皆不如之。從目下出產觀之，東鐵所經東省北部一部份，已爲東北之主要穀產區域，則將來進步，更未可限量矣。

東省南部雖鐵路及其他交通機關較勝北部，但土地肥沃程度則有不如，尤以遼東半島不與遼河密接之部分爲然。且遼寧省內已有多數地方，其居民密度已久至不能再度吸收移民之地步。瀋陽以南一帶，例如遼陽附近之農民，移殖於長春以北較廣較肥之土地者，實踵相接也。

東省之移民地帶　吾人苟以全東北爲一大墾殖區域，則爲研究便利起見，可將其分爲九個移民地帶。每一地帶之間，固不能描畫嚴整之界線，但從大體上觀察，如鴨綠江區域等之自成單位者，固無論矣。即其餘各處亦每個有其主要之特點。例如(一)交通方法如鐵路或水路；(二)當地之經濟地理；(三)居民之特質；(四)開發之程度及其與市場之關係。該九個地帶之分數，大要以下列兩點決定，即每地帶之(一)交通方法與(二)經濟的吸引力是也。茲將各該地帶，前於民國十六年上半年，移民分佈之約數，列表於下：

東北移民地帶及其分佈表

（甲）東省南部（三十二%）

(1) 鴨綠江流域	二五·〇〇〇
(2) 松花江上游流域	一〇〇·〇〇〇
其他各處（由上列地帶及北寧南滿四洮等鐵路散佈者）	七五·〇〇〇

共計　二〇〇・〇〇〇

（乙）東省北部（六十八%）

（3）洮南地帶　一五・〇〇〇

（4）嫩江上游流域　三五・〇〇〇

（5）長春迤北地帶　三五・〇〇〇

（6）中東鐵路西部地帶　六〇・〇〇〇

（7）中東鐵路東部地帶　一二五・〇〇〇

（8）呼蘭河流域　一〇・〇〇〇

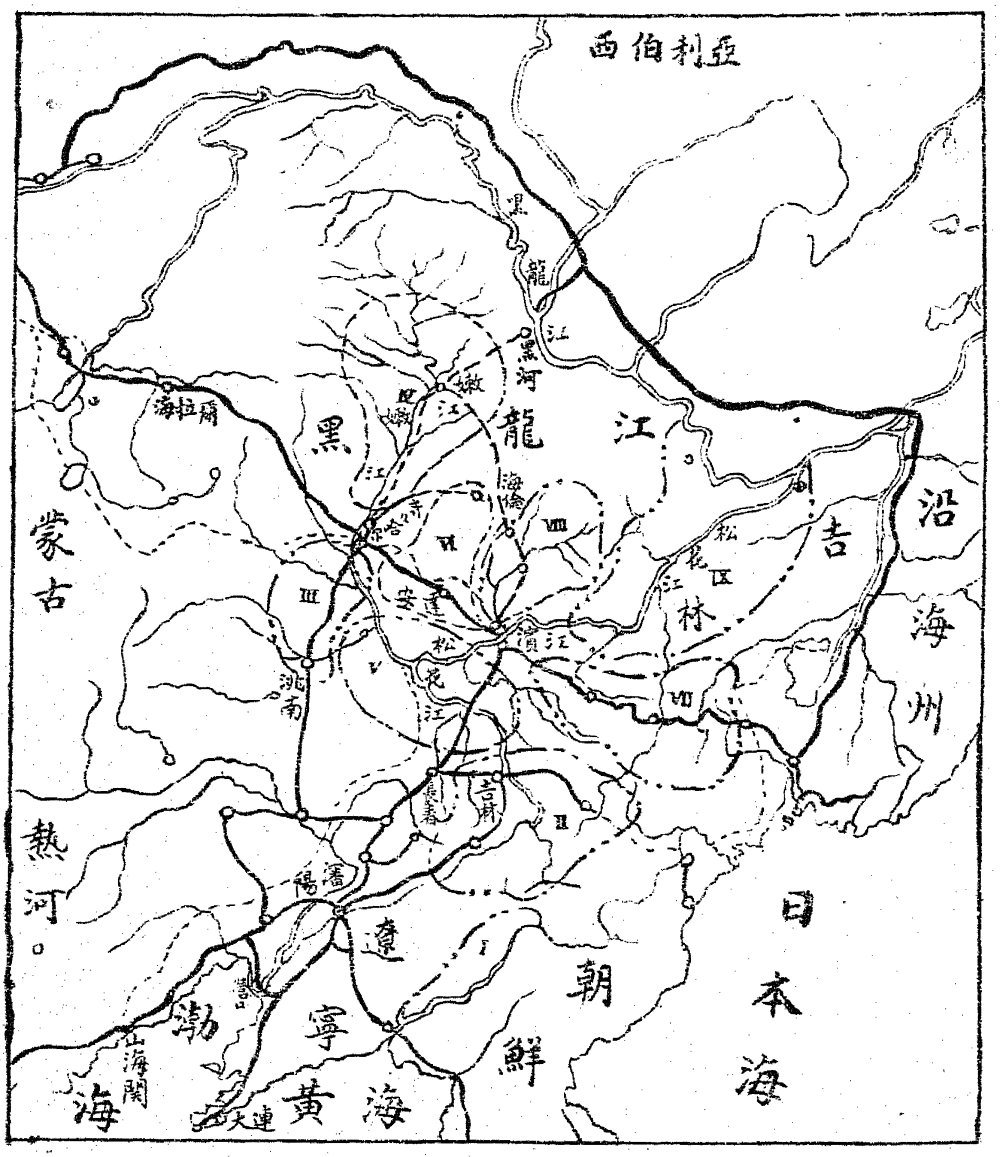
（9）松花江下游流域　一五〇・〇〇〇

共計　四三〇・〇〇〇

東省南北部總計　六三〇・〇〇〇

附東北移民地帶圖

東北移民地帶圖



I 黑龍江流域
II 松花江上游流域
III 洮南地帶
IV 嫩江上游流域
V 長春通北地帶
VI 中東路西部地帶
VII 中東路東部地帶
VIII 呼倫河流域
IX 松花江下游流域

（甲）東省南部

（一）鴨綠江流域

東省南部兩移民地帶，其重要均屬於現時的。本地帶與山東之民船交通頗爲便捷，東北墾殖則以鴨綠江流域爲首，故早成爲重要區域。其先來此者，多以私採人參及在上游開採金鑛爲生，亦有在鴨綠江口安東一帶務農，並養野蠶者。現時移民之來此者，則大半在鴨綠江及渾河上游，採伐木材。鴨綠江流域雖非最大林區，然今日吾人所目擊者，江上排木，成羣結隊，順流而下，無日無之。自長白山以至於海，木排之運輸，需人已不在少數矣。本地帶之移民，多屬季候性質，春來而多歸故也。民十六上半年，由龍口煙台青島出發來此，在安東上陸者，季候工人及永久移民合計約有二萬三千名。本流域將來重要之可能性，殆爲最低，安東附近雖屬農業區域，但其將來農業之發展，與通北一帶之「處女土壤」相較，不甚足道，況又逼近韓疆，恐亦爲吾人之所不喜也。

（2）松花江上游流域

東省南部最重要之移民地帶，爲松花江上游流域。本地帶包括之地，大半在吉林省中，連省城在內，普通言之，則長春以東之地域是也。本地帶地域甚廣，現時的重要，於民十六上半年吸收十萬移民一事，即可見之。在過去五六年間，此地之發展，在我東北最值注目。蓋本地帶恰在東省南部穀類及大豆之出產帶中，而逐年鐵路之修築，亦日助其向東發展。

松花江上游流域，包含東北最肥美農林區域之一部份。其經濟的吸引力，伏於下列各原因：(一)地帶內各地，多屬草萊未闢，有待於開發；(二)墾殖上有種種便利；(三)境內有吉長吉敦濱海吉海及開通諸鐵路，與市場交通極爲便利。若從歷史上觀察，林鑛兩業，皆爲本地帶吸引移民之原因；然其吸引移民之勢力，均不及農業之甚。即在吉長鐵路未經修築之前，吉林省城一帶之土地，已吸引不少移民。吉長吉敦吉海諸路開通之後，沿線荒地，一變而爲繁盛之商市，於是年來入境之移民，滔滔不絕焉。

(乙) 東省北部

東省北部在墾殖上之價值

東省北部。包括其在緯度四十四度以北各地，乃東北最上之墾荒地帶也。其面積大於戰前之德意志，其發達則有賴於十九世紀初葉，美國之密西西比河流域。東省北部可耕土地之已經墾爲熟地者，最多僅及一半，但已成爲東北主要之穀物出產地。近三十五年以來，居民增加至少亦有十倍。然據東鐵經濟調查局之研究，估計東省北部全境土地總數之已墾者，祇達百分之十五。吉省土地總數之已墾者，祇居百分之十八，黑省則百分之八強而已。尚可供墾殖之地，在吉爲一倍，在黑爲四倍，是故東省北部爲東北面積最大而開闢最少之區，其將來發展之可能性亦最大，尤以農業上爲然，其與市場之接近，雖不及東省南部之便利，但居民十之八九皆爲農夫，故本境之性質幾全屬農業的，而其現在及將來，對於北上移民，必有最大吸引力，實無足疑。民十六上半年移民入東省北部者，逾四十萬，幾盡經由哈爾濱，蓋哈爾濱爲移民散佈於東省北部之中心點也。現經決定東省北部之七個

移民地帶，其中三個完全爲農業的，除耕種外，別無他事，其餘四處，則吸引移民亦全賴於農業，故東省北部農業，對於移民具有密切之關係也。

此七地帶皆在東省北部之平原。北有與黑龍江平行之小興安嶺；東有由長白山蜿蜒而來之山脈；西有大興安嶺，自嫩江流域，橫貫異常肥沃之呼蘭河一帶，以達松花江流域；全境形勢，宛如一大囊袋，其中全屬可耕之土地。

（3）洮南地帶

洮南地帶境內主要地點，爲洮南通遼泰來洮安等處。在墾殖上現時不屬重要，土地不甚肥美，頗饒堿性，且多沙壤，即在將來恐亦無大希望。興安屯墾區即在本地帶之中。昂昂溪至鄭家屯之間，全部地域，大都未經墾闢，惟畜牧最盛，而種植東北特產如高粱大豆等之地畝則極有限。本地帶在最近之將來，當與目前情形，無甚差異。民十六上半年雖有移民一萬五千人，但據各鐵路站長言，大都繼續北行，分佈於嫩江流域云。

（4）嫩江上游流域

嫩江上游流域，居東北大平原最東北之一隅。該江經流之地，多係平面高原，而各支流橫貫其間，中皆可耕之地。地質祇能列入中等，地之多數，未經開墾，放羊牧馬，爲主要之職業。本地帶在農業上之重要，僅屬中等，故吸引移民爲數不多。境內無鐵路之便，而嫩江雖在其不泛濫之時，亦非最佳之

航路。民十六上半年，由哈爾濱運至齊齊哈爾之移民，約三萬五千名。經由洮昂溪洮南而來者，爲數亦不在少。本地帶將來之發展，全賴洮昂鐵路能否照現定計畫，實行展築至嫩江縣城爲止。如能成爲事實，則與嫩江地帶各肥美部分之交通，倍加便利。尤以該江之東，與哈爾濱遜北之呼蘭河沃壤相接之處爲尤然也。

(5) 長春遜北地帶

長春爲移民分佈之大中心點。由冀魯北上者，終多聚散於此。居於其北及西部之一帶，實爲東省北部移民主要路上第一之墾殖區域。全境成一橢圓形。所包含之主要墾殖區域，起點在於東鐵南部線小城子站以東，蜿蜒而西至於嫩江松花江兩江匯流處，與洮昂鐵路中間半途之一地點。此爲其最長之直徑。較短直徑則爲由北而南，東鐵南部線之大部份。本地帶包括長春西北之農安，及松花江在伯都訥（扶餘）附近所成之角形。此地帶之南，尤其在長春附近，爲東北中部一大豆出產區域。此肥沃草原，南接遼河上游，北鄰松花江中部各區，直展而西，與洮南附近草原吻合焉。

在東省北部六個移民地帶之中，本區農業之發展，實居首位。其大部份居民已頗稠密，尤以長春附近爲然。沿松花江各鎮市，嫩江匯流入松花江，成一深而且大之水道，可行輪船，直達哈爾濱等處。東北各鐵路，皆負分佈移民最重之責任，亦爲創立各移民地帶之一部份原因，乃確切不移之事實，但松花江沿江各地，則爲例外，此重要河流，對於東北移民事業之貢獻，與遼河之在東省南部相同，而爲水上交

通之要道。本地帶內有多數地方，墾闢達數十年，尤以沿江各處爲然，但尚有廣闊荒地，或墾植不力，或竟無人過，利棄於途，誠屬可惜也。松花江航運，對於移民之關係，既似磁石，復似被吸之鐵，蓋其航線約長千餘英里，到處皆可行船，沿江吸引剩餘之水，復灌溉農田林區，使化膏腴，而江中魚介繁殖，取用不竭。該江對於哈爾濱以下一帶移民事業之勢力尤大，容當另論。民十六上半年，行抵長春移民，四十三萬五千名之中，其在本地帶居留者，約達三萬五千人，散佈於農安附近，及東鐵南部線沿路一帶。

(6) 中東鐵路西部地帶

東鐵西部地帶，因有該路之便，吸引移民前往各市鎮及其附近區域者甚多。本地帶之大部份，非常肥沃，境內主要市鎮爲安達，位於此黑土區域之中心。黑土性特肥美，使本帶成爲東北最佳之大豆小麥出產地之一。東鐵至海參崴之特產運輸，以安達所產居首要地位。全境幾盡屬農業地帶，入本帶之九萬移民中，約有三分之一，留住安達附近。其餘則有四分之三直赴龍江各處。民十六全年，似最少當有七萬五千人，進入東鐵西部地帶云。

(7) 中東鐵路東部地帶

東鐵東部地帶，墾地多在鐵路沿線兩側，本帶直徑西起阿什河，經寧安而更東，以達中俄交界之綏芬。本帶農林兩業，並屬重要，農產種類繁多，米麥亦有。將來穆陵鐵路如果展築至於密山縣一帶，則

途發達，可無限量。　由哈爾濱沿東鐵而入本地帶之移民，民十六上半年，約達十萬人。　本地帶所收納移民，雖似較東省北部任何其他移民地帶爲多，實則繼續北上至松花江沿岸者，佔大部份也。

（8）呼蘭河流域

呼蘭河移民地帶，最近自呼海鐵路告成以後，始成要地。　本地帶與安達附近，同爲非常肥美之沃壤，所出產之糧石，亦居東鐵運往海參崴特產之大部份。　本帶出產及耕地之增加，則爲一般所預期。　蓋呼海鐵路之築城，創立蔚新市鎮，而舊有城市如海倫綏化等亦生氣勃勃，自能吸引移民。　民十六上半年，由哈爾濱入本地帶者，至少達一萬人。　呼海路如能向北展築至於嫩江，則該路預測沿線畝數，可比現時增四倍，在最近五六年中，呼蘭河地帶必能吸收十萬移民，可無疑也。

（9）松花江下游地帶

東省北部各移民地帶中，若從現時移民數目及將來之希望上觀之，則所謂松花江下游地帶，實爲全東北最要之地。　橫貫本帶之松花江，爲完全在東北境內，最長最有用之大水道。　本地帶位於哈爾濱以下，松花江下游之兩旁，不特沿江各地，即較北松黑兩江匯流而成角形之一帶，亦應包括在內，吾國移民沿江逐漸發展，已數十年。　今則由東鐵轉來者，動以千計矣。　沿江市鎮崛興，甚足以獎勵移殖之增加。

然最重要原因，仍在其天然之膏腹，沿江兩旁尤宜農業之發展。　本流及支流灌溉之地，都成沃壤。現時每年入松花江下游地帶移民之總數，固難知其確數，民十六年大約有十五萬強。

吾人觀於現時移民之行動，及本地帶種種發展之可能性，即知松花江下游流域，不惟今日，即在將來，亦必繼續成爲吸引移民性最大之地帶，殆已確定，冀魯等處移民當源源而來。已故美人巴穆爾少校有言：「松花江下游，洵爲大富之國，既有無盡藏之天然富源，而無數勞働者，即在其旁，彼等祇俟一好機會，以增加世界食料之供給而已」。巴氏之言，確鑿不移，可謂知之甚深矣。

（五）東省北部將來移民墾殖量之估計

東省北部移民運動促進之亟要，既如上述，然則究竟如何方可有以促進耶，茲略申論之。促進移民，端賴政策。欲具有適當之政策，則凡關於東省之土地人民及社會經濟狀況，均須有準確之統計，精密之研究，以爲根據。其中尤以土地清丈戶口調查爲最要。蓋不如是則不足以知東省荒地之儲量，土地之肥脊，及其居民之密度。 教者不明，莫足以言移民政策。 年來關內難民，出關就食者，多有聚爲盜匪，流爲乞丐。 其中耕種地畝者，不及移民總數之半。 即此耕種地畝之移民，其所受之困苦，如資本缺乏，利息高重，稅捐苛繁，胡匪滋擾，亦不可勝舉。 因此之故，移民中之自耕其地，自食其力之農夫，生活已日趨艱難。 惟大資本或大組織之地主，始能進行墾殖。 此種現象，貽害於將來東省之經濟與社會之組織，不可言喻，其流弊非釀成大地主之制度不止。 是故欲促進移民，務須安定政策，欲有政策，則非有精確之人口與土地統計不爲功。

東省有南北部之分，即俗所稱南滿北滿也。 南部爲三省中人口最稠密之區，每方里約有一百五十餘

人，較之關內貴州雲南山西陝西各省之密度，業已過之，殊不能有再度吸收移民之勢。北部居民稀少，黑龍江一省，每方里平均二十四人，較諸南部，約差十倍。且其土地肥沃，遠勝南部，故東省將來移民之發展，在北部而不在南部也。茲特搜集俄文記載中關於東省北部之土地人口資料，作一移民墾殖量之估計。在此統計幼稚之中國，或足以爲當局留心移民政策者之考鏡。至於精確之人口與土地統計，則須待政府辦理土地清丈與戶口調查之後，方可得之也。

欲求東省北部將來移民墾殖量之估計，須從墾地量與質及現在人口與其每人之耕地面積各方面着手計算。茲述之如左。

（一）東省北部墾地量——據俄人葉什那夫之估計，東省北部面積爲一一八，六三一，〇〇〇晌。（八六二，七七〇平方公里）其中七二，〇〇〇，〇〇〇晌，（五二九，五〇〇平方公里）或百分之六十一，爲沿中東路齊齊哈爾安達濱江松江下遊扶餘南線及東線之七大農區。如加入呼倫貝爾區，則沿路之全面積，共爲九四，一九五，〇〇〇晌。（六八〇，〇〇〇平方公里）其餘之二四，四三六，〇〇〇晌，（約一七八，〇〇〇平方公里）則屬黑河流域及烏蘇黑河流域之二區也。

東省面積可耕地及已耕地之實數表（以千晌爲單位）

區域	全部面積	林地	已耕地	可耕地而未耕者		
				無林	有林	計
沿中東路七大農區						
齊齊哈爾區	二七，〇九〇	八，〇〇〇	六二〇	五，〇〇〇	二，三〇五	七，三〇五
安達區	一〇，一一〇	一，〇〇〇	三二，一五	二，〇〇〇	四〇五	二，四〇五
濱江區	四，一〇九	五〇〇	一，四九五	二二〇	一八〇	四〇〇
松江下游區	一二，八二四	二，二一〇	一，三七五	三，五一〇	五五五	四，〇六五
扶餘區	五，五五七		一，一九〇	九〇五		九〇五
南線區	三，五八八	二五〇	二，一〇〇	二二五	六〇	二八五
東線區	九，五二二	一，六五〇	一，一〇〇	二，四二〇	四四〇	二，八六〇
共	七二，八〇〇	一三，六一〇	一一，〇九五	一四，二八〇	三，九四五	一八，二二五
烏蘇里流域	五，七九六	二，一四〇	一四〇	二，三二〇	五三五	二，八五五
黑河流域	一八，六四〇	九，三二〇	七五	一，五七〇	八〇〇	二，三七〇
呼倫貝爾	二一，三九五	四，一二五	一〇	二，四三〇		二，四三〇

總共	一一八，六三二，二九，一九五	一一，三二〇，二〇，六〇〇	五，二八〇，二五，八八〇

並將東省北部與歐洲各國及日本之面積表列於左，以資比較。

國名	面積（單位平方公里）	國名	面積（單位平方公里）
中國東省北部	八六二，七七〇	挪威	三二三，六六〇
法國	五五〇，七九〇	捷克	三六三，六二〇
西班牙	五〇五，五三〇	意大利	三一〇，〇六〇
德國	四七〇，六四〇	日本本部	三七〇，八八〇
波南	三八八，三九〇	日本全部	六七五，二三〇
瑞典	四四八，三四〇	朝鮮	二二〇，七四〇

由此觀之，東省北部面積之廣闊，較法國（西歐之最大者）大百分之五七，較日本全部及朝鮮大百分之二八，至日本本部，不及東省北部面積之半，朝鮮不及其四分之一。即以日本本部與德國合併比之，亦尚較小。故僅就其面積而言，東省北部移民墾殖之將來，可想而見。

東省北部之林地，佔全面積百分之二十五，約二九，一九五，〇〇〇晌，（一一二，三三〇平方公里）

大部林地，多在北部，林木蓊鬱，爲利甚鉅。東省北部已耕之地，共有一一，三二〇，〇〇〇晌，（八二，三三〇平方公里）佔全面積百分之九·五。各區已耕之地，數量不同，沿中東路之七農區，已開闢者，佔其面積百分之一五·二。其他各地，不過百分之〇·五。南區一帶，已墾者爲最多，扶餘區約佔面積百分之五八，濱江區約佔百分之三六。至東省北部，將來可耕之地，約有二〇，六〇〇，〇〇〇晌（一四五，二四〇平方公里）佔全部面積百分之一七·四。此外林地中之可耕者，尚有五，二八〇，〇〇〇晌，（四二，九八〇平方公里）佔全部面積百分之四·五。總共有二九，八八二，〇〇〇晌，計佔全面積百分之二一·九。茲將東省北部之墾地量列下。

已耕地（一九二七）	一一，三二〇，〇〇〇晌	百分之 九·五
可耕而未耕之地	二五，八八二，〇〇〇晌	百分之二一·九
可耕地總數	三七，二〇〇，〇〇〇晌	百分之三一·四

因各區情形之不同，及土質腹磽之互異，故其墾地量亦各不同，大概情形約如下表所示。

東省北部各區之已耕地，可耕而未耕地及可耕地總數與其全面積之百分比

區域	已耕地佔面積之百分數	可耕而未耕地佔面積之百分數	可耕地總數佔面積之百分數
沿齊齊哈爾區	二·三	二七·〇	二九·三

中東路之七農區	安達區	三一・八	二三・八	五五・六		
	濱江區	三六・四	九・七	四六・一		
	松江下游區	一〇・七	三一・七	四二・四		
	扶餘區	二一・四	一六・三	三七・七		
	南線區	五八・五	七・九	六六・四		
	東線區	一一・六	三〇・〇			
	共	一五・二	二五・一	四〇・三		
烏蘇里區		二・四	四九・三	五一・七		
黑河區		〇・四	一二・七	一三・一		
呼倫貝爾區		〇・〇	一一・四	一一・四		
總共		九・五	二一・九	三一・四		

南部可耕之地，爲量最鉅，安達及烏蘇里各區，可墾者佔其面積百分之五十至六十。濱江與松江下游及東線各區，可墾者佔其面積百分之四十至五十。扶餘區一帶，可墾者佔其面積百分之三十至四十。至於黑河及呼倫貝爾二區，可墾之地爲數較少，約佔其面積百分之十一至十三而已。

第吾人所謂「墾地量」者，不過一比較名詞而已。實則墾地量之大小，隨社會經濟發展之程度及耕種方法之精粗而異。大抵人口愈多，耕種之法益進，則荒地之就墾者必愈盡。上表所列，爲現時大概之估計，將來如人地相宜，移殖者多，必有嫌其小者。即就現在事實上觀之，亦可謂爲墾地量之最低估計也。

東省北部之可墾地，總計三七，二〇〇，〇〇〇晌，已墾者僅一一，三二〇，〇〇〇晌，已如上述。是東省北部全部可墾之地，倘能充分開闢，較之現在，可增三倍有餘。即中東路沿路之七農區，雖開發已多，然亦可增二倍又半。茲以現在已耕之地，作爲一百，以計算沿中東路七大農區將來墾殖可能之指數及其增加之百分率如下。

區域	指數	增加之百分率
南線區	一一三・六	一三・六
濱江區	一二六・八	二六・八
安達區	一七四・八	七四・八
扶餘區	一七六・〇	七六・〇
東線區	三六〇・〇	二六〇・〇
松江下游區	三九五・六	二九五・六

齊齊哈爾區　一二七八・二　一一七八・二

此第就墾闢已久之各區言之耳。其他各區，對於移墾尚在初期者，其將來墾殖增加之量尤高。據吾人之估計，烏蘇里區，可增加現在之二〇倍強，黑河區可增現在之三一倍強，呼倫貝爾可增加現在之二四二倍。綜而言之東省北部可耕之地，現在已墾者，尚祇三分之一。（即百分之三〇・四），即沿中東路之七農區，亦不過百分之三七・八。至其他近北之區，則僅百分之二一・九而已。故除南部及哈爾濱一部分外，可耕之儲量，殊甚厚也。將來發而展之，是在吾國人矣。

東省北部墾地質——關於墾地之土質，可從土壤與氣候兩方面討論之。

（一）土壤　對於東省北部之土質。尚無科學之研究，可供採用。吾人按久居該地諸農民之意，以地價爲估計標準。蓋因地價之多少，多視其是否宜於農業爲轉移故也。

各區土壤，多不相同。其在農業上之價值，亦往往因自然原因之影響，使之趨於歧異。茲就各區之地質，分甲乙丙丁四類，惟此項分類，缺乏科學之研究，作爲標準，嚴格言之，殊甚粗疏。

（甲）上述各區之東部與北部一帶，如呼倫貝爾之中部齊齊哈爾與安達之北部以及沿江松花江下游烏蘇里與扶餘區之東部等區域，地含黑沙，甚肥沃，水利尤便，故甚宜於耕植，爲東省北部農業最可發達之區。面積約六五，〇〇〇，〇〇〇至七〇，〇〇〇，〇〇〇畝有奇。

（乙）沿中東路東線各地，其土質較爲特別，蓋因山嶺橫亘，河流交錯，故土質甚腴，宜於農業，大致

與甲種同。

（丙）黑河流域，其土質之良否，尚不得而知者。第吾人所可知者，即爲此地之農業進行甚早，對於耕植，尚無若何鉅大之困難，惟西北隅一帶，地近山嶺，氣候嚴酷，對於農業之發展，或較遲也。

（丁）呼倫貝爾齊齊哈爾及安達之南部與扶餘之西部，地甚磽瘠，且多含沙，故種穀類，易受旱災，且有多含鹼性者，尤不宜於種植。此種土地，其面積約一五，〇〇〇，〇〇〇至二〇，〇〇〇，〇〇〇晌之譜，

如專就耕種言，則東省北部各地，多甚肥沃。所可目爲磽瘠者，僅西南及北部一帶，即上述之丙丁兩類是也。合計約四〇，〇〇〇，〇〇〇晌，佔其面積百分之三四。而其中之東部一半，如黑河流域，土質尚不甚惡。故眞正磽地，祇佔其總地面積百分之二十五至二十六之間耳。

（二）氣候　東省北部之氣候，研究之者亦甚少，即中東路之氣象台所測者，亦盡限於沿路一帶。故討論之法，祇能本諸其普通之特徵，以爲類別也。中國農人在東省北部耕植者，其種植之糧類，可按成熟先後，分爲初晚兩期。屬初期者爲小麥熟麥大麥各種，以七月爲成熟之期，屬晚期者則爲高糧豆小米及穀類各項。初期之糧類，東省北部各地，均能種之。晚期各種，則須氣候較溫，故北部多爲所限也。

此種分期之法，亦不能成爲永久之事實。譬如日本及遠東共和國，近年對於穀類之種植，皆由南部

移於北部，經日所經過不能種之硬粗，既已改為番薯可糊甘交。　緣故東北部，將來晚期穀類之生產，殆可預決也。　蔡統初晚兩期所種之不同，分東南北部與地獨第一第二第三區。

第一區即呼倫貝爾及黑河流域之漠河及呼瑪各地，僅能種植初期之粘粟。　此種地約計三，四四〇，〇〇〇畝，佔可耕地總面積百分之二三。

第二區即齊齊哈爾之北部，及黑河流域之其他各區，與松嫩黑流域之稻區一帶，除初期粘粟之外，尚能種植晚國之小米粱粟及玉，與遼大利之小米粱。　此項地計四，六七〇，〇〇〇畝，約佔可耕地總面積百分之二八。

第三區除以上所述之各地外，其餘各區域，關於初晚兩期之種類，均能種植，計有二七，七十〇，〇〇〇畝。　約佔可耕地總面積百分之六九。

（三）　東省北部墾地增殖之人口密度　東省北部已墾之地。　據二一，三二〇，〇〇〇畝，已如上述，其原有之居民，約九，九〇〇，〇〇〇人，計每人平均之地，約一四畝。　平每地人口之稠密稀薄，準諸下列三種自然之原因為轉移：（一）移墾已久之地，如齊齊及兩部各地，田野既闢，墾耕經營，其居民之數，自必加多。（二）工商業及城市發達之區，人口亦多。　其因居民除農業之外，尚多從事於工商業也。（三）地質氣候不同，人口稠密亦異，其土壤肥瘠者，即人之適宜聚居者，土氣候惡住者，則人之居之地愈宜。　由三者觀人口散佈不勻之原因也。　茲將東省北部各區人口之數目，分別略述：

南部如扶餘一帶，土地肥沃，氣候亦較溫暖。加以移墾甚早，農業久呈興盛之象。且工商業之發達：近年亦蒸蒸日上，洵東省北部最富饒之區也。根據一九二二行政官署之記載，共有二，〇三二，八〇〇人，如加近數年遷徙之數，必在二，二〇〇，〇〇〇以上。已耕之地，計有二，一〇〇，〇〇〇晌，平均每人所耕者，至多亦不過〇。九五晌。哈爾濱各區，移殖亦早。土質氣候，甚宜農業，按諸一九二五年之郵政統計，共有一，三二六，三〇〇人，現在之數，已超過一，七〇〇，〇〇〇。已耕之地，共爲一，四九五，〇〇〇晌，平均每人約佔。，八八晌。至於齊齊哈爾區域，氣候不佳，關於晚期之粮類，種植不宜。其南部一帶，土甚磽瘠，因此居民移少。目前已墾之地，爲六二〇，〇〇〇晌，僅有人口五〇〇，〇〇〇晌，平均每人有一。三四晌之譜。此現在各區每人平均耕地之概況也。

吾人估計墾地將來人口之容量，務須按其土質之肥瘠，氣候之溫寒，以爲標準。茲按上節所分之第一第二第三區而估計之，第一區爲僅能種植初期粮類之區收入既少，伸縮力微，平均每人，須一晌又半。第二區能種初期粮類，並能種一部份之晚期粮類，平均每人約須一，三三晌即足。第三區兩期粮類，均能種植，本可按照每人現有之平均數一。一四晌以估計之。然爲謹愼起見，可增至每人一，二晌，庶其所獲者可較裕。如根據此種平均每人種地之數，以估計東省北部墾地將來之人口容量，可得下表。

區別	現在可耕而未墾之地（以一〇〇〇晌計）	每人平均應耕之地（以晌計）	可容之人口（以百萬計）

第一區	三，四四〇	一·五〇	二·三
第二區	四，六七〇	一·三三	三·五
第三區	一七，七七〇	一·二〇	一四·八
總計	二五，八八〇	一·二六	二〇·六

就上表吾人可知東省北部，最低限度，亦可容其現有人口三倍之多，而增加至三〇，五〇〇，〇〇〇人之數。現在東省北部之墾地開闢，其每年平均增加率，約在百分之五左右。此率似超過常度，故吾人估計將來之墾殖率，暫以百分之三至百分之四之間爲度。若照百分之三計算，則二十五年後，已墾之地，將二倍於現在，四十年後，將三倍於現在。若照百分之四計算，則二十年三十年後，即將二倍三倍於現在矣。準此以推，此後三十年至四十年之間，東省北部人口，即可增至三千萬至四千萬之數，其墾地則可增至三千五百萬至四千萬晌也。

二·日本之東北移民

(1)概說

日本人口之增加過速，而糧食之收獲有限，是以人口及糧食，實爲現代日本最難解決之兩大問題。日本對於東北問題，絲毫不肯放手者，其故雖多，厥止擬以東北之富源而圖解決此項難題。爲其主要原因

。昔自日俄戰後，日人移居我國東北以來，歲月如流，屈指已念有餘年矣。一戰勝俄之後，初欲每年移殖二十萬日人於此，而於我東北大陸之中原，建樹彼心目中之「新日本」。但舉目觀其念餘年後今日，日人移民之現況，實有未能令日人樂觀者。創始設施，慘淡經營，迄於現在，幾授華人，以卒其業。宛如日本明治初年，爲輸入西洋文化而禮聘之外人，現在日本久已不復見其踪跡，今日東北日人之事業，及各項設施之一部分，下如木屐蘆蓆之製作，華人如果立即取而代之，對於日本移民之生活上，毫無不便之感。專以日人顧主吾國人民所設之雜貨店，旅大各處，爲數極多。勞働力量之旺盛，勤儉耐苦能於簡單中求生活，僅此數點日人固難與華人匹敵；即日人唯一所誇耀之智能的業務，華人已有漸見侵入之勢。日人建築新街市，征服惡氣流，驅除時疫，開設學校，設立圖書館，修造病院，開闢公園，其設備不可謂之不到，其照顧豈能謂之不過，但決心卜居於此之日人，久已與華人競爭而敗北，徒遺怨嗟呪咀之聲，而作歸計者，比比皆是也。其中當有所以致此之故，茲願詳爲探討研究，庶可息滅吾國之隱憂；復與吾國冀魯移民以參考，藉資借鏡而使成功，其利於日人移民之處，當然亦利吾國移民；其不利於彼之處，或即我之所利。茲將試行研究日本東北移民之現況，及其何以致此之原因。

二、日本東北移民與其解決人口問題之對策

(一) 日本移民之活動現況

日本經營遼東半島日本租界地及滿鐵沿線以來，經念餘年以至於今日，日人移居東北者，總數向不滿

二十萬人。當初十年擬使二百萬人移居東北之計畫，如念及之，則今日日人移民之現況，可謂不振極矣。日本移民之增加率，年來逐漸低落，最近兩次日本國勢調查之平均，每千人不過僅增二十二人而已。且此人口增加之內容，分析觀之，尤有令日人不禁憂慮者在焉。女多於男，未成者多於已成年者，被人扶養者多於扶養人者，總而言之，漸見增加者，多爲不事生產之人口。此種現象，如自另一方面觀之，似爲日人經濟的實力之增大，及決意久居之左證，但自日人移民職業上觀察，其實並不增加，反有減少之勢。無怪乎日人現行之路，已感到山窮水盡，將至絕途之境。吾國冀魯移民之現狀，適與此相反，男既多於女，而扶養人者亦多被人扶養者。左列日人之

女子每百人與男子之比例數

國籍別 / 年份	光緒三十一年末（一九〇五）	民國十四年末（一九二五）
一，日本人（僑居東北者）	一七四・三人	一〇七・一人
二，中國人	一三六・七人	一六五・三人

繼由職業上，觀察日人移居我東北而從事活動者，最初爲極少數貿易商人，接踵而至者則爲操賤業之婦人，再其次乃爲日俄戰爭之結果，以所獲得諸種權利爲中心而來者。念餘年後之今日，在我東北活動之日人，似仍未能脫離此種範圍。如果將來南滿鐵路交還吾國，及遼東半島日本租界地收回以後，殘留

於東北者。應仍與日俄戰爭前後相似，豈不仍爲極少數貿易商人及操賤業之娘子軍而已哉。日人謂其將臨窮途，良有以也。日人移民雖經政府若是之鼓勵提倡，社會若是之維護援助，但仍不振者，其故果何在耶？倘列舉之，大致如下：

一，日人依賴政府之觀念太深，政府以政治力量，保護其人民亦太力。反使國民無獨立遠往，自拓運命之勇氣。

二，日人所至食必米飯，睡必席疊，自爲部落，性情狹隘，喜怒候變，不能冷靜求理，與異族無合作之可能。

三，東北足以惹起日人之魅力太少。

四，日本與東北相距過近，一經失敗，即易搖動其久居是土之決心，乃翻然而歸國。

日人中之有志移居東北而往大陸者，爲數固不在少，惟一旦身臨之後，(一)徒有一攫千金之夢想，而不着實努力；(二)幷無可以十分活動之權利及地域；(三)生存競爭，不能克服吾國人民，是以來者雖多，而成功錦旋者殊少。故除服務於滿鐵，關東廳，大銀行，大公司之官吏員司外，殆皆形勢頹廢，萎縮不進。

二，東北有利於日本移民之處

日本對於其人口問題之適當解決，幷無釜底抽薪之舉，僅有揚湯止沸之策，其效果當難巨大。解決

人口過剩問題之對策，不於國內求之，祇藉口日人口過剩極力向各國移殖，似有未當。立於此境之日本，嘗以我東北各省，爲其解決此大問題唯一之途徑。以東北而解決日本人口問題。其法有二。

（一）設法使東北爲糧食及工業原料之供給地，及製造成品之販賣銷售市場，一方既可使國民經濟增加，其他一方幷可解決其糧食問題。原料艱難之日本各種工業，由供給價廉之原料，而使其工業發達。更於三千萬居民及勢如決河而來冀魯移民之間，求其偉大之銷路，使日本既工業化且商業化，以之間接解決人口問題。

（二）移殖日本國民於大陸上之東北，實行其東北特殊殖民政策，直接緩和其人口問題。

以上二法之中，第一之工業化及商業化之問題，容當別論，茲先擇其第二方策，即以移民我東北藉以直接緩和其人口過剩之問題，詳細言之。既可據以知日本將來擬取之方策，復可熟習既往日人移民何以不振之原因。日本從來視東北與其最適當之移民地者，非由於中國他處常有排日舉動，或因地理上之關係，頗難覓得適當移民地於我國其他各省，其移民東北與移民他處，深有不同之處，蓋其利益，除緩和日本內地人口過剩之外，頗多利於日本之處故也。主要各點，茲略舉如左：

一、東北之開發予日本以好影響

日人或移居於南美之巴西，或移居於澳州而開發其土地，振興其實業。但其依開發或振興而獲得之

利益，皆由被移居國家享受，日本國家直接享受其利益則絕少。原來移居於海外之人民，鑿皆屬年事壯健，大部分爲人生生產力最富之時期，以足爲一國生產中心時期之人民，而使對於己國毫無貢獻，由國家經濟上觀之，實爲一大損失；但如移居東北，結果則反乎是。東北與日本，不止於地理上之接壤，政治上經濟上俱有密切之關係，因之東北開發之結果，其利益之一部分，自然爲日本之所得享受者也。質而言之，東北糧食產額之增加，對於解決日本糧食問題有密切之關係；原料品產額之增加，足資解決日本之工業原料問題；人口之增加及經濟的發展，而增進人民之購買力，則日本製造品之市場可以擴張，滿鐵及海運俱可增加收入。東北之開發予與日本以好影響之處，可勝言哉！

二、日本國防上之利益

東北地理上之位置，從日本方面觀之，實爲軍事的重要地點，日俄戰爭之後，日本國內盛倡東北移民，主要原因，端在此國防的見地，世界大勢及俄國國體變動以來，俄國對東北之態度，雖不如往年之積極，但其接壤地方，仍居住多數日人，國防上之價值，未見減少，故由國家的立場觀之，日本之海外移民，當以東北爲其目的地也，

三、東北與日本距離甚近

被移居國家如與日本國相距較近，下列事實，當然可發生。

一，旅行費用廉少。

二，旅行日期迅速。

三，精神上對於移居之不安或恐懼，可以減小。

大量移民，上列諸條件，尤爲重要，移民南美，雖利益甚豐，但仍未能暢行者，主要原因即在缺乏以上之條件。由日本內地至各殖民地，旅行日期及三等票價，略述如次：

一，由神戶啟程

至星加波	十四日	十磅
至台灣之基隆	六日	二五圓
至馬尼拉	九日	四〇圓
至三投絲	五一日	二二五圓

二，由橫濱啟程

至檀香山	一四日	八一圓
至舊金山	二四日	一〇〇圓
至溫哥華	二二日	一〇〇圓（美金）
至西雅圖	一七日	一〇〇圓（美金）

以上任何地點，皆未有如神戶大連間，行程僅三日，路費紙十九圓之近且廉者，如由朝鮮經安東，或

由朝鮮北部，而入間島，由輸送力觀之，毫無不足之處。移居地與己國如果相距頗近，當然易於惹起人民之移殖心；但以距離過近，移民未能久居，或亦其當然的結果。

四，日本在我東北享有諸種特權

移居地享有特權，本非移民上必不可缺之要件，如有其他較爲優益之條件，即使少有壓迫，克服之而開發成功者，在世界移民史中，非無其例。但如享有相當之權利以之爲中心而實行之，對於移民有厥大利益，其理至明。日人之所謂特權，其中幾皆尚待研究，如略述之，有如左列者：

一，旅大租借之延長；

二，南滿及安奉鐵道之經營；

三，南滿鐵道附近，不許建築與其平行之幹線；

四，南滿州商工業及農業必要之土地商租權；

五，南滿居住往來及各種營業之自由；

六，內蒙東部，農業及其附屬工業之合辦經營權；

七，礦山採掘之權利；

九，設立中日合辦公司，採伐鴨綠江左岸森林之權利；

十，東北五鐵道之建築權。……

(三)不利於日人移民之處

一、東北爲吾國現在最重要之移民地

吾國內地，人烟稠密，產業未興，復加天灾人禍，頻仍不斷，就地理上及其他各項關係言之，吾國黃魯移民之輦趨東北，實乃極屬當然之事。按人口密度觀之，吾國內地，江浙魯豫等省，俱較日本爲大。十八省中人口最稀薄之甘肅，亦較美國稠密。人口既如是之衆多，而可耕之地，又皆久經開墾，耕地面積與人口，似有不成比例之象。統觀最近十年間糧食輸出入之情形，計入超之年六，而出超之年僅四。且出超之四年，純係歐洲戰事正忙，物價缺乏之影響，無寧謂之例外。吾國雖號以農立國，然除東北四省外，內地各處，咸感糧食之不足，推原其故，多在人口過剩。是故欲脫離難關，除向國外或國內人口稀薄省分移民外，庸有他法耶？海外各國，對於華人入口限制極嚴，是以祇可移向吾國邊境省分，以謀生存，東北各處，地曠人稀，土地肥沃，鐵路完整，交通便利，而地方秩序，亦比較安寧，是以黃魯移民，一年竟逾百萬，吾國移民之人數愈多，則日人移民之機會當愈少也。

二、日本在我東北，雖有自稱之各種權利，多係難以實行者。

日本在我東北，今日雖有種種權利，但除關東州之租借，及南滿鐵路及其附屬事業之經營外，其他不過一紙空文，難收實效。對於大量移民有直接深切關係權利之不能行使，實日人移民不振之最大原因。最主要者，如東省南部土地商租權，及內蒙東部農業及附屬工業之合辦經營權是也。移民如欲成功，對

於土地須有確實固定之權利，勿待煩言。　但吾國關於此點，久有規定，外國人之土地所有，及其居住往來之自由，除於一定之商埠地外，皆不許之。　日人爲免除此項不便起見，故於民國四年，曾有強迫吾國政府簽署二十一條之事，其意即在攫取東省南部土地商租權，居住往來自由權，及內蒙東部經營合辦權。但以未經吾國當時國會之承認。　在法律上當然不生効力。　吾國政府，嗣又頒行懲辦國賊條例，犯賣國土者，處以極刑。　地方政府亦曾頒發或公布商租地畝須知，中日合辦內蒙東部農業及附屬工業規則，中日合辦內蒙東部農業及附屬工業須知，土地商租契約書，商租願書樣式，商租四聯單，商租禁止命令等文件，以防止其實行。　日人移民東北，在法律上最感不利者，即在未能實行此項權利，其成功當不甚易也。

三，　按諸條約日人可以移民之地，區域比較狹小，且有相當之人口。

依據吾國行政區劃，並無所謂「南滿」與「北滿」之分。　外人不察，漠然稱道而使用之。　南北滿之境界，究竟何在，諸說紛分，莫衷一是。　無中生有，當成不易解決之問題。　茲將外人關於南北滿之解說，分誌如下：

一，　依東三省行政區劃而區別者：

(甲)遼寧一省爲南滿；吉林黑龍江爲北滿。

(乙)遼寧吉林爲南滿；黑龍江一省爲北滿。

二、依地勢標準而區別者：

南流之遼河流域爲南滿；北流之松花江流域爲北滿。

三、依鐵路之勢力範圍而區別者，

視南滿鐵路勢力範圍之地方爲南滿；視東省鐵路勢力範圍之地方爲北滿。

四、依貿易系統而區別者，

由大連營口安東等南方諸港所輸出入貨物之生產及消費地方爲南滿；由東省鐵路或海參威及西比利亞，或由松黑兩江之水運所輸出入貨物之生產及消費地方爲北滿。

五、依緯度而區別者，

黑龍江省之北端，北緯約五十三度，與遼寧省之南端，北緯約四十六度，橫貫一線而爲南北滿之境界。

六、依日俄兩國之勢力圈而區別者，

綜合以上諸說。一之(甲)與(乙)相差太近；六與三及四大致相同。但所謂日俄兩國勢力圈，尤無明確之規定。如據外人所傳，似自長春西北向，至於鏡泊湖，更西出於柳邊與松花江會合點之附近，溯松花江而入洮兒河，再循歸流河而至索岳爾濟山，爲日俄兩國勢力圈之分界線。依貿易系統，殊缺明確性，且有不公平之感，是以頗難採用。日人普通懷抱之觀念，則如六說，而參酌吾國行政區劃，所謂

南滿者，即係遼寧全省及吉林省之一半，如舊吉林之延吉長兩道。

假使二十一條有效可言，關於「南滿」之解釋，應費斟酌。姑如第六說所指，其所謂南滿者，亦不過東北全境三分之一。然遼寧省開化較早，現已無荒地之可言，且有相當之人口，是以縱使條約有效，東北雖廣而日人可以活動之區域爲條約所限定，比較是爲狹小。東省北部，地域廣闊，土地肥沃，日人如若侵入，其害無窮，是乃不可不大加注意者也。

四，往生活程度較低地方移民之困難

移民之時，移居者多趨文化進步，生活程度較高之地方，是乃自然之勢。英國人不希望移民於其本國領土之澳洲及加拿大。而羣趨美國者，可稱適例。日人移民，喜赴美而不欲往東北者，原故亦在於此。此種心理的影響頗大，是以任政府如何獎勵，任社會如何維護，而其成功絕少。此點在經濟上亦有極大之影響，如移居已有相當人口之土地。移居者之生活程度，恒受其本地居民生活程度之支配，因之移居生活程度較高之處，自己之生活程度亦漸提高，頗爲有利：反之，移居生活程度較低之處，自己之生活程度亦須降小，是爲不利。移居於海外者，幾全數以求生活程度向上爲目的，如無特別情形，移居生活程度較低之處而克成功者，實屬罕見。我東北人民生活程度，較之日人，相差何止低落兩倍。吾國內地人民，苦於戰亂及人口過剩，而移居東北，乃爲求生，與日人之往東北謀更幸福者，大不相同。吾國移民居東北其生活即可維持、稍久頗生餘裕，此所以冀魯人民出關者之衆，而日人來居東北者寡也。

五、氣候寒暑之酷烈

東北氣候爲大陸的，寒暑之差甚鉅，而雨量比較缺乏，茲比較東北與日本之氣候如左：

東省南部與日本氣温比較表

民國十四年

地名	緯度	累年平均一月平均	七月平均	最高温度	最低温度
大連	三八度五四分	二〇・二度	(一)五・一	二二・七	三五・七(一)	一九・四
遼寧	四一度四八分	七・〇	(一)二・一	二四・六	三九・三(一)	三二・九
東京	三五度四一分	一三・九	二・四	二五・七	三六・六(一)	八・二
大阪	三四度三九分	一五・一	三・四	二七・〇	三七・六(一)	七・一

寒暑之差最大月份東北爲一月及七月日本爲二月及八月「(一)爲零下數」

日本與東北，氣温相差甚大，遼寧省較吉林黑龍江，尚屬温暖。深入東北，其寒益烈，日人移民，以中部及九州人佔最多數，夏期九州之氣温較東北尚高，而冬季之嚴寒，則東北實甚。　祇由氣候一點言之，日人移民之成功，亦難有望。

東北與日本內地雨量及其他氣象比較表

民國十四年

地名	雨量累年平均	濕度平均	風力平均速度	晴天日數	雨天日數
大連	六一二公厘	六七%	五·〇米秒	一〇三日	六七日
遼寧	六六六	六四	二·〇	一三六	九一
東京	一，五七〇	七四	三·一	六七	一四三
大阪	一，三七三	七二	二·八	四二	一二七

東北較日本內地，氣候乾燥，雨量稀少。且晴天日數多於日本。此點由農業上觀之，可謂天惠。日本與東北晴雨之差，可謂由此極端而至彼極端，對於日人移民，殊非所好，其精神上所受影響，姑置勿論，經濟上多季最長，徒度時日，寔無所爲，更須多燃料費及被服費之支出。生活費自然膨貲，祇此一點，較諸移居南美諸國或檀香山等處，不利多矣。

六、警備衛生設備不完全，生命財產諸多危險

今日之東北，警備不足，盜匪甚多。文化尚未大見進步，衛生思想，亦甚簡陋。因此惡疫時常發生，生命財產受其脅迫，遠不如日本內地衛生上諸種設備之完全。故就衛生上言之，東北較日本內地危險殊多。日人移民僑居東北者之法定傳染病，比諸日本內地甚高，其表如下：

法定傳染病罹病者日本與東北比較表

地方 / 年度	關東廳			日本內地	
	患病者數	日人總數	每十人中之患病者數	患病者數	每千人中之患者數
民國十年	二，七四二	一九一，七九五	一四．二九七	八六，八四三	五八，六九七，一三六	一．七二九
民國十一年	二，一九六	一九六，九七六	一一．一四九	九二，五三〇	五九，四六〇，二五二	一．四七九
民國十二年	二，六五五	二〇三，一七二	一三．〇六八	九五，二一〇	六〇，二五七，九三一	一．五五六
民國十三年	三，〇八九	二一〇，三〇〇	一四．六八九	一〇三，四二六	六一，〇八一，九五一	一．五八〇
民國十四年	三，七八一	二四一，二四八	一五．六七三	——	——	——

關東廳內，在我東北爲衛生上設備最爲完全之區，但近自民國十年以來，一年平均每千人中有一四．三九七人罹患法定傳染病者。較之日本內地一．七二九人之數，實當七倍而強。東北氣候寒冷，大氣乾燥，日人移民多患呼吸病。民國十年至十四年之五年間，關東廳內一年平均日本幼兒之產生對死亡之百分率，在日本內地爲一五．九八，但在關東廳則爲二五．三八，幾增一倍，諸如此類，生命財產，由於警備及衛生之施設不完全，所受脅迫甚大，危險殊多。

三、日本農業移民之可能性

如以職業區別而言之，移民大致可分三類，一爲工業移民，二爲商業移民，三爲農業移民。

（甲）工業移民

日人移民之中，工業移民成功之希望甚小，其理由如左。

一，東北之現在及最近之將來，可以消化日本過剩人口之大工業，並無設立之希望。

二，日人在東北即使從事工業，在單純筋肉的勞動遠不及華人，日人可以工作之處，唯限於比較高級之技術智能的工作而已。自企業家及資本家之利益上觀之，或爲得計，但自緩和日本人口問題上言之，貢獻於國家之處，似不甚大。

（乙）商業移民

以商業爲原則而舉行之移民，須有地理上之特惠，吾國東北各處人民，生活簡單；文化尚未十分開發，富裕之程度甚低，購買力亦極小。東北日人移民中，按比例言之，經營商業者爲最多，約佔百分之二三。五一，現在最感困苦者，亦係商人。今日之形勢，經營商業者，似已大見減少，全滿輸入合作社之設立，滿鐵消費合作社之撤廢諸種運動之盛行，皆爲脫離此種窮境而然。

（丙）農業移民

農業雖較利薄，但可永久穩固，是爲最利移民之職業。但農民身體務須強健，勤儉耐勞。國外移居者，自身心兩方面言之，要以耐勞堪苦，長期奮鬥，最爲適當。

一，農業移民有利之處

二，今日東北未經開發之富源，皆爲農產物，故以經事農耕爲有利。　加爲收容多數移民，除此業外，尤無他法。

二，以農爲職業，最爲穩當，供給自己生活亦較易。而東北之生活程度較低且有相當人口土地，移民之時，此點尤爲重要。　他項職業，須與土着居民有生存上之競爭；農業移民與他人競爭之機會最少，自耕自食，經濟的孤立之可能性極大，是以可望成功。

二，農業移民不利之處

一，日人對於土地所有權，尚未享有，且不確定。

日本在我東北，所有關於土地之權利，祇在於東省南部（南滿）有土地商租權，及內蒙東部有經營合辦權，他處限於條約，頗難實行。當我國國權力圖恢復之今日，恐終無實行之望也。

二，東北之農業利益最薄

無論何處之農業，獲利俱難望豐。而在氷雪酷寒，多季綿長之東北各省，農業尤爲利少。　吾國東北之農民，大多數均生活程度低下，且有副職業之收入，而僅足維持其生活，在生活程度較高之日人，豈能堪此？民國十三年，滿鐵農務課委派地方事務所，調查結果如左。

地點　遼寧之鐵嶺

一，日人農家

二，華人農家

（一）耕種人年齡三十八

（二）家族妻子共五人

（三）耕地面積五九，七〇〇坪

（四）農業收支計算

一，支出一，九一六。六〇（元）

二，收入二，〇九四。〇五

三，純益　一七七。三五

（一）耕種人年齡三十六

（二）家族妻子共三人

（三）耕地面積三二，三三四坪（每坪爲日尺六平方尺）

（四）農業收支計算

一，支出一，五八三。五四（元）

二，收入一，八一九。四〇

三，純益　二三五。八六

二，與中國農民競爭之困難

吾國東北人口，雖云稀薄，但較諸南美各國，如巴西每平方英里之五六，阿根廷之四五，及秘魯之六一，尙稠密約及一倍。　況由吾國內地冀魯各省，每年移往墾植之人民甚多，是以日本如欲移民經營農業，則與原來住民起生存之競爭，在所難免，日人移民，關於此點，最難克服，主要理由若左：

一，　中日農民之生活程度，高低相差太多，

吾國東北農民，生活程度甚低；而日人移民則反是，故不堪經濟的競爭，據滿鐵及東鐵之調查，吾國農民與日俄兩國農民，每年一人生活費之比較，大致如下：

（甲）　東省南部（南滿）之吾國農民生活費計爲日金七四，七〇圓；但該地之日人農民，則年非日

金一九七・五二圓，不能生活，兩相比較，日人約高二・六六倍。

（乙）東省北部（北滿）吾國農民每年每人生活費，約六六・一五圓；如與沿海州俄人舊住農民之一六〇・五八，及該處俄人新住農民之一〇四・七一圓比較，則相差亦在兩倍上下。

農業利益，原極微薄，生活費高過一倍。而欲以農業收入以補償之，豈非難事？此實日人移民之致命傷。日本研究移民學者，僅有兩法，擬解決之，一爲使日人移民生活程度低減；二爲使吾國農民生活程度提高。彼之生活程度低減固難，而吾之生活程度提高亦不易，吾國東北農民之生活程度，較諸冀魯等省，已較稍高。況我冀魯移民出關，多爲求生，遑論其程度之高下？理論上固有研究之餘地，實際則不然也。

二，中日兩國國情不同，其決心亦異

吾國內地，頻年戰亂，冀魯人民，移往關外乃爲求生。故其決心堅且強，日人國內境遇則反是，故其移民多來謀幸福，如事與願違，其決心頗易搖動。

三，吾國農民勤儉耐苦，且經濟上頗爲銳敏

吾國農民，體質強壯，且最勤勉，性質悠長，頗適於如農業之永久事業。

四，耕種方法之不同

日本農業，以種稻水田爲主，而吾東北則以耕種大豆高粱小米爲大宗，日本土地稀少，故爲集約的耕

種法；吾國東北地曠人稀，多爲粗雜的耕種法。日人移民常需要之米，購價高，而耕種所獲之大豆高粱小米等物則售價廉，經濟上深爲不利。此亦日人移民東北最困難之一點也。

五，我國法律限制較嚴

如欲收容大量移民，非從事農業不可，但如從事耕種，除經濟的外，在法律上須有土地所有權，方可成功。吾國現有懲辦國賊條例及其他各種法令，購買或永租華人土地，實爲至難。

四　結論

吾國東北農民及冀魯移民之弱點爲不能種植水田，而日本移民之特長，即在於是。近於熊岳城農事試驗分場，正在以科學的方法，研究在我東北如何可種水田。東北氣候寒冷乾燥，初視之，種植稻米，似不可能，其實如自氣溫，日照時數，無霜期間等諸種關係言之，比之日本內地之東北及北海道，尚爲有利。不過即使可以種稻，亦有土地所有權爲之限制，而冬期過長，毫無副業之收入，徒食之外無他法，自家勞動爲原則之小規模的日人移民，如由經濟的立場觀之，實行亦極困難。吾國東北人民，雖不慣及不熟習種植水田，但江浙諸省人民則優爲之，東北種植水田，倘獲大利，此等省份之人民，移往競爭，亦在想像之中。況現在已有生活程度較日甚低之百萬上下朝鮮人，正在東北從事水田，日人移民與朝鮮人之競爭，亦甚困難。理論上雖屬有望，日人移民雖長於種植水田，其如環境不許何！或曰日人可以出資利用吾國農民，種植水田而厚其利，殊不知企業上即使可以成功，而於解決日本人口問題，則無關係。現以

東北移民爲日本人口過剩之對策，當耶否耶，不言可知矣。經之營之，念餘年之苦心慘澹，日豈甘心無所獲而終也耶，吾國人士，應拭目以觀其後！

四、朝鮮之移民

（一）移住之沿革

東北外人移民之中，吾人最應注意者，厥爲朝鮮移民，蓋其生活程度與吾國農人相差不多，復慣長種植水田，吾國處曠稍有不當，易爲日人所利用故也。朝鮮人移居東北之沿革，並無正確之記載。因地理上之關係，朝鮮人足跡所及，當首在鴨綠江方面。或謂李朝正宗王九年，即西歷一七八五年，朝鮮人已有渡江而來之形跡。朝鮮移民現雖散在各處，但其大多數則吾國延吉琿春和龍汪清等縣一帶，日人則稱此處爲「間島」，實則地理上及歷史上并無如此之名稱也。清朝同治中葉，朝鮮北部曾患饑饉，人民忽失生計之道，乃出此窮餘之策，侵犯禁令，而入吾國延琿和汪境內，如以時間言之，則較鴨綠江方面稍後也。哈爾濱一帶所居朝鮮移民，幾皆由俄國領土之內，輾轉而來。今日西比利亞一帶所有朝鮮移民，人數約在二十萬上下，故折入吾國境內者，爲數當亦不少。東北朝鮮移民之總數，言人人殊，但至少約在百萬以上。日俄移民概皆居住於鐵路附屬地及各商埠之內，朝鮮移民則不然，吾國東北各處，不論邊疆與腹地，隨處皆可見之。此百萬以上之朝鮮移民，如爲我用，則吾國當獲益不少，否則倘爲人用，其

實無窮盡也。

（二）朝鮮人移住之動機

朝鮮人背井離鄉，流浪異國，其所以出此之動機，大致可分爲（1）經濟的動機，及（2）政治的動機。

（1）經濟的動機

（甲）饑饉凶年　朝鮮北部自古以來，即多凶年。人民爲免於饑餓而求溫飽，故不得不移住較近之東北。

（乙）朝鮮內地物價騰貴　日常生活必要品，如米薪被服，地價肥料，俱極昂貴，由於生存競爭，发皆既於武陵。桃源之夢，來我東北而求之。

（丙）土地瘠薄

（丁）東北土地廣漠且極肥沃　東北之土地較爲肥沃，尤頗廣闊。朝鮮人且有種植水田，熟練之技倆，不祇在於平原，即使在於山間狹隘之區，彼等亦可耕種。捨磽确之地，而就沃野之鄉，可謂當然者矣。

（戊）窮征暴歛　朝鮮總督府爲謀朝鮮財政獨立之計，既提高舊有稅率，復又課以新稅，人民苦於暴歛，故皆改於我東北及俄領各處，而求樂土。

（2）政治的動機

（己）日人經濟勢力之廣大　自日韓合併以來，朝鮮經濟上之勢力及優益，幾皆爲日人攫

奪去，朝鮮人受其把持，何項經營皆屬不易，是以不得不拋棄鄉井也。

（2）政治的動機

（甲）日韓合併以來，朝鮮人抱亡國之痛，與其偷生於壓迫的朝鮮總督政治之下，不如另覓自由之天地，以圖他日朝鮮之獨立。

（乙）擬於我東北之中，建設新高麗國（朝鮮）。

（丙）政治犯人，不能安居朝鮮境內，逃亡而來者。

最近移住者之眞因，祇於尋覓生活之樂土而來者，似有減少之傾向；偕妻携子來求永住之地者，漸見增加，此日人之所喜，而吾人之所憂者也。

（三）移住之途徑

移住之途徑，若概言之，鴨綠江沿岸一帶，多組織團體，徒步而往。其他各處，概皆利用安奉鐵路，入我境後，再分途前去。先往俄領各處，繼而折往吾國境者，爲數亦不在少。移住途徑若大別之，可分爲延珲和汪方面及通化桓仁方面。由延琿和汪入境之朝鮮人，朝鮮中部及南部人民雖亦有之，但以朝鮮北部人民佔大部份。民國八年移住者一萬八千人之分佈，往延吉縣者，約佔八成；往和龍縣者，約佔一成六分；往汪清縣者最少，僅佔四分而已。鴨綠江沿岸如通化桓仁臨江等縣之朝鮮移民，其前往之途徑，（一）爲渡江徒步，（二）爲先由朝鮮安東南滿各鐵路，繼由新安州安東鳳凰城本溪湖等站下車再行

前往者。

（四）朝鮮移民之人數

朝鮮移民之確數，頗難稽考，茲據民國十八年日人調查，大致如左：

一，遼東半島日本租借地　一，四五九

二，滿鐵附屬地　一三，二四五

三，領事管轄區域　三七，五八五

四，其他東北各處　二六二，八六三

其中　寬甸縣　八，三一〇

主要　莊河縣　六九

縣份　岫巖縣　四一

大數　輯安縣　一七，三五七

臨江縣　九六三

長白縣　一一，一四七

共計　三一五，一五二

自統計表上所得數字，雖僅三十餘萬人，但如考核其實際，則此數實嫌過小。二百萬之數，似又過

於誇大，一百萬上下之說，言之者衆，似頗可憑信也。

（五）朝鮮移民與吾國之關係

吉林爲前清帝業發祥之地，清室入關，吉省宣告封鎖，圖們江北延邊一帶，尤禁移殖。清初二百年間，沃壤神皋，久矣夫鞠爲茂草。迨光緒初元，禁例始弛，設局招墾。顧以其地僻在吉林東南，去內省動輒數千里，交通困難，奔跋維艱，冀魯之民，來者寥寥，而韓民一江之隔，朝發夕至，重以官方招徠，放任領荒，彼苦人稠，我多樂土，於是越墾之民，如水赴壑。光緒七年，吉林將軍銘安，邊防督辦吳大徵，奏准將朝鮮流民，查明戶籍，分歸琿春敦化管轄。光緒八年韓皇奏墾清廷，刷還流民，嚴申越界之禁。惟韓民迫於生計，不肯復回，華官意存姑息，反加安撫。光緒十一年，更設越墾局，劃圖們江北岸長約七百里，寬約四五十里之地，編甲升科，納租領照，完全歸地方官管轄。光緒二十年又設撫墾局，令越墾之民，享受土地所有權。於是韓民越墾，由傭奴進而租種，由租種進而爲地主，範圍益廣，蕃衍益滋。至光緒三十三年延吉境內，韓民達五萬餘戶，華民反不及其四分之一。因釀成「間島」交涉，幾使地圖變色。及宣統元年，圖們江界約成立，中韓糾紛，始告解決，但約內仍載有准韓民在江北墾地居住之明文，於是韓民來者仍是肩摩踵接。韓亡以後，移殖愈多。其間吾國所賴以統制控轄者，惟恃法權在我，取締不難，詎自民四中日條約之後，越墾韓民，地權尤在，而法令裁制，悉不我從，日本或誘惑莠民，唆令抗犯地方長官，或廣置偵警，號爲防範不逞鮮人。在彼伸縮自如，因利乘便；在我寬嚴

兩失，控馭無從。　東北殖民之需要，近年更隨地土之開闢以俱增，韓人挾其擅種水稻之特長，竟至無往而不受優遇。　據查迄民國十八年止，延琿和汪等縣韓民已有三十二三萬人。　此外吉黑沿邊，以至遼寧各屬，莫不有白衣民族之踪跡，而日本警察權，則又追踪而至，幾於無遠不屆。　夫延邊本與日俄兩國水陸接壤，山川險阻，境域幽邃，清室崛興於此，寢至奄有諸夏，論其形勢原爲國防重鎮，乃以國門鎖鑰之地，因循漠視，坐令異族麕居，主客顚倒如此。　世人多認東北問題爲太平洋問題之發酵劑，此項鮮民問題又即爲將來東北問題之發酵劑，願吾國人萬勿忽視其重要性也。

吾國對於韓僑，久採歸化政策。　意在使其入我國籍，守我法令，以便約束保護，意甚善也。　然日本則素特反對，本來依照日本國籍法第二十條之規定，日本國民可以依其志望，而喪失國籍，乃於朝鮮獨不適用，以是韓僑雖入華籍，在日方並不承認，其結果成爲二重國籍之人，或華或日，隨其利便，是日非日，聽憑解釋，中國約束韓僑，遂致極感不便。　近來日本拓務省，鑒於韓僑在中國易受排斥，已決定予韓人以歸化權，允其自由出籍。　在吾國或認爲此係日方便於韓人取得土地權之陰謀，在吾人見解則以爲韓人國籍確定，毋寧於吾國外交有益。　蓋既爲純粹華人，則我之取締保育，咸易着手，較之身分不明，動受日本阻撓者，究竟却減困難不少。　今後問題，祇在東北三省，劃一韓僑政策，注意約束保護而已。

夫韓人地位特殊，固可同情，而吾國自有利害，亦實不容不察。　故韓人欲我保護，自應守我法度，在我欲免干涉，亦宜勿貽口實。　今後對待韓僑，固不可加以高壓，亦不容過於放任，此中張弛之道，亟應

研究也。

日韓合併以後，日人紛往朝鮮，而韓人乃被迫而渡圖們鴨綠兩江以入中國，故或謂此乃日本之間接移民。清季間島界約，對此移住韓人號爲墾民，服從中國法權，故得自由購地或承佃。民五以後，日本藉口東三省新約，不復承認中國法權，而韓人之雜居內地者又與年俱進，固由韓人被迫出國者多，亦由中國邊地開發，需人甚亟，故韓人所到，輒有居住之機會。特因日本不肯放棄法權，於是韓人所到之處，即爲日本警察權伸張之處，中日之間，平添無數糾葛，爾後鮮民問題，當益滋紛擾。東北各屬近年使用火犁開墾，闢地甚速，規模甚大，所需佃農，爲數極多，內地移民，每嫌不敷使用。加以水田之利，超越旱糧，韓人種溉水田，最所擅長，到處歡迎，此爲主因，顧外交之困難，國防之危機，已伏於此。

往者田中義一曾謂：「今日在東北之韓民，幾及百萬有奇，爲帝國（日本）對東北之利權，不求而可自得，亦可爲國家造成莫大幸福；；；朝鮮移住東北之衆，可爲祖國國民而開拓東北處女地，以便祖國國民之進取。且更可藉韓民爲階梯而與華人連絡，一面利用已歸化中國國籍之韓民，盛爲收買東北水田地畝，而另由各地之信用合作社或銀行，或東拓公司，或滿鐵公司，通融彼等有中國國籍之韓民以資金，俾作我（日本）經濟侵入之司令塔也。又曰：「在東北之韓人，如擴張至二百五十萬人以上者，待有事之秋，則以韓人爲原子而作軍事活動，更藉取締爲名而援助其行動云：」此種議論，吾人聞之，能不驚心動魄耶！

查吾國東北移民，多來自冀魯豫等省，誠不善於種植水稻，然而浙江頻年荒歉，民力凋殘，當局者亟

應詳定浙民移住東北辦法，期於救荒實邊。此輩江南農人，皆善灌溉，移住東北，必可奪韓人之所長，應地方之需要。此外如湖南安徽皆爲產米之區，農民能率素優，如能移殖關外，內可紓腹地之隱憂，外可禦異族之侵入，民生國防，交受其利。且查吉黑各地，往往河流縱橫，水利基便，土質腴美，不亞東南，移住於彼，決無所苦。吾人甚望東南之民，謀生東北，實爲抵抗韓人移住之上策，消弭外交糾葛之善法，且爲厚殖農產之至計。今後果能立三省一貫之政策，以應付外交，移東南種稻之農民，以供需要，則韓民雖多，又何懼焉。

五、結論

東北中外移民之中，除國人冀魯豫等省移民，及外人日本朝鮮移民外，尚有俄人移民爲數約及十二萬有奇。此係前於民國九年所調查之人數，近來統計上所得之數字稍見減少。十二萬俄人移民之中，東鐵職員約佔五成三分，計爲六五，〇一四人；非東鐵職員約佔四成七分，計爲五六，五一八人。根據下列各項原因，最近將來恐難再有增加也。

俄人移民不振之原因

（1）俄國並無人稠地狹之患。

（2）俄人經營東鐵之本來目的不在於殖民。

（3）中俄社會風土一切情形，迥不相同，農耕方法亦異。

（4）俄人柱自尊大，難與國人合作。

東北日本移民之中，滿鐵職員及關東廳官吏，在於總人口中所佔百分數亦甚大。據民國十五年調查，總人口爲一九三，一七九人。其中滿鐵職員及關東廳官吏詳數及其所佔百分數如下：

	本業者	被扶養者	合計	百分數
一，滿鐵職員	二〇，〇一四	四八，三六〇	六八，三七四	三五%
二，關東廳官吏	六，五〇〇	一五，六〇〇	二二，一〇〇	一一%
總計	二六，五一四	六三，九六〇	九〇，四七四	四六%

服務於鐵路者及官吏之百分數，較之俄人減少，於此可知俄人移民之目的，惟在把持由俄至海參崴之交通權，而日本移民除亦把持南滿鐵路之經營權外，尚擬實行其所特殊的殖民政策。但如詳觀下列各項，東北不利於日本移民諸點，則日人雖有計畫恐將終歸泡影，等於畫餅充饑也。

東北不利於日人移民之處：

（1）東北爲吾國最重要之移民地。

（2）日本在我東北雖稱享有特權及權利，但幾皆屬於實行困難者。

（3）條約上可以移住之區域過於狹小，且有相當之人口。

（4）往生活程度較低地方之困難。

（5）氣候之酷烈。

（6）警備衛生等設備不完全，生命財產殊多危險。

（7）吾國人民競爭之激烈。

吾國移民不利之處，數亦不少，亟應研究而設法力圖改良者也。吾國移民不利之處，列舉於下。

（1）技術資本及組織力之缺乏。

（2）戀鄉心之太重。

（3）政府獎勵之不力，待遇之不週，及指導之不得其法。

（4）內政不良，匪徒之禍患甚大。

（5）社會維護及指導組織之不足。

（6）東南移民之畏懼寒烈。

吾人對於東北移民問題，首應由研究而運動，即所謂「到民間去」；繼應由運動而實行，即所謂「到東北去」是也。

第十三章　呼倫貝爾及興安區經濟情形

第一節　呼倫貝爾

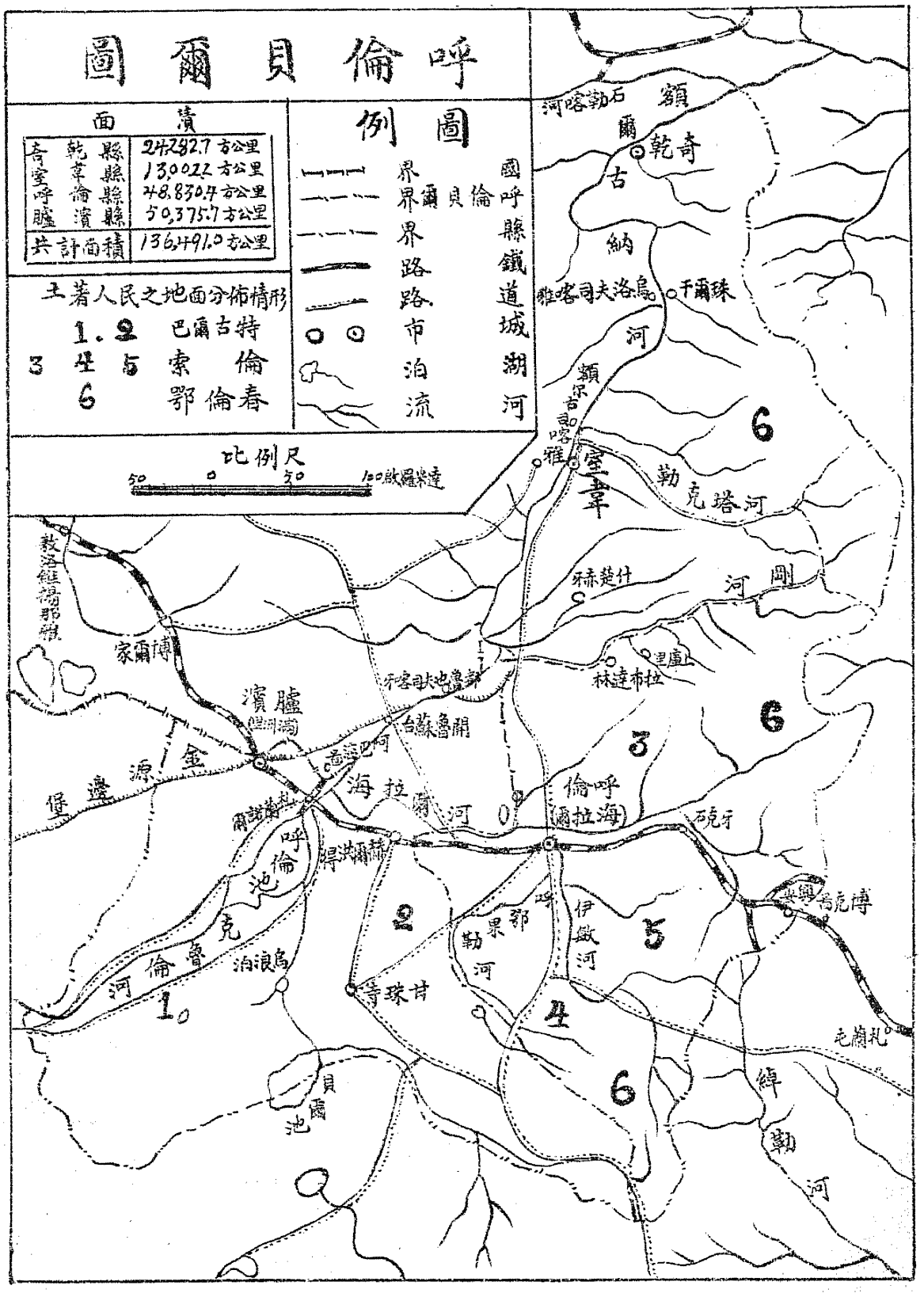
（一）呼倫貝爾區域重要城市

（1）海拉爾

海拉爾即呼倫縣，位於北緯四十九度十四分，東經一百十九度四十四分，在伊敏河左岸，附近海拉爾河，故呼倫縣卽以海拉爾名也。　城處鐵道兩旁，大部分在鐵道南，新舊海拉爾在焉。　鐵道北部，卽鐵路村所在，占面積甚小。　現時此三部分已合而爲一，不過名義上仍襲舊稱而已。

舊海拉爾，卽城之中國部分，築於一千七百三十四年，圍以土墻，其始創建南北二門，商戶市房小鋪甚多，此爲海拉爾繁盛之區。　入蒙之車馬往來，均於此通過之。　蒙人之交易貨物者，亦咸集於此，擾往熙來，現於吾人之眼簾者，均爲採購原料之商人，駝羣之嘯集，大車之奔馳，蒙人彩色之衣冠而已。形形色色，異常動人，欲觀東方特殊之民風者，均可於此城見之。

新海拉爾及鐵道村，開闢較晚，自東省鐵路興修時，方始着手建設。　先來之俄人，多爲鐵路建築員工及販賣各貨之商民。　當其來是地時，均係寢於帳幕，至今則均築建房屋以居矣。　新城之發達，極爲迅速，在一九〇二以前，由東鐵前地畝處劃出地段，建築房屋百所，迄一九〇六年，則已達三百所，現時


呼倫貝爾圖
面積
乾奇爾縣 24,292.7 方公里
額爾古納縣 130,022 方公里
呼倫縣 48,830.4 方公里
濱盧縣 50,375.7 方公里
共計面積 136,491.0 方公里
圖例
國界
呼倫貝爾界
縣界
鐵路
公路
城市
湖泊
河流
1. 巴爾虎特
2. 額爾古納右旗
3. 索倫
4. 額爾古納左旗
5. 鄂倫春
6. 陳巴爾虎旗
比例尺
0 50 100 150 200 公里
額爾古納河
石勒喀河
乾奇爾
古納
烏固爾珠爾干
哈克司夫洛烏
室韋
勒克塔河
什赫楚
剛河
博爾家
濱盧
金源
邊堡
呼倫池
貝爾池
海拉爾河
呼倫湖
伊敏河
呼果勒河
甘珠爾廟
扎賚諾爾
札蘭屯
綽勒河

所居人口，達五千之衆，皆自一九〇七年後逐漸發達者也。

現時新海拉爾爲人口最繁之區，海拉爾商務中心，至鐵路村，則外形與新舊海拉爾迥異，所建房屋，均爲同式，蓋以備鐵路員工之用者也。

海拉爾人口，共有一萬四千餘，俄人居三分之一，華人居三分之二，蒙古人則僅舊海拉爾有數十名而已。主要之事業，爲與蒙古通商，此外又經營園藝牧畜大車業，及在林塲工作，與獵旱獺。

與蒙古之交易，通年不斷，商人之貿易，不僅現於呼倫貝爾區域，其他如哈洛與錫林果爾盟及蒙古邊遠地方均有之。其最盛時，爲割羊毛季，商人於此時，可獲厚利。華人之附屬事業爲園藝，海拉爾河及伊敏河兩岸，所種菜蔬甚多，如白菜土豆等咸備焉。現因栽種土豆面積之增加，倭倫錯夫兄弟有一酒廠之設，惟五穀無種者，因地質多沙而不適也。

海拉爾爲呼倫貝爾之中心，官廳及市立機關甚多，商業機關亦夥。城內設有蘇聯領事館，中國官廳有道尹公署，呼倫縣署，市政分局，縣警察所，稅捐局，特區法院第二分庭公證人事務所，地檢所，看守所，特警分署，路警分署，路警分所，地畝分局及權運分局，蒙人機關有副都統署，公共機關有施診所消防隊殘廢院。

實業共有三十七家之多。茲據海拉爾公益會十五年調查如下：火磨二，酒廠一，油房一，皮廠一，腸廠五，皮貨及氈廠三，洗毛廠五，胰子廠四，鋸工廠三，糖廠二，汽水廠一，織線工廠九，其中最大之

事業，爲廣信公司火磚，次爲倭倫錯夫公司酒廠，沃庫洛夫皮件氈子皮靴廠，再次爲東鐵洗毛廠，此外有其他小工廠約百家之譜，如鐵鋪表鋪木鋪等是。

海拉爾商家共三百四十號。其中在舊海拉爾者一百四十家，新海拉爾者二百家。

(2)滿洲里站

滿洲里站，爲東鐵西線最終之站，地處呼倫貝爾之沙漠部分，如在廊下，故風勢甚陡，鐵路位於中央，將滿洲里劃爲兩部。北部極大，爲城市區，商戶林立。南部甚小，爲鐵道村落城市區，有如俄國城市，俄式房屋甚多，有公園及教堂，街道整齊，雖未修墊，然交通尚便。距站三公里地方，有臚濱縣署，圍以城墻，墻係石造，城外亦有建築，但無多。

滿洲里自興修東鐵，成爲商務重要地方，日俄戰役後，益形發達。初到該站之俄人，多爲鐵路員工，後有駐兵甚夥，商店始隨之而設，以供各機關及軍隊之用。自歐戰後，情形大變，商店減少，居民亦半徙他處，然自是以後，商業亦入常軌。營業主幹，爲蒙古各盟旗所畜牛羊，境內之魚產，及站之附近所產煤炭等。

近來各實業家因蒙古近旗之貿易不盛，乃多遠與蒙古內地如桑貝子及庫倫交易。普通人民，多係採購蒙古原料，獵旱獺打魚及開採煤礦。農事雖曾試種，惟以地質多沙，復甚乾燥，而冬季之長，幾達九個月，故鮮從事之者。

據滿洲里公議會調查，十四年時全市人口爲一萬二千，其中俄人占八千五百，華人則僅三千五百，較前減少甚多。因民國十二年至十四年間，商業衰落，遷地從事農業也。茲列表如下：

民國十二年	一萬八千三百人	卽以此爲百分數
十三年	一萬三千六百人	百分之七十四
十四年	一萬二千人	百分之六十五

近三年來，無甚增減，卽民國十七年，亦未超過上數，茲舉官廳及公共商業各機關如下：

滿洲里市政分局，特警總署，特區法院分庭，地方檢察所地畝分局，臚濱縣署，蘇俄領事館，日本領事館，中俄海關，郵務局，電報局，貿易公所，遠東商業公司，蘇聯商艦事務所，運輸公司，遠東林業公司，車爾諾夫煤礦代理處，遠東銀行分行，滿洲里商務銀行，中國銀行，廣信公司與其他各銀號，人民衛生事務，有國際施診所。此外尚有公益慈善機關多處，現時由國際救災會所撫養之男女兒童，約達五百口之多。

滿洲里最大之商業，爲滿洲里蒙古之出入口商佛利德曼洋行，其分行遍蒙古各地，一方運售進口貨物於蒙古游牧人民，一方再購蒙古之皮張羊毛原料，發運各國，尤以美國爲多。

獵取旱獺漁業及車業，亦占次要地位，因外國市場需要旱獺之數，與年俱增，故市價亦因而提漲甚鉅。春秋二季時，獵旱獺者擬達千人之多，足見大利所在，無不趨之若鶩也。

（三）甘珠廟及廟會

甘珠寺距海拉爾西南一百七十五公里，原爲蒙古之廟宇，在烏爾順河旁山澗之中，至乾隆時（一七三六年至一七九六年）始遷於呼倫貝爾之西南部，每年前往祈禱之信徒及喇嘛，絡繹於途。

甘珠寺廟會以八月爲集期，遠近商賈輻輳，列肆陳貨，穹廬徧野，車馬喧闐，頗極一時之盛。內外蒙古及本境各旗民之趁墟者，率騎駝馬牛羊爲交易品。商人之採購蒙古原料牛馬者均携大洋及元寶以往。國稅收入額亦甚鉅，地方官親臨監視，以資鎮壓，並調兵保護，以利貿易焉。

貿易商場距廟約五公里半，商場共分四種，（一）俄國商場，（二）中國商場，（三）馬市，（四）木器市。俄國市場最繁盛之日爲廟會之第一日，因蒙人需欲購買各種貨物，故自清晨起，出售各種良馬，以期取得現金。至天黑時，羣集附近中國小館，飲酒行樂，故每至夜晚，即聞蒙人酣歌之聲，達於戶外。自第二日起，則中國商場貿易漸盛，凡蒙人日用必需之品，均可於此購之，前一日出賣牛馬所得之資，多於是日全部耗於是焉。

吾人更由甘珠廟集市之各種著述，加以查考，知該集市之營業，在中東鐵路未敷設以前，非常發達。自該路建築以還，遂逐漸失其原有之地位，營業亦年見衰頹。按該集市昔時能臻於興盛者，實因漠俄商賈，達赴蒙古經商，人地生疏，頗涉危險，多不敢前往。散見於沙漠者，一年內亦不過三四胆大之小本商人，是以從事一切貨物交易，大都以甘珠廟集市爲惟一之便利地點。但自中東鐵路沿呼倫貝爾興修

以後，如海拉爾滿洲里等處，均一變而爲商務繁盛地帶。舉凡蒙人必需之貨物，即可購置，以自有之牲畜原料品，相互交換，各遊牧區域，亦先後發見多數小舖，終歲與蒙人來往交易。因此蒙人買賣貨物，無不隨時立辦，無須在一定地點及一定時間矣。此種情勢，影響於集市之交易，至重且鉅。茲調查所得，該集市之交易數額，當東鐵開始營業各年，曾達二百萬元之鉅（即一九〇六年）迨越念載以後，劇烈低減，僅其四十萬元，比較原數，僅佔百分二十而已。茲將甘珠廟集市最近數年之交易數額，列表比較於下：

年別	金額	百分比例
民國十三年	四十二萬元	百分
民國十四年	五十四萬元	百分之一二八
民國十五年	四十萬元	百分之九十五
民國十六年	三十七萬元	百分之八十八

就上列數字以觀，近三年內，物價雖屬高昂，然該集市之交易數額，仍係逐年低減，其低減之主要原因如下：

（一）因邊界梗塞，呼倫貝爾沿線各旗及哈勒哈部，均不來甘珠廟集市。

（二）買賣兩方以稅捐過高，多在甘珠廟境外成交。

（三）呼倫貝爾各遊牧，已開設正式小舖，終年供給蒙人以一切必需之品，故蒙人無須在甘珠廟購置貨物以儲用矣。

將來該集市商務之興旺，惟待邊界開通以後，在此時期以前，不過爲宗教上之中心點，有復活之「萌根」可以號召蒙衆前往朝佛而已。

（4）蒙古之哈洛與哈倫阿爾善礦泉治療所

呼倫貝爾西南部，蒙古之哈洛與，哈倫，阿爾善蒙文專治跌打損傷之意鑛泉治療所，位於流入哈勒哈河之阿爾善河附近窪地，計高出海面五千英尺。該地泉源頗多，有極便利之旱路一條，可循之以達泉。即自海拉爾站起行，經過舊城，沿伊敏河抵多羅台旗界，再由多羅台沿杭達蓋河一帶窪地，向東南行，越陵嶺而下，經過前赴托拉爾河左近之地帶，以達於哈勒哈河，全路延長約共三百二十五至三百三十公里。該地泉水之以治療各種病症著稱於世，已數百載於茲，前往養病者，與年俱增。就調查所得，此項病人，除哈勒哈所屬遙遠各旗之蒙人外，並有多數之後貝加爾居民，布萊雅人，及由東省特別區，濱津各地遠來之俄人。

呼倫貝爾之有哈洛與哈倫阿爾善泉源，計已數百載於茲，以其歷史悠長，即遠在蒙古境外者，亦多知該泉之可療病症，前往之病人，有由西藏而來者。亦有由東省僻遠各地而來者。昔在平時夏季前往之病

人，絡繹不絕，曾達萬人之多。近數年來，以政局不定，人數逐漸退減。迨至民國十六年間，所減更甚。探其原因，固由於通過大橋，及在泉源境內停留，收捐過重所致。然「鄂依那」礦水泉之新發現，致病者咸轉赴該處，亦屬原因之一也。茲將歷年前往哈洛與哈倫阿爾善之人數，試記如下：

民國十三年間共來二千五百人內俄人計四百人。

民國十四年間共來三千人內俄人計六百人。

民國十五年間共來五千人內俄人一千七百人。

民國十六年間共來二千人內俄人五百人。

二、呼倫貝爾之農業

（I）概說

查呼倫貝爾各區對於農業上之價值，幾純視其雨量之多寡爲標準，蓋各部間生物之發榮滋長，實全賴於雨水之灌溉，而其地雨水之有無，並不依季候之變更爲轉移也。

呼倫貝爾之氣候，雖係不常冰凍與長期乾燥，但其對於農業，殊覺不甚相宜。其可種植之生物，均以九十日或一百日以內能成熟者爲宜。因此之故，有若干年以內對於小麥鈴鐺麥及蕎麥等項，俱無法播植之者。至由鐵路線而北，則不僅收穫豐盈，而每年之收穫量，亦頗固定，惟南向則又低落矣。

因是之故，呼倫貝爾人民之普通職業，約可分爲三種。一曰遊浪民種之狩獵，鄂倫春索倫等屬之。

二曰遊牧，蒙古布萊雅等屬之。其三曰農業，操之者以土著，俄人爲多。

總計呼倫貝爾境內耕種面積，爲數極尠，總計不及六千六百公頃，合每百人平均爲十六公頃，其中數目以沿額爾古納河一帶爲多，牙克什站至免渡河站沿線一帶次之，三河地方又次之。茲將民國十五年各區地方耕種面積分列如下。

	公頃	俄	畝
沿線一帶	一一三八	一〇三五	
三河一帶	七四二	六七五	
額爾古納河一帶烏洛夫河口在內	四六四二	四二二〇	
共計	六五二二	五九三〇	

除上述地方外，尚有少數之耕地，在室韋縣之四郊山嶺間。

各區種植穜類百分數比例，列表如下。

區別	小麥	裸麥	玲瑯麥	大麥	蕎麥	蘇
車站沿線一帶	八〇	一〇	五	三	—	二
三河一帶	五五	二〇	八	五	一〇	二

額爾古納河一帶	五〇	二〇	一二	一〇	七	一
烏羅夫河口	六〇	二〇	一〇	五	三	二

（2）糧類之收穫

因地質之差別，收穫之成數，亦有異同，大抵前一年耕種之地，收穫爲佳，（即已種一年者）次年者次之，當年耕種者又次之。

每俄畝（合一公頃一）耕地平均收穫額，列表如下：（公斤爲單位）

區別	小麥	黑麥	玲瑯麥	大麥	蕎麥
車站沿線一帶	一，一四六	九八二	一，三一〇	八一八	—
三河一帶	二，四五七	一，八〇一	二，一二九	一，九六五	一，八〇一
額爾古納河一帶	一，九六五	一，六三八	二，一二九	一，九六五	二，一九三
烏洛夫河口	一，三一〇	一，四七四	一，三一〇	九八二	一，六三八

各區平均產糧數目，茲分類列表如下。（以噸爲單位）

糧別	車站沿線一帶	三河地方	額爾古納河一帶	烏洛夫河口	共計
小麥	九四九	九一四	三，九五〇	一五七	五，九七〇
裸麥	一〇一	二四三	一，三一七	五九	一，七二〇
玲瑯麥	六八	一一五	一，〇二六	二六	一，二三五
大麥	二五	六七	七九〇	一〇	八九二
蕎麥	—	二一	六四七	九	七七七
共計	一，一四三	一，四六〇	七，七三〇	二六一	一〇，五九四

（3）園業及茶葉業

呼倫貝爾境內園藝之發達，推扎蘭諾爾站及海拉爾站，額爾古納河一帶，亦有種植者，但僅供本地之用而已。園藝所種者，爲馬玲薯，白菜，黃瓜，西紅柿，葱，蒜蘿蔔，紅蘿蔔等。

西瓜及香醋瓜之種植，結果亦極良好，尤以額爾古納河一帶所產者爲佳。

三，呼倫貝爾之畜牧

呼倫貝爾之區域，約爲九萬方里，每方里之人口，平均不過〇．四五人，地廣人稀，草原豐富，而含鹽之地質，與便利之水源，復在在皆是，實爲北滿全境最宜牧畜之地。　因是之故，沿興安嶺山麓以至森

林地帶止，皆爲遊牧民族及土著居民之牲畜所佈滿焉。

考最宜牧畜之草原，厥爲含有鹽質甚多之地帶。蓋牲畜經過多期長久之牧場生活而後，舍鹽地帶所生草料，對于牲畜所能給予之滋養，遠較無鹽地帶所生之多汁草原爲優故也。

查牲畜一物，實爲呼倫貝爾之財富，完糧也，納稅也，食品之交易也，日用必需品之取得也，莫不仰給之。質言之，蒙古之遊牧民族，實賴牲畜以生。茲將蘇俄各處及呼倫貝爾平均每百農人所有之牲畜數量，列表比較，足見呼倫貝爾牲畜事業之如何重要矣。

民國十二年每百農人所有之牲畜數量表

地方別	牛	馬	羊	猪	平均每一方里各項牲畜之頭數
蘇聯	三三，九	一六，六	四六，七	一二，〇	三二，二
後貝加爾	一二七，六	四八，六	一六〇，〇	四四，八	五，七
沿海省	七三，四	三二，六	一八，二	五三，三	〇，九
阿穆爾省（黑龍省）	五五，〇	四七，八	四〇，七	三二，五	一，二
呼倫貝爾之遊牧民族（民國十五年）	四五六，〇	五五三，七	四八八五，九	——	一一，七
呼倫貝爾之土著民族（民國十五年）	七四，三	二六，三	二三七，二	五，七	——

由此表觀之，足見上列各國各處中牲畜事業之發達，實以呼倫貝爾遊牧民族爲最著。而其土著民族之所有者，所補亦甚大焉。

考呼倫貝爾之牲畜事業，自其經營之方法上觀之，約可分爲兩大區域，即畜舍與牧場輪番更換之區域，與純用牧場之區域是也。屬於第一種區域者，爲沿鐵路線之各地，自滿洲里站至興安嶺站，以及額爾古納河流域與乾尼河合流之處起，至與後貝加爾接壤而北，再遠而及于乾尼河，得耳布爾河，哈烏爾河，以及自牙克石站而北之海拉爾河流域皆屬之。其餘由乾泥河而南，至哈爾哈河流域爲止，則皆純用牧場之區域也。

吾人實地之調查，所獲材料，民國十五年畜舍區域內所有牲畜之數目，列表如下：

地方別	駱駝	馬	牛	羊
沿車站附近一帶	一四九五	四五七〇	八九六〇	四二二〇〇
在車站線以外之地帶	——	六三二六	二一七二八	五五七九五
共計	一四九五	一〇八九六	三〇六八八	九七九九五

由是觀之，畜舍牲畜區域內牲畜最多之地域，厥爲車站線以外之地帶，與新由後貝加爾遷來之俄國移民村落。

現時各該地帶之牲畜數量，自益富庶。因乾尼河，得耳布爾河，及哈烏爾河諸流域內之移民，不僅佈滿于城市及車站附近，即僻居邊遠之黑河，亦已所在皆是。各該區域內之居民數目既日益增加，則牲畜之數量，自亦同時增漲，況特列黑列七衣一帶，如堪塔卡衣屯，孚托耳伊利卡吉等地，皆爲新近發現之住居地，而其他各處之人口，亦皆日益增加耶。

有一大部份之牲畜，因其附近無豐富之草原，乃賖而售之蒙古人以牧養者，總計所有牲畜之中，約有百分之六十爲駱駝，牛則佔百分之三十，羊亦爲全部之百分之七十五。

土著家內喂養之牛隻，對於一家經濟，頗有重大之關係。蓋此項牛隻，不僅出有滋養物以供家用，且其剩餘者，可資出售或交換，以便滿足其他之需要。羊之爲物，在土著的牧畜戶中，亦有莫大之補助。牧羊事業之出品，大多數均供自家之消費，即羊毛以之製造各種粗寒衣服，運往市場銷售者，僅佔全數百分之十五至二十而已，羊肉以之充作食物是也。

遊牧之蒙人，向將牲畜放牧喂養，故一切牲畜，終年置諸草地。又蒙古各旗，大多數分其領土爲二：一係夏季牧場，一係冬季牧場，有數旗竟分爲四種者，即春夏秋冬各牧場是也。此種辦法，意在分別留天然牧場，以備冬令牧放之用。蓋蒙人習慣，率多不割青草，故從無事前預留草料以濟多用者。但近數年來，以墾地積年過深，冰霜滿野，先後餓斃牛千頭，羊數十萬隻。蒙人始漸破除宗教上之禁令，劃分若干有草地段，交與俄人包割。此項事實，尤多見於前歸後貝加爾布萊雅人及通古斯人盤據之沿

河沿岸一帶。　入秋後，青草方綠之時，家人即爭相遷赴草地，逐水草而居。　起始先由一旗之長，帶同牛馬羣，尋覓一夏季牧地，然後全旗蒙民隨之。　縱此種牧地遠在旗境以外，蒙民亦不憚跋涉之勞也。

呼倫貝爾之駱駝，爲雙峯駝，僅富厚之家人牧養之，以供長途運輸重載。

蒙古馬與俄貝加爾種相同，大都身小性野，能走長途，無論何種水草，均可作飼養料，蒙古民族，多以爲乘騎之具。此項馬匹，驅幹不大，鼻部隆凸，頭適中，頸項短，胸部豐滿，脊背平直，四腿強健，蹄尤堅固，其最大特點，即善於行走，始終如一，騎於其上，異常平穩是也。

呼倫貝爾不僅供給東三省以各項馬匹，即關內各省所需者，亦多來自該處。　近年來移殖之農家，對於蒙古馬拉力尤需要。　然主要之購主，仍推軍事機關。　今如就鐵路運輸數目加以考查，則近五年內（即自民國十一年至十五年），平均由呼倫貝爾輸出之馬，約計三千五百匹，惟此種數目，乃其大略。　蓋（一）因由呼倫貝爾購得之馬匹，仍有一部取道旱路，匹數若干，無法計入上數之內。　（二）上列之輸出馬匹數內，中有一部，實係自呼倫貝爾境外各地，如烏珠穆沁，哈拉哈等是，而亦列入在呼倫貝爾購買項下也。

羊毛一宗，爲蒙人最大之收入。　一年內剪毛兩次，即五月底六月間爲一次，八月復爲一次。　計每一頭羊，出毛達二公斤，折合五磅，蒙人即以之製做氈毯，或易多季應購之貨物。　今若以百分比例之，普通留供自用之羊毛，計佔總產額百分之三十至四十，其餘均運赴海拉爾羊毛市場。

更有應言者，即大興安嶺北部之養鹿問題，相傳數百年前，呼倫貝爾深林居住之狩獵民族，曾以鹿爲轉運之具，但其後一再流行疫症，此項民族，諸多死亡。鄂倫春人紛紛以馬匹由北部之多苔地帶，遷往興安嶺中南各部之有草地點。在十九世紀之初，並有雅庫特人，携帶鹿隻，由雅庫特州來該地，與鄂倫春雜處。降至現今，在興安嶺深林北部所產之鹿，仍達千隻云。

呼倫貝爾全境之牲畜總數計如下表

種	畜	駱	駝	馬	匹	牛	隻	綿羊及山羊	隻	豬	隻
土著居民	(一)鐵路沿線以內	一，四九五		四，五七〇		八，九六〇		四二，二〇〇		八〇〇	
	(二)鐵路沿線以外	—		六，三二六		二一，七二八		五五，七九五		一，六〇〇	
遊牧民族		七，〇〇〇		一七〇，〇〇〇		一四〇，〇〇〇		一，五〇〇，〇〇〇		—	
呼倫貝爾全境之總數		八，四九五		一八〇，八九六		一七〇，六八八		一，五九七，九九五		二，四〇〇	

遠古牧畜業之其他產品，而爲各商所採購者，計爲牛馬綿羊山羊之皮張。

山呼倫貝爾輸出者，復有牧畜業之其他產品，如陸拉油，獸骨，及牧畜遺物等。

陸拉油大多數運往哈爾濱，獸骨則純粹運赴日本。牲畜之遺物如腸子，牛羊胃等，大部行銷於美國此項遺物之主要輸出站，在民國十三年前爲滿洲里，是年以降，海拉爾站竟取而代之。特將歷年由

呼倫貝爾輸出之腸子等項總數，列表於次。

民國十一年	六十九噸
民國十三年	十七噸
民國十五年	二十噸

呼倫貝爾牧畜事業，對於東北經濟，殊有重大之關係。蓋呼倫貝爾所有草源部分之人民，直視此業為養命之源，固不待論。即所有呼倫貝爾及東省北部農民所用之作工馬牛，與所食之肉，亦均惟該業是給。其他如大部牲畜肉品及原料（皮張，毛，腸，骨，）之源源輸出東省北部境外，尤其彰明較著者也。

呼倫貝爾牧畜業之牲畜及其原料品，每年共值銀圓三百萬元之譜，今特分項列表如下

馬	匹	計銀圓四十一萬二千五百元
牛	隻	計銀圓五十萬元
綿羊		計銀圓三十五萬元
肉		計銀圓三十五萬五千元
羊毛（未洗者）		計銀圓一百二十萬元
各宗皮張		計銀圓二十三萬八千三百元
馬毛		計銀圓三萬六千八百元

薩拉油　　計銀圓一千元

其他產品　　計銀圓一萬元

總數　　計銀洋三百一十萬三千六百元

附註　上表銀圓數目係按照行市金盧布一百元等於哈洋一百三十元計算而來

四　呼倫貝爾之林業

森林爲呼倫貝爾富源之一，大興安嶺之西麓，計由黑龍江起，至南部交界止，延長約一千公里間，無無不森林密茂。就調查所得，產林面積，約佔呼倫貝爾總面積五分之一，如按縣境分配，計如下表。

青岡縣	七千平方公里
室韋縣	三千平方公里
呼倫縣	二萬平方公里
臚濱縣	未詳
共計	三萬平方公里

但上列之產林面積，應分成材林與小林兩項。以吾人估計，成材林，約計七千五百平方公里，其餘均屬小林，如小樺木，小樺木，及灌木是也。

主要樹種，首推達呼爾落葉松，約佔所有樹木百分之八十，次爲白黑樺樹，再次爲白楊木。此外尚

倫貝爾北部貝斯特拉牙河流域一帶，產針葉樹。並於興安嶺附近產少數之杉木銀松及松樹。大興安嶺幹脈之峯頂及山坡，爲落葉松最多地帶，所佔面積頗廣，鮮見銀松及杉木混雜其間，但在高山則多針葉樹。

樹木中以落葉松爲最寶貴，不僅係鐵路必需之品，（如作枕木及電桿等項，）且爲建築上最佳之材料，尤以建造橋梁房屋下部及船隻爲適宜。蓋因所含樹脂，較優於他樹，能抗朽腐故也。所有其他樹種，僅供當地居民之需求，即松杉及針葉樹，大都以之建築茅舍。榆樹厚十八至二十二公尺，可爲製做家俱如棹橙桶及茶几等類之用，樺木可造犁，耙及車輛，櫟木爲製做大車零件之最優材料，白柳除造船外，於建築茅舍時亦用之。

現今呼倫貝爾境內，共有四處林場。

（一）呼倫貝爾北部，沿貝斯特拉牙河及其支流一帶，有林場一處，由馬爾差夫斯基公司經營之。

（二）沿海拉爾河及其支流，有烏爾克其罕河林場一處，前歸倭倫錯夫兄弟，今則屬於中東海蒙林業公司經營之。該公司係由黑龍江省政府，中東鐵路，及倭倫錯夫兄弟組織而成。

（三）由烏爾克其罕河林場南行至倭依那河，爲扎免公司林場（即前謝夫謙克者），該林場之法律問題，尚未決定。

（四）依敏河及其支流之上游，爲牙多爾斯略牙林場，係屬於烏爾克其罕河林場場主經營之。

茲將各林場總面積，及產成材林之面積，列表分配如下。（以千畝爲單位）

林場別	總面積	內產成材料之面積
	平方俄里（一平方公里）	平方俄里（一平方公里）
馬爾差夫斯基公司林場	二，六	二，九	〇，九	一，〇
烏爾克其罕河（即海拉爾）林場	八，九	一〇，一	三，五	四，〇
扎免公司經營之林場	四，五	五，一	一，五	一，七
牙多爾斯喀牙（即依敏果勒）林場	四，〇	四，六	〇，五	〇，六
共計	二〇，〇	二二，七	六，四	七，三

近數年來呼倫貝爾各林場之營業，當以烏爾克其罕河及牙多爾斯喀牙兩林場爲最盛。

（1）烏爾克其罕河林場　在牙克什站之東北，擁有海拉爾河流域一帶之土地，南東北各方，均以分水嶺爲界。就其成材林木之豐富，及一切設備而論，在大興安嶺西坡境內，當首屈一指。茲將該林場各種木材之儲存總數，分列於下。

方木及電桿	約八百萬根
枕木	約一千二百萬根
木柈	約三千四百萬立方公尺

特將牙克什站歷年起運之林木數量，列表比較於下。

（包括私人貨物，及鐵路公用品兩項。以千噸爲單位。）

年別	各種林木材料
民國十二年	一五
民國十四年	八
民國十六年	〇，八

（2）牙多爾斯略牙林場　在海拉爾站之東南，計一百六十至一百七十公里，有紅果勒金河流域，伊敏河上游，及牙多爾，鄂爾林，桑多爾各支流，爲其天然界限。東南則有大興安嶺之西坡，爲其屏藩，北方則有倭依那河與蜓灌溉，通往該林場之大道。沿途雖多大車店，可供行人之休息。（大車店爲當地華人所開）但以砂地及岡陵甚多，輒有難行之地點。至該林場所產之樹種，則與烏爾克其罕河林場相同，故所出之材料，亦與該林場無別，不過砍伐之電桿及方木，長寬度較小而已，請閱下表：

材別	長度以公尺計		伐後寬度以公尺計	
	由	至	由	至
電桿	六，五	一〇，五	一七，五	二二，〇
方木	六，〇	八，五	一三，〇	一六，〇

至該林場儲藏之成材木料，約如下表。

方木及電桿		七十五萬根
枕木		四百五十萬根
木枡		四百八十五萬六千立方公尺

該林場之營業，雖始自民國三年，但中間工作，幾經停頓，故砍用之樹木，爲數無幾，與儲藏數目，相去遠甚。以調查所得，自該林場營業之日起至現今止，先後砍伐數量，計如下表。

枕	木	約四十萬根
方	木	約三萬根
支	杜	約二十萬根
木	枡	約四千三百七十萬零七千立方公尺

茲將海拉爾站歷年起運之木材數量列表說明如後；

年別	各種木材數目（以千噸計）
民國十二年	九
民國十六年	〇，一

今於呼倫貝爾之林產，及其成材林之面積，吾人有不能不聲明者。即一切數字，僅係其大概，若求精確，尚有待於將來，實因呼倫貝爾森林，從少調查。關於產林面積，雖有一部已經查明，然林木究竟儲藏若干，仍屬茫無所對。至吾人所敢斷言者，即大興安嶺產林最富，現在及將來，對於呼倫貝爾並東省北部全部之經濟，有絕大之關係是也。東北無林平原之移殖臻於發達，固足以促成建築之自增，及落葉松科需要上之連帶暴長。然產林面積如能日漸開發，亦屬振興移殖之一道。蓋在其附近漸有土著生活，因而發生村落及農業與牲畜業也。近年以來，總計呼倫貝爾境內之工作於森林事業下者，當有二千或二千五百人之譜。（馬一千匹）蓋內地各省及東省北部之人民，多來此從事於工作故也。

五、呼倫貝爾之狩獵

在呼倫貝爾多數富源之中。皮張亦佔有甚重要之地位焉。總計興安嶺密茂之森林內，自黑龍江起至呼倫貝爾南部邊界止，廣袤千有餘公里之地域，俱爲森林野物托足之所，佔其中之重要地位者，且爲傷人之野獸，與其他之數種動物，若猿，狼，狐，小狐，貓，巨貛，水獺，臭貓，黃鼠，元鼠，猞猁，之類。

嚙木動物之最著者，厥爲灰鼠與旱獺，而有蹄獸內之鹿，角鹿，山羊，麝香鹿及野猪，亦復爲數甚多

，試分別擇要言之。

狼　狼有二種，即普通之灰色種，與帶有紅色花紋者是也。至後貝加爾種之狼毛深褐色，頗不多見，此種皮張，較之本地狼價值較高。查近年以來，狼皮之價值，逐漸增高。

狐　東北市場所常見之狐皮，多半帶有淡色之毛。就毛譯論，較後貝加爾所產者爲遜。後貝加爾狐皮，本地市場亦常有之。其特點爲全身有紅色斑紋，掌上有黑線，甚爲美觀。

水獺　水獺之產地，幾偏於呼倫貝爾之各河湖，獵之之時，多爲冬日，得諸冰穴之附近，其毛色係於褐栗之中略帶白點，市場上之數量，殊不甚多。（值有五百張之譜）此種皮張，市價甚高。近年（民國十六年冬）以來，其深黑色之大張者，約需大洋六十元至一百二十元之譜，平均八十元云。

猞猁　猞猁一物，產興安嶺之森林內，甚爲罕見，其毛色爲淡灰色，著帶黑斑，兩耳則爲黑色。

旱獺　旱獺爲呼倫貝爾大宗產物，有春秋兩種之分。獵秋獺者，例自八月底起至十月中旬止。春獺則自五月半起至七月爲止。考旱獺約分數種，業皮張者類能識之，其第一種名爲最上種。

近年以來世界市場對於旱獺之需求，日益增廣，價乃日益高貴，得之者每視爲無上之珍品，因此每年春秋二季之赴山野從事狩獵者，在二千人以上焉。

如欲充分明瞭呼倫貝爾之旱獺業，對於全部狩獵上所佔地位，則可按最近數年來鐵路之旱獺運輸得之，茲將中東鐵路之旱獺運徽，抄錄如下（以千張爲單位）

民國三年	一五七，九	民國八年	四三〇，一
四年	三九，三	九年	二七六，七
五年	一六三，五	十年	一一一，二
六年	二〇一，七	十一年	一三六，三
七年	七九八，九		

灰鼠　呼倫貝爾境內除本地之興安嶺種灰鼠外，尙有後貝加爾種，爲年歲荒歉時由齊科伊及鄂倫等地遷來者，此項遷來之灰鼠，爲灰鼠中之最貴重者。

各該種灰鼠，在出口貨上，皆屬良品，不過本地產多充本用，出口者不過百分之十耳。

呼倫貝爾之偶蹄類中，有鹿，角鹿，麝香鹿，及野猪等數種，茲亦試分別言之。

鹿爲貴重野獸之一，獵人極重視之。蓋得一鹿，則全年全家之用度，即可仰給故也。獵之之時，每在五月中旬，野獸成羣出行踏青之會，于荒原中設置人工之鹽娃草原，以作引線，獵人則蒙鹿皮製之衣，偵息行近而擊之。鹿身之貴重物品，首爲三枝之鹿茸，其次爲鹿腸及鹿胎等物。獵者得鹿，急將鹿茸砍取，立時置熱茶（紅茶或綠茶）中浸洗數次，然後起運赴市。運行之時，須頭倒置放，以期茸內含汁，全部一致，途中保護極爲盡心，其市價則民十五年約爲

乾鹿茸每磅（〇，四公斤）　大洋四十元

鹿麝每磅　大洋三十五至四十元

鹿胎每磅　大洋五至十元

鹿尾每磅　大洋五至十元

除此以外，尚可獲得鮮美之鹿肉，鹿皮及鹿角等。（重至十八公斤）鹿角一項，係於每年三月之時脫棄一次，採鹿角者，每自雪消以後，將草原內枯草焚化，然後尋取，運赴附近之市鎮售賣。　鹿皮一物，多半用作外衣製皮及藥鋪，每張約值大洋十元至二十元之譜。

麝香鹿無角，肉味甚美，皮張可作藥鋪之用，麝香爲醫藥中貴重品，每份可值大洋十元或十二元之譜。

皮張之出售，例須經由集市，但在興安嶺北部，除爲定期舉行之市集外，在中部及南部，則爲國人及達烏里人之小商鋪。最初在市集之內，此項皮張幾全爲供給彼等麪粉，洋油，茶葉，猪肉，酒菜等物之「安達卡」所得。在大興安嶺中部及南部，此類「安達卡」多爲小中國商鋪主人及達烏里人。是故各項皮張，並非直接經由獵者賣入皮張者之手。

全部大興安嶺狩獵區域之最稱繁盛者，厥爲北部山脈之奇乾縣，是地每年例有四次之市集，即十二月二月三月及夏日之六月半。每當冬日有市集之時，營皮張出口之商行，例有代表前往採買貨物，不過彼等

非不親赴市集，而係居住於「安達卡」居住之區域以待之云。

至春日之市集，則本國商人之前往者甚多，是時多半爲購取各項配藥之原料，如鹿茸，鹿鬐，鹿尾，熊胆，及鹿胎等類是也。

東三省皮張之最大銷場，首推美國，次爲英國，凡呼倫貝爾之大市場如海拉爾滿洲里等處，皆有外國皮張公司之分行，專由中間人手購買皮貨。

六，呼倫貝爾之漁業

呼倫貝爾高原之河流，產魚之富在昔已著。此種河流，不僅爲當地居民所珍視，即我國各省與蒙古僻遠地點，並沿額爾古納河一帶移殖後之俄屬哥薩克人，亦莫不異常重之，蒙古人嘗曰，魚類孵化有聲，震徹湖岸，飲馬者若不加驅策，則馬畏不進云云，其產額之豐，亦可想而知矣。

呼倫貝爾魚產，自昔即有私捕之取締，其後明布禁令。但此種取締方法，終未達其目的，所有由關內荒旱地點遷往之移民，仍絡繹不絕。落戶於蒙古肥沃之草原，擇有產魚之河泊，沿岸而居，又俄屬哥薩克人，昔亦私往捕取，雖經蒙古迭次抗爭，然亦無效。迨至西歷一九〇三一九〇四年間，蒙人遂容納俄漁業家之要求，准許在呼倫貝爾河流，爲正當營業之捕取。以調查所得，起始捕魚處所，僅貝爾湖一處，其後在烏爾順河及大賚湖，亦相繼發見漁戶，其捕魚地點，與年俱增，截至一九一〇至一四年間，計在十處以上，漁獲總額，計共四十六至四十五萬普得，合六千五百五十至七千三百七十噸，其業以一九一七年爲最

盛，自是年以降，忽呈江河日下之勢。

呼倫貝爾漁業之主要產品，計有鯉魚，白鯽魚，鱘魚，望天魚，鱘魚各種。竹截魚，塔馬魚，海馬魚，白楊魚，小扁魚，（倭勒噶河最多）小鯽魚，假龍胆魚，鮰魚，及蝦蟹等類之。該地魚類，以鯉魚兩種最著，不僅其味鮮美，超過阿斯特拉罕斯克及阿拉里斯克兩地所產者而上之，且與俄國之鯉鯽相同，決無絲毫之腥氣。

茲將最近兩季上市魚品之漁獲總額，列表比較於下：

捕魚地	民國十二—十三年		民國十三—十四年		民國十四—十五年		民國十五—十六年	
	一千普得數	噸數	一千普得數	噸數	一千普得數	噸數	一千普得數	噸數
夏季捕魚地	—	—	五〇	八一九	五二	八五二	六〇	九八二
多季捕魚地	二三四	三八三二	二五〇	四〇九五	二〇四	三三四一	二三〇	三七六七
共計	二三四	三八三二	三〇〇	四九一四	二五六	四一九三	二九〇	四七四九

特將近數年鯉魚之漁獲數額，按魚之等級，列表分配如下。

年分	頭等		二等		三等		四等		共計	
	一千普得數	噸數	一千普得數	噸數	一千普得數	噸數	一千普得數	噸數	一千普得數	噸數	對於總數之百分比例
民國十二—十三年	九·〇	一四三	二四·〇	三九三	三七·〇	六〇六	—	—	七〇·七	一二四八	三〇·〇

民國十三年	三〇·七	五〇三	六二·四	一〇二三	九二·二	一五一〇	六·一	一〇〇	一九一·四	三一三四	六二·〇
民國十四年	二五·六	四一九	四六·〇	七五四	七四·三	一二一七	七·七	一二六	一五三·六	二五一六	六〇·〇
民國十五年	二一·〇	五〇八	五八·〇	九五二	八〇·〇	一三一〇	五·〇	八二	一七四·〇	二六五〇	六〇·〇

由上表觀之，足見鯉魚之漁獲數量，頗佔重要之位置，計由漁獲總額百分之三十增至百分之六十。探其原因，由於貝爾湖多年不准捕取，自有相當之繁殖，有以致之。至望天漁之魚獲，反年見減少，則純由各漁戶改用大孔網之故也。

民七以前呼倫貝爾魚類之主要銷售市場，應推俄國之彼得格拉莫斯科及其他各大中心城埠。在戰爭前，並運往德國，降至今時，則行銷於呼倫貝爾境外之東鐵各站，及經由寬城子輸往國內。

漁業在呼倫貝爾區域內占經濟上重要位置，尤以西部扎蘭諾爾滿洲里一帶爲最。該處多數人民，終年以漁爲業，冬季凍魚，多由東鐵各站運至哈埠銷售。查民國十六年該處經營漁業者，達二千人之多，而車夫尚不在此數內焉。

七　呼倫貝爾之鑛業

金沙之探採，係在海拉爾北部吉拉林及烏珞夫河口地方，吉拉林鑛區之淘採，始自光緒二十七年。現時採金最主要之地域，在吉拉林河一帶，距室韋縣十三公里地方，有金鑛限房一處。最近之採金地，

方，距賬房亦有三公里之遙，最遠者則達十三公里。查金沙之採取，多在冬季，就舊有之孔穴，作成十五至十七公尺之空洞，過天凍時，則以大石等擊碎溶化之。

吉拉林地方金鑛所採金沙，在近年來每年不過八普得（一百三十公斤）金質不良，粗鑛甚多，鍍金殊少。總之吉拉林金鑛所採之金，毫無一定之統計，因多半流入盜賣者之手，無從稽考也。

總之呼倫貝爾西北部，足以惹世界大資本家之注意，現時盜採者雖衆，而所受影響，並不甚大，將來如有大資本家從事開採，則地方上之工商實業，必咸受其利也。

煤鑛

現時呼倫貝爾域內煤鑛，開採者有兩處，均在扎蘭諾爾及滿洲里兩站一帶，茲分別述之如次。

扎蘭諾爾鑛　扎蘭諾爾煤鑛區之發見，始自光緒二十七年，次年起從事開挖第一洞，自是而後，該鑛之開採即開始焉。現時屬於東省鐵路，爲東省鐵路之主要附加營業。據馬爾克舍伊鑛務局調查所得，該處積存之煤，深在一百公尺，有煤九千五百萬噸，深至二百公尺，有二萬二千萬噸之多，其自光緒三十年，即日俄戰役起每年所採煤額列表如次；

年度	煤額（千噸爲單位）

光緒二十九年		一六，五
宣統元年		一三六，五
民國元年		一一四，四
十年		二七〇，八
十四年		一二三，五
十五年		一五二，〇
十六年		二二四，四

扎蘭諾爾煤炭需要最多者，爲中東鐵路，鑛區及私人市場所需要者，僅戰全採額三分之一。

滿洲里煤鑛　滿洲里煤鑛在距滿洲里車站東北八公里之臚濱縣差岡烏拉地方，爲褐色煤，發見者係索古人。據呼倫貝爾志略所載，該處鑛區約有十六方里之大。自民國元二年起，始著手開採。現時該鑛屬廣信公司所有，係於民國十一年以二十四萬八千元購諸意商貝里諾者。計有鑛坑二，每坑深約七十五公尺，共計採額不過八千公噸。大部分係供給滿洲里地方之需要。其煤質較之扎蘭諾爾煤與他種褐色煤爲劣。

鹼之產地，在距海拉爾西南一百三十公里之胡吉爾泡。（即托宋諾爾湖）地方。該泡寬約一公里，長約一公里有半。民國八年起，由廣信公司開採。秋令採樵熬鹼，冬令以人力鑿冰採取，入鍋煎熬。鹼廠築於湖邊，以磚蓋成之。胡吉爾泡每年可採純鹼二千塊，約一百五十公噸。

鹽

呼倫貝爾區域內採鹽之情形，亦與採鹼同，歸廣信公司爲之。現時採鹽地方在自音諾爾及白音差岡湖地方。前者距胡吉爾泡七百里，後者距白音諾爾湖東北二十公里。

據前俄駐海拉爾領事烏薩古之商務報告，其中關於採鹽部分，謂鹽採自海拉爾南一百五十俄里（約一百六十五公里）之珠爾貝特鹽湖，（即白音諾爾）又達巴蘇諾爾亦產鹽，距海拉爾一百三十俄里，（一百四十五公里）俱爲白濕鹽，珠爾貝特鹽湖當民國四年時，曾由吉黑鹽務稽核處洋稽核員巴爾穆君前往調查，計該湖面積廣五俄里，水由地中流入，雖嚴冬不凍，春秋二季鹽即浮於水面。每年可以採鹽二千八百噸云云。及民國五年時，該湖產鹽六千零七十袋，即合七百五十噸，則巴君之說，非無據也。

石灰

呼倫爾貝境內，到處均有石灰，沿鐵路線一帶尤多。由伊列克都站起至烏諾爾站止，所在皆是。光緒三十二年即已開始採取，現時則集中烏諾爾站西部。每年工作，自五月起至十月止，在鐵路線外開採者，在海拉爾南一百公里地方，該處建有大窰；以石灰燒成白亞塊石，行銷於海拉爾附近一帶。

其他鑛物

呼倫貝爾境內，有金、銀、銅、鐵、石灰、耐火黏土、石膏、硫、鹽、水晶、瑩石、焦炭及大理石。

金銀鑛　在額爾古納河一帶，於光緒二十一年時，由俄貝加爾哥薩克人尋得之。至民國五年，經上阿穆爾公司在貝列伊河小谷開採，據該公司化驗，於一千六百三十八公斤鑛內，含有銀〇，六公斤。現時海拉爾企業家業得中國官廳准許，從事開採銀鑛。

鐵　在下列各地，均有鐵鑛，即室韋縣之吉拉林河口，臘濱縣之差崗烏拉，及烏蘭布拉喀。據上阿穆爾公司調查，哈烏勒及烏固河地方亦均有之。

耐火黏土　在得那果謙闊村南方三公里及大貲湖南六十公里之烏爾順地方，均有此種黏土。後貝加爾人及滿洲里人民多以作陶器，現時得那果謙闊地方，陶業甚盛，各種陶器，均行銷於呼倫貝爾北部。

石膏　石膏爲一種塊形鑛物，每塊重約一二公斤，在烏爾順河左岸及大貲湖南部均有之。

水晶　大興安嶺一帶產水晶甚多，尤以三河村之得拉果謙闊爲最，其所得之鑛石，現經陳列於東省文物研究會。

瑩石　亦產於得拉果謙闊地方，其樣式亦存東省文物研究會。

焦炭　除扎蘭諾爾及滿洲里外，在免渡河地方亦產之。惟據上阿穆爾金鑛公司調查，該處所界者，無營業之價值。

大理石　據上阿穆爾金鑛公司調查，在阿木比果河一帶產之。

呼倫貝爾境內天然富源最足稱道者爲鑛泉，而鑛泉之最著名者，爲哈洛與哈倫阿爾善鑛泉。（請參看前章）位於阿爾善河之間，其次爲沃伊那鑛泉，位於牙多爾林場東北部，距海拉爾東南一百五十公里。此泉共有泉穴四，三處之水可作飲料，一處可供洗浴。鑛泉性冷，其組織之成分，大約係鐵與石灰，據中央醫院化驗之結果，水甚清澄，含鐵之混合物甚多，對於黏液分泌之薄膜反上，有最大之激刺性，但無窒素酸。

民國十六年一月間，前往上列鑛泉治病者，俄人達四百人，尚有蒙古人及布萊雅人甚多，其治療之病症，以腹疾爲最效，多數之俄人將泉水盛之大瓶，運至沿線各站出售，每小瓶價由二角五分至三角，而需求者仍甚多焉。

八　呼倫貝爾之製造業

自鐵路修成後，呼倫貝爾境內漸有俄國居民之留寓，亦漸有各種技術上熟練之專門家與精到之工匠製造家等，地方上之各種生產業，乃逐漸趨向歐洲方式。就各種製造業觀之，約可分爲兩種，其一曰牲畜產品製造業，（如屠宰場，灌腸廠，洗毛廠，製牛乳油廠，皮貨靴鞋及製革所等屬是）其二曰其他之製造業，如火磨製酒廠等類是。

就各該場所業務上之種類與所在地域觀之，呼倫貝爾境內第一種製造業之總數，約如下表。

地域別	屠宰廠	灌腸廠	洗毛廠	牛乳製油廠	皮貨靴鞋廠	製革廠	肥皂脂油廠
滿洲里	一	一			六	一	二
海拉爾	一	五	五	二	六	一	四
呼倫貝爾其他地方	二			一三		二	一
共計	四	六	五	一五	一二	四	七

其中最大之企業，足資吾人注意者，厥爲出口屠宰場，及中東鐵路之洗毛廠，阿吉洛夫皮貨靴鞋廠，廣信公司火磨，特列黑列七牙火磨，卜里阿耳崑尼才火磨，及倭倫錯夫兄弟製酒公司等營業，茲擇要分別言之。

屠宰場

呼倫貝爾之屠宰場，約分兩種，即出口屠宰場，與供給本地屠宰牲畜之場所是也。出口屠宰場之所在地爲海拉爾，滿洲里兩站，爲其地市自治會之附屬機關，設備及建築方面，海拉爾之屠宰場，爲東鐵沿線各屠宰場之最優良者。每月能宰牛一萬二千頭，或羊五萬頭，豬六百隻之譜。場內設有絞殺牲畜之絞轆五十架，宰豬之大鍋一具。最近五年來，每年宰殺牲口之數目，約如下表。

牲畜別	民國十二年	民國十三年	民國十四年	民國十五年	民國十六年
牛	二，五〇六	三，一二八	一，五五二	二，一九五	一，五〇〇
羊	一五，五三八	一八，七二四	一七，三三一	二三，〇二九	一七，〇〇〇
豬	三六	四	二	一九	八〇

黑澗里站之屠宰場，設備上較海拉爾者稍遜。場內置有宰牲綫轆二十六架，宰豬大鍋一具，其每月宰殺牲畜之數目，約牛六千五百頭，或羊五萬頭，豬三百隻。茲將最近五年來之宰殺總數列表如下。

牲畜別	民國十二年	民國十三年	民國十四年	民國十五年	民國十六年
牛	四，二三二	三，五二三	二，〇五七	二，二二五	一，五八五
羊	一八，五七八	一三，五一四	一二，四三一	一四，一七六	一六，七〇七
豬	五七八	六三	四六	五七	八八四

東鐵路之洗毛廠

東鐵路之洗毛廠，設於海拉爾之伊敏河畔，設備和神完備，除普通用以洗毛之木淺外，並有水壓機兩臺，一則用以壓製羊皮，一則用以壓製羊毛。洗毛廠與站相距，築有支線，以助運送。其洗毛方法，完

全部用手工，最近數年來，每當工作之時，其工人額數約爲三四百名。

經該廠壓製之毛，殿美獸毛商人即得直接運赴外洋市場，無須再運他埠另加包裹。蓋經此間壓包後，對於海洋運輸，已屬適宜故也。

火磨

呼倫貝爾製粉事業，分爲二部，第一爲沿車站附近區域，第二爲鐵路線遠北特列黑列七衣及卜里額爾古納等處移民聚集區域。車站附近區域之內，共有火磨四，其中在滿洲里者一，海拉爾者二，其餘一所，則在牙克石站。總計呼倫貝爾各火磨中之最有實業意義者，厥爲海拉爾站之廣信公司火磨，該火磨建於民國十五年，每晝夜可製麵粉三十三噸（二千普得），其裝粉櫃容積，可裝麵粉數車，尤屬精備，如能安置原動力係大之蒸氣發動機，則其製造能力尚能發達。廠內並有其單獨之發電廠，糧石之來源，係齊齊哈爾站及富拉爾基站等處，亦有少數產自特列里列七衣及卜里額爾古納等本地市場，且間有後貝加爾之糧石。所製麵粉之銷售場所，則爲沿車站附近及農右。

除廣信公司之火磨外，佔次要之地位者，厥爲阿吉洛夫火磨。每日製造能力，約爲二十噸，但最近兩年來未嘗工作耳。

滿洲里及牙克石兩站之火磨，則規模皆甚狹小。

九　呼倫貝爾之商業

呼倫貝爾之商業，在未有歷史以前即，係由中國人經營，迄至現時，實權仍操中國商人之手，其商業發達之最大樞紐，原於東北當局命將齊齊哈爾區域之索倫鄂倫春等各族人民之移入，及以海拉爾爲副都統駐節所，雍正十二年）之二事。當此之時，海拉爾爲呼倫貝爾唯一之行政中心，及唯一聚有久居人民之地點，嗣後與呼倫貝爾工商實業之發達最有影響者，厥爲中東鐵路開通之一事。蓋自建築鐵路伊始，直接既招來多數之中國勞工，間接則引往多數之商賈故也。當此之時，俄國商人之所棲息者，僅爲沿車站附近一帶，並未深入蒙古之牧野也。

考俄國商人，最初與蒙古人發生直接交易之時期，乃在本世紀之初。是時久居呼倫貝爾之中國商人，曾一度移向他區，先後離此，俄國商人遂乘機遷入，試與蒙古民族直接交易。不過開始之時，自甚困難，既不知蒙古語言，復不知蒙古之習俗嗜好及需要。而且一般蒙人因中國商人住彼之歷史，爲時逾百有餘年，彼此多已相習，故對於俄國商人，皆裹足不前。在此種情形之下，俄蒙商業自無發達之可能。迨後日俄戰起，（光緒三十年至三十二年）俄國商人乃羣捨蒙古荒原，竭力供給俄軍之需要。當時俄國之軍隊，數近百萬之衆，以故充此項出國商人全體之力，猶不克盡供給之責，尚有若干商人，新由俄國赶赴軍前充役者。因是之故，中國商人乃紛紛復返，與蒙人重續舊緣，規復其已失之地位。換言之，日俄戰期，係東省北部及呼倫貝爾商業發達之時期。但其結果，乃招致商業界極大之恐慌，若干巨大之商行，蒙破產之禍。推原其故，係多數商人預料戰事尚將久延，不但勇於進貨，且不惜高價以囤之，其後戰事驟停，彼等乃不

待不將大宗存貨半價出售也。查當時之放款機關，僅一華俄銀行，至此亦宣告縮小而且停止貸款矣。

自經此次恐慌而後，約經兩年之久，阿穆爾鐵路開始建築，呼倫貝爾之俄國商業，乃有重興之勢，蓋因購買建築工人所需之食品及其他需要物件，復開始大宗購買牲畜乾草及其他出品故也。（俄滿公司及拉奔司基洋行）所有各該購買事件，俱係遠赴蒙古牧野，自行直接採購，因當時接近鐵路之地域內所有商業，皆操中國商人之手也。

當時中國政府因欲防止俄國商人之勢力侵入呼倫貝爾之內，乃一面對於俄國商人運入蒙古之貨物，徵收賦稅，復將俄人由蒙古人手購得之原料，規定由買方繳納百分之十五之厘金，雖如此困難，但一般俄國商人仍竭力奮鬥，繼續經營，保持其已有之地位。直至民國元年，呼倫貝爾宣佈獨立，俄國商人乃復其黃金時代。蓋當時在呼倫貝爾之中國人民，因受蒙古人之攻擊，均不得不離此他往，俄國商人乃乘機取而代之也。但俄國產品，既不適用於蒙古，而中國貨物來源缺乏，故事實上亦有甚感困難者。當時俄國商人乃改由當地中國製造家之手購得貨物，轉賣於蒙人，實行中間之業務。因是乃得與蒙古人密接，探知其嗜尚，深考其需要焉。迨至民國二三年時，即能使蒙人發生固結之心，幷克使其習於採用俄國出品矣。

但俄蒙間此項良好之貿易時期，亦未能持久。自歐戰起後，呼倫貝爾重行服從中國，俄國商人乃不得不重行退出。但在此時期，俄國商人已將蒙古人之嗜好及需要，關查清晰，並已使蒙古人習於應用俄國出品矣。

呼倫貝爾之商務，約可分爲

一，錢款交易　行之沿東站附近之地帶。

二，半錢半物品交易　行之蒙古牧野家人與後貝加爾哈爾哈等沿邊地帶之禁止品交易。

三，物品交易　行之深山林密遊獵民族。

呼倫貝爾商業中心，厥爲滿洲里及海拉爾兩處，所有呼倫貝爾全境及其附近蒙古地帶關於遊牧之一切必需品，兩者悉能供給　而蒙古之　切輸出原料，亦皆由此集中。

呼倫貝爾之消費合作社，亦有討論之價值，其中有中東鐵路所組織之東鐵職工消費公社，及蒙古之消費組合，茲分述之如次，

中東鐵路職工消費公社

中東鐵路職工消費公社，係成立於民國八年，成立之動機，係因當時東省北部之食品恐慌，沿線員工因遠離商業中心地點，大有難於得食之勢，故組設之，以資補助，按其組織章程，實係一種極嚴格之職業消費合作社　例如組織大綱中有「本消費合作公社之宗旨，係欲以低廉或市場之平均價格供給本公社社員以各種日用必需品物及家用物件，並欲使本公社社員由本公社之營業盈餘中有藏儲各項物品之可能」之規定，即其明證也。

此種組織既係中東鐵路職工之補助機關，故沿線各站皆曾設有分所，呼倫貝爾之各重站內，亦同時設

立，其總機關則在哈爾濱，總計呼倫貝爾境內設有消費合作分社之地點，計爲滿洲里，扎蘭諾爾，海拉爾，及免渡河四處，各該分社最近數年來之社員總數，計如下表。

民國十三年	民國十四年	民國十五年	民國十六年
七四〇	七五〇	八〇〇	八四五

呼倫貝爾各消費分社每年之交易額，約爲大洋五十萬元，茲將各分社之分配情形，表列如下：

滿洲里者	十三萬二千元
扎蘭諾爾者	十九萬二千元
海拉爾者	十三萬二千元
免渡河者	五萬元
共計	五十萬零六千元

蒙古消費組合

該消費組合現時對於與該社無關之各種事業，皆不從事。最近在呼倫貝爾各大商號中，最稱繁榮，設立於民國十二年，其主要目的，係欲對於蒙古遊牧民族之實際生活加以改良，並以助長其精神上之發達，故該社極力設法以極低廉之價，供給遊牧人民以各種必需品物及職業上家用上各種材料。（見該社組織大

綱第一章），並使蒙古人以平允之價格，消費自行生產之出品。並建置學校圖書館，與其他有關文化之事業以滿足精神上之需求焉。

該社社員之中，有一大部份係蒙古之王公貴族，故遇事頗得蒙古政府之助，進行上極稱順利。對於必需品物之供應，並不限於呼倫貝爾境內，即遠如庫倫等地帶，亦莫不有之。

至其購買貨物之主要地點，則爲哈爾濱，海拉爾，張家口，及北平等處。在哈爾濱所採買者，爲製造品，鐵路，煙草，及雜貨等項。在海拉爾所購買者，爲糧產品。在張家口及北平所購買者爲製造品及蒙古人之特用必需品。其在蒙古內地與蒙古人之交易方法，幾純爲交換原料毛皮等物，在海拉爾則用錢款，價以本地市價爲標準。至在遠處絕塞之該社分社地帶，則於折衷之市價上加准一部運費。

該社對於中東鐵路業務上，極有關係。蓋東鐵因有該社之設，對於庫倫及布列維奧等處之貴貨運如皮貨獸毛及原料等項，實能適應此項要求。東鐵因有該社之設，對於庫倫及布列維奧等處之貴貨運如皮貨獸毛及原料等項，平日例應運赴張家口者，乃得吸收之也。

呼倫貝爾區域商業進出對照表

呼倫貝爾商業流通情況，茲就民國十五年出口及進口之各種貨物，以美金計算，其主要貨物每噸之價值約合美金如下：

貨物別	每噸美金額

穀類	四七・五八
牛油	九〇〇・三六
肉類	一五三・一一
魚	九二・七二
食品	五五八・一五
綠茶磚	一九七・六四
紅茶	一，三九〇・八〇
糖	一五五・五五
酒精及白酒	九九二・七二
扎闌諾爾煤	四・六三
其他煤炭	八・五四
森林材料	一〇・二六
羊毛	二八九・七五

茲就上列各貨價值，以研究呼倫貝爾進出口貨之總值如下：

貨別	進口		出口	
	以一千美金爲單位	百分數	以一千美金爲單位	百分數
糧食品	一，五六五，四		六六〇，六	一九，一
牲畜食物	三三三，四		五四，九	
燃料	四三五，八	一一，七	一五，二	四七六，九
建築材料	三，四		〇，二	二八六，八
半製造物	二一，九	一三，八	〇，八	一，七一二，三
製造物及其他	四九〇，六	八，二	一七，二	五六，七
牲畜		四九，三		二七七，一
共計	二，八五〇，五	一，六	一〇〇，〇	三，四七〇，四
		一〇〇，〇		八，〇
				一〇〇，〇

由是可見呼倫貝爾區域商務，出口超過進口者計六十一萬九千九百元美金，商業前途，至爲有望。惟森林之盜伐，鑛產之盜採，以及皮張魚類，無不歷遭掠奪，是爲可懼耳。查呼倫貝爾輸出之數目，爲三百四十七萬零四百元美金，而漁獵部分占一百八十萬零四千七百元美金，實佔全額百分之五十二。可知呼倫貝爾經濟狀況之增進及裕如，必先設法防止盜掠，方可臻於完全發展之境，甚爲明顯者也。

第二節　興安區經濟情形

一、興安區工作計劃

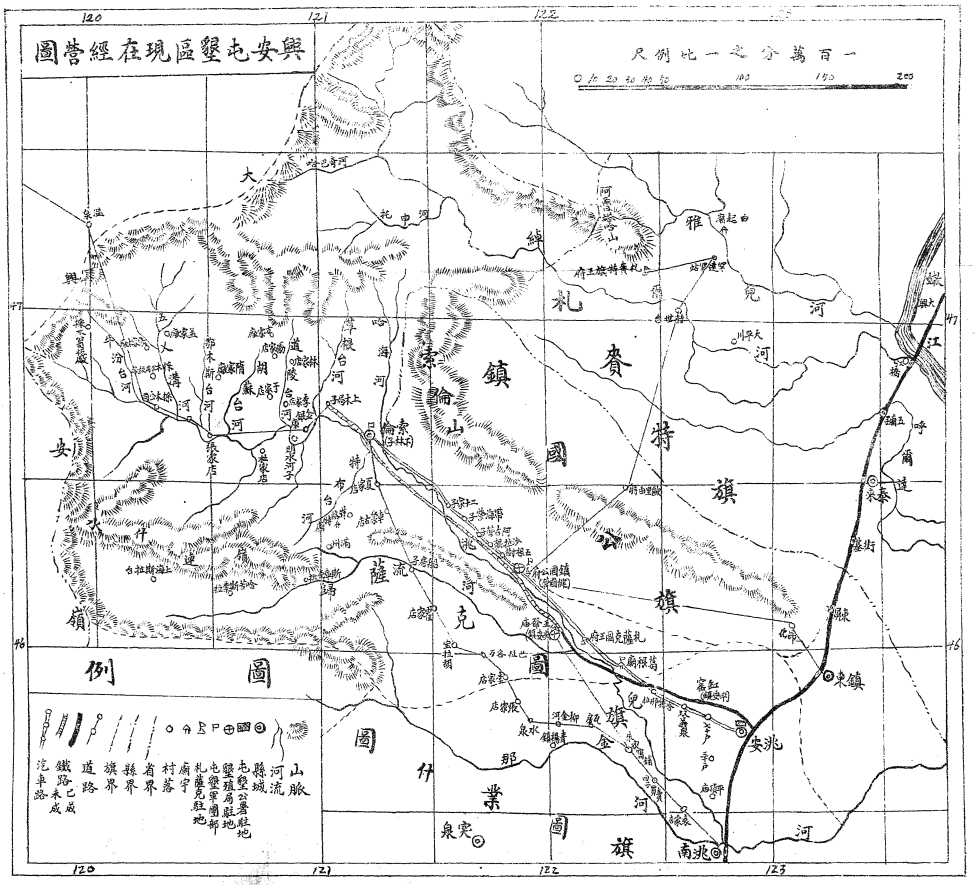
興安區之概況，前於第二章行政中，曾畧言之，茲再將其經濟情形及工作計劃，略詳述之。

第一年工作計畫爲(一)開墾，(二)提倡生產事業，及(三)談地方安寧秩序等三種，兼籌並顧，同時實施，期收因應咸宜之果。

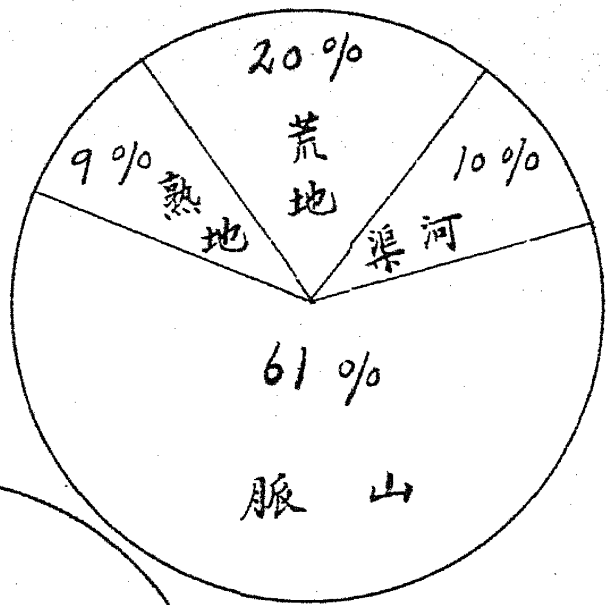
(一)　開墾方面　此種工作計畫，在第一年預定實行者，其主要者約分爲(甲)援助蒙民自墾，(乙)軍墾，及(丙)民墾三項。

(甲)　援助蒙民自墾　援助蒙民習墾，爲維持蒙民生計之唯一要道。查興安區土壤膏腴，宜於農作。乃蒙民習於游牧，不知耕種，利棄於地，生計日迫，倘不極力自行開發，生活當永落人後。無如知識簡陋，不克振拔，該署責任所在，理宜援導。

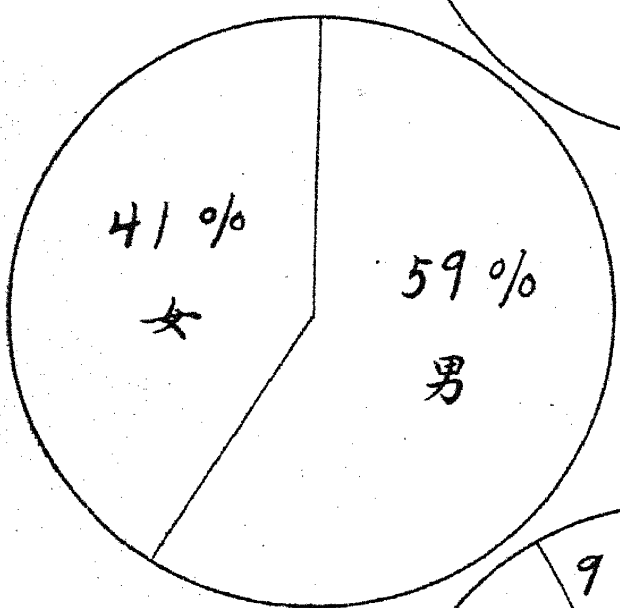
(乙)　軍墾　興安區荒沙漫草，盜匪出沒無常，治安既無保障，則人民不能安居，欲行民墾，勢所難能。故屯墾計劃，第一年(即十八年)定爲軍墾時期，第二年(即十九年)以後，定爲民墾時期。在軍墾時期，以屯墾軍第一團第二團第三團編餘軍官隊及砲兵營爲五個單位，分別佈防，建築防所，一面剿匪肅清地面，一面墾荒，以資倡導，俾得招徠墾戶，安心開墾。在軍墾時期，開墾工具，利用火犁，他如碎土，培壟，播種，收穫等工事，亦概用機器，取其迅速，節省人工，至於播種辦法，西法中式兼施，以資比


興安屯墾區現在經營圖
一百萬分之一比例尺
圖例
鐵路已成
鐵路未成
道路
旗界
縣界
省界
村落
廟宇
札薩克駐地
屯墾總局駐地
屯墾公署駐地
縣城
河流
山脈
大
興
安
嶺
山
脈
額爾古納河
海拉爾河
呼倫貝爾
札賚特旗
索倫山
布特哈河
雅魯河
綽爾河
烏蘭浩特
科爾沁右翼前旗
科爾沁右翼中旗
突泉
洮兒河
大平川河
江
鎮東
安
鎮
圖
什
業
圖
旗
南
兆
120
121
122
123
47
46

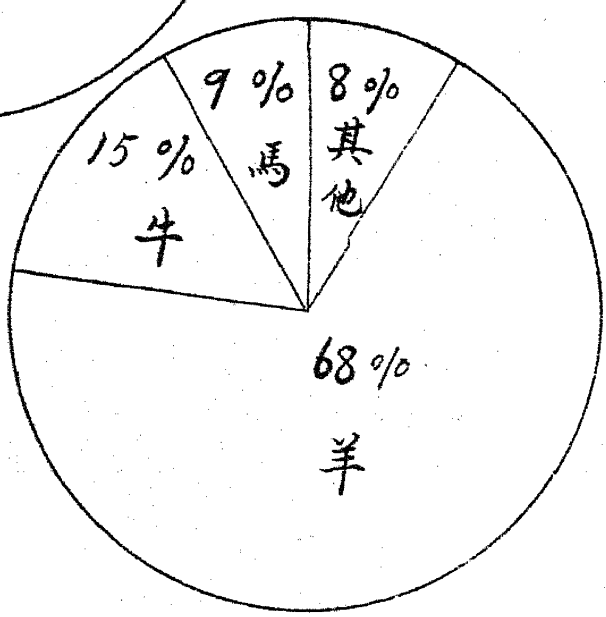
(一) 土地面積百分比例圖



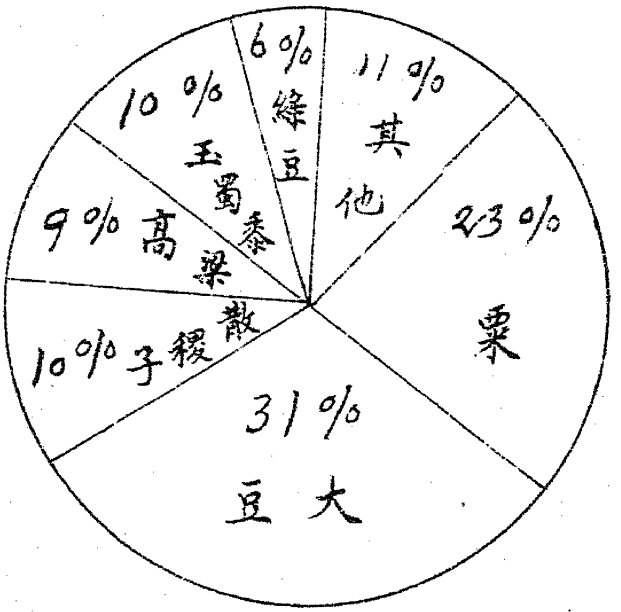
(二) 人口男女百分比例圖



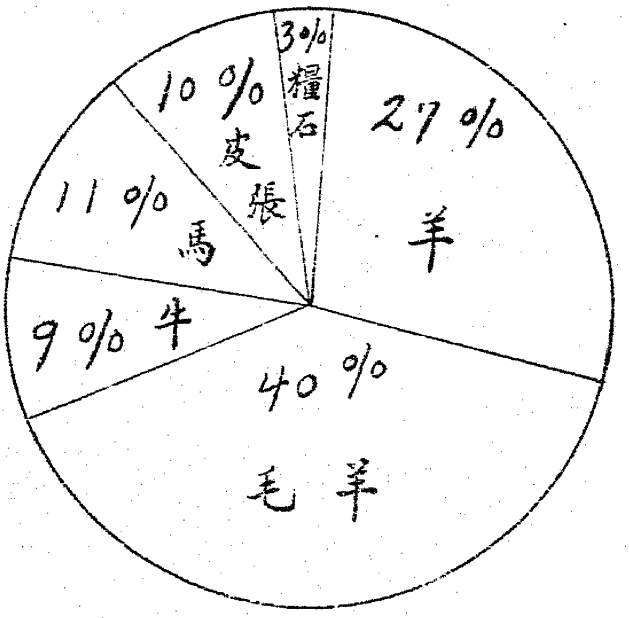
(三) 牲畜百分比例圖



(四)農耕物百分比例圖



(五)主要輸出品百分比例圖



較。

（丙）民墾　第一年雖爲軍墾時期，但關於民墾之設施，不能不早爲準備，故一方調查放荒，招來資本，一方收容難民，充實勞力，確定荒權，引進資本，以爲根據，前項火犁及各種機器，民戶亦可應用，官方僅收極低廉之工費。

本項計畫之主要部分，即如上述。然與屯墾有關係之其他事項，亦妥爲籌畫，次第興起。若土地之測量也，可以計區域之大小，及荒原之面積。若風雨之記載也，可以占氣候之變遷，及農事之氣節。若品種，土壤，肥料及播種法之試驗也，可以斷定農耕物之適應性。若野獸，飛禽，昆虫及微菌之鑒定也，可以預防農作物之病蟲害。他如副業之倡議，足以調劑農時。工商業之開發，足以流動農產。凡此種種，皆須用科學方法，逐步實施，作有興趣之提倡，藉收美滿之結果。

（二）提倡生產事業　所謂與安區者，適當內外蒙古東三省及察熱之中心，而洮索路又適貫與安區之中心，則洮索路爲東北之中心路綫也明矣。此中心路綫，對於鞏固國防，開發利源，皆有無上價值，外人覬覦，久思染指，曩者要挾當局，屢結密約，其爲重要，可以想見，幸而未成事實，吾人今日始有興修機會。此路築成，則屯墾事業之發展，定符原定之計畫，將來成績，可謂端賴此路之成。是洮索路實爲提倡生產事業之唯一工具矣。此路之於與安區，一如動脈之於人體，動脈暢流，則人健壯，動脈停止，則各器官自歸停頓。是故欲提倡與安區之一切生產事業，必先建築此路。故該署決計請款興修，未敢稍緩，規定

計畫，要在十八十九兩年完成，十八年測量路綫，完成築土工事，十九年敷設軌道，隨即逐段通車，二十年鋪築未完部分，以期妥善，此生產興利之第一步工作也。

其他事業，亦同時並進，一方修道，一方提倡，彼發展而此運輸，則費少而效大。興安區內，寶藏萬千，蘊藏於地者爲礦，遺棄於山者爲林，遍地黃金，亟待開發，衆牧牲畜，亦爲要圖，茲分別述其重要計畫。

（甲）礦產　本區內燃料缺乏，所用煤炭，仰給於撫順，穆稜，及鶴崗、遠道輸來，價極昂貴，而茅柴亂草，終有不適，爲解決此項人生最切要之問題，惟有開發區內之煤礦。

二龍索口之煤礦——此礦藏量極大，採掘較易，訂於十八年內舉行探礦工作，以測其究竟，倘此礦開發，則四洮，洮昂，洮索各路，以及洮昌道屬之燃料，皆可供給，而本區內燃料問題，自然解決矣。

據調查結果

巴拉各歹之鐵礦——極爲富裕，惟此事大，非可易舉，需要多量費用及科學方法。惟該署亟擬先行妥爲察勘，以便洮索路築成後該署自採。或招來有意開發邊荒者經營之。

其他礦產，凡係在本區內者，不論其藏量如何，皆須調查清楚，評定其價值，以事宣傳，而期招來資本。

（乙）森林　興安嶺之大森林，素有林海之稱。而洮安各縣木材缺乏，建築用材，不取於吉敦，

即取於齊克，路途既遠，運費自鉅，所以然者，交通不便故也。洮索路築成，即向林區內延展，將來運出木材，自係一大批財源，其有益國計民生，非可數計也。現該署有組設山林局之計畫，先從保護管理入手。調查其數目種類，以定採伐步驟，防預野火，禁止濫伐。在山林局未成立之前，先由索倫設治局增設山林警察，以司此職。所有

伐採計畫——如第一步設山林警察，第二步設山林局，第三步則由官方出資或招商承辦，實行採伐，一切方法章則，皆於第一年（即十八年）計畫之。

本區域內，春風高強，雨量極少，冬季乾燥，雪量無多，當春季播種之時，每因苦旱，坐失時機，迨秋雨連綿，山水暴發，河淺堤低，易成水患，所以然者，平原地帶林木缺少故也。防衛之道，端在造林——森林之蓋，一可以調節氣候，減殺風暴，常保相當濕氣，易作雨雪。並可以容納雨水，鞏固堤防，減少氾濫之災。惟其數少，則無所濟，故計畫一方由官方試辦，以示倡導。一方應用教育宣傳方法，令人皆知栽樹必要，以期協助完成。

（丙）牧畜　蒙古爲游牧民族，土地未開，大地皆爲牧場，馬牛羊之繁殖，異常適宜。惟天然放牧，飲食無節，任意配偶，品種日劣，不足以言發達，改進之道，須用科學方法：一方輸入外洋優良種畜，與固有者交配，以產出美質優種。一方選種改善，預防疾病，以使其充分繁殖。一方對於當地牧畜家，入充分畜產知識，以助其興起。又一方提倡牧畜副產，以裕其生產。如法行之，逐漸改良，將來蒙漢民之以

牧畜爲正副業者，生產頓增數倍，則不數年，人民富矣。

（三）謀地方安寧秩序　欲發展富源，鞏固國防，以完成興安區屯墾之使命，非有多量資本，富庶民戶，不足爲功。欲資本之多量移入，民戶之生產致富，非有完善之安寧秩序，不足爲功。興安區，蒙漢盜匪充斥，出沒無常，秋高馬肥之後，即結隊竄擾遼北各縣及江省西部，此起彼伏，勢極猖獗，當經營之始，對於此點，應痛下功夫。故第一年之工作，首在積極清鄉剿匪，然後從事廉潔吏治，是而後始可以庶政俱舉，百廢斯興也。

二、農業

（甲）氣候　本區爲大陸氣候，每年五六月晝間氣溫在攝氏三十度以上，夜間則降至八九度左右，冬季最低溫度在零下三十度左右。每年八月下旬降霜，十月下旬結凍，次年四月上旬解凍，五月初旬播種，農作物生長期間，不足四個月。每年春風高強，苦旱不雨，爲雨量最少時期，交秋淫雨連綿，恒達一兩週之久，爲雨量過剩時期，冬季雪量較少，不能行冰撬。

（乙）地質　本區地質，自洮安起，屬四紀新期。北行，至阿金河把拉各歹鎮國公府等地方，爲石英粗面岩。葛根廟以東，爲花崗岩片麻岩。北行，至二十家子，爲花崗岩。其西，爲安山岩。再北行，爲石英粗面岩。索倫東，爲閃綠岩。上木局子東，屬珠羅紀，至金銀扣，爲花崗岩，其兩側，皆爲玄武岩。北行，至牛汾台，爲輝綠岩。其東，爲安山岩。再北，爲結晶片岩，強半屬第三紀新期。其上土壤均極

肥沃。

（丙）土質　本區內之土質，可分爲平原地帶與山嶽地帶兩部。平原地帶之可耕地，屬砂質壤土。山嶽地帶之可耕地。屬腐植質壤土。沿河流兩岸之腐植質土層，深者六七尺，淺者一二尺不等。土層既厚不薄，土性又極肥沃，種植各種農作物，均極適宜。

（丁）水質　由洮安起沿洮兒河至興安嶺，再由索倫北至綽爾河，南至歸流河，凡山嶽地帶內各地之水質，極爲優良，適於人畜飲用。人民皆沿河而居，即取河水而飲。去河較遠之農戶。始飲用井水。井深之處，不過二三丈，淺者僅七八尺，水質均佳。無論河水井水，均宜於灌溉，惜沿河兩岸低地，尚未利用爲水田。

（戊）可耕地　本區內可耕之地，半屬平川地，半屬傾斜地，全區究有幾何，其詳實數目，均於十九年勘丈終了，刻正在從事丈量，分段放領中。茲將由葛根廟以迄內興安嶺林區內，調查路線所經過之地帶內之平垣可耕地，地傾斜可耕地之面積概數，開列於左：

子，平川可耕地

1　由葛根廟至索倫街沿洮兒河兩岸　一五八〇方里

2　由索倫街經黑牛圈至蛤蟆店沿哈海河岸　二六〇方里

3　由蛤蟆店至楊樹溝東口沿托申河岸　五九〇方里

4	由蛤蟆店至火龍溝北頭至好山溝西頭	二二〇方里
5	由索倫至鄂本斯台沿洮兒河兩岸	三六〇方里
6	門免溝內	二二〇方里
7	鄂木斯台溝內	一五〇方里
8	道隆台溝內	二四〇方里
9	草根台溝內	一六〇方里
10	胡蘇台溝內	八〇方里
11	特布台溝內	二〇〇方里
12	洛屯加拉嗳溝內	一二〇方里
13	歸流河左岸沿河	一，二〇〇方里
		共計五，三八〇方里

丑，傾斜可耕地

1	由葛根廟至索倫街沿洮兒河岸	一，九〇〇方里
2	由索倫街經黑牛圈至蛤蟆店	四八〇方里
3	由蛤蟆店至椿樹溝東頭	七五〇方里

4	由索倫至鄂木斯台沿洮兒河岸	四八〇方里
5	歸流河左岸	一，〇〇〇方里
		共計四，六一〇方里

以上可耕之平川地，計五千三百八十方里。傾斜可耕地，四千六百一十方里　沿河流兩岸可利用爲水田者，尙不下千方里。

（己）農耕物　本區內土質肥沃，適於各項農耕物，其主要者，爲高粱，穀子，稷子，糜子，黃豆，大麥，小麥，蕎麥，玉蜀黍，豌豆，小豆，綠豆，陸稻，稗子，水稻。特種農作物爲蘇子，芝蔴，線蔴，青蔴，大蔴，胡蔴，瓜類，菸。諸等類。在山嶽地帶，因天氣較寒，植物生育期間較短，一般民戶，以種穀子，稷子，糜子，蕎麥，菸，蔴等爲最普通。蔬菜類則以馬鈴薯，蘿蔔，角瓜，窩瓜，白菜，葱，蒜等爲最多，土質氣候，尤得適宜。

（庚）耕種法　蒙民習於遊牧，不諳耕種法，翻土播種，揣笨異常，不知疎苗除草，每於肥沃草原，連年耕種穀子，至數年後，地力減退，棄而另求新地，仍如前法耕作，不知施用肥料。漢人之耕種法，亦與內地略異，因土地過剩，人工缺乏，故亦不施肥料。普通分爲休閒法與輪作法二種：在洮安一帶砂域地，每用休閒法，將耕地分爲二部，每年耕種一部，休閒一部。普通耕地，皆用輪種法，多種高粱，穀子，黃豆三種，每三年輪種一次，雖不施肥，地力並不減退。

（辛）農耕期　本區內農作物生長期間較短。在平原地帶，五月初旬播種，八月下旬降霜，九月上旬收獲，凡生長期間在四個月以上之植物，概不宜種植。在山嶽地帶，如索倫附近之氣候，較平原地帶尤寒，播種時期較遲，而收獲時期較早，故僅能播種稷子，穀子，稗子，蕎麥等生長時期較短之作物。惟此項生長期間較短之農耕物，其品種優良者亦甚多，如能設法採選，亦不致因氣候關係而妨害收獲也。

（壬）收獲量　本區土質山嶽地帶較平原地帶多肥沃，而平原地帶農耕物生長期間較長，故收獲量皆無何差異。惟經營方法，率極粗放，多聽自然，不加人工，較之內地各省，固不可同日語也。茲將每晌地收獲數量分列如左：

高粱	四石	蕎麥	五石
穀子	四石	小麥	三石
稷子	四石五斗	黃豆	二石五斗
稗子	四石	玉蜀黍	六石五斗

本期工作狀況　索倫山居民，皆以狩獵，牧畜，採柴，製炭爲生，無所謂耕作。先年烟禁廢弛，相率闢林中地種植罌粟，大利所在，戶口日增，而荒地亦因成星羅棋布形而開發。自該署興辦屯墾以來，厲行烟禁，曩之因種罌粟而發開者，又多歸荒廢，直無所謂農作矣，札鎮兩旗耕作狀況，與洮安相同，所用農具車輛，完全束省舊式，其使用方法，亦無少異，以此間農民概來自外旗及鄰近已成縣分也。

三　牧畜

牧畜與蒙古民族之關係　蒙古民族爲游牧生活，逐水草而居，盡人知之，凡言及蒙族，莫不聯想及於牧畜事業。夫蒙族之所以重牧畜者，其原因有三：一因地理上之關係，內外蒙古之面積，可當內地十八省之三倍，除沙漠不計外，尚占全國面積三分之一。民戶既少，又散居各處，中間橫隔沙漠，自來即無交通之憑借，蓋不相往來則已，欲往來必須有其往來之工具，此工具即馬或駱駝是也。凡文書傳遞，婦姬往還，與失部落聯絡等事，莫不賴乎騎乘。且此一家庭，彼一家庭，其相距近者三五十里，或百八十里，如無騎乘，則縱摩頂放踵，耗日費時，恐不能達公私往還之圓滿效力。駱駝一物，人咸知爲沙漠之舟；但在外蒙及口北各旗，畜之者最多，本區扎鎮各旗，情形不同，故畜之甚少，以是扎鎮各旗之騎乘工具，唯一爲馬。二因生活上之關係，蒙古爲慓悍勇性之民族，故幼而習騎習射，壯而從軍征伐，尤以馬爲重要工具。故馬之與蒙族，除軍事交通應用外，尤畜之使大批繁殖，一若漢人之蓄田園房產焉。扎鎮各旗，蒙民之畜牧，普通不外馬牛羊三種，畜馬牛羊多者富，反之則貧。不惟此也，其習慣上不種五穀，日以牛肉羊肉爲其主要食品，其食品之精細者，則爲取牛之乳，製成奶皮，黃油，奶豆腐之類，佐以炒米，一若漢人之食用點心焉。至於有事於遠路或外出工作，則必携炒米若干爲糗糧，（炒米者，係用五穀中之穬子炒熟，以沸水冲服。無水時即乾食）此外蓋無往不食肉也。三因歷史上之關係，蒙民自古不食五穀，不講稼穡，不事工商學術，其所有智慧，既不用於農工商學，當然竭其全量，用於牧畜之一途，故牧畜發達而著稱，一

提蒙古面聯畧及牧畜也。

蒙古牧畜之方法，蒙古對於牧畜，雖相沿數千年，認爲生活上唯一之要途，然仍按天然牧畜方法，無所改進，此則蒙旗內各種貧苦及其他牧草到處繁茂有以致之。一般牧養馬，牛，羊，駱駝之方法，或以一旗作一團體，或以一部落爲一單位，或就同一地面之民戶，聯合成一小團體，各就其附近牧場，規劃爲數區；某區爲春場，某區爲夏場，某區爲秋場，某區爲冬場，四界不必特立標誌。所有此地民戶，除另闢水草爲牧場外，皆知遵守，按季牧於一場，在春季必不入夏場，夏季必不入秋場，必待春場牧罷入於夏場，夏場牧罷入於秋場，而冬場，而春場，輪流牧放，不致稍紊。然夏場牧罷，春場牧草又豐茂矣，秋場牧罷，夏場牧草又豐茂矣。於是春場可兼作秋場，夏場可兼作冬場。惟蒙古馬孳息數千匹，按此方法佔地太多，極不經濟。牧馬千匹，須佔牧場地方五六十里，牧馬萬匹，即佔地方五六百里，幾等於一縣之面積矣。雖牛羊所需之牧草，不必如馬之優良，牧場之面積，亦可減少，然分季牧放之法，與牧馬相同，佔地亦不在少數。

馬牛羊三者因腳力之不同，牧場亦不能混合，故須分羣牧放。馬可遠出數十里至數百里，牛羊則不出蒙古包附近，牛羊之牧場雖未嚴定界限，然家喻戶曉，即外來牧放者亦不能紊亂，如有違者，蒙衆共棄之。一蒙古包牧養馬牛羊，至幾千頭者，乃恒有之事，然無馬廐，牛棚，羊圈之設備，亦無芻草之積蓄，牲畜皆就食於野，人羣即臥息於包側，對於馬牛羊之牧放，既分羣負責，而食草之方法，亦有相當之限定

，如羊羣向南，則前排之羊擇食嫩草，踐汚其餘，後者不欲再食。牧者必驅令第二層向西，第三層向北，如此圈轉皆得飽食，蓋羊食草極細，非新嫩之草尖不食，而牛馬較粗也。放馬者每利用山溝，使於看護之處，携帶獵犬立在山頭，預備幾匹棹子馬於身旁，四面或兩側或三面如法佈置，即可任其食息，無所顧忌。如溝中有水，尤爲最好之牧場，蓋水草皆好，只保護不受野獸害，則馬戀羣不他逸，用極少數之牧夫，即可看護數千匹之馬羣。

牧馬者，每驅馬羣外出數月不歸，在牧放時期，必漸向鹽池或城地移動，令時食之以免疫症之發生。其在進行程中，每日必在所見樹上，於其所取之方向，折一樹枝，以示其進行之方向，而便主人之尋覓。牧羊者不能遠去，每日在房舍附近，方圓幾十里地內游牧，因羊之繁殖期較短，且須及時剪毛，爲便經理，不能遠行。每當母羊產子之時，爲牧畜最勞之期，除本家男女全行工作外，仍須另僱工人，尾隨羊羣，施以保護，一經產子，即拾取小羊送至母羊側，而令其認母。羊羣進行，抱小羊隨其後，如此三日，小羊足壯能行，已認其母，則隨母羊行矣，否則母羊產後，羣羊相混，同時產者既多，難免此不認子，子不認母，以之不相顧而含棄，故必輔之以人工，妥爲處理焉。

蒙古羊因水土優良，不受限制，得任其自然生長，故壯而且肥，其肉不膻。蒙古馬亦因應用前項牧放方法，在水草豐茂之夏秋兩季，得充分養料遂充分發育，故不多春兩季使役，精神極易恢復。每日役使畢，放之房舍附近，不必照顧，次日照舊役使，不覺疲勞。據蒙民之經驗，夏秋發育完全之馬，冬春使役後

，若飼以家中草料，飲室內冷水，必患瀉症，交春且生癩焉。牛羊亦然，若不任其自然，強在家中飼養，稍一羈束，亦必生病。此治由於天然方法，習慣已久，不適於人工也。而天然之水草與家中預備之水草亦有不同故也。曩者蒙地所用曆書，必於臘月間令人乘馬赴北京購買，往返共六千餘里，只限十七日，每日約行三四百里，現在喂料之馬，無如此捷足者矣。

蒙古牧畜生活之今昔觀　以上所言蒙民牧畜生活，爲蒙民一般情形，幾十年前，到處可見。馬牛羊之千百成羣者，今則外蒙猶然，內蒙則已不多覯。蓋內蒙地多開闢，漢蒙雜居，同一地方，有種植者，有牧畜者，故牲畜日少，無復從前逐水草而居之狀況矣。曩者治安方面，尙能自衛，寖至晚近，蒙民本身亦多流爲胡匪，對於大批牧畜，自須加以限制，早出而晚歸，半天然而半人工矣。現在蒙旗牧畜，雖不如昔年之發達，然交通工具，仍利用馬匹爲代步，用牛駕勒勒車以貿易運輸，而食品猶牛羊是賴，故昔之養幾千幾萬者，今日仍須養幾百幾十也。

因地理上之需要，不徒蒙民爲然，即漢人之來居是土者，亦須豢養牛馬，以騎以駕。簡單之民戶，米囤中可無米，而馬棚上不可無馬，此因衣食住行，爲人生之要素，在蒙古如行之一事不能盡，則借貸無門，有物不能運取矣，此地理上之關係，不能盡舍牧畜而耕稼也。蒙古牧畜之情形，今昔雖有不同，而其需要之情形，則仍無變更。故蒙民及居留之漢人，仍多以牧畜爲主業，而副以農事。即以種地爲主業者，亦必以牧畜爲副業也。

改善牧畜方法　蒙古牧畜事業，逐漸衰落，其情形既如上述。爲挽救其厄運，不得不利用科學方法。方法爲何，先決者衛生選種是也，茲分述之。

（一）衛生須講求也　昔日天然牧放，利用天然水草，爲牲畜之飲食，得各盡其天然之性，故無所謂傳染病。又因爲數甚多，即有病死者，亦覺損失有限，無甚妨碍。今既出荒開墾，牧場逐漸減少，不能不改天然牧法，爲人工牧養，牧畜一經羈束，違其習性，即難期充分發育，於是疾病時生，死亡率乃漸加大。若不講求衛生，則愈演愈烈，牧畜前途，不堪設想矣。故注重衛生一事，實爲改善牧畜方法之第一要務。

（二）種畜須選擇也　因天然牧放時，牡之弱者，亦往往與牝者交配，於是產出劣種，每況愈下。如引入好種，從事改良，以蒙民之牧畜知識方法，及需要之情形，無論爲馬爲牛羊，必能逐進優良，牧美滿之結果。即以羊論，土種每頭每年可剪毛三四斤，價值不過三四角，以其質劣而用少也。若與美利奴羊種交配，其所生之新種，每年最少亦可得毛十餘斤，至二十餘斤，其價值較前可十倍焉。國馬之善走者，其價值多則二百元，普通者，不過百元，而洋馬每匹動輒數千元，若用洋馬種以改良國馬，則其所產之改良種，即可提高價值。況幾代之後，漸近純血種，其名貴不亞於原種也。牛經改良之後，其乳用者乳房發達，可多得乳。肉用者肌肉發達，可多得肉。如法行之，無不副所期望。故選擇畜種而施行人工交配法，實爲改良繁殖之要着。

扎鎮兩旗牧畜狀況　札鎮兩旗之內，水草豐茂，多天然牧場，故牧畜事業亦甚發達。又以烏珠穆沁爲蒙古出產良馬之地，而兩旗適與此地接壤，故所產良馬，亦頗著名。在民國紀元前，本兩旗牧畜事業，爲哲盟之冠。及民初烏泰獨立，變亂之後，十室九空，或遷移外蒙，或被搶掠，牧畜事業，頓呈衰落氣象。然滿洲（札薩克圖旗之一部落）一隅，牧畜之盛，尚可稱一時。僅梅倫森坡勒（漢人呼爲孫盆）一家，即有羊三萬餘隻，牛一千五六百頭，馬千餘匹。其次羊萬餘，牛八百餘，馬五百餘者，約三四家。合兩旗計之，羊在十五萬隻以上，牛二萬餘頭，馬萬餘匹，一與兩旗人民比較，固仍不在少數。倘能利用新法，從事改善，則數十年後，當有新記錄。

屯墾署對於改良牧畜之計畫及設施　馬產良窳，關係軍政，發展農商，成資利賴。是以歐美諸國，莫不盡力改良繁殖，以供需求。我東省素以產馬著名，日俄之戰，兩國任意徵發作踐，良種喪亡過半。年來雖稍稍繁殖，然駑駘下駟，充乎阡陌，其故由於官府之提倡之道，人民昧保育之方。該署於十八年五月間，據東北陸軍軍牧場總辦金鏡清呈遵提倡馬政改良馬種意見書，及進行程序。計第一步先行調查東三省各縣各區村之民戶馬匹數目，牝牡騸馬之種類，年齒及每年生產死亡速率，然後統計其全部數量，以定需要種馬數目。並由各縣設種馬所，其一切費用，令養馬之戶共同擔負。第二步着手實施，即每一種馬所，分配種馬一二匹，或三四匹，令各民戶牽其所養之牝馬，按時來所配合，則新生之駒，必成良驥。此外設軍馬養成所，以調教軍馬，設獸醫畜產等學校，以養成專門人材等項計畫。當經轉呈長官公署，經移送政

務委員會，令行遼吉黑省政府核議具覆。嗣奉政務委員會訓令，以先後據之省政府議覆，均恐民間誤會，仰先由興安區試辦，俟有成效，再爲推行等因。當以改良馬種，勢無可緩，但僅在興安區內，未免地址狹窄。爲參考地利適宜計，復經呈准將遼寧之鎮東，突泉二縣，及本區之洮安，均劃撥與安馬政區域，以策進行。

前項計畫，既已呈准，劃定區域，先行試辦。於是在該署農政處設第五科，專司牧畜之調查，及改良各事宜。並經印刷改良馬種淺說，分送各縣，廣爲宣傳。凡民戶之畜有牝馬者，皆得與軍牧場之洋馬種馬交配，由縣署發給執照，不取分文費用。本署對於改良馬種，雖如此提倡，但恐民智不開，對於改良馬種之利益及需用，仍有未詳。於是創設賽馬會，以輔助牧政之進行，而喚起馬學之思想，立意不賣馬券，且備現金若干，以資獎勵，對於捷足者獎勵之。則得獎者愈思求良駿矣，其落伍者，自知馬種之劣，望塵莫及，亦必思所以改良之道。況此會愈盛，哄動愈遠，使民間印像，亦愈深刻。至若舉馬登場，優劣立分，環而觀之，萬人空巷，鑑於優勝劣敗之情形，必能發人猛省，如暮鼓晨鐘。此賽馬會之所由設，而不惜銷耗鉅款者也。

東北陸軍軍牧場概況　軍牧事項，爲中央軍政之一。民國初年，陸軍部曾經辦理，然不旋踵而消滅，此後即無聲息。東北處於特殊情形之下，不能因中央無此，而亦廢弛，就地理之關係立論，本鏡內如蒙旗中，到處有良好之牧場，不必另行採置。且對內部維持治安，在在需用騎兵，其爲需要，亦極重大，有此

情形，故軍牧場勢在必辦。司令長官有鑑於此，認爲當今急務，願力予促成，鄒督辦對此尤爲重視。當司令長官倡議之時，值鄒督辦籌備屯墾之會，於是派前炮兵第一旅旅長金鏡清，爲東北陸軍軍牧場總辦，籌備一切，從事建設，民國十七年十一月間，司令長官以爲欲求收功迅速，須有相當指導。於是指定軍牧場設於興安屯墾區內，而委鄒督辦計畫進行，監督指揮，於是擬具組織大綱，而公佈焉。

四，林鑛

東北林礦之區，當以長白與安兩脈爲最盛。興安區內之林礦，位置即適當於大興安嶺西南半部及其附近各地。茲將興安區內現在林鑛狀況，分述於左：

第一　森林

（一）扎鎮兩旗散生林狀況　扎鎮兩蒙旗，於民國初元，先後兩次造叛，一被焚於兵燹，再任人之斧鉞。於數年之間，兩旗界內之大木，均已濫伐始盡。其南部諸山，僅存有小灌木性之山杏，間少雜以蒙古山柞。中部諸山及河套之間，尚有多量之蒙古山柞，及楊，柳，榆等雜木叢生。北部除如中部所有樹木種類之外，復間有落葉松，白樺，黑樺，等木，雜生其間，但林相並不甚豐。惟所最堪注目者，則爲南部諸山小灌木性之杏林。查此山杏，滿生山間，樹勢極矮，最高者不滿四尺，（工部尺）矮者恒不逾二尺，普通以二三尺者爲多，秋冬之季，入斯土者，每見童山濯濯，舉目荒涼，殊不知一入春夏之交，諸山杏林紅花怒放，掩映着一片綠野，並白雪似之羊羣，俯首碧草間，重以原始似之牧夫，騎馬舉鞭，徘徊羊羣之後，點

綴於紅林綠野之間，葛天氏之民歟，無懷氏之民歟，此或爲大木已盡，始現出杏林之繁華。杏樹之根，蒙人多掘之以爲燃料，杏之實，蒙人採集之榨爲油，名杏仁油，多用以燃佛燈，工業上如能利用之，再製爲機械油，則此杏仁油，將來更可爲此廣大杏林有望之副產物也。

（二）索倫森林狀況　索倫原爲索倫民族部落集居之地，自民國元年，始由黑龍江省放荒設治。於未放荒設治之前，大木參天，林相森然。及至設治以後，索倫土人悉行北移，始有蒙漢人入境採木，但此時之採木者，均爲數人結夥，或數十人結夥，入林採伐而已，並無規模採木公司之組織。迨至民國十六年，黑龍江故督吳興權氏，曾於索倫籌設採木公司，擬大興採木。惟以運輸困難，雖有洮兒綽兒等河流，終以水勢過小，不能利用，嗣於民國十七年春，旋即停辦。凡各私人結夥所採伐之木，悉以上木局子及索倫兩處爲集散之所，故索倫亦稱下木局子。今日索倫之東北兩方，（索倫東南爲扎鎮兩蒙旗界）距索倫約百二十華里以內之地，諸山所有樹木種類，僅白樺，黑樺，山柞，山楊等之混淆林。河套則多屬榆柳之雜生，針葉樹自設治之後，均爲採木者擇伐殆盡，雖間或有稚樹，成材者實所罕見。東至楊樹溝，火龍溝，北至草根台，俄母斯台等處，黃花松之林相始漸盛，凡諸山之陰，黃花松叢生狀況，遙視之有如吾東省特產高粱密生田間之觀。人行艱難串間而過，至白樺，黑樺，山楊等材，亦以此爲巨。惜只以交通運輸之不便，尚難遽期利用耳。

（三）大興安嶺森林狀況　興安屯墾區所謂大興安嶺森林者，即以大興安嶺爲脊梁，由嶺頂起，向東百

里，向西百里，南北延長凡四百里，爲南半部大興安嶺森林區域。此間多爲單純之巨大黃花松林，及黃花松，白樺，山楊，等之混淆林。大木參天，茫無際涯，林況之盛，以此爲最，實爲斧斤向未一入之區。苟能善爲利用採伐，或可濟我國將來之木荒，並杜漏巵於萬一，此間令人之饒有興趣。並可注目者，則不惟麋，鹿，熊，羆，狐，貉，狼，豹各種野獸甚多，可爲狩獵，嶺之稍西偏，復有溫泉四十餘池，足供沐浴，又各池所含之礦質不同，醫吾人之疾病者亦自異。於數年之前，俄人曾潛至此處，於各池之旁，各建板屋甚多，以供沐人宿住之所，並各樹以說明牌，以示來浴者可知某池可醫某病。每當夏秋之際，俄人由海拉爾乘汽車來此沐浴者，絡繹於途。如能一方圖森林之採伐，一方謀交通之便利，將此廣大之林區，闢爲漠北之百里溫泉公園，使來遊者有景可賞，有獵可狩，未始非誘掖開發之一助也。

（四）罕達街森林狀況　罕達街森林，在大興安嶺之西，將軍廟址迤北一帶之地。林木種類，較前各區又爲之一變，主要林木，則悉爲油松（亦名西比利亞赤松）之單純林。他如黃花松，白樺，黑樺等，雖亦有雜生其間，但爲量不多，向未經斧鉞，仍保有其原始狀況。將來採伐利用，此爲最主要之林區。

（五）森林面積材積利用率及樹木種類　興安區之森林狀況，既已如上述。而各森林之面積及材積，扎鐵散生林面積約爲六千方里，材積約爲二百萬石左右。索倫森林面積約爲四百方里，材積約爲六百萬石左右。大興安嶺森林面積約爲千餘方里，材積約二千萬石左右。罕達街森林面積約爲二百方里，材積約二百萬石左右。茲復將其利用率及樹木種類表示如左。

甲，森林利用率

造材種類	枕木	電杆	建築材料	薪材料	其他
百分率	一四	二〇	二〇	二六	二〇

乙，樹木種類

一，針葉樹

落葉松（即黃花松土名異季松） 油松

二，闊落樹

白樺 黑樺 山楊 楊樹 柞樹 櫟樹

（六） 設立山林局規定森林採伐章程 於十八年五月二十七日，該署曾向東北政務委員會呈請設立山林局及森林採伐章程，請備案。內敘興安區北部山林叢密，在昔交通不便，人跡罕至，故未經斧斤。此後日漸開闢，伐木礫會，似不得不實地管理，以期一方開採林利，一方保護幼林，使達繼續利用之目的，不致漸變童山濯濯之象。

第二 礦產

興安區之礦產，蘊藏甚豐，茲業經調查發現者，於鎮旗佘公府北方，三十餘華里，地名阿古營子附近山谷之間，河床之七，相傳有金礦，索倫東北方兩山之間，有小河流通過其兩岸，砂礫間亦傳有金礦，惟

第十四章　東北與國際之關係

一、概說

(1) 至日俄戰爭爲止之三角關係

我國東北邊圍，與俄接壤之處最廣，故對俄之糾葛亦最多，東北之對外關係，爰可謂始於與其接壤國俄羅斯之交涉。對俄交涉，自明末葉，即肇其端，入清以來，交涉更繁，迄於今日，犖犖大者如中東鐵路問題，中俄通商問題，以及復交問題，尚猶擱置未決也。

其次則爲環遊世界而劃定版圖及勢力圈於各處之英國，亦於我東北遼河河畔，遺印其侵略手段之痕跡。但自甲午庚子兩役之前後，日本漸擬嘗試築造其地位於亞洲大陸一角之時起，世界各國方始競爭角逐，而羣起注意於我國之東北焉。

中日戰後三國干涉還遼之結果，我國占確實的地步於東北，而德法英諸國亦於吾國本部，各自設定其勢力範圍。日俄媾和之後，俄國收斂其延長達於東省南部，東方侵略之手腕而退居東省北部及外蒙古，日本之勢力遂取而代之。邇來對於東北之豐富天然資源，歐美各國皆甚垂涎且採用種種之手段，擬於此處試求利權之獲得，但日俄兩國，盤據南北，各擁讓其「所謂特殊權益」，他國之侵入，在於今日奏效殊微。

然若由吾國全部觀之，英國最初請開牛莊爲商埠而建貿易市場，且有北寧鐵路之建設，但其在我東北之發展，由於日英同盟之關係，僅止於此，轉而圖占優越的地位於揚子江流域西藏九龍威海衛山西等處；德國於山東，法國於雲南廣西廣東，亦各伸張其勢力，職是之故，我國東北各處遂成爲日俄兩國競爭之舞台矣。

如僅以中國內地而言，日俄兩國，雖因其各有之利益與目的，在昔曾起激烈之衝突而將來之競爭或益趨激烈，但自日人視之，長城以內，任何事業皆不若東北權益之重要，而在俄人方面則西伯利亞東部，中東鐵路沿線一帶及海參崴等處，亦較長江流域爲重要。自一八九四年，日因俄之干涉放棄遼東半島後，日俄在我東北即以軍軍與外交作互相攻鬥之工具。未幾日人在中國東北部之勢力，竟超過俄人以上。一九零四年之戰爭，俄敗於日，於是俄人覆昔之拒而不與者，至是亦祇可聽日人之攫取。繼則日英同盟成立，日本在亞陸之發展，因得免列強之干預，其勢力亦遂膨脹；迨至歐戰爆起，列強無暇東顧，日本乃利用此時機，盡量設法鞏固其在吾國之勢力。迨巴黎和會閉會時，東北，西伯利亞東部，內蒙古及山東等處，雖皆非爲日人所據有，然皆已爲其所控制，日兵戍守，遠達貝加爾湖，當此之時，在東北除協約國所設立之中東鐵路共管委員會，爲一外人勢力，畧可與日人抗衡外，其他莫不在日人勢力之下。計已往七十餘年間，俄人在遠東之勢力，未有如此時之微小者，而日人之抱帝國主義者，至此亦以爲其素所幻想者，可指日而觀成矣。熟知事有不然，一九二一年五月三十一日，美政府對日警告曰：「對於日政府之

任何行動，凡足損俄國之條約權利，或政府及領土之完整者，皆不能與以承認。」自此以後，形勢驟變；迨一九二二年終，日本已退還至其一九零一年吞併高麗時之地位。　現日俄東省北部之競爭，於是復起，而俄人在東北之地位，與二年前相較，又畧優矣。

普通之人，多認東北爲日俄二國逐鹿之場，但就實際言，在東北之逐鹿者，非僅日俄兩國，即向以賽婁不振聞名之吾國，現已漸始活動，加入競爭　東北雖遠居長城之外，但仍爲吾國領土之一，以是之故，吾國政府凡遇日俄侵犯吾國主權時，必鄭重警告之。　其他一方面，并努力從事於建設，及收復由于不平等條約所喪失之各種權利。

至於日人之態度，則顯然以東北爲特殊地域，日本國有鐵路所刊行之各旅行指南中，將吾國與東北分別討論，而又以高麗東省及西比利亞同盟論述，此種界別，顯有政治上之意義。　日本認爲其在東北之地位，爲「特殊地位」，其得之也，以戰爭之犧牲爲代價，其保持之也，則將惟南滿鐵路管理權是賴。　當一九二七年九月，南滿鐵路公司總裁山本氏，曾宣言日軍在大連以血換得者，雖重流血，亦必保衛之。　至於俄國若欲恢復其在東亞之勢力，及維持其入太平洋海參崴港口之控制權，則其在東亞也，不能僅據西伯利亞鐵路爲已足，而於中東鐵路之局部管理權，勢有不容放棄。　此中日俄三國在東北競爭之大略也。

（2）現在之多角形關係

日俄戰爭，勝利歸於日本，東北形勢於是一變，南有日本，北有俄國，顯然分野，各自努力維持其所

謂勢力範圍。　吾國立於其間，一方從事於建設新東北，一方從事收復由於不平等條約所喪失之各種權利，故東北成爲中日俄三國角逐之場。　英美二國，於其間若何虎視，亦有一言之必要。　第一，爲一九〇五年日俄戰後，美國使鐵道大王哈利曼收買滿鐵而失敗。　美國欲以日本犧牲數億資財與幾多生命所得之滿鐵，安然歸其支配，而成獨占世界交通之大局。　但其計畫，不幸爲日本小村侯所破壞而功敗垂成。　第二，爲一九〇七年英商賓林諮氏，以英國勢力爲背景，欲造法庫門鐵路，日人稱爲滿鐵之平行線，嚴重抗議而止。　自此以後，英美於東北之野心，一有機會，即行闖入，途有第三案，在一九〇九年與錦瑷鐵路運動相前後，美國即於外交場中，提出東北鐵道之中立案，而大起糾紛，日本與俄國提攜，漸破其謀。　一九一七年日本受列國之壓迫，遂以洮熱鐵路建築權，讓諸列國財團。　更於一九二二年，華盛頓會議時，九國間簽定關於東方之華盛頓條約，而嚴禁或限制，各國對於吾國侵畧之行動。　同時東北問題，遂入世界外交之場而成巨案。　而英美兩國，尤以美國爲甚，終未棄其對於東北之大欲，一有機緣，輒欲揮其巨腕，蓋虎視眈眈也。

德國自歐戰戰敗以來，負有英大賠款之國債，因擬先從經濟上力圖發展，而脊彌補。　吾國東北各處，精西比利亞鐵路之便，距德不遠，且其製品精良，價值低廉。故德國近來，在我東北貿易之地位，較爲優越普遍。　日人或有：「德人在東北經營之地位之不易克服，遠過於防止蘇俄之赤化運動，」之言，德人勢力之雄厚，似可知之矣。

東北現狀既如上述，由中日俄之三角關係，加入德法成爲五角，今則一轉而加入英美，已變爲多角關係，至稱東北爲東方之巴爾幹者有之。

東北及蒙古各處，因其與接壤鄰國地理上之關係，東省北部外蒙古及內蒙西部，與俄國之交涉甚繁；東省南部鴨綠河及內蒙東部，則與日本之交涉，至爲複雜。近十數年來以東北爲中心之對外關係，多以東北省政府之自主的交涉爲主，然自國民革命成功，全國統一告成以來，吾國各省對外交涉實權，概皆移轉於國民政府，故此後對俄對日以及其他各國之交涉，性質恐益將複雜也。

二、東北與俄國之關係

一　初期之中俄關係

一，俄羅斯東方侵略

（1）東方侵略之由來——俄人之東侵，始於十六世紀之中葉。伊凡四世破西比爾汗國，漸臻隆盛之後，乃越烏拉嶺而侵略西比利亞之地域，并令才略彙全之鐵木克，率其部下，一方繼續略取，一方建築「頭包斯克」（Tobolsk），「晒木斯克」（Tomsk），「葉尼塞」（Yeniseisk），「鄂叩斯克」（Okhotsk），及「尼布楚」（Nerchinsk）諸城。西比利亞之經營，著著進步，因益圖版圖之擴張，迨至十七世紀之中葉，遂注目於黑龍江流域，而進窺中俄之國境焉。

俄羅斯僻處歐洲東北隅，土瘠地寒廣漠，久欲取得良港。以爲出海之路。然西阻瑞典，不能越波羅

的海，南阻土耳其，不能出黑海，惟有經營遼東，以出太平洋，此自然之勢也。於是由西伯利亞，漸侵我黑龍江流域，愛琿北京兩條約，我國黑龍江以北，烏蘇里江以東之廣大面積，均爲攫奪而去，我國東北國境乃日蹙。

（二）東方侵略之成績

甲，俄羅斯經營西伯利亞——自十七世紀以來，俄人漸注重於東方西伯利亞，所至建城駐兵，日事開拓。

乙，俄羅斯侵入黑龍江——黑龍江土地膏腴，遠非荒漠西伯利亞可比，俄人久所欣羨，清順治時，乘清廷有事中原，適在創立建設之際，無暇顧及，俄人乃破索倫部人黑龍江，築雅克薩城，順流而東，過松花江，至烏蘇里江會點。康熙初年，適逢三藩之亂，又於台灣多事之秋，俄人因而侵略沿江一帶，建築堡壘，進行永久佔領之計畫，於是黑龍江下流地域，舉歸俄國之勢力範圍。

（三）尼布楚條約之回溯

（甲）俄國遣使說虛實——俄人雖侵入黑龍江，然不知中國國力如何？順治十二年，兩遣使臣賫方物來北京，以請互市爲名，探虛實。清廷方侈然自大，視爲鄰國朝貢。順治帝與俄國書有云：「爾國遠處西北，從未一達中華，今爾誠心向化，遣使貢進方物，朕實嘉之……」

（乙）中國用兵黑龍江及議和　康熙二十年（一六八一）以後，三藩既平，乃得專心對俄，製軍艦

，絕貿易，先進都統彭春攻陷雅克薩城，既而俄援兵來，戰端再開，俄兵敗，和議開始。

（丙）尼布楚條約——和議地點在俄境尼布楚河左岸，尼布楚地方。開議時，清聖祖命都統鄂
理發兵一萬，自愛琿水陸並進，以爲外交後援　康熙二十八年（一六八九）九月九日，和約成立，
尼布楚條約凡六款，茲撮其大要左列：

（一）自黑龍江支流格爾必齊河，沿外興安嶺以至於海，凡嶺南諸川注入黑龍江者屬中國，嶺
北屬俄。

（二）西以額爾古納河爲界，河南屬中國，河北屬俄。

（三）毀雅克薩城，雅克薩居民及什物，聽遷往俄境。

（四）行旅有官許文票者，得貿易不禁。

俄國五十年經營之苦心，全歸泡影，爲我國對外最勝利之條約，清聖祖知俄人東略野心，終不能絕，
乃于精奇里江河口，設兵屯田爲守備，　俄人自是對於中國頗持和平政策，或遣留學生來北京習華文，或
發商隊沿邊行貿易，六十餘年間，中俄之間，頗示親善，

（4）恰克圖條約之回顧

（甲）恰克圖條約之締結——自喀爾喀內附，外蒙主權歸中國所有，於是北方中俄互市與境界問
題遂起。　雍正五年（一七二七）九月，中俄締結恰克圖條約，所以劃蒙古西伯利亞之疆界，及解決貿易問

題之條約也。茲將其要項，撮錄於後：

（二）以恰克圖爲兩國通商之地，自額爾古納河岸至齊克達齊蘭，以楚庫河爲界；自此以西，以博木沙奈嶺爲界，各立界標誌之。

（三）以烏得河地方，爲兩國中立地，彼此不得侵佔。

（四）俄國商人，得三年一至北京貿易。

（乙）恰克圖條約後兩國貿易狀況——尼布楚恰克圖兩約締結後，中俄邊境，暫無紛擾，而兩國商人貿易於庫倫恰克圖者，日見發達，恰克圖更變爲漠北繁庶之區　清高宗時，因事禁止貿易，忽而閉關，忽而開市，乾隆五十七年（一七九三），再訂恰克圖互市新約，兩國商民得保和平。

二，愛琿條約——黑龍江以北之割讓

（1）俄羅斯又侵黑龍江

（甲）鴉片戰後，俄人乘機活動——俄自尼布楚條約後，對于黑龍江侵畧野心，一時少戢。鴉片戰後，歐洲各國瓜分太平洋之利益，俄皇尼古拉第一亦起而競爭，道光二十七年（一八四七）命木喇福岳福爲東部西伯利亞總督，使經營東方。

（乙）木喇福岳福之東方經略——木喇福岳福主張「先用軍艦佔江口及海岸附近，則黑龍江得航行，西伯利亞始得開發。」俄皇因續派尼伯爾斯克率軍艦來東方，與木氏合力經營。道光二十九年（一八

（一）打破康熙時尼布楚條約，雍正時恰克圖條約之權利：損失疆土百四十萬零五百七十方里。

（二）黑烏松三江航權斷送俄人。

（三）啟俄人覬覦野心，東北國防吃緊。

三，北京條約——烏蘇里江以東之割讓

甲，愛琿條約後俄人之交點——愛琿條約，我國損失已多，俄人一面經營黑龍江，一面復以軍艦隨英法聯軍之後，同往天津，及英法約成，俄又援例另訂中俄天津條約十二條。其中關於東北者如左：

（一）俄國在中國海口通商處，得設領事官，又得派兵船停泊該處，以資保護。

（二）准俄國人得由通商處所邊內地傳教，得置買土地，蓋建房屋。

天津條約為純然的片面義務的最惠國條約，在於北方，木喇福岳福，於國境之改定上大收功效，未滿一月重又締結最惠國條約，俄國之勢力，遂日益南下矣。

（乙）北京條約之締結——英法聯軍之陷北京也，多賴俄使居間調停。及和議成，俄使以有德與我，請開關恩設判。茲有中俄北京條約之續訂，烏蘇里江以東，割手斷送。時咸豐十年（一八六〇）十月初二日，條約凡十五款其要項如下：

（一）烏蘇里江以東，鑲嶋俄有（庫頁島亦入設

（二）恰克圖與北京間，許俄通商，併開新疆之喀什噶爾爲商埠。

（丙）北京條約後俄人之經營——北京條約成，俄人於黑龍江北，建阿穆爾州，併烏蘇里江東於沿海州；更經營海參崴爲軍港。俄人不損一兵，不費一彈，坐享若大疆土，並以海參崴爲太平洋艦隊之根據地，於是俄國遼東政策之基礎，全然確立矣，吾人對之應作若何感想耶！

四，俄國主動干涉還遼

中日戰後，依光緒二十一年（一八九五）所訂馬關條約第二條；「清國將左列土地之主權，及在該處之城壘兵器製造所及官產，永遠割與日本國。一，在於左列境界內奉天南部之地方，由鴨綠江口，溯江而至安平河口，由該河口再至橫亘於鳳凰城海城營口之遼河口，並包含前列各城市。以遼河爲界之處，係指以該河之中央爲界而言，及在於遼東灣東岸及黃海北岸，屬於奉天之諸島嶼。」遼東爲北洋之屏藩，東北之門戶也，關係於中國之命運者非輕。日俄勢力之消長，亦視得遼東爲轉移。俄人欲完成遠東政策，不能不代索遼東，否則亞比利亞之經營，海參崴之設備，皆虛費苦心矣。故三國干涉還遼，實以俄人爲主體，亦俄人遠東政策之生死關頭也。

約既成矣，俄德法三國忽起而干涉，向日本提出抗議，一面告中國：「遼東地不悉歸，毋批准換約。」而俄艦且紛集日本之長崎及遼海，以逼迫日本。日本大恐，不得已而還我遼東。然日後日俄戰事之端，已伏於此。中國既得遼東，乃償日三千餘萬兩。

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，東北途處於日俄勢力範圍之下矣。

五　俄國之東北侵略

一，中俄密約之締結

（1）李鴻章在中日戰後之外交政策——李鴻章憤日人之強橫，赴日和議時，即已定「聯俄制日」之策。赴日前，與俄使喀希尼在俄使館密議者數日夜，私相約束而去。及還遼事畢，俄以有德於我，欲將前此與李私約者，提出總署：值李入閣，不居要津，乃暫緩其請，以待時機。

（2）李鴻章赴俄祝賀暗締密約——光緒二十四年（一八九　）四月，俄皇舉行加冕禮，政府應俄人之請求，命李鴻章赴俄祝賀。李赴俄，俄舉還遼事索酬，遂有中俄密約之締結。中俄密約，世稱喧傳者有二，二約全文不一致，然其約所載大都爲事後事實之張本，當事國雖始終並未承認，但不能爲毫無根據也，俄假援助中國爲名，以共防日本，使東北全境入俄勢力範圍。根據此密約，以訂華俄道勝銀行之契約，及東清鐵路公司條約，護得延長西比利亞鐵道至於海參崴，通過吾國東省北部境內，東清鐵路之建築權，及在東省南部鐵路建築優先權、鑛山採掘權，駐兵權及膠州灣之租借權等。

光緒二十三年（一八九七）十一月，俄艦入旅順口，強迫租借旅大。次年中俄旅大租借條約成立，租

借以二十五年爲期，旅順作軍港，大連作商港；自哈爾濱至旅大之鐵路，由俄國建築。俄國既擴大其勢力於遼東，爰設關東省以治之，東省南部一帶，悉入其勢力範圍。光緒二十五年（一八九九）英俄二國不經中國許可，逕定英俄協約：「俄認長江流域爲英築鐵道之範圍；英承認長城以北，爲俄築鐵道之範圍，」自是俄又擴大其勢力於長古矣。

（二）中國密約中國方面之損失

（甲）經濟侵略之加緊——以前外人之侵略中國，用通商傳教之方法，至此更進一步，用政治經濟之方法。故華俄道勝銀行有收稅，經營國庫，鑄造貨幣，代中國募集國債，及建築鐵路電線之權；東清鐵路公司，除經營路務外，並有開礦設警察之權。

（乙）引起各國勢力範圍之競爭——密約中之租借膠州灣，即後此膠州，威海衛，廣州灣，旅順，大連租借之端失；旅順大連不許割讓與他國，遂成各國「勢力範圍」之濫觴。

二，俄人佔據東北

俄人久存併吞東北之野心，東清鐵路既成，旅大既成，復以遼東爲關東省，稱哈爾濱爲首府。義和團未起時，俄艦已東下，及宣戰令下，黑龍江將軍壽山圍攻哈爾濱，並由瑷琿攻入俄境。俄人乃藉警備鐵路之名，大舉南侵，陷齊齊哈爾，佔長春，破遼陽，進取奉天，東北各要地，遂全爲俄人佔有，東北之武備悉歸俄人掌握，俄以十八萬重兵鎮之。更欲進據關內外鐵路，直衝北平，聯軍轉恐其內侵，急派軍

據山海關以還之，其野心之勃勃，於此可見矣。

其後吾國屢與俄人交涉，迫至一九〇二年，俄國讓步，將東北之政治交還中國，撤東北之俄軍，並將山海關營口新民各鐵路交還，此即所謂滿洲還附條約也。

六、日俄戰爭與中國

一、日俄戰爭前，兩國在遠東之衝突

（一）日本之大陸西進策

（甲）西進之步驟——先併朝鮮，次及中國之東北。

（乙）西進之策略——先打倒中國在朝鮮之勢力，進謀推翻俄國在朝鮮及吾國東北之勢力，以求貫徹其主張。

（二）俄國之遠東政策

（甲）俄國經營西伯利亞之目的——俄人東來，計畫遠大，建造西伯利亞大鐵路，修築海參崴軍港，其目的在太平洋海權之取得也。

（乙）俄國遠東政策——俄欲達到其目的，須先侵入東省北部，次則及於東省南部，朝鮮亦為其目標之一，保護東北，抵抗日本西進，必爭之地也。

二、日俄戰爭

庚子拳匪之亂，俄人乘勢佔有東北，及和議成，猶延不撤兵；日人乃起而代謀，於是日俄之戰起。日俄戰爭在光緒三十年至三十一年（一九〇四至一九〇五）。日俄之衝突，匪止朝夕，日本之大陸西進政策與俄人之遠東政策，既不相容，而在吾國東北及朝鮮之利益，又復抵牾；滿洲撤兵問題，特戰爭之導光線耳！俄人龐然自大，初不料日人敢於開戰，一切設備，率多未周，以故海陸軍全歸破滅。中國既不敢袒俄，又不敢助日，坐視兩國在吾國境內開戰，而不能不宣告中立，良可哀矣。俄人敗北，朴資茅斯條約成立，俄人號爲失敗，實則所棄捨者，不過遠東所得利益之一部，於其本國固無損也。而嚴守中立之中國，反竟等於戰敗之國，東三省名義雖如故，然東省南部已入日人勢力範圍，吉黑則仍未脫俄羈絆，日俄之戰云者，直分割吾國東北之代名詞耳。

七、日俄戰後至於歐戰

日俄戰後，依朴資茅斯條約，東省南部俄人所有一切權利，盡皆拱手讓與日本，俄在遠東之勢力驟弱。朝鮮既不能當啄，而東省南部權利，又盡讓與日人，計惟有一方面保持東省北部所固有之權利，其他一方面，失之東隅者而求之桑榆，對於蒙古之侵略，依然繼續行之而不已。日南俄北，攜手以經營東北，吾國寶藏豐富之東北各省遂有主客異位之觀焉。

日俄媾和成立後，俄軍漸向本國撤退，居住西比利亞及東北之俄人，甚抱恐怖之念。俄國政府鑑於吾國銳意於軍制之改革，對於吾國之態度，因而一變，改取頗爲溫和之政策。如一九〇九年中俄協約，

俄國承認中東鐵路沿線一帶吾國之主權；對於哈爾濱市政，吾國之行政監督權亦容認之。

其後俄國脫於戰後之疲弊，遂再採取積極政策，復抱遠東經營之意圖。一九一六年三月，吾國政府與道勝銀行之間，成立借款鐵路借款契約；嗣於歐戰正酣之際，猶締結中俄條約，使吾國以黑龍江之一部，呼倫貝爾作爲特別區而承認其自治。俄國不顧英法美日等國所發表，中國領土保全，門戶開放，機會均等，有關之條約及協助，並及協商暴行外蒙古之侵入。清末民國革命之初，外蒙古之王公喇嘛，亦倣吾國各省而宣言獨立。先是俄國煽動外蒙古活佛，強迫吾國派遣內蒙古之駐軍。俄人乘此時機，使蒙古脫離吾國之治下，復仿於韓之制度，締結保護蒙古，阻止吾國蒙古之討伐，締結俄蒙密約，而獲得在蒙古之特殊權利。即使吾國承認蒙古之自主權，援助對於吾國軍隊侵入之防止，蒙古政府與俄人以農工商業及其他之特權。今後當外締結條約之際，須得俄國之承認等參。然而吾國宣言此種密約無效，對於俄國抗議，嗣後經於一九一三年，中俄代表成立中俄宣言。依此宣言，俄國承認吾國在蒙古之宗主權；吾國承認外蒙古之自治權。不干涉其內政，僅於庫倫派遣一名大員駐節，主關中俄之利益，另行商議。其後中俄蒙三國會議，確認外蒙古之自治，外蒙古各種經濟上之利權，盡歸俄國。但後值俄國革命之際，列寧共產政府無暇東顧，而蒙古政府亦再傾心內附，吾國爰遣使前往慰撫，一九一九年西北籌邊使徐樹錚遣赴庫倫，迭與蒙古王公喇嘛會商數次，衆意僉同，遂將自治全權奉還中央，而取消外蒙之自治。於是重歸吾國版圖矣。未幾外蒙古忽得蘇俄援助，遂重建蒙古共和國，以至於今。至於呼倫貝爾特別區，係以

帝俄煽惑而宣佈自治，及一九一七年俄國發生大革命，呼倫貝爾之外援斷絕，乃亦於一九一九年向吾國政府呈請撤治，並請取消中俄呼倫貝爾密約，吾國政府允之。　宏將呼倫貝爾劃成海滿道，撥歸黑龍江政府管轄之。

八、歐戰之後至於現在

（1）中俄關係之變化

歐戰之暴雨畢，一九一七年三月，俄國大革命起，勞農政府成立，對外情勢一變，舉凡帝國政府時代對外侵略之政策，一概排斥，於是中俄之國際關係，亦爲之變更。　俄國革命後，新舊衝突，不能維持中東鐵路之秩序；吉林地方當局恐釀成變亂，於七年乃強迫將中東鐵路警備權收回。　九年三月中東鐵路三十有餘俄國勞動團體罷工後，復將中東鐵路之管理權，與其附屬地之行政權司法權警察權，完全收回。

（2）中俄協定之成立

（甲）中俄交涉之進行——先是舊俄王室顛覆，勞農政府成立，曾於民國八年（一九一九）七月，宣言：「於舊俄政府在中國以侵略手段，取得之土地與一切特權；並希望以完全平等之關係，恢復中俄邦交。」　又以聯絡東亞民族，反對帝國侵略主義，協助我國反對列強相號召。　我國民雖爲熱烈之同情，究因受列強牽制，不敢與俄交涉。

（乙）王加協定——十二年（一九二三）三月，政府以王正廷爲中俄交涉督辦，增任中俄交涉事宜。

九月蘇俄代表加拉罕來北京，力標親善主義，王正廷與之接洽。加拉罕於斯際，一面與日本駐京公使芳澤謙吉，密議繼續日俄交涉；一面向中國要求，先行承認蘇俄，再開正式會議。此種雙管齊下之外交政策，遂使中日皆受挾制。會北京外交團致函於我外交部，防止中國承認蘇俄，交涉遂停頓。

十三年（一九二四）二月，英義承認蘇俄，中俄再行交涉。三月一日，非正式接洽完竣，決定先訂立大綱，再行承認蘇俄；並會議解決懸案細目。三月十四日，議定簽署中俄解決懸案大綱十五條，及暫行管理中東鐵路協定十一條，世謂爲「王加協定」。

王加交涉既定，三月十五日，提出閣議，政府對於協定中之「中俄舊約」，「外蒙撤兵」，「教堂」，「產業」等問題，主張修正；決令王正廷再向加拉罕修正。加氏不允更動，謂已雙方簽字，王氏亦表示不願再向俄代表磋商，於是撤銷中俄外交督辦，由外部接收，交涉又形破裂。

交涉破裂，竭力疏通加氏無效，乃迭向俄外部接洽。俄於是訓令加氏對中國所讓三點讓步，兩方交涉十餘日，卒於十三年（一九二四）五月三十一日，成立中俄解決懸案大綱協定十五條，暨暫行管理中東鐵路協定十一條，並附有聲明書七種。其要如下：

（一）邦交恢復

（二）前舊俄政府與中國所締舊約，均行廢止，重訂平等新約；

（三）前舊俄政府與第三者所締，妨礙中國主權之約，一概無效；

（四）俄承認外蒙爲中國領土之一部；

（五）中東鐵路中俄共管，彼此認定該鐵路純係商業性質；

（六）舊俄政府在中國舊條約所獲之權利，均行拋棄，

（七）俄允拋棄俄國部分之庚子賠款；

（八）俄允取消治外法權及領事裁判權；

（九）將來訂立商約時，中俄兩國採取平等相互主義，同時協定關稅稅則。

（3）伯力協定及中俄會議

中俄協定只有大綱而無辦事細則，新細則未經訂定之前，帝俄時代之舊細則，當然繼續有效。吾國雖急欲重新訂定辦事細則，而俄方漫不管理，一再推諉。吾國國民革命成功後，著手於國權之收復，又激于威海衛收回之成功，且輕視俄人之疲弊，乃於一九二九年七月，用武力驅逐俄局長，而擬收回中東鐵路之全利權，藉圖平靜之中俄關係，遂又破裂，而啟戰端。其間經十數次折衝之結果，始成立伯力協定，中東鐵路方復歸中俄協定所規約之原狀。中俄會議現正在俄京交涉，不禁遙祝我國成功也。

二、東北對於日本之關係

一、初期之中日關係

中日之國際事件，大部分繫於東北地方及朝鮮關係。朝鮮久被日本吞併之今日，東北地方與朝鮮接

壞，其國際關係，故益加繁矣。　查東北與日本，至於發生國際關係，實肇始于甲午中日之戰。　依據馬關條約，確認朝鮮之獨立，同時將遼東半島及其附屬島嶼，割與日本。　旋因俄法德三國干涉，日本不得已隱忍歸還遼東，所謂大陸西進政策，一時受阻。

其後俄國租借旅大，不僅以爲東方軍事上政治上之根據地，並將吞併東北，而進窺朝鮮，於是日俄戰爭突起。　迨日俄戰後，朴資茅斯及中日滿洲善後兩約成，日本承繼東省南部俄人所有之權利，日本在東北之勢力，始見確立，而我東北與日本遂立於密接繁雜關係之下矣。

自後發揚滋長，至歐戰期間而達極盛。　歐戰結束，華會開幕，日本在東北行動，始受國際約束矣。

馬關條約中，關於朝鮮及東北條項如左：

第一條　清國確認朝鮮完全自主。　對於清國貢獻典禮，永遠廢止

第二條　清國將左列之主權，幷該處所有城壘，兵器製造所及官產，永遠割與日本。

一　左列經界內奉天省南部之地。

自鴨綠江口起，溯該江至於安平河口，再由該河口，至於鳳凰城，海城，營口，折線以南之地，前記各城市，包含在內。　然而以遼河爲界之處，係指以該河之中央爲界而言。

遼東灣東岸及黃海北岸，屬於奉天省之諸島嶼。

然如上述，日本僅遭三國干涉，遂使其放棄奉天省南部之地。　日本對於東北之關係，表面上雖然斷

絕，但遼東半島之名深印日人腦中，十年之臥薪嘗膽，致成日俄衝突，依朴資茅斯條約，日本之權力，始再延長至於東北。　旅大原爲吾國領土之一部，但不知吾國人民，須經幾何年之臥薪嘗膽，方可將其重入版圖也。

二　日俄戰爭以後

日俄戰爭，日本立於自動制勝地位，著著佔先。　俄國軍隊之在東北者，兵備不整，事事落後。　宣戰之後，俄軍連戰連敗，波羅的海艦隊最後又歸破滅，勢難再戰；日雖戰勝，亦竭盡全國之兵力財力，不堪續戰。　因美國總統羅斯福之勸告，乃在朴資茅斯，正式直接言和。

朴資茅斯條約中，關於東北之要項列左：

（甲）俄承認日本在朝鮮，政治軍事經濟上之卓越利益，及保護監督之處置。

（乙）由中國轉租旅大於日本。

（丙）日俄承認東北門戶之開放，雙方均定期撤兵。

（丁）俄讓長春旅順間之鐵路，及其所有一切附屬事業於日本。

但關於旅大租借地及南滿鐵路一切權利之轉讓，勢須先求吾國之允諾而後方可有效。　日本乃續派全權代表小村外務大臣，自朴資茅斯歸國後，來我北京，與吾國全權代表袁世凱舉鴻機，前後交涉二十餘次，遂於光緒三十一年（一九〇五）十一月二十六日，締結中日滿洲善後協約。　其大要如次：

(甲)中國承認俄國在東省南部一切權利，及長春至旅順間之鐵路，轉讓於日本。

(乙)中國政府爲外人居住貿易，自開鳳凰城，遼陽，新民屯，鐵嶺，通江子，法庫門，吉林，長春，哈爾濱，寧古塔，琿春，三姓，齊齊哈爾，海拉爾，愛琿，滿洲里等處，爲商埠。

(丙)中國政府允將安東奉天間軍用鐵路，仍由日本政府接續經營，改爲專運各國工商貨物。

(丁)營口安東奉天府各商埠，由中日兩國派員，劃定日本租界。

上約所訂，不但俄人在東省南部一切權利，移於日本，且又加多，如自開商埠十六處，劃定營口奉天安東日本租界，安奉鐵路允日本接續經營及改築，及設立中日採木公司等事；是我中國雖名中立，實甚於戰敗，是尤不平等條約中之不平等者也。

三　間島問題

昔於康熙五十一年(一七一二)，清政府與朝鮮劃定國境於鴨綠江圖們江水源之白頭山上，樹立界碑。規定東以土們江，西以鴨綠江爲兩國國界。然清政府以吉林東部長白山一帶爲發祥之地，禁止人民移居，故該處民戶不多，圖們江中有江通灘，面積不及二千畝，四圍帶水，故以間島呼之。此島向屬吉林管轄，亦在禁令之內，因是更形荒僻，儼同無主地域。同治間朝鮮咸鏡道人民，以本地饑饉，多渡圖們江移居間島，光緒九年(一八八三)，吉林將軍銘安，令朝鮮人退去。朝鮮政府以界碑之土們江，非圖們江相抗辯。我國遂于間島中央設官屯兵，重稅韓民。韓政府向地方官吏交涉無效。日俄戰後，朝

鮮論爲日本之保護國，延珲和汪一帶，遂從此多事矣。日政府竟于光緒三十三年（一九〇七）七月，派兵入間島，公然與中國抗爭主權，並多方引誘本國商人，及醜業婦往移之。中國政府大驚，即時向日政府提出抗議，日本不答。

關于宣統元年（一九〇九）七月二十日，中日兩政府簽訂間島協約，間島問題始得解決，但今後延邊一帶，交涉恐將益多，爰將間島協約凡八條，全文列左：

（一）中日兩國協定，以圖們江爲中韓兩國國境。其江源地方，以界碑爲起點，依石乙水爲界。

（二）中國政府准外國人在龍井村局子街頭道溝百草溝等處，居住貿易。日本政府於此等地方，得置領事館或領事分館。

（三）中國政府准朝鮮人民，在圖們江北墾地居住。

（四）圖們江墾地居住之朝鮮人民，服從中國之法律，歸中國地方官管轄及裁判，中國官吏對於此等朝鮮人，與中國人一律待遇，所有約稅及其他一切行政上處分，亦同于中國人。

（五）朝鮮人訴訟事件，由中國官吏，按中國法律，秉公辦理。日本領事或委員可任便到堂聽審。惟人命重案，則須先行知照日領事到堂，如領事能指出不按法律判斷之處，可請中國另派員復審。

（六）圖們江北雜居區域內，朝鮮人之財產，中國地方官吏視同本國人民財產，一律切實保護。

能於該江沿岸擇地設船，以便彼此人民任便來往，惟無護照公文，不得持械過境。

（七）中國政府將來將吉長鐵道延長至延吉南邊界，與朝鮮會寧鐵道相聯絡，其一切辦法與吉長鐵道同。

（八）本約調印後，日本統監府派出所，及文武人員，于兩月內，完全撤退。

四　中日二十一條交涉（五九國恥）

（一）日本提出二十一條交涉之動機

近念餘年來，列強對於中國，前後發表，中國領土保全，門戶開放，機會均等，各種條約及聲明，乃遭破壞之局。　日本雖抱積極侵略中國，以完成其「大陸西進政策」之野心，終不敢干冒不韙而猛進。

民國四年歐戰方酣之際，列強無暇東顧，復乘旅大租借及南滿鐵路之經營，行將滿期，日人乃乘此時機，提出五號二十一條要求案，於我元首袁世凱氏。其中損害我國主權之處，不一而足，強迫必須承認，且嚴嚴守秘密。　五月七日，更提出「最後通牒」，我政府鑒於積威，除第五號外，大體均已承認。　於是我國重增一重恥辱，誠國民創鉅痛深，銘諸難忘者也。

（二）日本佔領膠州灣

（一）歐戰與日本——民國三年（一九一四）六月因奧太子之被刺，引起歐洲大戰。　日本依據英日同盟，以維持東亞和平為口實，於八月二十三日對德宣戰。　時德國在遠東惟一之根據地，為租借我中國之膠

州灣。日本以還付中國爲詞，命德人無條件交付膠州灣於日本。德人不應，日本乃出兵攻擊。

（2）日本攻擊膠澳之背景——歐戰起，我國宣告嚴守中立。（民國三年八月六日）日本既對德宣戰，我中國要求與日本共同出兵攻青島，日政府拒之。日人之所以單獨自告奮勇者，蓋欲乘歐戰期間，歐人不暇東顧之際，向中國爲積極之侵略。後此所以敢干冒不韙，破壞我國中立；並提出二十一條件以逼迫者，處心積慮，蓋一朝夕矣！

（3）日本破壞我國中立——民國三年八月二十七日，日本艦隊，封鎖膠州灣。以德人守備嚴密，不惜破壞我中國中立，九月二日竟派兵由山東龍口登岸，龍口既非德之租借地，又非租借地警備區，日人無由龍口登岸之理，日人之爲此，蓋欲囊括山東，目的不僅在青島一隅也！我中國處於積威之下，不得已，於九月三日，宣布中外，劃萊州龍口及近接膠州灣附近地方爲交戰區。此外各處仍嚴守中立，並與日政府約定，不得赴濰縣車站而西。

（4）日本取有膠澳——日軍既由龍口登岸，分兵三路會攻青島。英人於歐戰正酣時，分兵助之。九月二十六日日軍突佔濰縣車站；十月六日進逼濟南，佔領膠濟路全線。中國抗議無效，時青島德軍數不滿五千，以孤軍守絕地，衆寡懸殊，十一月七日德軍遂以青島降服於日英聯軍之下。膠澳因由日本佔領。

（三）二十一條之提出

1 日本拒絕撤兵——戰事既畢，我政府聲明取消九月三日之宣言，並於四年一月七日，照會日英公使

，請求撤除山東駐兵。日本既不肯撤兵，且公然破壞國際慣例，逕向我元首袁世凱氏提出五號二十一條之要求案，且嚴守秘密，否則當更索價。時爲四年（一九二五）一月十八日也。日人之敢於出此者，蓋已窺破袁氏之欲帝制自爲，思有以誘之也。

2 二十一條案要求原文——二十一條原文，至爲嚴酷：或削中國之主權，或破列強之均勢；第五號所列各款，直以中國爲日本之保護國。茲將關於東北之第二號列原文如左：

第二號

日本國政府，及中國政府，因中國向認日本南滿洲及東部內蒙古原有優越地位，茲定條款如左：

第一款—兩訂約國互相約定，將旅順大連租界期限，並南滿洲及安奉兩鐵路期限，均展至九十九年爲期。

第二款—日本國臣民，在南滿洲及東部內蒙古爲蓋造商工業應用之房廠，或爲耕作，可得其須要之地之租借權，或所有權。

第三款—日本國臣民，得在南滿洲及東部內蒙古，任便居住往來；並經營商工業等各項生意。

第四款—中國政府，允將在南滿洲及東部內蒙古各礦開採權，許與日本國臣民；至於擬開各礦，另行商訂。

第五款—中國政府，應允關於左開各項，先經日本國政府同意而後辦理：（一）在南滿洲及東部內蒙古，

允准他國人建造鐵路，或爲建造鐵路，向他國借用款項之時。(二)將南滿洲及東部內蒙古各項稅項作抵，向他國借款之時。

第六款：中國政府在南滿洲及東部內蒙古，聘用政治，財政，軍事，各顧問教習，必須先向日本國政府商議。

第七款：中國政府，允將吉長鐵路管理經營事宜，委任日本國政府，其年限自本約畫押之日起，以九十九年爲期。

(四)二十一條交涉之經過

1.中國政府之應付：袁世凱氏時方熱心帝制，思以承認廿一條爲交換條件，不敢拒絕提案，或明白宣布中外。承日人之意旨，以陸徵祥曹汝霖爲談判委員，與日使日置益，於二月二日起開始談判。時英美政府已得消息，向日本質問要求案內容。日政府乃將第五號全然刪去，而以其餘較輕之十一款通告，以搪塞英美。

2.日本最後通牒：中國委員與日本公使會議方亟時，日艦隊忽進駛福州廈門吳淞大沽等處；山東奉天亦突增兵。延至四月十七日，我中國委員對於提案前四號，大體承認；惟對於第五號，則完全拒絕，會議因而終止。四月廿六日，日公使向中國委員提出廿四條新案，聲言係最後修正；如中國全體承認，日本可交還膠州灣。實則新案較原案讓步之點，不過對於第五號各款，畧爲文字之刪改而已！五月一日，我國提

出答復，除對於第五號與以否認，（福建問題除外）及第一號一二兩款，有所更張外，悉如日人要求。日政府仍不滿意，竟於五月七日，向我國提出最後通牒，限期至五月九日午後六時，爲滿足之答覆；否則將執必要之手段。通牒中表示讓步，聲明原案第五號，除福建外，其他各款均行取消，俟日再行協商。

（五）中國屈服於日本積威之下

1.中國屈服——我中國政府接到日本最後通牒，不敢反抗。於五月九日午前交付答覆書於日使，承認最後通牒。答覆書中略謂：「……中國政府爲維持東亞和平起見，對於日本國政府四月二十六日提出之修正案，除第五號中五項，容日後協商外；其一二三四號各項，及五號中關於「福建問題」……均行承諾……」云云：時歐洲戰事方酣，各國無暇過問，惟美有通牒一通，分致中日，亦不過保全美國利益之聲述而已。

2.中日互換條約——中國既屈服於日人暴力之下，民國四年（一九一五）五月二十五日，正式訂結廿一條結果之中日互換條約。約中關於山東者三款，關於南滿及東部內蒙者八款；並附有九照會及一聲明。總之：日本所提廿一條要求案，除第五號，第三款中日合辦警察一條由日本取消外，其餘二十條非完全承認，即變象的承認。此解決之結果，二十年來，列強對於中國作成均勢之局，全行破壞。

五、中日金鑛森林條約

東北之天然富源，林鑛佔大宗。東省北部之林鑛，多與俄人發生關係；東省南部之林鑛，多與日人結

有契約。中日之間，前於光緒三十四年（一九〇八）四月十五日，結有採伐鴨綠江森林條約；近於民國七年（一九一八）十二月十日，曾締結吉黑兩省金鑛森林借款契約。茲將前後兩約內容列左：

（一）採伐鴨綠江森林條約：該約共七款，係根據三十一年中日滿洲善後協約附約第十款所訂，約成於光緒三十四年四月十五日，內容如左：

1。自鴨綠江右岸之帽兒山，至二十四道溝之間，距江面六十華里內之林木，由兩國合資公司採伐。

2。中日合辦之材木會社，稱爲鴨綠江木植公司。

3。本公司之資本定額三百萬元，中日兩國各出其半。

4。本公司於保全從來之中國本把事業應表同意，故於第一條聲明劃定界內，歸本公司採伐。其界外及渾江之森林，則仍歸從來之中國本把採伐，但本把如需資本，可向本公司借入。其採伐之材木，除江浙鐵路公司所需枕木，及渾江沿岸居民需用木材，可直接向該木把取買外，其餘悉歸本公司收買。惟公司當照市價給值收買，不得任意壟斷。

5。本公司營業期限定爲二十五年，期滿時中國政府認公司營業如果妥當，准由該公司稟請中國政府核准延長期限。

6。本公司督辦一人，監督公司經營之事業，由奉天督撫委派東邊道尹兼任。又設理事長二人

，經理公司一切業務，由中日兩國各派一人。其他理事技師等，由理事長協議選派。

7.本公司所入之款，除一切費用外，以純益百分之五，報效中國政府，其餘利益，歸中日兩國股東均分。

(二)吉黑兩省金鐵森林借款契約：該約爲民國七年八月二日農商總長田文烈交通總長曹汝霖，與中華匯業銀行總理陸宗輿理事桝內常次郎締結。其內容如左：

1.借款額日金三千萬元。年息七釐半，限十年。但期滿得商議續借。

2.以黑龍江吉林兩省之金鐵，並國有森林，又此等金鐵森林所生之政府收入爲擔保。

3.契約有效期間，是等金鐵森林欲借外款時，須先與銀行商議

附件如左：

1.爲統一兩省金礦行政，與森林行政，由中央政府置採金局與森林局，以發展其事業。

2.將來採金局森林局，爲發展事業，借巨額資金時，須借日本資金，或經爲中日合辦事業。

3.採金局森林局，皆聘日本技師襄贊業務。

4.採金森林二局，由中國政府自由設置，銀行不得拘束，亦無侵人民自由，及其利益之意思。現在中央政府或地方官廳認可，在吉黑兩省經營採金採伐森林業者之既得權利及其利益，亦決不侵害。

六、中日鐵路問題

一　九國條約未經締約以前

東北與日本之國際關係，幾皆在於鐵路問題。如法庫門鐵路問題，吉長新奉鐵道借款與吉會鐵路問題，滿蒙五路與四路問題，乃其尤著者也。

是等鐵路問題之內容，已詳於第八章南滿鐵路公司內，茲故從畧，請參閱之。

二、九國條約既經締約以後

一　東北鐵路與國際關係

東北之鐵路問題，除本身之經濟政治意義外，尚有重大之國際關係。照現行國際公約，日本無要求建築任何鐵路之權力，而中國有拒絕任何類此要求之權力與責任。在日本方面，此種要求之提出，在中國方面此種要求之承認皆為違犯國際公約。請伸論之。

一千九百二十二年（民國十一年）二月二日在華盛頓會議太平洋與遠東委員會第三十次會議，日本代表幣原男爵曾宣讀聲明書，內有一段關於滿蒙鐵路者：

「……日本代表團因鑒於一九一五年中日條約訂立以來，情勢業已變遷，爰於此次會議所予機會聲明如下

（一）關於建築在南滿及內蒙古東部之鐵路借款，及以此二處收稅為担保之借款，前由中國允先向日本

資本家商借，茲日本願將此優先權利，交與新組之國際銀團協同承辦……

日本政府所以決定以上辦法，經本席聲明者，無非具公平忠正之意而常以中國主權及機會均等之原則爲念耳。

是項聲明後于二月四日由會議主席許士氏報告于第六次大會且登載于大會之紀錄以昭鄭重，是則日本已放棄在南滿與東蒙之鐵路借款優先權利矣。且日人之所以出此者因日本顧念中國之主權及機會平等之原則，可見日本在滿蒙之優先權與中國之主權及機會均等之原則有勢不可並立者也。

不特此也，一千九百二十二年二月六日美比英中法義日荷葡，九國代表在華盛頓簽訂「九國間關於中國事件應適用各原則及政策之條約。」該約第一條第三節第四節仲明：

除中國外締約各國協定

(三)施用各國之權勢以期切實設立並維持各國在中國全境之商務實業機會均等之原則。

(四)不得因中國狀況乘機營謀特別權利而減少友邦人民之權利，並不得獎許有害友邦安全之舉動。

該約第二條又云：

「締約各國協定不得彼此間及單獨或聯合與任何一國或多國訂立條約或協定或協議或諒解足以侵犯或妨害第一條所稱原則者。」

細察條文，即知日本不得要求中國單獨向日本借款修路。倘中國必須借款，則各締約國應有均等投

資之機會。　借款修路如是，全路建築權之轉讓更如是矣。　按第二條中日二國無訂此項條約之權力，倘秘密行之中日不啻違犯公約之明文。

或謂九國條約第一條所載之原則不過一籠統含糊之理論。　日人縱得鐵路之建築權，不能遽謂爲特別權利，與機會均等之原則不符，吾人於此不得不更求機會均等之釋解。　九國條約之第三條即云：

「爲適用在中國之門戶開放，或各國商務實業機會均等之原則更爲有效起見，締約各國除中國外，不得謀取或贊助其本國人民謀取。

（一）任何辦法爲自己利益起見，欲在中國任何指定區域內獲有關於商務或經濟發展之一般優越權利。

（二）任何專利或優越權可剝奪他國人民在華從事正當商務實業之權利，或他國人民與中國政府或任何地方官共同從事於任何公共企業之規定，或因其範圍之擴張，期限之久長，地域之廣闊，致有破壞均等原則之實行者。」

依此條文，日人不得謂日本雖有南滿建築鐵路，莫美可在中國其他區域建築鐵路，則機會即均等矣，倘列強各在其指定區域內建築鐵路，中國將重分爲若干勢力範圍。各國之所以引用機會均等之原則者，正欲藉以避免勢力範圍之劃分。　此第三條第一節之所以有「中國任何指定區域」字樣也。　按本條第二節，倘日本有在三省築路或借款築路之權，他國亦有之；倘日本得與三省當局或吉林一省當局合辦任何鐵路，他國亦得加入。　非如此，即爲背約。

且本條第二節末段又云：

「中國政府擔任對于外國及人民之請求經濟上權利或特權，無論其是否屬于締結本約各國，悉秉本條上列規定之原則辦理。」

是則中國不但有拒絕日本要求之權利，且有拒絕之責任。縱日本不守公約而提出約求，中國必須遵守公約而拒絕之。從中國之國家利益與國際公約之法律雙方着想，中國惟有拒絕日本要求之一途。

中國借外債與否以修路，乃中國主權所能自行決定者。外國之須尊重中國主權乃國際公法及歷次國際公約之所明定。倘須借款，中外均應遵守機會均等之原則。此九國條約之根本意義，吾人已于上文言之矣。但中國鐵路政策尚有一國際公認之大綱，一千九百二十三年二月一日華盛頓會議第五次大會通過一決議案云：

「參與本會議之各國記錄其希望，中國鐵路將來之發展，與存在之合法權利相符內，應檢中國能極端實行鐵路統一，成爲一種由中國管理之鐵路系統。於此項系統之利益有必要時可以外國濟專門技術輔助之。」

中國代表團關於中國鐵路政策亦有同意之宣言：

「中國代表團對於各國所表示之希望將中國現在與將來之鐵路，俾能統一，由中國政府管理行使，於須要時輔以外國經濟及專門技術，業已領悉，殊爲欣慰。中國之意本欲從速得有如此結果，並欲按照

能合於中國經濟工業商務所需要之總計畫，以發展現在與將來之鐵路。至按照開放門戶及機會均等之原則，於需要時得有外國經濟及技術之輔助，亦爲中國將來之政策。並請各該國對於中國政府竭力使中國現成與待築之各鐵路歸其切實統一管理行使，予以友誼之援助。」

在華府會議，日本偕其他各國均希望中國能發展一統一的，由中國管理的鐵路系統。倘吉會等四路由日本建築，中國鐵路之統一尚能存在乎？中國鐵路之由中國管理尚能實現乎？

日本鐵路要求，不特違反日本代表在華府會議之聲明，且破壞九國公約及九國關於中國鐵路之議決案。吾人有理可據，有約可援也。

附錄華盛頓會議關於遠東問題之條約

九國間關於中國事件應適用各原則及政策之條約

美利堅合衆國，比利時國，不列顛帝國，中華民國，法蘭西國，義大利國，日本國，荷蘭國，及葡萄牙國，茲因志願採定一種政策，以鞏固遠東之狀況，維護中國之權利利益，並以機會均等爲原則，增進中國與各國之往來，議決訂立條約。因是簡派全權，各全權將所奉全權證書互相校閱，均屬妥協議定條款如左：

第一條　除中國外締約各國協定

（一）尊重中國之主權與獨立，暨領土與行政之完整。

(二)給予中國全無礙之機會，以發展並維持一有力鞏固之政府。

(三)施用各國之權勢以期切實設立，並維持各國在中國全境之商務實業機會均等之原則。

(四)不得因中國狀況乘機營謀特別權利，而減少友邦人民之權利，並不得奬許有害友邦安全之舉動。

第二條　締約各國協定不得彼此間及單獨或聯合與任何一國或多國訂立條約，或協定或協議或諒解，足以侵犯或妨害第一條所稱之各項原則者。

第三條　爲適用在中國之門戶開放，或各國商務實業機會均等之原則，更爲有效起見，締約各國除中國外，協定不得謀取，或贊助其本國人民謀取。

(一)任何辦法爲自己利益起見，欲在中國任何指定區域內獲取有關於商務或經濟發展之一般優越權利。

(二)任何專利或優越權可剝奪他國人民在華從事正當商務實業之權利，或他國人民與中國政府，或任何地方官共同從事於任何公共企業之權利，抑或因其範圍之擴張，期限之久長，地域之廣闊，致有破壞機會均等原則之實行者。

本條上列之規定，並不解釋爲禁止獲取，爲辦理某種工商或財政企業，或爲奬勵技術上之發明，與研究所必要之財產及權利。

中國政府擔任對於外國政府及人民之請求經濟上權利及特權，無論其是否屬於締結本約各國，悉

乘本條上列規定之原則辦理。

第四條　締約各國協定，對於各該國彼此人民間之任何協定，意在中國指定區域內，設立勢力範圍，或設有互相獨享之機會者，均不予以贊助。

第五條　中國政府約定，中國全國鐵路不施行或許可何種待遇不公之區別，例如運費及各種便利，概無直接間接之區別，不論搭客隸何國籍，自何國來向何國去，不論貨物出自何國屬諸何人，自何國來向何國去，不論船舶或他種載運搭客及貨物之方法，在未上中國鐵路之先，或已上中國鐵路之後，隸何國籍屬諸何人。締約各國除中國外，對於上稱之中國鐵路基於任何讓與，或特別協約，或他項手續，各該國或各該國人民，得行其任何管理權者，負有同樣之義務。

第六條　締約各國除中國外，協定於發生戰事時，中國如不加入戰團，應完全尊重中國中立之權利，中國聲明中國於中立時，願遵守各項中立之義務。

第七條　締約各國協定，無論何時遇有某種情形發生，締約國中之任何一國，認爲牽涉本條約規定之適用問題，而該項適用宜付諸討論者，有關係之締約各國應完全担白互相通知。

第八條　本條約未簽字之各國，如其政府經締約簽字各國承認，且與中國有條約關係者，應請其加入本約。

因此美利堅合衆國政府，對於未簽字各國，應爲必要之通告，並將所接答復知照締約各國，任何國家

之加入，自美政府接到該國通知時起發生効力。

第九條　本條約經各締約國依各該國憲法上之手續批准後，從速將批准文件交存華盛頓，並自全部交到華盛頓之日起發生效力，該項批准文件筆錄，由美國政府將正式證明之謄本，送交其他締約各國。

本條約英文法文一律作準，其正本保存於美利堅合衆國政府之檔庫，由該政府將正式證明之謄本送交其他締約各國。茲將議定條約，由上列各全權代表簽字，以昭信守。

一千九百二十二年二月六日訂於華盛頓。

三，東北對於美國之關係

一，哈利滿收買滿鐵之失敗

東北對於美國之關係，肇始於哈利滿氏之收買滿鐵計畫。日俄媾和談判中，哈氏奉美政府之命，乘日政府戰後經濟之艱窘，遂有將我國讓於日本之南滿鐵路，由其所經營銀公司收買，作爲歐亞世界連絡一大交通路之意見。日本朝野頗爲所動，哈氏即與桂太郎成立所謂預備覺書。美日組織銀公司，收買日本政府獲得南滿洲鐵路，幷從事該鐵路之復舊，設備，改造，擴張，及大連港灣之完成。覺書交換後，爲小村氏所反對，日本政府乃將覺書取消之。

哈氏世界一週交通計畫，雖遭挫折，後於一九〇八年哈氏說諸國務卿陸特（Root），勸資投資東北，以便振興農業，建築鐵路，幷由司垂特（Straight）領事與奉天巡撫唐紹儀商妥訂立覺書，在東北設立銀行

，借款美金二千萬元。由此銀行建築齊齊哈爾愛琿間鐵路，以備與寶林公司接手，與新民屯齊齊哈爾線銜接。正擬商議進行，不圖清光緒帝崩，袁世凱失勢，而唐之謀，亦不能遂矣。

二。滿洲諸鐵路中立問題—錦愛鐵路問題

哈利滿之收買滿鐵計畫，雖已失敗，而參加法庫門鐵路之權利，亦未能如願以償。然美國野心未死，虎視眈眈，以待時機，國務卿歇克（Knox）遂又提出所謂滿洲諸鐵路中立案。

美國之中立案，不外實現中國領土保全，機會均等，其結果可使：

（甲）諸鐵路立於經濟的及無私的支配之下。

（乙）在東北之中國主權，可以確立。

（丙）各國貿易上能享機會之均等。

（丁）日俄亦可藉此免去煩瑣義務責任及無用經濟。

中立案中所見之錦愛鐵路問題—錦愛鐵路問題，初守秘密，及中立案出現，始稍見其片影。美國之意，如萬一中立案不成，則改爲錦愛鐵路案，但開放英美之獨占，改爲各國共同參加。

美國中立案分向英德俄日法各國提出後，悉被拒絕，其中以日俄兩國，反對尤甚。中立案既不得各國之同意，美遂努力進錦鐵路案。對美國此項提議，英則贊成列國參與，尤希望日本參加，俄則視以錦愛銜中東路，於軍事上政治上，極爲重要，並有威脅中東路之虞等語，日本則稍微表示主義的贊成，心中固

不甚願也，法國亦致函請外交部，要求中國承認日俄主張。日俄英法四國態度既如是，美遂完全立於孤立之地位，但表面上仍行繼續交涉一年之久，始無形消滅矣。

三、四國借款團之失敗

收買滿鐵案，中立案，錦愛案，雖相繼失敗，而美之東北發展意念，仍不稍息。一九一一年四月十五日幣制改革及實業開發借款，又由司垂特（Straight）之力成立矣。四國借款合同要點如左：

一　借款用途

（甲）中國幣制改革及統一。

（乙）東三省實業開發及助成擴張資金。

二　抵押如左

東三省之煙酒稅，生產稅，及消費稅。

此約一開於世，日俄以東北實業幾全為銀團所壟斷，而日俄利益完全為其蹂躪，乃相繼向清廷嚴重抗議。英支持日本，法支持俄國，列國態度一如錦愛時。但四國銀團終於力解斷不侵害日俄利益始成立，但自的之大半，已空虛矣。民國成立，曾向銀團通融政費，倘若除外日俄，決難成立，於是加入日俄而為六國財團。開會時，日本以不損南滿洲及內蒙古東部地方之特殊權利為條件聲明加入。銀團以不能容喙政治問題為理由，未置可否。至是六國財團成立，即四國財團遂從此消滅矣。後因俄國革命，改易

政體，即六國財團亦隨之而歸烏有矣。

四　美國對於中日兩政府之通牒

民四日本乘歐戰方酣之際，向中國政府提出二十一條要求，秘密交涉，英美聞電日政府，詢問內容，未窺全豹，至五月二十一日美政府，乃向中日兩國政府，發送左記同樣之通牒。

「此次中日兩國磋商條件，早已開始，迄今尚未解決，磋商所至必有議決之件，以事甚秘密，美國政府不得而知，然有不得不向中日兩國政府宣言者，即中日兩國政府，無論有何同意，或企圖，如有妨害美國國家及人民在中國條約上之利益，或損害中國政治上領土上之完全，或損害關於開放門戶商工業均等之國際政策者，美國政府一律不能承認。」

四　東北對於英國之關係

（一）東北對於英國之關係，較之對於日本俄美諸國，殊爲涉少，蓋以英之在華勢力範圍，本在長江流域。東北原非其覬覦之所。再以日英同盟關係，即使有一二條約，涉及東北者，亦不過藉以牽制日俄而已。

東北對外關係之發軔，首爲俄，次則爲英。　咸豐八年五月十六日，中英天津條約，與東北有關者，厥爲中國開牛莊爲商埠。

（二）中英關外鐵路借款契約——該約訂於光緒二十四年八月二十五日，由中國所立之關外鐵道局，借匯

豐銀行二百三十萬磅，爲築造關內鐵道費，及還付關內鐵道舊借洋款之用。即以關內外鐵道之一切財產，及運貨利益爲抵當。並由總理衙門，向英公使，以證明書申明，「決不以該鐵道讓與他國」之旨。此約後雖經俄反對英人承認滿洲爲俄人勢力範圍，然以上之既得權利，則仍保留。

(三)法庫門鐵路問題——日本經營東北以來，實行壟斷把持政策，營口英商勸中國政府借英款修築法庫門鐵路，且延長至齊齊哈爾，以期開發東北商業，而便抵制日本。中國政府乃與英商寶林公司訂約，由京奉(北寧)路新民屯北達法庫門一段鐵路，准由該公司借款包修。此路將來擴展至齊齊哈爾，以與西比利亞鐵路銜接。南方則在秦皇島築覓海港出口，完成之後，東省北部與南方港口，完全連絡。東省北部貨物不必經由中東南海兩路南下，實與滿鐵以致命傷。正交涉間，事爲日人所聞，乃根據中日滿洲善後條約秘密附約第三條：「中政府爲保護南滿鐵路利益起見，在中政府未收回該路以前，不於該路附近或與之平行，敷設任何幹線，或損害南滿利益之枝線」，提出抗議。清政府以背後有英國，毫不驚懼，仍繼續進行，無如英國以日英同盟關係，忽一變其態度，拋棄保護寶林公司之權利，而爲承諾日本之張本矣。清政府既失英國之支持，遂萬事屈服於日本強權之下。

茲將其關於法庫門問題條文列舉如左：

第一條：清政府如欲敷設新民屯與法庫門間之鐵路時，須預先商得日本同意。

五、東北對於德國之關係

德國之與東北關係素鮮，只中日戰後，曾經附和俄法干涉還遼。嗣後占領膠洲灣，以作俄國占領旅順之藉口。迨至日俄戰後，又復附和美國對華門戶開放機會均等政策，以殺日俄在滿洲及太平洋上之勢力。歐戰起時，我國加入英法方面，對德宣戰，戰爭終了，德人在華之利益多為我國收回，故德國在東北方面並無條約權利之可言也。不過年來德國貨物多經西伯利亞鐵路，傾銷于滿洲市場，日人嘗謂東北之大患有二，一為蘇俄之赤禍，一為德國之商品，是德人對於東北商業上之關係，轉有注意之價值矣。

第十五章　結論——東北問題之解決方策如何？

「不到東北不知中國之博大；
不到東北不知中國之危機。」

（一）概說

東北社會經濟之狀況，以及對內對外之關係，前於各章，已詳述之。東北不幸，國家不幸，竟成爲國際間之問題，且有人逕稱爲「東洋巴爾幹」，并曰：「東北日人俄人與華人之勢力，失其均衡之時，恐即第二世界戰爭開始之日」，觀此數語，即可知其危機之大，及解決之不易矣。

但若圖謀防此大患於未然，以求蘇俄及日本兩國之反省，爲最捷之途徑。然而，尚未脫離軍國的因習之現代日本，及正在勵行赤色的侵略之現代蘇俄，欲求其反省，恐爲至難之事。因是除待吾國本身覺醒，由於社會上，經濟上，及民衆上之自強，而與蘇俄日本誓死對抗之外，實無他途矣。

吾國人民對於東北問題，大多數有下列普遍之謬誤。（一）東北問題之人的對象，一提東北問題，瞬即聯想及於日人，僅以日人爲目標。是乃大誤。日人之外，尚而俄人及朝鮮人或蒙古人，關係尤深重大，是不可不特予注意者一也。（二）東北問題之物的對象——若就空間的土地言之，祇顧旅大一帶及沿南滿中東各路諸大都邑，而嘗延邊四縣，呼倫貝爾，興安區，及熱河等處，於不甚問聞之列。孰不知上述各

區，或爲邊防之重鎭，或爲聯絡關內之孔道。是不可不特予注意者二也。

此外尙有一事，亦須注意。日人經營東北之政策，現已改用組織力，資本，及技能之三者，極將征服一切。吾國人民亦應洞察其計，努力擴張及充實，學校及社會育，而亦以組織力，資本，及技能之三者，與之相對抗。

（二）東北問題解決對策之概括的要素

東北問題欲圖解決，左列概括的要素，不可不知，爰略述之。

（一）吾人首先必須詳確認識邊疆問題之重要，及其與國家重大之關係。

（二）外人既有約三十年之認識，研究，及豫備，而舉國上下，復又一致努力，始有今日之地位；則吾人至少亦須有相當年數之認識，研究，及豫備，不尙空談，務求實際，舉全國之整個的力量，與日俄相周旋，東北問題始可得而解決之。

例如高呼「收回旅大」之士，其於下列各項資料，究有若干之認識，頗屬疑問也。

（甲）旅大一帶，日本軍警各官署，及常駐軍之情況。

（乙）旅大兩地，商港之設備，及水面經營之狀況。

（丙）日本之旅大經營，所要經費之總額。

（丁）旅大一帶，農工商業之狀況。

（三）先作科學的運動，而後方去實行。　其方法有三如下：

（甲）教育的方法—自小學而中學而大學，添設學科，專門講述東北問題之內容。

（乙）社會的方法—隨時隨地舉行東北講演展覽等會，此外并利用報章雜誌，鼓吹獎勵，務使全國人民注意東北，多往東北視察。

（丙）學術的方法—多設學術研究機關，根據學術上研究的結果，闡明正論，而使世界各國人士，主持公道，以便排除不正及牽強附會之學說及主張。

（四）心理上，對於任何外人，應存光明正大的心理，不應對其生有壓迫心理，亦不應受外人對於吾國所有強國心理之惡影響。

（三）東北問題之解決方策

東北各省四面既受帝國主義者之包圍攻擊，吾人爲挽救中國，必須先將東北各省，從日俄兩國挾擊中，救出不可。　吾人如欲達到自由平等之目的，第一須充實爲中國東北門戶之各省，并須使之完整無缺。茲擬消極的及積極解決方策，縷列於下，以供參考焉。

一、消極的方策

（一）務使日本放棄其所謂「滿蒙特殊權益」。　但於其實行放棄之前，須極力防止，其於我東北，特殊權益的範圍之澎漲及擴大。

(二)蘇俄與日本彼此間，或與第三國間，所締結關於日俄在我東北之地位權益，一切協定，或條約，足以侵犯或妨害，中國主權與獨立，暨領土與行政之完整者，概皆否認之。同時幷防止此類性質協定或條約之發生。

(三)嚴重取締及防止，吾國人民與日俄人間，關於森林鑛產土地之私相授受。

(四)中東鐵路尚未收回以前，務使俄國以誠意實行中俄奉俄兩協定。中東鐵路之人事行政，以平等任用爲原則。

(五)在於中俄國交恢復以前，須先使蘇俄今後在於中國，決不宣傳共產主義，而不使危害及於中國國體。幷須保證不以金錢收買中國土匪變相之共產黨徒，而攪亂中國之治安。

在於國交恢復以後，共匪倘仍在中國境內擾亂之時，俄國不得轉嫁其責任於第三國而圖俾免。

(六)關於通商問題，須以愼重研究爲要。蘇俄之商業，乃國家之所經營，吾國之商業，乃私人之所經營。關於此點，中俄雙方須講求至爲公允正當之辦法，而以中國人之在俄商業，不受赤俄國營商業之影響，乃爲至要。

(七)蘇俄須立即停止在外蒙古或對外蒙古，一切之煽惑及牽制之行動。並撤退外蒙古所駐

屯之蘇俄軍隊。

以上乃爲消極的辦法，以之與帝國主義者，誓相對抗。

二、積極的方策

其次積極的方策，厥爲中國全國之建設，蓋東北之建設，須立於和平穩固基礎之上故也。東北建設中之最重要者，乃爲集中吾國一切所有之力量，而開發東北之富源。自森林鑛產至於移民墾植，咸加以竭力之開發，使東北各省土地之上，毫無分寸空隙之遺漏，以免與帝國主義者以可乘之機，而啟其覬覦之心。不止於消極的與帝國主義者相肉搏，積極的亟須力謀中國之建設。全國上下，一致努力之後，中國之建設，方始有成功之望。茲再錄積極的方策於下：

（一）在於東省南部，保持現狀，努力於建設事業，但不存敵愾心，亦不作徒然刺激日俄人之言行態度光明正大，勿存過激及僥倖之心理。

在於東省北部，竭盡所有國人之財力與智力，亟求着實的發展。努力開發東省北部，與安區，及熱河，以便與關內各省，聯成一氣，打成一片；其他一方極力發展呼倫貝爾及延邊四縣，以便鞏固邊防而却大患。

（二）從速建設交通事業

（1）葫蘆島築港，五年期其必成，則吾國國有港口完成之曉，其結果如下：

(甲)東北所有各鐵路，不分中外，可以此爲吸引的中心。 并使此中心，能有吞吐的腸胃，和集散的手腕。

(乙)可以將陸上運輸，延長爲水陸聯運。

(丙)東北各路線，不管國內的或國際的，幹線或支線，縱的或橫的，皆發生關連串通的作用。

(2)東北與關內之交通，最少限度，除北寧鐵路外，應另有一現代式鐵路，經由熱河，而達關內。

鐵路之外，尙應築有現代式道路，由東北直達關內，軍事上鐵路爲固定的，不如道路上之馳騁進退，可以自由故也。

(三)東北政治上，經濟上，及法制上之制度，先應力謀實質的統一，然後始可與外人對抗。 蓋外人之侵略東北，皆以統一整個的力量故也。

(四)經濟上實行門戶開放，機會均等主義。 使吾國及世界各國人士，得以自由發展。

(五)全縣境內(遼東半島租借地)，華人教育問題，應由國人組織特殊教育機關，前往施行吾國教育制度，以資教養吾國人民。

(六)獎勵國人之移殖，以資開發，而固國防

[illegible]的兩項方策，[illegible]研究而充實或訂正[illegible]

[illegible]失權益之規復，其責任亦應由吾人負之。簡言之，東北問題之[illegible]方他人者寡。中國建設成功之日，恐即東北問題完全解決之時也。

本書編輯倉卒，內容至極簡略，原擬再加訂正後，始行寄請評正。今自九一八事變以來，社會亟需此類書籍，爰敢寄出，以供覽，如承指正，是乃編者衷心所祈求也。

編者再識

滬戰正酣之日

封　底