

第五章 洮昂鐵路的正式發展

第一節 洮昂鐵路的價值與特殊地位

日本的經濟從一次大戰時期開始有了相當大的改變，主因就是在歐洲各國忙於戰事而無法東顧亞洲市場，日本趁機填補了這個空隙。日本各個殖民地的發展情況不一，但是整體而言都是一個成長的趨勢。

以滿洲一地？例，日本對滿洲的進出口貿易，在一九一六年至一九一八年間，由原本的入超變成出超，一九一九年貿易總額（16,370萬海關兩）成？大戰前（一九一三年）的三倍。¹日本與滿洲地區貿易急速增加的原因，是在歐洲商品因大戰而暫時淡出中國市場的機會下，日本對滿洲的主要輸出品—棉製品大量取代了他們的市場；而滿洲對日的輸出品大宗，大豆、豆餅、煤炭等等也在此時急遽增加。日本對中國向來採取的態度，是大和民族必須首先求生存于滿蒙，在這種目標下，將資金投在滿蒙地區是一個自然的趨勢。要牢牢控制這個地區的最佳方式，便是投資當地的一切事業，因此南滿州鐵路公司才會應運而生。這不僅僅是一個鐵路公司而已，更是投資滿州的一個整合性機制，在此不深入介紹滿鐵整個機構，但是從其大致的組織概況可知道，它包含了鐵路運輸事業、礦場醫院、學校等等。鐵路運輸是滿鐵的最重要事業，日本透過它來進行對東北的投資活動，並且利用鐵路的特性及本質來進行控制東北。

鐵路的本來功用就是運輸，而且特點是量大，不管是運送商品物資或是兵員武器，鐵路都是最好的選擇。日本將其擁有的大量資金

¹ 鈴木隆史，《日本帝國主義與滿洲》，頁 253。

挹注在中國東北這個幾乎已是囊中之物的地方，這個政策在所謂的西原借款的專案中一覽無遺。借款的物件都是以滿蒙地區的鐵路為主軸，並且在對中國的立場上處處占著上風。鐵路的重要性逐漸在日本對東北的政策中顯露出來，繼四洮等鐵路之後再度浮上臺面的就是洮昂鐵路。

洮昂鐵路的前身即新法鐵路，在一九〇七年十一月八日，清政府與英商保齡公司締結《新法鐵路工程合同》，其路線是新民屯經法庫門至齊齊哈爾。由於日本政府的強硬反對，清政府與日本政府在一九〇九年九月四日簽訂《東三省交涉五案條款》，將《新法鐵路工程合同》作廢，該鐵路無疾而終。一九〇九年十月二日，東三省總督與美國銀行團及英商保齡公司之間，訂立了《借款承造錦瓊鐵路草合同》，獲得自錦州經洮南、齊齊哈爾至瓊瑋的鐵路敷設權。但同樣由於日俄兩國的抗議，美國銀行團與中國政府之間並沒有締結正式合同。

一九一三年，俄國與比利時財團聯手，企圖獲得洮昂鐵路的敷設權，也告失敗。²同時間的日本向中國提出滿蒙五路的要求，其中第一條鐵路，由四平街起經鄭家屯至洮南的路線，其目標就是想將已完成的四鄭鐵路加以延長，進而連接洮昂鐵路的一連串鐵路系統，只是在滿蒙五路要求之時，這條鐵路並不是日本最重視的。但是到了一九一八年的滿蒙四路要求出現之時，與洮昂鐵路有上下連接關係的洮南熱河線，卻要躍上台面成為爭議的目標。

新四國銀行團成立之時，在一九二〇年十月十日簽字的《日英法四國借款團協定》中，將錦瓊鐵路納入借款團範圍，³洮昂路線正

² 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 727。

³ 外務大臣內田致駐美大使幣原電，「新借款？？？？代表派遣？？？訓令？件」，《日本外交文書》，大正九年第二冊上，第 260 號文，附記，頁 386。

是其中的一個路段。除此之外，被列入共同決議案的還有先前爭議的洮熱線、以及該路之一地到海口的鐵路。⁴洮熱線若是向北延伸就會和錦瓊鐵路結成一氣，所以日本對於這個結果特別不願意見到，對此日本有著它的因應之道。日本既然認？洮熱鐵路的向北延伸一案，是錦瓊鐵路案的翻版，所以先下手？強是它的應對方法。既然難以阻止新借款團的計畫，以其他方式搶先取得同一地點的建設權成？一個可行的方式。

一九一九年之時，滿鐵就預料無法抵抗新銀行團的壓力，為了先發制人，在新銀行團尚未議決之前，就先派員勘查了洮南至齊齊哈爾的路線。⁵一九二三年十一月，滿鐵理事松岡洋右向日本政府提出關於滿蒙借款鐵路的八項意見書《關於促進修築滿蒙鐵路》、事業計畫、預定路線調查書，包括了洮齊、長扶、開朝、吉會、白開等五條路線，請求諒解。並在同年十二月得到日本政府的同意，確認滿鐵可負責有關滿蒙鐵路建設以及鐵路投資事宜，由此開始，滿鐵著手進行洮昂鐵路的交涉工作。基於中國當時的政治現況，滿鐵主要跟東三省的實際掌權者張作霖，私下進行了許多接觸。一九二四年四月，滿鐵理事松岡洋右與張作霖進行會談，交涉修築以下四條鐵路：

1. 開原至朝陽鎮
2. 吉林至敦化
3. 長春至大賚
4. 洮南至齊齊哈爾

其中第四條洮南至齊齊哈爾線，就是洮昂鐵路的整體計畫。⁶

當初日本強力阻止洮昂一線的建設，到如今這條鐵路由日本主動

⁴ 王綱領，《歐戰時期的美國對華政策》，頁 152。

⁵ 南滿洲鐵道株式會社，《滿洲鐵道建設誌》（東京：龍溪書舍，1991 年 11 月復刻板），頁 113。

⁶ 南滿洲鐵道株式會社，《滿洲鐵道建設誌》，頁 113-114。

提起，更是顯示出洮昂線對東北地區有著特殊的地位。在日本的處境來說，洮昂線不過就是南滿鐵路的一條分支線路，但是因其所處的位子與聯絡地域的顯要，使得滿鐵公司與日本軍方都加以注目，⁷陸軍更是認為洮南至齊齊哈爾比吉林 - 敦化線、長春 - 洮南線更具有國防及經濟上的價值。

陸軍注意洮南線的理由何在？日俄戰爭之後，日本與俄國分別掌控著南滿與北滿地區，而日本視？經濟動脈的南滿鐵路貫穿了整個南滿州地區，區域內的各種生？都靠著這條鐵路對外輸出，而相對於南滿鐵路的就是中東鐵路，北滿洲的物？都是由中東鐵路運輸。日本對於這樣的情勢並不滿足，如何將影響力與經濟的觸手深入北滿並且紮根變成一個需要解決的問題。特別是北滿洲有著相當豐富的農業生？，如同上述所說的大豆類農產品，就是北滿地區一項重要的對外輸出品，根據滿鐵方面的調查，洮昂線一帶所能吸收穀物約有 94,200 噸，若延伸到齊齊哈爾以北的勢力範圍一帶，則可吸收達 181,000 噸，這個資料上只是建設完成後一開始的情況，等到營運穩定後當可超過此一數字。⁸要如何將這塊大餅吃到嘴中就必須要工具的幫助，而解決問題的工具就是洮昂鐵路。⁹先前已經討論過洮南在南北滿之間的重點位置，如果能建設經過洮南的鐵路，將北滿的物資吸收後向南輸出，則原本壟斷北滿運輸的中東鐵路將遭受重大的打擊。對於日本來說，洮昂鐵路的建設變成極為重要的工作目標。

一九二四年二月開始的日本內閣會議中，就已經對洮昂鐵路有多方的建議。這一次的會議裡四省大臣、與其下的四個局長，都對日本

⁷奉天總領事代理內山致外務大臣幣原函，張作霖、楊宇霆？洮齊線敷設斷行？決意？？？模樣？？旨報告？件，《日本外交文書》，大正十四年第二冊下，第 1402 號文，付記三，頁 1279。

⁸伊藤武雄等編，《現代史資料 滿鐵》第三冊（東京：？？？書房，昭和 41 年 5 月 20 日 1 刷）頁 183，第 1 號文。

⁹鈴木隆史，《日本帝國主義與滿洲》，頁 354。

的中國政策提出建議案，其中的重點就是關於滿蒙鐵路網的敷設，最後集結意見上稟首相清浦奎吾做出閣議決定。¹⁰當時的四局長會議（陸軍省軍務局長、海軍省軍務局長、大藏省理財局長、外務省亞細亞局長）就對滿蒙鐵路的建設提出意見案。¹¹在清浦內閣的對支政策第一號文中，將洮南至齊齊哈爾線列為首要的工作目標，只是因為國際間以及俄國反應的關係，所以暫時先擱置。在第四號文，陸軍省提出的對支政策中，軍部的要求裡面，關於滿蒙鐵路開發在國防上的優先順序有五條路線：

1. 洮齊線（洮南至齊齊哈爾間）
2. 長洮線（長春經伯都訥至洮南間）
3. 開吉線（開源經朝陽至吉林間）
4. 吉會線（吉林至會寧間）
5. 濱黑線（哈爾濱至黑河間）

軍部認為這五線都在軍事與經濟上有重大價值，但是因為國際情勢的問題，第二至四線都先當作是保留線，而第五條是因為中、俄以及國際間的複雜關係而更難實現。但是最重要的洮齊線則因為四洮鐵路開通之後，洮南與齊齊哈爾之間只有三百多公里，對於軍事上的連接非常方便；在經濟上，可以獲得對抗中東鐵路在北滿優勢地位的力量，再加上等將來濱黑鐵路完成之後，洮齊鐵路與濱黑鐵路可以連接成一條縱貫北、南滿的大動脈，所以洮齊鐵路的價值非比尋常。¹²

日本政府於一九二四年六月之後的八月內閣會議中，決定了關於滿蒙鐵路之件。本次閣議的內容主要認為，「滿蒙地方鐵路之擴

¹⁰ 這一次的討論建議案，時間從二月開始一直到五月底，前後共提出 20 號建議案，決定了清浦內閣的對支政策。但是由於清浦內閣在五月底就解散，所以實際執行的是接任加藤高明內閣。

¹¹ 亞細亞局長出淵，清浦內閣對支政策，《日本外交文書》，大正十三年第二冊，第 737 號文，頁 764。

¹² 清浦內閣對支政策，《日本外交文書》，大正十三年第二冊，第 737 號文，第 4 號，頁 773-775。

充，對於該地經濟、治安維持有很大的幫助」，基於以上理由「應立即使南滿洲鐵路公司在實施洮南—昂昂溪間鐵路建設之同時，仿照相同形式，迅速促進吉林—會寧線（實際上暫？吉林—敦化間）及長春—洮南線（實際上暫？長春—大賚間）之建設」。¹³其中以洮昂鐵路以及另一計畫中的濱黑鐵路的建設尤屬重要，濱黑鐵路從哈爾濱至黑河的鐵路，並從其中一地經過嫩江到達齊齊哈爾，濱黑鐵路貫穿北滿，並與中東鐵路與西伯利亞鐵路相接，當濱黑鐵路與洮齊鐵路相連接之後，會形成一條縱斷滿蒙的大動脈，所以在政治上經濟上的重要性，比起其他各線路都有過之而無不及。但由於濱黑鐵路的問題比起洮昂鐵路要更？複雜，所以先進行洮昂鐵路的計畫。而洮昂鐵路全長二百二十四公里二百公尺，預計分為十站，一九二五年三月間開始測量，五月開工九月開始敷軌，軌寬一公尺四三五，一九二六年七月全線完成正式通車，下表是沿線各站資料：

表十二 洮昂鐵路沿線站名表¹⁴

單位：公里

站名	各站距離	積並里數	備考
洮南	0	0	
白城子	32.1	32.1	即洮安縣城
鎮東	38.1	70.2	
東屏	27.3	97.5	
街基	26.0	123.5	又名王順街
泰來	10.3	133.8	
五廟子	25.8	159.6	
江橋	22.3	181.9	即哈拉爾格
大興	12.8	194.7	又名衣布氣
昂昂溪	29.5	224.2	

¹³奉天總領事代理內山致外務大臣幣原函，張作霖、楊宇霆？洮齊線敷設斷行？決意？？？模樣？？旨報告？件，《日本外交文書》大正14年第二冊，第1402號文，別紙，頁1280。

¹⁴鐵道部，《鐵道年鑑》第一卷（南京：鐵道部印行，民國22年），頁1149。

下一節將討論洮昂鐵路的交涉過程，在一片國際詭譎之中，日本如何進行其變相投資滿蒙地區的活動。

第二節 中國對洮昂鐵路計畫提出的反應

洮昂鐵路計畫產生的同時，中國方面也正興起鐵路開發的潮流。當時的奉天省計畫了一條由奉天省城至海龍的鐵路，但是日本方面擁有開原至朝陽鎮的鐵路借款權，這一條開朝線與奉海線的關係有著競爭線的意義，因此奉天方面則希望與滿鐵協調出解決方案。而以奉海鐵路來交換洮昂鐵路的方式，是在一九二三年一月時，奉天省長王永江所提出的。當時王永江與滿鐵庶務課長野村正討論奉海鐵路修築的可能性，他暗示不妨以洮昂線或其他鐵路作為交換條件。¹⁵同時，他也表示已經接到張作霖的命令，在取得日本方面的同意後立刻著手進行奉海鐵路的建設。野村將王永江的意見報告給當時的滿鐵社長川村竹治，經過多方考量，打算以奉海線為開端，與王永江進行鐵路的協議。

一九二四年四月松岡洋右與張作霖會談關於滿蒙鐵路問題時，張作霖就表示屬於奉天省的開原至朝陽鎮線以及大部分屬於奉天省的洮南至齊齊哈爾線，可以由奉天省長王永江來與日本進行協商。¹⁶洮南至齊齊哈爾（亦稱？洮齊鐵路）這條路線，其實本來是日本方面所規劃的一整條鐵路線。由於擔心俄國方面的強力阻撓，所以將洮齊鐵路劃分成兩個階段，成？洮昂與昂齊兩段鐵路線，計畫在完成洮昂鐵路後，再以洮昂鐵路延長線的名義繼續完成往齊齊哈爾的這一段鐵路。

¹⁵ 野村正，《洮昂鐵路承辦合同交涉紀要》。引自《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁729。

¹⁶ 伊藤武雄等編，《現代史資料 滿鐵》第二冊，頁6，第8號文。

與張作霖會談結束之後，松岡洋右與王永江開始進行交涉，並且將交涉過程訂為機密，在合同商訂終了之前都不向政府方面報告。在王永江與滿鐵方面的交涉中，首先提出的就是交換條件，希望能夠取得日方同意奉天省修築由奉天至海龍的鐵路，並希望日本聲明放棄對開原至朝陽鎮鐵路現有的借款權。對於王永江的要求，當時滿鐵認為開朝線無關緊要，而且日本政府的想法也認為滿鐵的營養線不一定要靠日本的借款，可以由中國方面單獨進行修築。因此，松岡撤回關於開朝鐵路的提議，關於洮南至齊齊哈爾鐵路，決定在日本同意奉天方面上述要求的同時進行簽字的諒解下，議定合同草案。滿鐵方面提出的建造洮齊鐵路合同草案內容要點如下：¹⁷

- 一、按東亞土木會社繪製的線路圖、建造計畫書及建造預算書，由東亞土木會社承包施工。
- 二、以建造預算書所載的預算總額一千二百九十二萬日圓為工程承包費。
- 三、鐵路材料由東亞土木會社購買，但中國產品其質量、價格、和日本或其他外國相同時，則購買中國產品。
- 四、聘請代表一名，給予會計主任職權。
- 五、聘請運輸副主任。
- 六、採用日本人助手數名。
- 七、鐵路移交後六個月以內不支付承包費時，則按年息九釐五、期限四十年、以鐵路收入及鐵路財產為抵押等條件，訂立借款合同。

針對滿鐵的提議，王永江提出奉天方面的提案，要點如下：

¹⁷ 雙方合同草案見《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 732-733。

- 一、按原本一千二百九十二萬日圓、年息六釐五、期限四十年、以鐵路財產及收入為抵押等條件，訂立借款合同。
- 二、鐵路材料由鐵路局任意購買，但日本產品較中國產品優質價廉，並與其他外國產品同等時，則購買日本產品。
- 三、聘請日本人一名，任帳簿監督員。
- 四、修築洮南、昂昂溪間鐵路。

由於雙方的提案在購滿材料、利息計算方式和聘用日人的要求上差異不小，中日經過多次協商，而王永江與楊宇霆等人也多次商議，¹⁸最後雙方得出結論，取得以下諒解：奉天方面要求日本方面同意其修築奉海線，並放棄日本方面對將成為該鐵路競爭線的開原至海龍路線的借款權；必須在取得日本方面對上述要求的同意時，草案才可以簽字。關於上述簽字的諒解，決定用換文聲明。¹⁹關於換文雙方商訂：「將來若奉天省方面自行建築奉海鐵路，日本方面承認不建築開原至海龍的鐵路時，此項合同草案方能簽字。」²⁰奉天省與滿鐵雙方在一九二四年六月十八日交換了換文，洮昂鐵路承辦建造合同草案有效的通過了。²¹為了獲得洮昂線的建設權，日本以同意中國方面鋪設奉天—海龍間的自辦鐵路，及同意滿鐵與奉天當局關於日本放棄開原—海龍線借款權的諒解作交換條件，向中國方面取得洮昂線的敷設權力。²¹

一九二四年八月下旬，帶著奉天方面議定的合同草案，到東京

¹⁸ 遼寧省檔案館編，《奉系軍閥檔案史料彙編》第四冊（南京、香港：江蘇古籍出版社、香港地平線出版社，1990年），頁360-361，第257、258、259號文。

¹⁹ 伊藤武雄等編，《現代史資料 滿鐵》第二冊，頁9，第12號文。

²⁰ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁738。

²¹ 奉天總領事代理內山致外務大臣幣原函，張作霖、楊宇霆？洮齊線敷設斷行？決意？？？模樣？？旨報告？件，《日本外交文書》大正十四年第二冊下，第1402號文，付記二、別紙，頁

取得日本政府同意又返回滿鐵總公司的松岡洋右，先與王永江進行公函往來上的手續完成後，在與張作霖就合同簽字之時遇到問題。當時王永江為了簽字將合同送交給張作霖，結果張作霖在此時突然猶豫起來，不肯在合同上簽字。²²合同最後送還王永江處，王永江認為張作霖應是另有所求，所以先單獨在合同上簽字；並提醒松岡帶著合同去見張作霖，直接請他簽字。松岡之後立即去見張作霖，據說張作霖仍然是在萬般猶豫後才簽字的。洮昂鐵路的承辦合同最後是在一九二四年九月三日，在奉天當局和滿鐵公司之間通過。

另一方面，日本在進行洮昂鐵路的交涉上，早就存有以利誘之的方針，特別是張作霖方面尤是下足功夫。而張作霖所能用的名義也只是地方政府的身份，再加上建設洮昂鐵路的合同與新銀行團有關係，將來勢必要向新借款團發出通牒，如何取得中央政府交通部的追認也成？一個必須解決的問題。日本外務省就曾對滿鐵以及駐華公使下達指令，除了用先下手為強的方法來造成事實之外，一方面促使張作霖與中央交涉，日本方面將給予張作霖側面的協助。²³滿鐵則運動當時的交通總長葉恭綽，解決此項追認問題及吉敦鐵路問題，約定在一九二五年四月貸款給葉恭綽二百萬日圓，而葉恭綽會將這筆錢的大部分交給張作霖，而這筆借款則是歸入四洮鐵路以及吉長鐵路的借款金額之中。為了這筆貸款葉恭綽還親自到奉天，只是張作霖與葉恭綽計畫從滿鐵借得貸款一事，王永江並不知情。²⁴

一九二五年五月間，松岡洋右前往北京與葉恭綽交涉，在支付了二百萬日圓以及完成四洮借款匯票的手續後，北京發生了學生排日

1279-1280。

²² 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 739。

²³ 滿鐵理事松岡致總裁安廣電，洮昂鐵道建造契約？？？早急？中央政府？承認？得？？？困難？？？我？政府？方針決定方要請？件，《日本外交文書》，大正十四年第二冊下，第 1411 號文，付記，頁 1294-1295。

²⁴ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 740。

運動，再加上蘇聯方面不斷的抗議，剛好給了葉恭綽拖延觀望的藉口。²⁵滿鐵方面只好請王永江出面與葉恭綽交涉，經由王永江的主動交涉，交通部總算通過了洮昂鐵路承辦合同，並且在六月四日行文外交部檢核。²⁶八月二十一日交通部的承認公文也發至奉天省長處，此時王永江與日方又發生歧見，原本滿鐵方面是要求將奉天省長的公文發至日本的奉天總領事館，而王永江則是堅持合同是與滿鐵訂立的，所以省長的公文應該直接送交滿鐵公司。²⁷

王永江這樣的態度有他的原因，當時交通部對於地方政府自行與外國訂立的合同，用外交管道加以追認的形式感到不滿。而當時奉天方面對外交部與交通部的說詞是洮昂鐵路資金全用華款，而只是因為當時東三省缺乏鐵路工程人才，而將工程委託中日合辦的東亞公司承辦，材料不足的部分則由商訂由滿鐵暫時借墊，等鐵路完成之後隨時都可以償還墊款，而路權確是中國所有。²⁸基於這種理由奉天方面當然堅持是一般的工程承包關係，而不願意讓外交關係參雜進來。最後在王永江的堅持下，奉天省長的公函在八月二十八日送達滿鐵公司。²⁹

這樣大規模的借貸行？自然需要對新銀行團有所說詞，否則日本將無法面對其他參與國的質疑。早在中日雙方還在進行洮昂鐵路交涉之時，日本就已經很注意各國對日本這一次鐵路工程的反應，並且在一九二四年八月十九日的閣議決定中提出了解決問題的初步看

²⁵ 外務大臣幣原致駐華公使芳澤電，洮齊鐵道？？？中央政府？承認取付問題？暫？傍觀？態度？？？？？訓令？件，《日本外交文書》，大正十四年第二冊下，第1424號文，頁1312。

²⁶ 洮齊鐵路案，《中華民國外交檔案》，第03-05, 49-3號，頁550-562。內容包含洮昂鐵路承辦合同、費用預計書以及線路圖。檔案編碼、頁碼與案名依照中央研究院近史所檔案館新編之規則。

²⁷ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁741。

²⁸ 洮齊鐵路案，《中華民國外交檔案》，第03-05, 49-3號，頁636-637。

²⁹ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁742。

法。³⁰在雙方逐步完成鐵路承包合同的交涉，英美兩國對這件事情都提出相關的疑問，而外務大臣幣原喜重郎先在一九二五年四月三十日對英國駐日大使表示，洮昂線是中國方面的計畫，是張作霖的建設，而滿鐵公司僅是做了承包建築的業務。又明確表示因為張作霖的財政充裕，在鐵路工程結束之時，很有可能會立即支付工程費用，只有在不支付工程款時，才會發生借款問題。所以就基本上來說，洮昂鐵路的承包工程與新銀行團的業務並沒有關係。而日本堅持承包的理由，則在於洮昂鐵路非常有可能成為滿鐵的營養線，帶給滿鐵相當大的利益，所以在工程預計費用與實際花費之間尚不知能否平衡的情形下，滿鐵仍然承包了鐵路的工程。而稍後的五月四日，日本與美國使館的同樣問題說明中，也是用相同的說詞。³¹

日本對借款團各國都采此種說法，對同樣是滿洲的競爭對手俄國也是同一個理由。一九二六年三月二十四日對四國借款團所發出的備忘錄，則是日本的投資的指標性聲明。此備忘錄的內容如下：

一九二四年九月三日，南滿鐵道株式會社與東三省當局締結洮南、昂昂溪間鐵路建造合同。該合同於一九二五年八月十五日，經北京中央政府正式批准。

該合同關於支付方法規定：全線竣工後，自交與中國當局之日起，六個月內，未能支付建設費用之全部或一部份，東三省當局需締結借款合同。按另紙合同抄件之條款，本計畫在性質上顯然完全在借款團活動範圍之外。然而，若上述借款合同締結時，參加借款團的其他國家團體希望參加此項借款時，日

³⁰ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 746-747。

³¹ 外務大臣幣原致駐華公使芳澤電，洮齊鐵道？？？中央政府？承認取付問題？暫？傍觀？態度？？？？？訓令？件，《日本外交文書》，大正十四年第二冊下，第 1424 號文，付記，頁 1312。

本參加借款團的團體，按照日本政府的意圖，將不吝與以上團體協商有關參加之形式和條件。³²

此備忘錄的內容大有玄機，按照備忘錄的說法，有關費用方面是等完工後六個月內，有可能締結借款合同；到時候日本在與其他有意參與的國家團體協商。不過，洮昂鐵路的建造合同並非只是一個借款合同的草案，而是如同文字所述的，是在完工六個月內無法支付承包費用之時，費用自動變為借款，而另行締結的借款合同只是一個形式罷了。日本在事後向借款團各參與國發出備忘錄的同時，事實上借款合同就已經成立了。這種方法就是日本設計出來規避銀行團業務範圍的一種手段，事後的通知已經無法改變既成的事實。

如果只是承包工程當然是沒有爭議性存在，問題則是出在資金上。滿鐵實質上是先行墊款建設洮昂線，再以契約上定以鐵路經營利益做擔保，可是墊款部分的利息卻高的不合理，按當時鐵路借款的利息慣例，歐洲各國給予中國的借款利息都在五釐上下，就算是到了談判洮昂鐵路時，最多也在六釐左右，而洮昂鐵路的墊款利息卻高達九釐，已經超過洮昂線的實際收益。³³

將建造費、車輛墊款、省署提用款和材料及煤炭墊款加以整理後，按滿鐵及洮昂鐵路局雙方的計算，至一九二九年十二月（民國十八年）本利各多少，可分別列表如下：³⁴

³² 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 751-752。

³³ 東北交通委員會，《東北四路負擔南滿債款節略》，1929年，頁 9-13。借款利率問題見張瑞德，《中國近代鐵路事業管理的研究—政治層面的分析（1876-1937）》（臺北：中央研究院近代史研究所，民國 80 年二月初版），頁 9-12。

³⁴ 東北交通委員會：《東北四路負擔南滿債款節略》，頁 9-12。轉引自《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 763-767。

表十三 (a) 滿鐵計算之洮昂鐵路費用

單位：日圓

款別	建造費	車輛墊款	省署提用款	材料及煤炭 墊款	共計
原本額	13,125,000.00	2,850,775.62	2,000,000.00	828,770.00	18,804,545.62
起利時間	16年7月1日 年息9釐	17年12月27日 年息9釐	14年4月28日 年息9釐	17年7月1日 年息9釐	
至民國 18 年 12 月之利額	3,157,089.39	256,569.90	992,324.17	111,883.95	4,517,867.41
至民國 18 年 12 月之本利 合計	16,282,089.39	3,107,345.52	2,992,324.17	940,653.95	23,322,413.03

(b) 洮昂鐵路局計算之洮昂鐵路費用

單位：日圓

款別	建造費	車輛墊款	省署提用款	材料及煤炭 墊款	共計
原本額	10,534,658.46	2,850,775.62	2,000,000.00	828,770.00	16,214,204.08
起利時間	16年7月1日 年息9釐	17年12月27日 年息9釐	14年4月28日 年息9釐	17年7月1日 年息9釐	
至民國 18 年 12 月之利額	2,544,799.50	256,569.90	992,324.17	111,883.95	3,905,577.52
至民國 18 年 12 月之本利 合計	13,079,457.96	3,107,345.52	2,992,324.17	940,653.95	20,119,781.60

這樣的利率可說是高的驚人，中國方面能否支付工程款項還需視洮昂鐵路的收支盈虧，因此一開始所約定的借款利率就是相當有疑問的專案，至於整個洮昂鐵路的建造費用則因？中日雙方對於某些專案認同不合，而在計算上有著一些差異。滿鐵方面在承辦鐵路之時，

對於一切交涉事務及往來旅行之費用，在帳上只有支出概數，而無詳細節目。另外滿鐵所售的煤價，每噸十七日圓，月終結帳，如不付款，則立刻計息，利率是九釐。因此，東北交通委員會議決，滿鐵所列的交涉花費二百餘萬元是屬於不正當的開支，省政府方面不予承認，交涉未解決前不列入資本項下。另外因？滿鐵的煤價過高且賒款利率也不合理，不可因？滿鐵可以賒帳而增加負債，而煤也可向本國購買，價廉物美且如果賒帳則能省去利息或享受低利待遇。³⁵

由上表還可以明顯看出，中日雙方的差距就在之前所說的兩百餘萬的交涉花費上，而這又成？中日雙方日後交涉的重點。不過，真正的重點仍然在於那高的離譜的利息上，僅僅兩年利息所增加的數位有如天文數字一般，而洮昂鐵路的營收卻趕不上借款所滋生的利息，每年的營收僅僅二百餘萬，利息金額也是二百多萬，這裏面尚未包含一切業務開支³⁶。而且除了工程款之外，還有所謂的籌備費用，滿鐵為了順利拿到洮昂鐵路的承辦權，對於相關人事都有打點，項目可分為四個：

（一）對交通總長葉恭綽的貸款（？取得交通部對洮昂鐵路合同的正式承認）：

金額：二百萬日圓（其中一百六十萬元劃入四洮第六次借款，四十萬元劃入吉長盈餘擔保借款內）。

（二）對王永江的貸款：

根據王奉天省長的申請，僅在本社的安排下，採取由洮昂路工程費中墊付給洮昂局長的形式交與局長。

金額：二百萬日圓。

³⁵ 東北交通委員會總務處第一科編：《東北交通委員會整理外債會議紀事錄》，頁5-8。轉引自《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁767-769。

交付日期：大正 14 年 4 月 29 日。

期限：洮昂鐵路工程告竣前。

利率：年息九釐。

（三）對張作霖的貸款（另行處理）：

金額：二百萬日圓。

交付日期：大正 13 年 9 月 14 日一百萬日圓；大正 13 年 9 月 24 日一百萬日圓。

期限：一年。

利率：年息九釐。

擔保：土地。

（四）對吳俊陞的貸款（另行處理）：

金額：一百萬日圓。

期限：自大正 14 年 2 月 20 日至大正 15 年 2 月 27 日。

利率：年息九釐。

擔保：遼源縣、鎮東縣土地。³⁷

從工程款到籌備費用，無一不是利率驚人、數字龐大的金額。所以說洮昂鐵路的借款部分事實上是個難以償還的陷阱。下列是洮昂鐵路的營業狀況：

表十四 洮昂鐵路的營業狀況（1927~31 年度）³⁸

³⁶ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 767。

³⁷ 滿鐵總務外事課：《借款鐵道關係事項》，昭和 5 年度，頁 21。轉引自《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 761-762。

³⁸ 營業資料見鐵道部，《鐵道年鑑》第一卷，頁 1150；以及哈爾濱滿鐵事務所編 湯爾和譯，《北滿概要》，頁 95-97。其中 1930 年份的營業資料略有出入，此處以後者提供的資料為準。

(a) 旅客營業成績

單位：銀元（大洋）

年 份	旅 客	
	人 數	收 入
1927	214527	440293.90
1928	278986	576642.91
1929	444092	876525.03
1930	502087	960907.06
1931	329444	644551.59

(b) 貨物營業成績

單位：銀元（大洋）

年 份	貨 物	
	噸 數	收 入
1927	772302	704391.05
1928	355478	563564.55
1929	573931	1202788.87
1930	653887	1453654.55
1931	859851	3729579.99

(c) 洮昂鐵路營業收支

單位：千銀元

年 份	營業收入	營業支出	相 抵 餘 數
1927	632.7	388.2	+ 244.5
1928	1140.7	1908.4	- 767.7
1929	2147.5	2126.6	+ 20.9
1930	2490.0	2414.3	+ 75.7
1931	4424.9	2528.9	+ 1896.0
1932	2975.0	1219.0	+ 1760.0

很明顯的，洮昂鐵路的營運狀況並不是很好，一開始的幾年都是接近虧損的情形，想要在規定的時間內還清工程款項無疑是妄想，而日本方面也不在意中國方面是否能還清款項，甚至是期望中國還不出錢來，如此就能名正言順的接管洮昂鐵路的營運。

第三節 洮昂線的延長與俄國的回應

一九二六年七月洮昂鐵路完成，而洮昂線完成之後的延長工程，也就是到齊齊哈爾的部分，則是與俄國的態度息息相關。原本俄國對於洮昂鐵路就十分在意，再加上日本將延伸到齊齊哈爾的那一段路線包含到所謂的延長工程中，而昂齊線這一段鐵路則會與中東鐵路交會，進而形成橫斷的情況，對於中東路的業務可以說是影響劇烈，日本從計畫的一開始就將俄國的態度列為重要的觀察因素。

事實上日本政府內部對於昂齊線這一段就抱有兩種看法：其一，就張作霖在對俄採取高壓態度，日本認為北滿問題應保持日、俄、中三國某種程度的合作，並且與俄國聯合來牽制中國有其好處，應該儘量避免給予俄國一種直接袒護張作霖、對俄國強硬態度的印象，因此洮昂鐵路局提出橫斷中東鐵路計畫時，並不立即同意，以免與俄國發生爭執；其二，趁著張作霖對抗俄國的機會，援助張作霖，不顧俄國的反對，一口氣解決橫斷問題。³⁹

可是早從洮昂線一段開始，俄國駐中國大使就不斷與日本方面交涉，並向中國方面提出抗議。在中日雙方交涉洮昂鐵路承辦合同之時，俄國就已經得到可靠的情報，並且向中國駐莫斯科的代表提出抗

³⁹ 滿鐵調查部，《滿洲交通史稿》，第15章，頁1-19。轉引自《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁777。

議。俄國方面認定洮昂鐵路是借用日款，建成後是中東路的競爭線，將來會把黑龍江省的農產全部吸往南滿鐵路，經由大連出口，最終會損及中俄兩國的營收利益。⁴⁰

一九二五年四月二十五日，俄國向中國政府提出了抗議，駐華大使加拉罕就洮齊線問題向中國外交部提出抗議，大意如下：

蘇維埃政府？了適應貴國政府希望，正著手準備於最近召開中俄會議，其日期亦業經確定。然而，卻發生了不幸的問題，即東三省長官於去年內亂時，接受日本援助的補償，將洮南、齊齊哈爾間的鐵路修築權讓與日本。該鐵路嚴重降低海參威的價值，並且也使中東鐵路的價值減半。因此，本公使奉本國政府的嚴令提出要求，希望中國政府從速命令東三省長官，設法取消借用日本資本建設洮齊鐵路。如得不到滿意效果，而使中俄會議不能召開，其責任應由中國承擔。⁴¹

但是外交部確認為洮昂鐵路計畫是中國的內政問題，其他國家根本沒有資格過問。俄國方面在外交抗議的手段上沒有得逞，就另謀利誘的方式，向中國提出希望由中東鐵路的盈餘移做擴充支線之用，將洮昂鐵路當作中東鐵路的支線之一，並在年限到了之後與中東鐵路一併交還中國。⁴²外交部由駐莫斯科代表處接到相關的報告之後，也通知了交通部，交通部也將這個報告轉送給奉天省長王永江。⁴³

交通部的意見與外交部的意見是相同的，就中國的立場而言，

⁴⁰ 洮齊鐵路案，《中華民國外交檔案》，第 03-05, 49-3 號，頁 546。

⁴¹ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 754-755。另見駐華公使芳澤致外務大臣幣原電，「洮齊線問題」外交部抗議提出側報告件，《日本外交文書》，大正十四年第二冊下，第 1421 號文，頁 1309。

⁴² 洮齊鐵路案，《中華民國外交檔案》，第 03-05, 49-3 號，頁 574-576。

⁴³ 洮齊鐵路案，《中華民國外交檔案》，第 03-05, 49-3 號，頁 620。

雖然俄方懷疑洮昂鐵路的經費是來自日本，但是建築鐵路是國家內政，並不是他國所能干涉。而洮昂鐵路的資金是由東三省政府自行籌措，更不是他人所能過問的；至於材料的購買以及聘請人員的事項，鐵路局方面有其權衡考量，他國根本不能以鐵路工程是採用何國的技術材料，就將路權劃歸其所有。中國對俄國的態度反而因為俄國的反對而轉趨強硬，並且更加積極進行洮昂鐵路計畫。⁴⁴

俄國在與中國交涉的同時，也與日本進行交涉，並由蘇聯駐中國大使加拉罕負責。一九二五年的四月，加拉罕前後數次拜會了日本的駐華公使芳澤謙吉，向日本方面提出質疑，認為洮昂鐵路的建設是為了與中東路爭利，經濟上給予嚴重的打擊，並且在軍事上亦有引發衝突的疑慮，日本的回答則是願意用聯運的方式解決經濟上的衝擊，至於軍事上的疑慮則只是誤會。這樣的說詞當然很難讓蘇俄方面感到滿意，會談的結果是沒有定論。⁴⁵不過，關於經濟上的衝擊，這一點雖然日本在口頭上否認有嚴重影響，但是從日本自己所進行的調查評估來看，洮昂鐵路能將北滿的穀物生產幾乎全部吸收，⁴⁶中東鐵路當局對於此事當然是極其敏感，在輿論上與行動上阻礙洮昂鐵路的建設，例如在報紙上披露以及各種的排日宣傳，還有拒絕載運洮昂鐵路建設用的資材。⁴⁷另外，在一九二五年四月十日的吉長日報中也提到了有關洮齊鐵路的消息，其中有三要點：

1. 經濟上的問題，日本可藉由洮齊鐵路吸收北滿的貨物。
2. 政治上的關係，日俄的南北滿勢力範圍區分將被打破。

⁴⁴ 洮齊鐵路案，《中華民國外交檔案》，第03-05,49-3號，頁630-632。

⁴⁵ 駐華公使芳澤致外務大臣幣原函，北滿於日談話要領報告件，《日本外交文書》，大正十四年第二冊下，第1415號文，頁1297-1300。

⁴⁶ 伊藤武雄等編，《現代史資料 滿鐵》第一冊，頁463，第17號文。

⁴⁷ 哈爾濱總領事代理郡司致外務大臣幣原電，管理局長其動靜洮齊鐵道連觀測旨內報件，《日本外交文書》，大正十四年第二冊下，頁

3. 軍事上的問題，就是日本要進入北滿將變的十分容易。⁴⁸

俄國方面更進一步的政策，是建造與洮昂線互別苗頭的兩條中東鐵路培養線，一是拜泉至海倫，一是安達至拜泉鐵路計畫，拜泉縣是北滿地區穀物出產量最大的地區，以此為起點建築一條往安達的支線，中東鐵路便可以一網打盡北滿地區的農產與礦產。⁴⁹

俄國方面對於洮昂鐵路之重視以可以說是非同小可，雖然俄國在第一次大戰時期對於中國的投資就已經呈現一種停滯的狀態，這次為了與日本對抗，使用了外交威脅以至秘密鐵路興建計畫，目的是想阻撓洮昂線的興建，足見日本在東北地區的勢力已經讓蘇聯大為緊張。

但是做地主國的中國政府也有其考量，東北地區在一九二〇年代仍然是地方勢力所籠罩，中央的交通部其實很難控制地方政府與外國勢力簽訂建設的契約，大部分的時候只能做到事後的追認。以洮昂鐵路為例，日本與東三省地方政府所定的合同在名義上是承包的工作，並無涉及主權的爭議，因此雖然受到蘇聯方面的脅迫，也只能先派遣相關官員前去瞭解，並且統一口徑，對外稱為本國的內政問題。不過，俄國仍然大力鼓動中國內部的親俄份子，例如：馮玉祥、王正廷等人，進行杯葛洮昂鐵路的活動。⁵⁰

綜觀俄國對洮昂（洮齊）鐵路建造的阻礙行動，大約可以分為

1288-1289，第1406號文。

⁴⁸ 長春領事西致外務大臣幣原函，洮齊鐵道敷設問題？？？新聞報告？件，《日本外交文書》，大正十四年第二冊下，第1414號文，頁1296。

⁴⁹ 哈爾濱總領事代理郡司致外務大臣幣原電，？連側？安達？？拜泉縣？支線？敷設？計畫？居？旨報告？件；以及哈爾濱內務事務官中村致內務省警保局長等函，極東革命委員？？長？？？？及？？？-？等？歸任？？？報告？件，《日本外交文書》，大正十四年第二冊下，第1416、1418號文，頁1303、1305。

⁵⁰ 伊藤武雄等編，《現代史資料 滿鐵》第三冊，頁195-199，第18號文。

以下十六項：⁵¹

第一、中東鐵路局方面的對策

有鑑於四洮鐵路與洮昂鐵路結合之後對中東鐵路的衝擊，中東鐵路局擬定三個應對方法。一，由中東鐵路出資洮齊鐵路的建設，不過俄方自己也認為可能性不高。二，建設中東鐵路的培養線。三，將現存的森林支線全部撤除，改為本線的培養線。四，給予貨運公司優惠待遇，特別是那些得到滿鐵許可的代理店。

第二、中東鐵路局長伊萬諾夫的禁止為洮齊線運輸

一九二五年三月二十二日，中東鐵路局長伊萬諾夫發佈禁止向札免公司（中日俄三國合辦的伐木公司）經營的分支路線發送派遣貨車之電報，表面理由是貨車配給的契約已經到期，實際上是因為札免公司是負責生產洮齊鐵路用的枕木，所以用這個方法來阻止洮齊鐵路的建設。⁵²

第三、修建齊昂輕便鐵路

原本齊齊哈爾至昂昂溪（中東鐵路的齊齊哈爾站）的輕便鐵路，因為客貨車輛十分稀少、軌幅窄小，所以運輸量相當小。修建後希望將來藉由齊昂輕便鐵路能帶給中東鐵路財源，因此中東鐵路方面提議幫助中國方面改築齊昂輕便鐵路，希望這條鐵路改用俄式規格的鐵軌，並提供枕木以及給予運輸費用上優惠。當時齊昂輕便鐵路總辦龍江縣知事王玉科，以省長的說法「本問題與其說是地方事件，不如說

⁵¹ 同前注。

⁵² 哈爾濱總領事代理郡司致外務大臣幣原電，「？？？？管理局長？措置並？？其？動靜？洮齊鐵道？？連？？？？觀測？？旨內報？件」，《日本外交文書》，大正十四年第二冊下，第1406號文，頁1288。

是國際問題，不是一朝一夕就可以決定的」而加以拒絕。

第四、利用日本人來探查洮齊鐵路的真相

俄國方面透過川崎汽船公司的浦鹽分店長森國（名不詳），探查洮齊鐵路承造契約及軌條購買條件的相關真相。

第五、中東鐵路調查日本人活動

一九二五年三月二十三日的哈爾濱俄文報紙，以「新鐵路的建設」為題，警示洮齊鐵路的建設，並記載了昂昂溪方面關於日本人新鐵路調查員的情況。中東鐵路方面對關於昂昂溪的日本人活動特別注意，例如齊齊哈爾的俄國領事提供金錢給俄國人開設旅館，目的就在於探查滿鐵員工的言行，使之作為反對洮齊鐵路上有力的證據。

第六、禁止向昂昂溪輸送枕木

一九二五年四月上旬開始，禁止中東鐵路沿線運送枕木往昂昂溪方向。

第七、拒絕派車給送往南滿鐵路的木材貨車

中東鐵路從一九二五年三月底至四月底，為了不讓沿線積存的木材成為洮齊鐵路的建材，拒絕派貨車給公主嶺裝載木材至四平街，不過因為效果不彰，且對他們自己經濟上有不好的影響，因此在五月之後便逐漸解除禁令。

第八、蘇維埃方面的抗議

中東鐵路方面的蘇維埃組織幹部在一九二五年四月十一日，與奉天省的交涉署長高清和會面，提出洮齊鐵路傷害中東鐵路甚大，與

中國當初的協議不符的抗議。高清和的回復是：萬一建設洮齊鐵路的結果是讓中東鐵路陷入無法經營的困境，中國方面則可以將之收回。中國在自己的領土內自行建造鐵路，並不需要與其他國家商量。另外，中東鐵路的修築及經營並沒有相關的條約明文規定。而洮齊鐵路的資金從哪裡借來的也是中國方面的自由。

第九、中東鐵路計畫建設安拜線來對抗洮齊鐵路

如同前文所述，中東鐵路方面為了對抗洮齊鐵路，訂立了由安達開始向北延伸至拜泉的新支線。當時三名蘇維埃組織的幹部帶了與交通部交涉安拜線建設相關的文件資料，在一九二五年四月十一日，由哈爾濱出發赴京（前述第八項與奉天高清和會面即是中途的任務），北京交通部的意見則是對俄國在北滿的投資還在考慮中，最後則是用某些條件不良的理由加以拒絕。

第十、中東鐵路俄國幹部的煽動

一九二五年四月初，中東鐵路共產黨派的幹部在哈爾濱鼓動中俄雙方的輸出商，大力反對洮齊鐵路的興建，理由是將會影響哈爾濱的商業活動。⁵³

第十一、唆使馬賊妨害洮齊鐵路的測量

一九二五年四月左右，中東鐵路方面唆使黑龍江省泰來縣一帶的盜匪，妨害了洮齊鐵路的測量與敷設的工作。

第十二、中東鐵路派遣調查員赴洮南偵察

⁵³齊齊哈爾領事代理中野致外務大臣幣原函，東支鐵道？洮齊鐵道？？？？態度？？？？新聞報告？？？報告？件，《日本外交文書》，大正十四年第二冊下，第1409號文，頁1290。

一九二五年四月中旬，中東鐵路方面派人遠赴洮南秘密偵察，調查內容包括洮齊鐵路的測量及材料運送等詳細狀況。

第十三、中東鐵路的俄國幹部向張作霖提出質問

一九二五年四月二十日，中東鐵路的俄國幹部訪問張作霖，質疑建造洮齊鐵路是向俄國挑戰的準備。張作霖則表示：鎮東縣附近已經開放了近二十年，到目前為止沒有絲毫發展，為了開發地方才建設這條鐵路，並沒有其他意思。

第十四、加拉罕的陰謀行動

俄國駐華大使加拉罕看出了張作霖建造洮齊鐵路的強硬態度，因此一方面與馮玉祥、王正廷聯合牽制奉天省；另一方面鼓動親俄的青年及學生，藉由國民外交的手法暢言締結中俄細目協定，另外，投入數十萬元的運作經費到北京「京報」大力鼓吹此事。又操縱在上海、青島舉行罷工的陳獨秀一派的共產黨員，策劃鼓動在滿鐵工作的中國工人舉行罷工。

第十五、煽動洮齊鐵路工程的工人罷工

為了發起洮齊鐵路工程員工的罷工行動，蘇維埃組織的宣傳員帶著宣傳文宣以及經費，在一九二五年六月二十五日前往昂昂溪進行活動。

第十六、加拉罕和克普兩位大使的抗議

加拉罕對日本駐華公使的抗議在前文已經提到，而俄國駐日大使也同樣提出抗議。一九二五年五月二十二日，俄國駐日大使克普訪

問外務大臣幣原，⁵⁴克普指出俄國對於橫斷鐵路計畫將會嚴重打擊中東鐵路利益的問題十分重視，言中指的是洮南、昂昂溪間的鐵路。而幣原的回答是：一九二四年三、四月左右，張作霖向滿鐵提出修築洮南、昂昂溪間鐵路的計畫，希望由滿鐵承辦此項工程，並且將工程費用規定在完工後支付，或是規定做為借款處理。以工程而言，這條鐵路毫無利潤可言，但是以滿鐵全體的利益看來，有鑑於此地區的富饒，這條鐵路建成之後將可以成為自己的營養線，在這樣的條件下滿鐵才接受了張作霖的提議，並簽訂了承辦建造合同，此刻正待北京的批准，而張作霖還主張沒有必要取得中央政府的承認，正一再催促迅速施工。

洮南鐵路是貫通富饒地區的鐵路，日本也承認鐵路一旦完成，這個地區的物資運達四平街，可以滋潤南滿鐵路；但是，同時也可以滋潤中東鐵路。依照這個理由，日本方面否認修築這條鐵路是侵犯中東鐵路的利益。況且在華盛頓會議之後，新的國際情勢是不允許劃定勢力範圍的情形發生，中東鐵路與滿鐵之間尋求協調的方法並非沒有，所以兩者共存的途徑是存在的。

俄國方面當然不可能同意這樣的說詞，事實上俄國方面最在意的正是洮齊鐵路中昂昂溪到齊齊哈爾這一段鐵路，因？這一段勢必與中東鐵路交會；這樣一來，中東鐵路在安全上必遭威脅，日本最主要的工作就是設法讓俄國方面不會覺得在經濟與政治上同遭威脅。

一九二六年七月，日本政府？解決洮南線向北延伸問題，責成滿鐵與俄國交通部副部長謝列夫揚克夫進行協商。第一次協商就告失敗，滿鐵在這次協商中，主張在昂昂溪修築一條應用點結機的專用

⁵⁴ 外務大臣幣原致駐華公使芳澤電 ？？？大使？？？洮齊線？？？鐵道？建設？滿鐵？請負？？？？過？？？連？事前？協議？？？筋合？非？？旨答？？？旨通報？件，《日本外交文書》，大正十四年第二冊下，第1437號文，頁1326。

線，以便橫斷中東鐵路西線，但為俄國拒絕。之後進行第二次協商，此時洮昂鐵路已經完工，延伸到齊齊哈爾的路段更是隨時都可以進行，日俄兩國再度進行協商。這一次雖然日方提出改用高架或是地下工程來進行橫斷的工程，可是俄國方面仍不為所動，會議再度失敗。

日本從俄國方面無法得到滿意的回答，故而轉向從中國內部鼓動。從一九二六年時開始，就頻頻與洮昂鐵路局局長于長富以及黑龍江省督軍吳俊陞接洽，希望能由中國方面來主動進行橫斷工程計畫的提出。⁵⁵同時張作霖表示，如果滿鐵願意支出工程費，他將決定斷然進行橫斷工程。而滿鐵更進一步以要求解決滿蒙懸案為手段，⁵⁶以堅定張作霖借款的心意。一九二七年七月二十日，洮昂鐵路局長于長富通過滿鐵派駐該路的顧問，向滿鐵提出有關延長線的建議：

1. 工程費由滿鐵借款。
2. 工程由路局直接指名的承包人進行，滿鐵給予支援。
3. 材料通過路局直接購入和委託滿鐵購入備齊。
4. 與現場工程有關的日本人，不論是滿鐵支援人員或承包人，一律穿中國服裝。⁵⁷

由這個建議中可以看出許多有意思的地方，第一項先滿足了日本想要貸款的願望，第二點開始就出現了中國方面的想法，雖然說日本也是想避免在借款事件上站在第一線，讓中國地方政府出面要求是一種比較理想的形式，但是就中國而言也有其考量的地方。當時的反日風潮日漸強烈，不管是地方政府或是交通部都傾向鐵路自辦的方

⁵⁵ 哈爾濱總領事天羽致外務大臣幣原函，洮昂線？東支線橫斷問題等？？？吳督辦？談話報告？件、洮昂線？東支線橫斷問題？？？于局長及？吳督辦？？？談報告？件，《日本外交文書》，大正十五年第二冊下，頁1291-1295，第1049、1050號文。

⁵⁶ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁783-784。

法，洮昂鐵路局所主導的延長工程，從購料到工程承包都有權力自行指定，已經算是自辦的形式，只不過承包的人是誰就無須言明，看到第四點的建議就能體會出一種欲蓋彌彰的意味。不過，這個穿中國服裝的動作對外國銀行團的人來說，不失為一個很好隱瞞方法，因為西方人對黃種人的辨識能力並不是很好，只要來調查的人看到當場的人員都是中國人的裝扮，再加上有心人的欺瞞，很容易就能掩蓋事實的真相。

根據這項建議，滿鐵已經不是承包人的身份，而是對整個延長工程做出被動的支援。同年的七月底，滿鐵和洮昂鐵路局商定，將橫斷問題與其他和新銀行團業務範圍有關的滿蒙問題分開處理；昂齊線修築的借款視為洮昂鐵路工程費的增額預算；滿鐵表面上是採不干涉橫斷問題的立場。八月十日中日雙方交換了備忘錄，但是在備忘錄中必須在表面上避免使用昂昂溪、齊齊哈爾間鐵路的字眼，所以備忘錄中只使用了「計畫外工程」的名目，其內容如下：

為實施洮昂鐵路建設計畫外工程承辦合同，洮昂局局長和大藏滿鐵理事議定下開事項：

1. 計畫外工程費應作為洮昂線工程費增加費予以墊付。
2. 墊付款除去利息應以一百三十萬元為限。
3. 墊付款利息應同於洮昂線，加算在墊付款內。
4. 墊付款由局長、顧問聯合簽名，根據必要隨時請求一部份時，會社應予支援。
5. 計畫外工程費預算書、設計書及計畫圖，需於動工前同會社指定技術人員協商議定。
6. 計畫外工程應盡可能在民國十六年十二月末期完成。

⁵⁷ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 778。

這個備忘錄在八月十三日經過滿鐵社長承認，正式生效。不過沒多久之後，就又因應實際情況做了一些修改，內容如下：

洮昂鐵路根據工程上的需要，有必要在原定工程費外增加款額。此，局長于長富和滿鐵理事大藏公望會商，協定如下：

1. 洮南鐵路工程費增加額應以日幣一百三十萬元為限，由滿鐵墊付之。
2. 增加額墊付款償還期限，自支付日起以一年為期。
3. 墊付款利率為年息九厘，即日幣每一百元按九元加息，利息應於期滿時與本金同時償付；如屆期未能償付，應加算在增加額墊付款中。
4. 增加額墊付款可由洮昂鐵路局及顧問聯合簽名，隨時由滿鐵提取。
5. 增加額墊付款期滿時，如不能償還全部本利，即應改為洮昂鐵路借款。⁵⁸

這兩項協議書中重點就在於費用問題，在客觀的事實上，滿鐵仍然是整個鐵路工程計畫的出資者，而備忘錄中也清清楚楚的寫明是滿鐵資金，文中也都沒有使用昂昂溪、齊齊哈爾的字眼，一切都是洮昂鐵路的範圍，而整個工程墊款的身份，就如同修訂條款中的最後一項所說的，最後都轉變為洮昂鐵路借款。這一項讓日本又鑽了借款團規定的漏洞，當初洮昂鐵路借款是用墊款自動轉變借款的方法，而現在昂齊部分墊款又自動轉進洮昂鐵路的借款，一個保護盾巧妙地用了兩次，讓兩次借款變成同一個已經躲過考驗的款項。由於昂齊部分是用

洮昂線的條款來做的契約，理所當然的，做？墊款的保障依然是營運的收入；也就是說，洮齊鐵路可視？一個整體，洮昂鐵路的盈虧就是洮齊鐵路的盈虧，按照前面所見到的洮昂鐵路營運狀況表看來，這一筆昂齊鐵路的借款也是難以清償的債務黑洞，而日本方面的投資定位與其說是借款投資，不如說是長期投資東北的必要開銷。

就在雙方要更進一步商定具體方案之時，在八月二十七日，交通部突然下令中止橫斷中東鐵路，雙方的交涉也被迫中斷。⁵⁹交通部下這道命令的原因其一是俄國的強烈抗議，其次就是交通部本身反對借用滿鐵資金。當時交通部的滿蒙鐵路政策，是不鼓勵與日本發生任何關係，對於與日本關係密切的鐵路，則是採用反對或是拖延的方法。依照這種政策，昂齊路段工程的中止是暫時性的，一旦中央和地方政府的資金籌措完成而不需要使用日本資金之時，工程自然有希望繼續進行。所以當洮昂鐵路局長以及黑龍江省交涉局長兼龍江道尹常蔭槐前往北京，並與交通部交涉解除中止命令時，交通部允許洮昂鐵路橫斷中東鐵路延長到齊齊哈爾，只是有一個條件：「該延長線？方便該地方交通，認？有建設之必要，不妨著手施工；但資金由交通部、奉天省、黑龍江省三方面籌措，工程由京奉鐵路局承擔。」⁶⁰交通部許可之後，一九二七年十月二十九日，張作霖致電中東鐵路督辦，命其急速解決橫斷問題。事已至此，俄國方面對於由洮昂鐵路局所計畫的橫斷中東鐵路工程，已經難以用任何理由加以反對，中俄之間有了達成協定的趨勢。⁶¹

就在洮昂鐵路局已經著手準備施工之時，一九二八年四月，交通部再度下達中止工程的命令。這次的理由是：「常交通部次長與吳

⁵⁸ 兩份備忘錄內容見於《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 778-779。

⁵⁹ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 780。

⁶⁰ 同前注。

督軍商恰，繼中東鐵路橫斷工程之後，以同樣的出資方法，年內將工程延長到克山；吳督軍主張齊齊哈爾以北由黑龍江單獨實施；常交通部次長認爲只修築毫無利益的橫斷工程則不予援助。」⁶²經過洮昂鐵路局長的懇求，吳俊陞答應讓步，由計畫中原本負責施工的京奉鐵路局也負責修築到克山。不過，常交通部次長卻又以資金不足爲理由加以拒絕，經過再次斡旋的結果，奉天與黑龍江兩省同意籌措所需的資金，而交通部也同意按規定備齊材料，如此才將事情逐步解決。

一九二八年六月三日，張作霖與吳俊陞在回東三省的途中被炸死，原本只能黯然接受中國政府決定的俄國，如今局勢有了這樣的新變化，中東路方面對橫斷工程又有了反對的聲音。不過，原本的洮昂鐵路局局長于長富轉任交通部參事之後，新任的洮昂鐵路局局長許文國，繼續取得中東鐵路方面的諒解而奔走於哈爾濱之間，最後因為俄國難以對中國所主辦的這項工程提出拒絕的理由，在六月底得到了中東鐵路的同意，並且在七月二十五日，洮昂鐵路局與中東鐵路之間簽訂了《中東洮昂橫斷協定》，⁶³通過了洮昂鐵路跨越中東鐵路的計畫。

雖然洮昂鐵路的修築問題到了橫斷協定簽訂之後，有了一個明確的結論，不過在整個東北地區的投資中，並不是如此單純的做了定論。特別是鐵路建設的投資，投下去的資金必須由營運的利潤中取回，爲了加強營運的能力，鐵路系統間的整合工作變的相當重要。以洮昂鐵路所處的位子來討論，由相關數條鐵路結合成的聯運網路，才是長遠的發展模式。由於洮昂鐵路所處位置的優越，它所連聯繫的鐵路與地區相當廣大，因此從洮昂鐵路建設的時候開始，滿鐵就嘗試進

⁶¹ 同前注。

⁶² 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 781。

⁶³ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 780-781。

行鐵路聯運的整合工作。滿鐵的理想規劃是將洮昂、四洮、滿鐵三線做一個聯絡網路，因此在一九二六年三月十日，在大連召開三線聯絡會議。洮昂鐵路局卻自有其主張，洮昂線因？在地理位置上既可以與滿鐵聯絡，也可以與中東鐵路相連接，所以洮昂線在談判的籌碼上擁有相當大的本錢。與滿鐵聯合，滿鐵就可以獲得龐大的利益，根據這一點，洮昂鐵路局方面就認？應該將聯合之後的客貨運輸利潤納入鐵路局所得範圍，這筆利潤所包括的範圍是自四平街站開始的滿鐵客貨運及其它收入總額的百分之三十五。⁶⁴路局方面相當堅持這個主張，並且聲明如果無法得到認可，則沒有任何必要繼續討論下去。滿鐵方面提出數種對應方案，希望能取得中國方面的讓步，不過都沒有讓中國方面軟化態度，會議至此陷入僵局。當時的奉天總領事吉田茂將此會議的情形報告給外務大臣幣原喜重郎，最後還附言：

由洮昂線代表偶然之妄動，足可察覺支那當局一般之意向，這些鐵路雖由滿鐵投下鉅額資金，具有特殊之關係，但今後完成運費及營業之聯絡，若以一般普通之手段，則同支那方面順利達成諒解終將極？困難。⁶⁵

一直到洮昂鐵路完成之後，中國方面的態度也始終沒有改變，由日本方面發動的整合工作因而擱置。但是在這次的附言中也見到了一個極？可能的將來，因？日本方面逐漸感受到中國政府的反抗態度，使得日本要掌握東北地區的鐵路投資以及營運日漸困難，既然無法用一般手段來進行利益的保障，那？，所謂的非常手段？何幾乎是呼之欲出了。

⁶⁴ 奉天總領事吉田致外務大臣幣原函，洮昂、四洮、南滿三線連絡？？不調？狀況？？？報告？件，《日本外交文書》，大正十五年第二冊下，第1046號文，頁1288。

⁶⁵ 同前注。

第四節 洮昂鐵路與滿鐵的營運

在一九二〇年代日本的投資活動，以洮昂鐵路興建時期最爲活躍，投入的金錢與對滿洲的貿易額也是以這一段時間最爲龐大。事實上就如同一開始所說的那樣，整個一九二〇年代的日本投資就是一整個滿蒙鐵路網的建設藍圖，從一九二三年的滿鐵對日本政府所提出的建議案中，⁶⁶很明顯的可以看出整個日本投資的方向，一切的建設首要是交通。滿鐵在比較了美國以及日本本國的鐵路建設之後，滿蒙地區的鐵路建設在質與量上的遠遠不能跟上標準。再加上國際間的競爭，日本若不在多加努力於滿蒙地區的投資上，則日本的優勢地位將難以維持。以南滿鐵路本身的經營角度出發，當時其經濟勢力圈發展基本是已經到達一種飽和的狀態。鐵路運輸就是滿鐵一切事業的基礎，僅就鐵路本身而言，在整個滿鐵事業費中就占了百分之三十七（一九二二年末滿鐵事業費累計總額爲五億零六百萬元，其中鐵路事業費占一億八千九百萬元）；在收入方面占百分之五十二（滿鐵總收入是一億七千萬元，其中運輸收入是八千八百萬元）；在利潤方面占百分之八十（滿鐵利潤總額是六千八百六十萬元，其中運輸利潤占五千三百六十萬元）。從這樣的數位可以知道，滿鐵的生命源就是鐵路運輸的收益，爲了解決飽和的停滯狀態，滿鐵提出四種方法：

1. 將南滿一帶粗放的農作方法，改爲精耕細作，力求增加農產量。
2. 興辦各種工業。
3. 提高運費率。
4. 吸收北滿貨物。

⁶⁶ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁833。

5. 鋪設營養線，開發偏遠地區。⁶⁷

前兩項的方法必須長時間才能見到成效，因此對於急迫的狀況是無能？力。第三種方法，是一種揠苗助長的方式，對發展工業、開發地方來說是最不可行的方式。第四種方法滿鐵則正全力以赴，不過滿鐵也承認，這是一種混水摸魚的方式，到最後能不能成功還是未知數。只有第五種方法是最切實有效，但是以日本方面所付出代價而言，不管是日本政府還是滿鐵都是一種不及格的狀態，因為滿鐵創立以來到一九二五年的十四年之間，鐵路的建設每年平均才九英里半。⁶⁸了改變這種不積極的情形，努力完成滿蒙鐵路網才是唯一可行的方法。一九二五年，滿鐵進行一連串的實地調查，擬定了以滿鐵？主體的十五線總長度五千公里的開發鐵路網計畫，稍後又確定了從一九二五年起的二十年內修建三十五條線總長度八千八百多公里的「滿蒙開發鐵路網計畫」，並將之提交給政府。⁶⁹

整個「滿蒙開發鐵路網計畫」分？四期：

第一期：九百八十公里，三年完成，工程費預算六千二百萬元。

第二期：二千四百七十公里，七年完成，工程費預算一億六千萬
元。

第三期：一千一百八十公里，三年完成，工程費預算七千七百萬元。

第四期：四千二百公里，七年完成，工程費預算二億八千萬元。

根據這個計畫，一九二五年到一九四四年，二十年間完成八千八百多公里鐵路，建設費總額達到五億八千多萬元。計畫中的三十五條鐵路與分期如下：

⁶⁷ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 836-837。

⁶⁸ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 835。

⁶⁹ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 847。

第一期計畫：

1. 鄭洮線（鄭家屯—洮南）
2. 洮昂線（洮南—昂昂溪）
3. 昂齊線（昂昂溪—齊齊哈爾）
4. 長大線（長春—大賚）
5. 吉敦線（吉林—敦化）
6. 白開線（白音太來—開魯）
7. 濱海線（哈爾濱—海倫）

第二期計畫：

1. 海墨線（海倫—墨爾根）
2. 索滿線（索倫—滿洲裏）
3. 敦寧線（敦化—甯古塔）
4. 洮索線（洮南—索倫）
5. 洮突線（洮南—突泉）
6. 開林線（開魯—林西）
7. 大安線（大賚—安達）
8. 吉五線（吉林—五常）
9. 新丘運煤線（新丘—新臺子）
10. 奉海線（奉天—海龍城）

第三期計畫：

1. 齊墨線（齊齊哈爾—墨爾根）
2. 突烏線（突泉—東烏珠穆沁）
3. 開朝線（開原—朝陽鎮）
4. 金安線（金州—安東）

5. 敦會線（敦化—會寧）

第四期計畫：

1. 墨黑線（墨爾根—黑河）
2. 克吉線（克勒內拉—吉拉林）
3. 安克線（安達—克山）
4. 五富線（五常—富錦）
5. 寧密線（寧古塔—密山）
6. 吉朝線（吉林—朝陽鎮）
7. 朝撫線（朝陽鎮—撫松）
8. 安朝線（安東—朝陽鎮）
9. 營通線（營盤—通化）
10. 通臨線（通化—臨江）
11. 開熱線（開魯—熱河）
12. 林張線（林西—張家口）
13. 黑呼線（黑河—呼瑪）⁷⁰

以一九二〇年代的範圍來看，在這段時期裏所要完成的工程計畫是第一和第二期的計畫，所要付出的工程費用是二億二千二百萬元，這也僅僅是預估的工程款項，而且是滿鐵單獨提出的預算部分。如果再加上與滿洲相關的借款，零零總總則是相當龐大的投資，如果將滿鐵的部分排除，光就在各殖民地的日本企業投資情況來觀察，整個一九二〇年代的趨勢大致如下表：

⁷⁰ 《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 847-849。

表十五 一九二 年代日本在各殖民地企業投資趨勢⁷¹

單位：千日圓

年	臺 灣		朝 鮮		滿 洲			
	會社數	出資額	會社數	出資額	會社數	會社數	出資額	出資額
1920	394	314,339	445	163,627	749	560	193,670	159,108
1921	437	324,484	581	178,792	794	580	208,224	159,283
1922	479	349,170	650	191,762	889	632	214,717	159,648
1923	566	356,931	781	253,732	972	734	233,321	183,347
1924	657	362,982	869	235,569	1,023	768	225,570	196,893
1925	751	350,531	1,024	196,884	1,126	877	232,607	192,542
1926	818	346,327	1,090	191,668	1,202	960	249,165	225,051
1927	873	341,139	1,143	212,139	1,045	1,017	310,780	229,928
1928	940	321,248	1,260	223,941	1,104	1,063	283,793	215,641
1929	837	312,960	1,402	289,552	1,188	1,121	324,179	253,077
1930	865	297,380			1,270	1,179	326,555	247,553

注：滿洲部分資料 的 1920~1926 年出自滿鐵調查課，《滿蒙？於？？日本？投資狀態》滿鐵調查資料第 76 編（1928 年），頁 79，1927~1930 年出自於滿鐵？業部，《滿洲經濟統計年報》昭和 10、11 年版，頁 206；資料 出自關東局，《關東局統計三十年志》，頁 537。表中滿洲資料不含滿鐵部分。

從資料觀察，在三個日本的殖民地中，臺灣呈現一個穩定的狀態，不過也是在一九二五年左右表現出投資顛峰的情形。朝鮮部分變動也是不大，只有在一九二九年出現一個相對的大幅增加，這個情形在整個亞洲大陸東北區域倒是一個耐人尋味的訊息，是否日本在這個區域將有什？重大的變化，以致於讓朝鮮地區能夠吸引大量的資金流入。

至於滿洲地區，由於這個表是將滿鐵部分拿掉之後的資料，因此對於日本資金投入滿洲地區的情況是相當具有代表性的資料，雖然交通投資是外國對中國投資的主力，但是與交通相關的數種事業其實都是與運輸息息相關。根據整個投資總額的視點看來，對滿洲的投資占

⁷¹ 金子文夫，《近代日本？？？對滿洲投資？研究》（東京：進藤出版社，1991 年 2 月 28 日初版），頁 356。表中資料臺灣部分出自臺灣總督府，《臺灣商工統計》。朝鮮部分出自朝鮮總督府，《朝鮮總督府統計年報》。

對外投資總額的百分之五十左右，是日本最大的投資地區，在一九二年代的變化中，以一九二六到一九二七年之間的變化量最？顯著而後逐年增長，這個趨勢其實與鐵路建設的計畫相當符合。

從各種企業的投資情況來看，與鐵路發展同時興盛的行業相當明顯，下表是主要事業分類的變化狀況：

表十六 滿洲地區事業分類投資趨勢（1920~1929）⁷²

單位：千日圓

年份	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
農林水?	7	7	7	5	5	5	5	5	5	5
	737	1,213	6,163	5,588	5,588	5,423	5,373	5,373	5,373	7,793
礦業	7	7	6	6	5	7	7	6	8	8
	1,625	1,625	1,406	1,406	700	1,045	1,045	970	1,752	2,040
工業	113	98	88	82	73	65	61	61	56	56
	39,772	38,855	39,031	41,459	38,829	33,205	34,118	35,818	35,850	36,400
電力瓦斯	10	12	12	12	13	14	14	13	12	12
	2,970	3,100	3,188	3,288	3,374	12,788	35,255	35,200	35,188	35,188
運輸	24	22	21	15	12	11	14	12	10	10
	5,749	5,875	5,588	6,023	5,648	6,501	12,038	12,883	20,745	20,745
金融	108	104	104	95	82	87	74	74	67	64
	61,924	63,244	65,001	69,351	64,696	57,847	43,881	42,747	39,799	37,729
商業	61	57	53	41	41	41	43	40	40	39
	29,681	28,263	21,533	19,458	28,762	28,462	28,234	26,742	25,497	25,971
其他	23	22	20	18	18	16	16	21	20	18
	2,754	2,808	3,716	3,060	3,060	2,584	2,862	9,293	11,742	11,458
合計	353	329	311	249	249	235	234	232	218	212
	145,312	144,983	145,625	149,206	150,655	147,804	162,806	169,201	175,899	177,322

注：表中資料不含滿鐵部分，各事業分類資料中，上欄？實際營業中的企業數，下欄？投入的資金。

從表中數字的變化可以看到幾個情形，首先是投資的全體走向雖然是增加的，與鐵路建設息息相關的運輸業成長則十分耀眼，而且相當明顯的在一九二六年有著倍數的成長。就在這一年，洮昂鐵路也

⁷² 金子文夫，《近代日本？？？對滿洲投資？研究》，頁 340。

在七月時完工通車，加入了東北地區運輸的大環境中。

洮昂鐵路所經過的地區是大豆生產中心，當初它主要設定的功能之一，就是吸收北滿地區穀物農產的任務，⁷³有助日本在農業投資的穩定發展。下表是豆類農產品的輸出變化趨勢表，從大豆輸出的量上可以觀察到其逐步增加的趨勢：

表十七 南滿洲豆類農產出口變化表⁷⁴

單位：千海關兩

出口	年份	大豆	豆粕	豆油	合計
	1920	28,305	49,159	17,848	97,232
	1921	34,074	53,680	16,002	97,232
	1922	39,165	58,072	14,367	113,526
	1923	42,056	63,125	18,789	125,893
	1924	40,185	58,812	15,887	116,808
	1925	54,204	57,165	19,913	133,207
	1926	47,314	72,957	27,876	150,073
	1927	63,452	68,382	25,826	159,587
	1928	100,145	57,201	21,140	180,414
	1929	140,510	54,507	21,114	218,060
	1930	84,574	49,564	24,958	161,026

注：資料根據大連、安東、牛莊三港的統計而成。

從上表可以觀察出來的是大豆的出口在一九二八年成長了近倍，暴增的部分應該就是屬於俄國勢力範圍的北滿地區，其地方的大豆產量被新建設完成的鐵路給帶走了。

從表十六觀察，運輸業的發展也帶動了電力瓦斯的發展。另一個投資成長量驚人的就是屬於動力方面的電力瓦斯，在一九二五年以及一九二六年呈現出三至四倍的增加，整個滿洲地區的人口成長顯然沒有那麼驚人，這些暴增的動力源投資顯然就是因應工程建設而來

⁷³ 草柳大藏著 劉耀武等譯，《滿鐵調查部內幕》（黑龍江：黑龍江人民出版社，1982年3月），頁209。

的。至於金融與商業的狀況則是停滯不前，甚至是衰退的情形，這應該與中國本身的經濟成長和排日風潮的影響有關。

前面所說的都是將排除滿鐵後的投資情況，運輸業對投資企業之收益有重要影響，至於滿鐵其投資部分則是更？龐大且繁雜的情況。滿鐵的定位從來也不只是單純的鐵路公司，只要與鐵路運輸能沾上關係的行業它都有投資，例如：旅館、礦山、電力等等，這些都是能夠沿著鐵路線進行建設的事業，滿鐵在本身的企業結構中都有，所以在觀察滿鐵的投資專案時變的相當複雜。〔附錄三〕附錄表中有一些需要注意的地方，就是旅館、電力、瓦斯等呈現負投資的資料，其原因就是滿鐵將這一些事業從內部獨立分離出來，致使企業整體的投資結構改變。

但是以鐵路公司的基本結構來說，鐵路收益才是一切利潤的基礎，其他的投資都是附帶的，鐵路的投資所占的比例在附錄三的合計中占了 35.4 %，是除了地方建設以外最大的投資比重，相對的鐵路所獲得的收益應該也是最大。以一九二五年之後滿鐵將旅館、電力、瓦斯等獨立出來之後的情況看來，真正賺錢基礎的還是鐵路收益，如下表：

表十八 滿鐵企業內部分類收益比例表（1920~1930 年）⁷⁵

單位：%

年份	鐵路	港灣	礦山	練鐵工廠	地方
1920	29.2	1.8	5.7	19.7	21.6
1921	25.2	1.9	2.9	8.5	17.9
1922	28.3	3.5	5.5	9.3	16.7
1923	28.5	0.2	3.3	6.3	16.6
1924	26.5	0.2	6.5	7.5	16.3

⁷⁴ 本表根據金子文夫，《近代日本？？？對滿洲投資？研究》，頁 315，表 7-2 資料製成。

⁷⁵ 本表根據金子文夫，《近代日本？？？對滿洲投資？研究》，頁 395，表 8-11 資料製成。

1925	26.5	1.4	5.0	8.2	16.2
1926	27.5	2.0	4.3	8.3	16.7
1927	27.4	1.5	9.5	0.8	7.9
1928	28.9	3.6	10.9	5.8	7.9
1929	27.9	4.6	10.9	2.0	7.9
1930	21.2	2.2	1.5	2.4	6.1

注：其中的收益比例是將業務開銷扣除之後所得出的結果。

整體看來，滿鐵的鐵路收入比重是相當穩定的，這個穩定的原因與貨物的運輸有著直接的關連，前面曾經說過東北的貨運，其中以農產一項重要的貨品，另一項收入的大宗則是礦山的收入，而這裏礦山的貨物則是東北著名的礦藏——煤礦。以整個東北地區的貨運物品結構來觀察，僅僅大豆兩品類與煤礦兩大項就占了滿鐵貨運收入的六成左右，僅從這一點也就不難理解滿鐵努力拓展鐵路網的理由，那些在鐵路網計畫中的路線，有相當大的部分是經過大豆的重要產區以及煤礦礦場，特別是北滿地區因原本屬於俄國勢力範圍，當地的農產是中東鐵路運輸業務的重要收入來源，而日本原本應該只能望之興歎，可是藉由新的鐵路的建設，使得滿鐵的業務能夠向北拓展，而洮昂鐵路線就扮演了這個角色。

至於載運客員反而在整個東北的鐵路收益比重中顯的較弱勢。從客貨收入分類表中可以明顯的看出，客車的收入都占不到整體鐵路收益的二成，也很容易讓人知道東北地區的鐵路是為了貨物流通所建設的貨物。以日本當初提出鐵路網計畫的宗旨來說，發展經濟是首要的目標，在地廣人稀卻各種農礦產豐富的東北地區，能夠獲得利益的當然是載運貨物多過於載運人員。

表十九 滿鐵的鐵路營業狀況（1920~1930）⁷⁶

年份	搭乘人數 (千人)	貨物運送量 (千噸)	鐵路收入(千日元, %)		
			客車	貨車	合計
1920	8,123	10,154	14,659 (17.2)	63,867 (74.9)	85,317
1921	6,927	10,400	12,194 (15.6)	59,616 (76.2)	78,204
1922	7,645	12,044	12,389 (14.1)	69,518 (79.2)	87,813
1923	8,763	13,372	13,432 (14.6)	72,583 (78.7)	92,270
1924	8,733	14,588	13,646 (14.7)	77,019 (83.2)	92,562
1925	9,109	15,045	14,531 (14.9)	80,536 (82.7)	97,395
1926	8,290	16,535	15,216 (14.1)	89,513 (82.9)	107,924
1927	8,263	16,718	16,103 (14.3)	94,041 (83.3)	112,894
1928	9,702	17,530	17,619 (14.9)	97,738 (82.8)	118,076
1929	10,411	18,563	17,452 (14.4)	101,089 (83.3)	121,392
1930	81,16	15,193	11,461 (12.1)	77,937 (82.4)	94,576

注：其中鐵路的收入都已包含各種雜項收入。

值得注意的是滿鐵的鐵路收入，到了一九三〇年卻又明顯的掉下來。根據上表關於一九二五年至一九三〇年的收入變化，從一九二五年度開始的鐵路收入有比較明顯的增加，到了一九二九年時到達高峰。這之中給我們幾個線索，一九二五年滿鐵向日本政府提出「滿蒙鐵路網計畫」，同年洮昂鐵路開工並且進入臨時營業的狀態，另一條重要的鐵路吉敦鐵路也簽訂了承造合同，十一月時金福鐵路公司成立。一九二六年之時，鐵路計畫開始有陸續的投資動作；六月時吉敦鐵路動工，洮昂鐵路也於七月時完成，將運輸業務伸入了北滿地區。

滿鐵在一九二六年面臨新的問題，那就是在三月中日間召開的滿鐵、四洮、洮昂三線聯運會議破裂，也？此讓滿鐵的經營埋下了苦果的種子。一九二七年，七月洮昂鐵路正式營業，但中國方面的奉海鐵路在九月完工，十月金福鐵路亦開始營業。奉海鐵路也在滿鐵修築鐵

⁷⁶ 本表根據高橋泰隆，《日本殖民地鐵道史論》（東京：日本經濟評論社，1997年4月25日第二刷），頁211，表3-20；以及金子文夫，《近代日本？對滿洲投資？研究》，頁396，表8-12

路網的計畫中，但是屬於第二期的計畫，只是中國方面不顧日本反對搶先築成。

奉海鐵路淵源於一九一八年的中日兩國關於滿蒙四鐵路換文中，當中約定在開原、海龍、吉林間建設鐵路，也就是所謂的開海鐵路、吉海鐵路。但是奉海鐵路所處的位子正好是位於開海鐵路運輸的樞紐，開海鐵路與奉海鐵路同樣是開始於海龍，兩條鐵路幾乎可以看做是平行的兩條路線，而貨車走奉海鐵路則可以節省掉由開原至奉天的路程，也就是說奉海鐵路的完成，幾乎是宣告了開海鐵路無力化，滿鐵本來可以運送的物資被搶走了大半，所遭受的打擊不可謂不小。但是這條奉海鐵路也是滿鐵自己所同意的，當初在談判洮昂鐵路之時，日方給予中國的補償條件就是放棄開海鐵路，並同意中國修築奉海鐵路；這樣一來，滿鐵雖然獲得了洮昂鐵路的承辦權，將收益範圍伸入了北滿，卻也替自己製造出未來競爭的對手。

一九二八年，二月時滿鐵與奉海鐵路簽訂聯運協定，不過很快就在三月發生日本抗議東北當局調用洮昂鐵路車輛到奉海鐵路使用的事件。事情起因於洮昂鐵路局將車輛調給奉海鐵路使用，按照洮昂鐵路局的說法，因？洮昂鐵路業務清淡，將閒置的車輛調到奉海鐵路可以增加洮昂鐵路的收入。⁷⁷在鐵路局的立場而言，增加收入是合理的目標，但是滿鐵方面卻大加抗議，反應之強烈顯的相當突兀。首先照道理說，讓洮昂鐵路營運狀況改善，對於滿鐵回收工程墊款應該是有利的；再者，關於滿鐵所稱的侵權行？，日方堅稱的洮昂借款專款專用，路局方面也聲明是代運性質，一切相關車務人員都是洮昂鐵路局派遣，所以車輛也等同於仍在洮昂鐵路局的管轄之下，車輛主權及收益全部歸於洮昂鐵路，對此日方其實應該沒有置喙的理由，但是日方

製成。

卻大加反對，理由是什？相當值得探索。

一九二八年四月二日，滿鐵的奉天公所長的一封致電中，曾經提到全滿日本人總會正在策劃，擬提出各種問題直接向政府要人陳情。⁷⁸這個訊息相當值得注意，洮昂鐵路調動車輛的問題不只是滿鐵有話要說，連一般日本輿論都加入抗議的陣容。若只是滿鐵抗議發言，以身？出資主，這一點在道理上還稍微能理解，雖然滿鐵的理由也是牽強，但是在滿日本人的輿論也一起附和就有不同的含意。最有可能的原因莫過於利益的衝突，奉海鐵路的影響已經衝擊到日本人的利益，而且已經明顯到讓所有在滿洲地區的日本人有所感覺了。在這種經濟壓力逐漸升高的情形下，又發生了張作霖被炸死的事件，讓新上臺的張學良對日本的反感更？激化，日本在滿洲地區的形勢變的更不理想。九月十五日，奉海鐵路正式開業，並改稱？瀋海鐵路，令滿鐵更為不滿是在十二月十八日北寧、瀋海鐵路旅貨聯運，同月二十九日東北西四路開始聯運，從北京直達昂昂溪。⁷⁹

一九二八年等於是中日雙方力量轉變的一個指標，中國方面的鐵路聯運行？讓滿鐵的營運遭遇正面的挑戰，使得滿鐵的收入在帳面上逐漸顯露出問題。一九二九年是滿鐵的一個機會，因？中國與蘇俄因？中東鐵路問題而開戰，由於戰爭的影響，使得雙方的鐵路營業狀況都有所停滯，藉此良機滿鐵的收益在一九二九年到達了顛峰。日本方面當然不會坐視中國方面的競爭行？，首先滿鐵的政策就是穩定固有的運輸業務，日本所能控制的就是定位非常明確的吉長、四洮兩條借款鐵路，而且其功能到一九二九年？止十分穩定，下表是吉長、四洮兩條鐵路的滿鐵運費收入狀況：

⁷⁷ 奉天省長工署致滿鐵公函，《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 772、774。

⁷⁸ 奉天公所長致岡理事電，《滿鐵史資料》路權篇，第三分冊，頁 773。

⁷⁹ 西四路指北寧、四洮、洮昂、齊克四條鐵路

表廿 滿鐵借款鐵路聯運的運費收入狀況（1927~1931）⁸⁰

單位：千日元

年份	吉長鐵路				四洮鐵路			
	貨物		旅客		貨物		旅客	
	滿鐵發	滿鐵著	滿鐵發	滿鐵著	滿鐵發	滿鐵著	滿鐵發	滿鐵著
1927	692	5,198	13	100	785	2,736	75	99
1928	686	4,870	16	134	796	2,372	66	103
1929	591	4,386	16	110	956	2,008	74	103
1930	307	5,565	4	15	700	756	22	61
1931	343	5,725	9	65	496	1,014	9	46

根據這個表可以明顯看出四洮鐵路的變化，與滿鐵的整體營收情況相當類似，穩定狀態都只維持到一九二九年，到了一九三一年就呈現劇烈的下滑，這個現象可以說明滿鐵的利益確實有相當大的部分是掌握在諸多借款鐵路，一旦這些借款鐵路發生任何問題，都會使整個滿鐵的生存出現危機。下表是南滿鐵路的整體營業收支表：

表廿一 南滿鐵路營業收支表⁸¹

單位：日圓

年度	收入	支出	盈虧
1920	85,316,806	36,760,264	+ 48,556,542
1921	78,204,132	33,172,718	+ 45,031,416
1922	87,813,029	34,169,285	+ 53,643,744
1923	92,269,704	35,787,589	+ 56,482,115
1924	92,561,732	36,553,297	+ 56,008,435
1925	97,395,288	38,800,691	+ 58,594,537

⁸⁰ 滿鐵，《第六十二回帝國會議說明資料》，頁 286-287、302-303。轉引自金子文夫，《近代日本？？？對滿洲投資？研究》，頁 416，表 8-21。

⁸¹ 滿鐵調查課編，《滿蒙鐵道？社會經濟？及？？？影響》（大連：滿鐵調查課，1931 年），頁 32。

1926	107,923,567	45,951,623	+ 61,971,944
1927	113,244,180	45,235,835	+ 68,008,345
1928	118,639,090	44,358,065	+ 74,281,024
1929	122,103,743	47,213,508	+ 74,890,235
1930	95,330,730	36,768,576	+ 58,562,154

由表十九、廿、廿一三個統計表來做交叉比較，滿鐵的相關鐵路收入的確是在一九二五至一九二七年間開始呈現大幅度的成長，也同樣在一九三〇年萎縮。再與表十六滿洲地區事業分類投資趨勢表做對照對照（此表不含滿鐵的部分），一九二六年的運輸業投資是前一年的二倍，而一九二八年又比一九二七年增加了近八成，由這幾個現象能夠使人明白的瞭解，交通事業在滿洲地區從二十世紀開始以來的全盛時期就在這一段時期開始了。