

The South Manchurian Railway and the Economic Development of Northeast China,
1906—1931
南滿鐵路與中國東北的經濟發展 (1906—1931 年)
by
Poon Chun Wai

A dissertation submitted in partial fulfillment of the requirements for
the Degree of Master of Arts
at The University of Hong Kong
August 2005



Abstract of dissertation entitled

“The South Manchurian Railway and the Economic Development of Northeast China,
1906–1931”

南滿鐵路與中國東北的經濟發展 (1906–1931 年)

Submitted by
Poon Chun Wai

for the degree of Master of Arts
at The University of Hong Kong
in August 2005

Russian influence extended to Northeast China (Manchuria) shortly after the end of the Sino-Japanese War (1894-95). In 1896, Russia and China signed a treaty of alliance by which Russia was permitted to build the Chinese Eastern Railway (CER) across Manchuria to Vladivostok. In 1898, Russia further obtained the right to build a feeder railway — the South Manchurian Railway (SMR)— that linked the CER with Darien and Port Arthur at the southern tip of the Kwantung Peninsula, a 25-year Russian leasehold as of 1898. The CER started operation in 1903.

Russian dominance in South Manchuria was nevertheless shattered by defeat in the Russo-Japanese War (1904-05). The Treaty of Portsmouth (1905) gave Japan the Russian lease on the Kwantung Peninsula and the Russian-built SMR as far north as Changchun. In 1906, the Japanese government ordered the establishment of the South Manchurian Railway Joint-Stock Company, which commenced business in 1907. With an initial capital of 200,000,000 yen, this Company not only managed railway operations, but also invested in mining and agriculture in Manchuria.

This dissertation is a study of the SMR. It aims to explicate the relationship between the SMR and the economic development of Manchuria, with special reference to: (1) immigration and the reclamation of wasteland; (2) progress in mining; and (3) progress in agriculture.

There is little doubt that the construction of railways in Manchuria had encouraged immigration into the region and hence increased the supply of labour that was crucial to its development. According to estimates, the population of Manchuria had increased from 10 to 30 millions in the period 1895-1930. Immigrants who settled



in the northern part of Manchuria came either from China Proper or from South Manchuria, with one-third of these immigrants belonging to the former category and two-thirds belonging to the latter category.

With respect to mining, the SMR had contributed much to the development of the coal and iron industries in Manchuria. In 1933, Manchuria's production of coal and iron accounted for 48.8% and 88.5% respectively of China's total coal and iron output.

On the agricultural front, the SMR had also contributed to the increased output and export of local produce, notably soybean that was mainly cultivated in North Manchuria. Before the advent of railways in Manchuria, soybean was as a rule transported south to Yingkow (Newchwang) by trucks or by boats down the Liao River, which unfortunately was icebound for three months every winter. Such inefficient and time-consuming modes of transportation had hampered the trade in soybean. With the completion of the CER and SMR, soybean could be transported quickly and economically from North Manchuria to the ports of Yingkow, Darien and Antung in South Manchuria, and further shipped to other parts of the world. From 1910 to 1929, the quantity of soybean transported by trains had reportedly increased five-folds, which also testified to an expansion of soybean output in this period.

This dissertation covers the years from 1906 to the outbreak of the Mukden Incident on 18 September 1931. In this period, Japan gained tremendously from running the SMR and investing in Manchuria, which was politically still under Chinese control. The Mukden Incident, followed by the establishment of the puppet regime of Manchukuo in early 1932, nevertheless opened a new chapter in the history of Manchuria and of the SMR, which is beyond the scope of the present study.



Declaration

I declare that this dissertation represents my own work, except where due
acknowledgement is made, and that it has not been previously included in a thesis,
dissertation or report submitted to this University or to any other institution for a
degree, diploma or other qualifications.

Signed.....

Poon Chun Wai



目錄

第一章	
緒 言.....	1
第二章	
東北經濟發展的歷史背景.....	11
第三章	
南滿鐵路修築的經過.....	26
第四章	
滿鐵會社組織及其業務.....	56
第五章	
滿鐵對東北經濟發展的影響.....	82
第六章	
結 論.....	115
徵引及參考書目.....	118

第一章 緒 言

交通道路，是與人類社會同步產生和發展的。隨著社會生產力及科學技術的發展，交通道路和交通工具亦不斷在進步和發展中。

鐵路，作為近代先進的交通運輸工具，從十九世紀後期在中國大地上最初出現，到現在已經有一百多年歷史了。由於鐵路對中國近代政治、外交、社會、經濟各方面均有極大影響，因此，鐵路史的研究實有其特殊價值和意義。鐵路在 1825 年創行於英國。十多年後，有關鐵路、火車的知識開始傳入中國。¹ 中國第一條鐵路，可說是由英人於同治十三年(1874 年)在上海建築的吳淞鐵路，故我國鐵路之誕生，不可謂不早。² 吳淞鐵路的出現，在一定程度上留下了一些新式運輸工具的形象。隨著時勢的發展，終於出現了中國自辦的鐵路。³ 我國創辦鐵路，正值清末時節，國外列強虎視眈眈，國內民情激盪；初有築路與否之爭，後有國有、民有之爭。民國成立後，由於內戰不息，故鐵路發展受到影響。東北各省雖能積極建築鐵路，但因發生「九一八事變」，繼而又爆發抗日戰爭，故鐵路的發展再受重創。

¹ 宓汝成：《帝國主義與中國鐵路,1847-1949》（上海：人民出版社，1980 年），頁 18。

² 凌鴻勛：《中華鐵路史》（台北：台灣商務印書局，民國七十年），頁 2。

³ 金士宣、徐文述：《中國鐵路發展史,1876-1949》（北京：中國鐵道出版社，1986.），頁 12。



第一節 研究動機及目的

鐵路在西方被視為歷史上最具有革命性的工具，自清末輸入中國以來，直至二十世紀三十年代，國人對於鐵路的看法不一：有認為它幫助了農村的經濟發展；亦有認為它加促了農村的崩潰。南滿鐵路究竟在中國的經濟及社會發展中扮演了什麼角色？它對東北的經濟及社會發展有何影響？這是本文試圖解答的問題。

中日甲午戰爭(1894-1895年)之前，中國鐵路發展緩慢。凌鴻勛歸咎於兩個重要因素：一、中國原是一個保守的民族，而滿清政府又為一群守舊者所把持。例如，同治十三年（1874年），中國第一條鐵路由英人建築，自上海江灣至吳淞，但通車十六個月後，因人民反對，終被清政府以白銀285,000兩收回拆除。⁴「此一鐵路之建設尙在日本有鐵路之前，如果當時順利建築，開通風氣，則中國鐵路史可能已另寫新頁。」⁵二、興建鐵路本身的問題。由於興建鐵路需要龐大資金及大量技術人員和技工，而按照當時中國的國情來看，兩者皆甚缺乏，⁶故不得不依靠外國的技術及資金，以致中國鐵路的發展被西方列強所影響。

⁴ 凌鴻勛：〈中國鐵路之建設〉載薛光前《艱苦建國的十年，民國，16-26年》（台北：中正書局，民國六十年），頁247。

⁵ 同上，頁248。

⁶ 同上注。



甲午戰爭後，中俄簽訂《中俄密約》(1896年)（全稱為中俄《御敵互相援助條約》），清政府允許俄國修築一條貫穿東三省的鐵路——中東鐵路，又稱東省鐵路、東清鐵路（中國東北鐵路、中國東北省份鐵路及清朝東北鐵路之意）。到日俄戰爭(1904-1905年)結束，由於俄國戰敗，故將中東鐵路從寬城子至大連段的南滿支線轉讓給日本，即後來所稱的「南滿鐵路」。

日本從俄人手中得到南滿鐵路及旅順、大連的租借權，遂取代了俄人在南滿的地位。其後，日本更積極擴建南滿鐵路（包括安奉支線）及大連港，並減低鐵路及輪船票價，激起了移民運動。⁷ 大量移民從關內遷入廣大的東三省從事開發；同時，東三省內陸豐富的農產品、礦物、林木等資源，亦經南滿鐵路運送到東北各地消費，又運到大連港輸出海外市場。⁸

日俄戰爭後，日本以南滿鐵路為中心，擬訂了一個以「三港三綫」為基礎的東北鐵路網計劃。日本在推行這個殖民計劃過程中，經常利用所謂滿鐵「平行綫」之說，干涉及阻撓中國東北當局修築鐵路，以達其壟斷鐵路利權之目的。因此，「平行綫」一說，便成為近代中國東北鐵路交涉中的一個焦點問題。⁹ 此外，日人既積極發展鐵路，作

⁷ 【美】何炳棣著 葛劍雄譯：《1368-1953年中國人口研究》（上海：上海古籍出版社，1989年），頁161。

⁸ 劉熙明：《大連港貿易與南滿之產業之發展，1907-1931年》（台北：國立台灣大學歷史研究所，民國，七十七年），頁1。

⁹ 胡玉海：〈中日滿鐵平行綫評析〉載馬大正編：《中國東北邊疆研究》，（北京：中國社會科學



爲其侵略東北之先鋒，更修築南滿鐵路以發展其勢力。¹⁰故研究這條鐵路的歷史，不僅有助於認識近代中國東北遭日本人入侵的過程，且對於進一步了解中國東北近、現代史，都是很有裨益的。

本文並非以全國鐵路作爲研究對象。筆者僅就南滿鐵路的歷史進行較小規模的個案研究，藉以探討該鐵路對東北地區各方面的影響。南滿鐵路是日本於二十世紀初在中國東北經營的鐵路。這條鐵路的修通、發展，無不是我國外交史上又一次受挫的佐證。南滿鐵路作爲日本侵略我國東北的主要工具之一，其對中國東北而言，涉及層面極廣，無論經濟、政治、文化、軍事、外交等各個領域，影響深遠，關係重大。鑒往知來，研究南滿鐵路的歷史，將會使我們深刻地了解今天的中國鐵路，也會使我們感受到現代化鐵路的任重而道遠。

第二節 研究對象及範圍

首先，本文的主題爲南滿鐵路與東北發展關係。本文將探討南滿鐵路於東北發展之歷史背景。所謂東北，是指遼寧(1928年，奉天改稱爲遼寧)、吉林及黑龍江三省，中國人或稱之爲東三省。自清廷撤廢邊禁，開放東北，准許漢人遷入後，東北人口即有顯著之增加。德宗光緒六年(1880年)，復以外寇日急，謀移民實邊，規定獎勵移民辦法，冀、魯等省人民移居東北者乃更見踴躍。吉林、黑龍江兩省

版社，2003年），頁289。

¹⁰ 凌鴻勛：〈中國鐵路之建設〉載薛光前《艱苦建國的十年，民國，16-26年》（台北：中正書局，民國六十年），頁201。



人口亦日漸增多。及至俄人大舉入侵時，東北全境人口已達二百萬至三百萬，其中大部分爲關內各省移民，從事農墾或小工商業，極富忍耐精神與勤勞習尚。東北地區乃漸由榛莽地帶，變爲天府之國，即使欲強佔東北之日、俄兩國，對此亦不能加以漠視。¹¹ 此外，依地緣政治的觀點而論，一個地區的重要性將取決於該區的地位價值與資源價值。¹² 故此，無論從歷史上看、從工業資源上看、從國際關係上看，東北乃兵家必爭之地。本文研究南滿鐵路之發展，必須探討南滿鐵路與東北之關係，因爲東北之歷史、經濟背景是南滿鐵路發展的基礎，而南滿鐵路的發展又是改變東北經濟及社會的其中一項因素。

日俄戰爭後，日本政府於光緒三十二年六月七日(1906年)以敕令第142號公佈設立「南滿洲鐵道株式會社」，負責管理及經營南滿鐵路與南滿鐵路附屬地的一切業務。該株式會社於同年十二月七日正式登記設立，翌年四月一日開始營業。南滿洲鐵道株式會社所經營的事業十分廣泛，除鐵路外，還有海運、港灣、礦山、農業、電氣，旅館及地方事業。婁立齋在〈南滿洲鐵道公司之特質及其史的發展〉一文指出：「日本南滿鐵道公司之於我滿蒙，無異曩時英國東印度公司之

¹¹ 張成達：〈近百年來東北經濟之發展〉載王大任《東北研究論集》(二)(台灣：中華文化出版事業委員會，民國四十六年)，頁 341。

¹² 李方晨：〈東北歷史價值〉載王大任《東北研究論集》(台灣：中華文化出版事業委員會，民國四十六年)，頁 218。



於印度。」¹³可見南滿洲鐵道株式會社於民國二十年（1931年）前已緊緊控制中國東北三省的經濟。

本文以光緒三十三年（1907年）為研究上限，乃因南滿洲鐵道株式會社於是年正式成立和開始營運。但本文仍將會在各章第一節簡單地回顧日本經營南滿鐵路前南滿地區之經濟狀況。本文又以民國二十年（1931年）為研究下限，乃因該年發生「九一八事變」，日本佔領東北三省，進而成立所謂「滿洲國」。論文主要研究此段期間南滿鐵路通車對中國東北經濟發展所產生的影響。就南滿的經濟發展而言，清光緒三十三年至民國二十年（1907-1931年）年與其前後時代的產業結構完全迥異，故採取此上、下限正可突出南滿在該時段中經歷經濟轉型的歷史意義。

南滿鐵路通車，也改變了中國東北的對外關係。東北豐富的物產（特別是大豆和煤）經南滿鐵路透過大連港（南滿鐵路終點站）大量運往世界各地，使中國東北與世界貿易市場聯繫起來。總而言之，日本經營南滿鐵路後，該區的人口、農業、工礦業、商業、貿易皆起了明顯的變化。這值得我們去加以分析探討。

第三節 研究成果及文獻探討

近人有關本專題的研究：在大陸方面有孔經緯的《清代東北地區

¹³ 婁立齋：〈南滿洲鐵道公司之特質及其史的發展〉，《東方雜誌》，第二十八卷第二十四號（民國二十年十二月），頁31。



經濟史》¹⁴和《東北經濟史》¹⁵、王魁喜的《近代東北史》¹⁶、顧明義的《日本侵佔旅大四十年史》¹⁷、蘇崇民的《滿鐵史》¹⁸。大陸學者的研究一般著重鐵路的建造、路權、日本帝國主義入侵等問題，內容雖然主涉及南滿鐵路通車對該地區的影響，惟囿於採用馬克思唯物史觀的框框來解釋，客觀性尙有待商榷。

台灣方面:趙中孚教授發表了多篇以移民及政治史爲主題的論文，如〈近代東三省移民問題之研究〉¹⁹、〈一九二〇～三〇年代的東三省移民〉²⁰、〈移民與東三省北部的農業開發（一九二〇～三〇）〉²¹等等，又編了《近代東北區域研究資料目錄》²²；大塚實的〈日

¹⁴ 孔經緯：《清代東北地區經濟史》（哈爾濱：黑龍江人民出版社，1990年）。

¹⁵ 孔經緯：《東北經濟史》（成都：四川人民出版社，1986年）。

¹⁶ 王魁喜：《近代東北史》（哈爾濱：黑龍江人民出版社，1984年）。

¹⁷ 顧明義、張德良、楊洪范、趙春陽主編：《日本侵佔旅大四十年史》（瀋陽：遼寧人民出版社，1991年）。

¹⁸ 蘇崇民：《滿鐵史》（北京：中華書局，1990年）。

¹⁹ 趙中孚：〈近代東三省移民問題之研究〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第四期（台北：中央研究院，民國六十三年），頁613-664。

²⁰ 趙中孚：〈一九二〇～一九三〇年代的東三省移民〉，《中央研究院近代史研究所集刊》第二期（台北：中央研究院，民國六十年），頁325-343。

²¹ 趙中孚：〈移民與東三省北部的農業開發（一九二〇～三〇）〉，《近代史研究所集刊》，第三期（台北：中央研究院，民國六十一年），頁347-363。

²² 趙中孚：《近代東北區域研究資料目錄》（台北：中央研究院，民國六十六年）。



本對華政策與滿洲鐵路>²³、章真利的〈東北交通委員會與鐵路建設，1924-1931年>²⁴及李貌華的〈東北鐵路問題與中日關係，1905-1931>²⁵三文皆偏重政治與鐵路交通之研究；雷慧兒的《東北豆貨貿易，1907-1931》²⁶，以東北的大豆貿易作一完整詳細分析；劉熙明的〈大連港貿易與南滿之產業發展，1907-1931>²⁷，以滿鐵所經營之大連港，對中國東北，特別是南滿地區之影響作一詳細分析。

日本人對東北區域史的研究甚豐。早在 1951 年，與滿鐵有關係者爲了總結日本在滿洲的開發史，組織了“滿史會”，用原滿鐵調查員們完成的報告，出版了由該會編的《滿洲開發四十年史》上、下、補卷(1964-1965 年)²⁸。該書利用了當時可能利用的資料，反映出以滿鐵爲首的各項主要活動，如交通建設、農業、礦業、工業、商業等，實具有相當資料價值。惟真正的研究，要到 20 世紀 60 年代才逐漸開展。其後，日本人在滿鐵史研究方面成果甚豐，有南滿洲鐵道株式會社編

²³ 大塚實：〈日本對華政策與滿洲鐵路〉（國立台灣大學政治研究所碩士論文，民國六十九年）。

²⁴ 章真利：〈東北交通委員會與鐵路建設，1924-1931年〉（國立台灣師範大學政治研究所碩士論文，民國七十五年）。

²⁵ 李貌華：〈東北鐵路問題與中日關係，1905-1931〉（國立政治大學政治研究所碩士論文，民國七十八年）。

²⁶ 雷慧兒：《東北的豆貨貿易》（台北：，國立台灣師範大學歷史研究所，民國七十一年）。

²⁷ 劉熙明：〈大連港貿易與南滿之產業發展，1907-1931年〉（台北：國立台灣大學歷史研究所，民國七十七年）。

²⁸ 吉林人民出版社編輯部編譯：【日】《滿洲開發四十年史》，中文譯本，上、下及補卷（長春：吉林人民出版社，1990年）。



的《南滿洲鐵道株式會社三十年略史》²⁹、《南滿洲鐵道株式會社十年史》³⁰及塚瀨進的《中國近代東北經濟史研究——鐵路敷設對中國東北經濟的變化》³¹等。

其他地區的研究成果亦頗多。其中哈伯必薩（Herbert P. Bix）的〈日本帝國主義與滿洲經濟，1900-1931〉一文強調日本對東北經濟發展的重要性³²，而馬若孟（Ramon H. Myer）的〈在日本帝國主義下的滿洲——一個不贊同的觀點〉一文，則強調中國為東北農業發展的主要因素。³³

本論文所引用的參考文獻資料，有：台灣中央研究院近代史研究所出版的《清季中日韓關係史料》³⁴；中國大陸出版的《滿鐵史資料》。

²⁹ 南滿洲鐵道株式會社編：《南滿洲鐵道株式會社三十年略史》（東京：原書房，1975年）。

³⁰ 南滿洲鐵道株式會社編：《南滿洲鐵道株式會社十年史》（東京：原書房，1975年）。

³¹ 塚瀨進：《中國近代東北經濟史研究——鐵路敷設對中國東北經濟的變化》（東京：東方書店株式會社，1993年）。

³² Herbert P. Bix, "Japanese Imperialism and the Manchurian Economy, 1900-31", *The China Quarterly*, No. 51 (1972), pp. 425-443.

³³ Ramon H. Myer, "Economic Development in Manchuria under Japanese Imperialism: A Dissenting View", *The China Quarterly*, No. 55 (July/September, 1973), pp. 549-559.

³⁴ 中央研究院近代史研究所編：《清季中日韓關係史料》（台北：中央研究院近代史研究所，民國六十一年）。



³⁵ 此外，王芸生編著的《六十年來中國與日本》³⁶中收錄了不少官方資料和檔案。本文除運用傳統史學方法外，還借用經濟、地理、外交等方面的常識，更利用近代化的觀點，解釋這一時期南滿鐵路與東北經濟發展的特徵。在論文結構上，由於涉及區域廣闊，將採用宏觀的觀點來分析。

³⁵ 解學詩主編：《滿鐵史資料》（北京：中華書局，1979年）。

³⁶ 王芸生編著：《六十年來中國與日本》（上海：上海書店，1991年）。



第二章 東北經濟發展的歷史背景

東北的歷史背景及其地理條件對東北的經濟發展起了積極作用。地理是人類歷史的舞台，同時亦是經濟發展的空間，它的因素包括位置、面積、氣候、人口、資源等，均能對經濟發展的速度與規模造成有利或不利的促使作用，而這些因素對東北經濟發展也不例外。此外，日、俄等列強入侵東北，將新式工業的經營方式及技術引入，對東北的經濟發展奠下良好的基礎。

第一節 東北的地理環境

在地理環境因素上，東北地區的地理環境決定東北近、現代史發展的方向。自清末以降，日、俄兩帝國主義者對東北的覬覦爭奪，主要也是由於東北地理的特殊性與重要性。「東北」二字的範圍有的說是指「滿洲」（即遼寧、吉林、黑龍江），有的說是指「滿蒙」（即熱河、遼寧、吉林、黑龍江）。¹而本論文所指的東北，是指奉天(1928年，奉天改稱為遼寧)、吉林、黑龍江三省，中國人或稱東三省，外人通常稱為滿洲，面積約 100,000,000 平方里。²據《滿州地志》記載：「其分界西接於內外蒙古。東以烏蘇里江及松阿察河與凱湖。界於俄領之沿海州。南以圖門鴨綠二江。界於朝鮮。北以黑龍江。界

¹ 方德修：《東北地方沿革及其民族》（上海：開明書店，1948年），頁1。

² 曹樹鈞：〈我國的東北疆域〉，《東北文獻》，創刊號（台北：東北文獻社，民國五十九年），頁9。



於俄領之西墨爾州。西北以額爾吉納河。界於俄領之後貝加爾州。西南以黃海及渤海濱出長城。接於中國本部。」³ 根據地理單位(a geographical unit)而言，遼寧、吉林、黑龍江實在是一個很大的自然區域(a natural region)，⁴ 東邊為長白山系，有圖們江、鴨綠江與朝鮮為界；北邊有黑龍江與俄國為鄰；西邊是大興安嶺山脈與蒙古交界，以大興安嶺所延伸的科爾沁台地及遼西走廊與熱河丘陵交界；南邊濱渤海和黃海，都屬天然的屏障。東北的河流亦為其地理特色之一，據《滿洲地志》記載：「滿洲全部之水域。區分為黑龍江松花江遼河三部。又有鴨綠圖們二江。為朝鮮之國界。有遼河為條約港。滿洲北部及中部之河流。大概總匯於黑龍江之下流。」⁵大小河流計有黑龍江、松花江、遼河、額爾古納河、嫩江、烏蘇里江、姚兒河、牡丹江、東遼河、綏芬河、圖們江、鴨江、大凌河、小凌河和梁河等。東北的經濟生活與河流息息相關，許多重要的城市，例如瀋陽、營口、遼源、通遼、赤峰、長春、吉林、哈爾濱、桂木斯、齊齊哈爾、黑河、海拉爾、安東等都位於江河沿岸。⁶ 東北中間由松花江水系及遼河水系構成的松遼平

³ 日本參謀本部、商務印書館編譯所譯：《滿洲地志》（上海：商務印書館，光緒三十三年五月），頁1。

⁴ 同註1，頁1。

⁵ 同註3，頁18-19。

⁶ 吳相湘、劉紹唐主編：《東三省經濟實況攬要》（台北：傳記文學出版社，民國六十年），



原，爲人口及耕地的密集區。⁷ 《滿洲地志》指出：「滿洲全地之山脈。皆起自興安嶺及長白山二大幹。其在黑龍江省內。由西北互於東南者。爲興安嶺山脈。在吉林盛東西省內。由東北充於西南者。爲長白山山脈。又盛京省之西南部山脈。自陰山山脈之東端分支者。謂之松嶺山脈。」⁸東北的地理環境可謂山脈林立、河流交錯。⁹ 每當雨季時，路上交通困難，只好以河流爲交通要道。

頁3。

⁷ 許逸超：《東北地理》（上海：正中書局，民國三十六年），頁38，51。

⁸ 同註3，頁1。

⁹ 劉熙明：《大連港貿易與南滿之產業發展（1907-1931年）》，（台北：國立台灣大學歷史研究所，民國七十七年），頁4。



圖II-1 東北地理形勢¹⁰

¹⁰ 同註 1。

南、北滿洲之稱起於1897年，其界限不明，大致以長春及公主嶺間分水嶺為境界，南滿包括遼河流域及鴨綠江流域。¹¹ 為了方便本論文之討論，南、北滿之界限，大致上以長春為界，北滿即黑龍江全省及吉林省之一部分，而南滿則包括長春所在的東三省南部，即奉天（遼寧）省全部及吉林省之一部分。

第二節 龐大的人力資源

1612年，清太祖努爾哈赤起兵東北。迄世祖順治遷都北京時，東北經歷了三十多年戰爭，而以當時農業經濟最發達的遼河流域為主要戰場，大量軍民逃亡，故造成當地除遼陽、瀋陽及海城附近地帶外的完全荒廢，嚴重地損害了東北的社會經濟基礎；而滿人大舉入關，東北為之空虛。1644年以後十多年間，滿清八旗丁壯又多轉戰各地，沿守關內各地，根本無暇回師遼東從事重建工作。¹² 此後清廷為了復興祖宗發祥地，於1653年頒布「遼東招墾令」，招民開墾東北，鼓勵漢人移往遼東開墾。遼東招墾的辦法相當優厚，凡招足農業移民百名以上的，文授知縣、武授守備；出關開墾的移民，由政府提供所需要的糧草、耕牛和種籽，丁壯每人可領墾永業田25畝以上。「遼東招墾令」前後實施了十四年，於1668年取銷。據1684年孫成等纂修的《盛京通

¹¹ 稻葉君山著、楊成能譯：《滿洲發達史》（台北：台聯國風出版社，民國五十八年），頁245。

¹² 趙中孚：〈近代東三省移民問題之研究〉，《近代史研究所集刊》，第四期（台北：中央研究院民國六十二年），頁624。



志》記載，從1653年至1668年，奉天、錦州兩府共新增16,643丁；1669年至1676年，又新增10,270丁。可見「遼東招墾令」的廢止，並沒有影響關內百姓繼續移往東北。¹³此外，康熙皇帝在鎮壓了西南地區以吳三桂為首的藩王叛亂後，將大批被俘的吳三桂軍隊的官兵及家屬發配東北充當站丁和滿族貴族的奴僕。同時，清政府殘酷鎮壓了中原人民反對民族壓迫的起義，又大興文字獄禁錮思想，於是，大批政治犯和思想犯被遣送到荒涼寒冷的東北地區。先後有數十萬漢族人被發配到吉林烏拉等原屬滿族、蒙古族等漁獵、游牧民族居住的地區，將農耕文化擴展到東北的東、北、西部地區。由於不少旗地流入漢人手裏，引起了清政府的注意和不安。清政府為確保“龍興之地”的穩固，遂於1740年施封禁令，禁止漢人前往，對東北地區實行全面封禁，但不斷仍有漢人偷渡入東北三省，並私墾土地。到1803年才正式再度開放，聽任漢人墾殖。清朝中葉以來，隨着中原人口的增加、耕地的不足、自然災害的頻繁發生、以及白蓮教起義被清廷鎮壓，不斷驅使中原地區的漢族農民鋌而走險，冒死出關，越過柳條邊，進入東北中、東部地區挖參採藥，開荒種地。而留居東北的滿蒙貴族，則也願意招徠流民，擴大耕地，增加收入。現據冊籍所載，將乾隆至嘉慶時期民戶的增加情況表列如下：

¹³ 郭松義：〈清代人口流動與邊疆開發〉，見馬汝珩、馬大正主編《清代邊疆開發研究》



表II-1 東北民戶增加一覽,1741-1820年¹⁴

地區 年代	盛京地區	吉林地區	黑龍江地區	合計
乾隆六年 (1741)	359,626口	-	-	-
乾隆三十六年 (1771)	754,906口	56,637口	35,284口	811,579口
乾隆四十六年 (1781)	779,083口	135,827口	36,408口	951,318口
嘉慶二十五年 (1820)	1,757,248口	566,574口	167,616口	2,491,438口

說明：表中乾隆四十六年欄內吉林和黑龍江地區的數字，是前一年的統計數字。

根據上表可知，清政府雖施行封禁令，但關內百姓仍不斷移往東北，而大多數人移往東三省南部即盛京地區（即遼寧省）及吉林地區，故中國東北南滿地區較早開發。此外，據不完全統計，1753-1840 年的 87 年間，遼寧地區人口從 80.7 萬增至 221.3 萬，增長近 3 倍。吉林地區人口從 14.8 萬至增至 32.4 萬，增長 2 倍多。¹⁵1878 年吉林將軍設墾務局，招攬漢人移民東北。甲午戰爭(1894-1895 年)以後，清廷意識到日本與俄國對東北的野心及東北的重要，更加鼓勵漢人移民東北。另一方面，中東鐵

（北京：中國社會科學出版社，1990年），頁15。

¹⁴ 郭松義：〈清代人口流動與邊疆開發〉，見馬汝珩、馬大正主編《清代邊疆開發研究》（北京：中國社會科學出版社，1990年），頁18。

¹⁵ 張博泉：《東北地方史稿》（長春：吉林大學出版社，1985），頁 444。



路的興建急需勞工，交通改善，更牽起更大的移民潮。¹⁶大量的移民為東北的工業發展提供了豐富的勞動力資源，同時亦是一個潛在龐大的工業消費市場。到 1910 年，東北人口已由清初不過 100 萬增至 2158 萬，增長了 20 倍。¹⁷

第三節 豐富的經濟資源

工業的發展，首要條件就是動力資源，如煤、石油等；如缺乏這些資源，即使有機器也不能發動。中國東北遼闊的土地，擁有豐富的經濟資源，如煤、鐵等，這對東北的工業發展有莫大的幫助。

中國東北礦產豐富，煤鐵是東北二大富源。就鐵礦而言，據《滿州地誌》指出：「鐵多產於遼陽州東北一里之撒馬集近傍。與其他各處。其質堅。磨之有光澤。鍛之可以為刃。以數處之出產。給全部而有餘。」¹⁸東北鐵礦之儲量極豐富，只遼寧一省即有 787,000,000,000 噸，佔全國總儲量 78.7%；著名之鐵礦包括鞍山、瀋陽、本溪、宮原、通化等處，¹⁹其中僅以鞍山鐵礦之儲量，已是日本

¹⁶ 吳相湘、劉紹唐主編：《東三省經濟實況攬要》（台北：傳記文學出版社，民國六十年），頁6。

¹⁷ 馬宇平：《中國昨天與今天》（北京：解放軍出版社，1989），頁 3-4。

¹⁸ 同註 3，頁 70。

¹⁹ 陳家驥：《認識東北》（台北：正中書局，民國六十一年），頁43。



全國的五倍。1931 年，我國鐵之總產量爲 2,400,000 噸，而遼寧已佔 870,000 噸，即 37%。²⁰煤礦亦是東北一帶重要之礦物。據《滿州地誌》指出：「盛京煤礦，蔓延各處。其煤合於民用。而礦地著名者。若遼陽城東北馬家溝。及柵西富等之地。煤質頗良。產額亦廣。」²¹煤、鐵乃近代工業發展不可或缺的資源，而東北之富源於此二者竟如此驚人。此外，東北還有其他礦產，例如沙金。《滿州地誌》指出：「滿洲著名產砂金地。有三處：一在黑龍江省北部。與俄領雅克薩對岸。瑚瑪爾河近傍。名抽特哥地。二在吉林省東北。三在松花江上流。」²²此外，還有石油、銅、錫、錳等等亦是東北一帶出產的礦物。

東北農產品的豐富，也令人稱羨。在豆類方面，《滿州地誌》指出：「豆類於滿洲中收穫最豐。到處皆產。」²³僅大豆一項，就佔全世界大豆市場90%。1931年海關之報告冊載，是年大豆出口總值 40,000,000兩，居出口貿易首位。其實，大豆常佔東北農產品出口之首位，1929年，其總產量爲 5,457,100 噸，銷售至世界各國。²⁴除

大豆外，尚有高粱、穀子、玉蜀黍、小麥、棉花、煙草、水稻、陸稻、

²⁰ 董啓俊：《近百年來之東北》（台北：正中書局，民國六十一年），頁2。

²¹ 同註 3，頁 72。

²² 同註 3，頁 72。



馬鈴薯等。更重要的是東北之農業資源，也就是肥沃廣大之可耕地及良好之氣候，²⁵不但促成了東北農產品的豐收，更可容納大量之移民。另外，中國東北之森林資源亦甚豐富；《滿州地誌》指出：「滿洲全部山峯。皆有森林覆之。草木到處叢生。就中林木最盛地。」²⁶東北之森林面積，佔全國森林總面積25%，共約7,300,000多公噸，但多為未開採區域，²⁷木材儲量共27,400,000擔，主要分佈於邊境地區。在安東、吉林、合江、松江、黑龍江等地，均有遮天蔽日的天然森林，尤其以長白山區、鴨綠江流域區及大小興安嶺區為世界有數之大森林。東北共有四十個開採林區，但這些已開發之採林區僅佔東北森林總面積40%左右。²⁸

第四節 東北的工業發展

滿清開國之初，由於東北受戰爭影響，導致人口銳減，經濟發受損，故滿清政府曾招民開墾該區。後因種種原因，下令禁止漢人移入東北，導致東北經濟發展減慢，與關內的經濟發展差距擴大。到鴉片戰爭前，東北的城市經濟和手工業商業又逐步發展起來；奉天、營口、

²³ 同註3，頁65。

²⁴ 同註18，頁2-3。

²⁵ 同註17，頁67。

²⁶ 同註3，頁63。

²⁷ 同註18，頁2。

²⁸ 同註17，頁59-61。



新民等地的油坊、燒鍋和柞蠶制絲業，亦開始萌芽發展。²⁹

鴉片戰爭後，英、俄、日等列強紛紛侵略中國東北。1858年，中英簽訂《天津條約》，把牛莊（即營口）闢為商埠，英國遂從東北的西南部海上入侵，而俄國則從北部陸上進據。1894年，英人修築京奉鐵路出關。1903年，帝俄投資修築中東鐵路至大連。鐵路通車後，沿線的森林、礦產、農作物等資源大量開發和輸出；同時還開始出現榨油、麵粉、製材、電器、製糖等現代新式工業。

日俄戰爭(1904-1905年)後，俄人勢力縮居北部，從此日俄以長春為界形成對峙局面。此時，俄國受困於國內的革命形勢而無暇東顧，日本卻藉著南滿鐵道株式會社以大連為據點，積極經營中國東北南部的鐵路和礦山，更大肆進行軍事、政治、經濟等侵略活動，先後開採撫順、本溪和鞍山的煤礦與鐵礦，而且建造新式鐵高爐。不過，滿鐵會社的經濟活動卻對中國東北的工業發展奠下了良好的基礎。

圖II-2 中國工業分布圖,1840-1894年³⁰

²⁹ 孔經緯：《東北經濟史》（成都：四川人民出版社，1986年），頁5。

³⁰ 孫敬之：《中國經濟地理概論》（北京：商務印書局，1983年），頁82。



第五節 列強入侵東北

自十六世紀八十年代起，俄國開始從歐洲向亞洲擴展，先佔西伯利亞，並於1640年向黑龍江一帶侵略，至明末清初，俄人已深入黑龍江沿岸一帶。1682年，清廷派兵收復黑龍江一帶，爆發雅克薩之戰，俄人失利，遂於1689年簽訂尼布楚條約。³¹ 此約第一條規定：以北流入黑龍江之淖爾納河（即與烏穆倫河相近的格爾必齊河）爲界，循此河上流入不毛之地有大興安嶺，以至於海。凡山南流入黑龍江之溪河，盡屬中國；山北一帶之溪河，盡屬俄國。第二條規定：以流入黑龍之額爾古納河爲界，河之南岸屬於中國，河之北岸屬於俄國。³² 中國於是喪失了額爾古納河以西、外興安嶺以北的土地計約199,065方公里。1725年，中俄又訂立《恰克圖條約》，

開放庫倫對俄貿易。

1840年至甲午戰爭前，清廷與俄先後簽訂一系列不平等條約：1851年簽訂《伊犁條約》，中國開放新疆貿易市場；1858年4月26

³¹ 趙中孚：《清季中俄東三省界務交涉》（台北：中央研究院近代史研究所，民國五十九年），頁16。



日簽訂《璦琿條約》，中國喪失黑龍江以北之地，俄國並佔領共有的烏得河流域與韃靼以東的庫頁島；1860年10月2日簽訂《北京條約》，中國又失去烏蘇里江和圖們江以東的土地約共325,000方公里。³³又於1858年簽訂《天津條約》，開放營口為商埠，東北正式與外人往來。1894年中日甲午戰爭爆發，雙方曾在南滿地區交戰，對此地貿易產生不良影響。中國戰敗，遂與日本簽訂《馬關條約》。日本在《馬關條約》中得到遼東半島，但因俄、德、法三國之干涉，中國最後付款收回遼東半島。1894年10月，日軍撤出東三省，隨後東三省淪為俄國的勢力範圍。而日本自從三國干涉還遼後，在山縣有朋(1838-1922)的大聲疾呼下，全國進入明治三十年代的「臥薪嘗膽」時期，積極準備對俄作戰，實為1904年日俄戰爭的主因之一。³⁴ 1896年，中俄簽訂《中俄密約》（全稱為《中俄御敵互相援助條約》），俄國獲得中東鐵路建築權及沿線採礦權。同年2月，又簽訂《旅順大連租界條約》，為期二十五年；3月，又締結《旅大租借續約》，確定了其後日本人所稱「關東州」的界限（即遼東半島的尖端，東是黃海海面，西為渤海海面，陸地由普蘭店北方長陽寺附近，到貔子窩的東邊碧流河附近以南土地及附近島嶼，面積共3,462平方

³² 《大清歷朝實錄·康熙實錄》，卷一四三（台灣：華文書局影印本，民國五十三年），頁14-17。

³³ 王奉瑞：《東北之交通》，近代中國史料叢刊續編第九十三輯，（台北：文海出版社，出版年份不詳），頁30。



公里，約為台灣面積的十分之一），作為俄國租界地，又獲得中東鐵路及南滿支線敷設權，而鐵路沿線兩旁三十華里的利益不得讓與他國，俄國有優先經營權。俄國於是以旅順為軍港、大連為商港，積極建設。³⁵1900年發生義和團之亂，俄藉口保護鐵路及租界地，派軍隊侵佔東北，後雖與中國簽約承諾分期撤兵，但並未完全遵守，引起日本不滿，種下了日俄戰爭的遠因。1904年，日俄戰爭爆發，雙方陸軍以南滿為主要戰場，造成南滿很大損失。翌年，日俄戰爭結束，日本戰勝俄國，兩國於美國議和並簽訂「樸資茅斯和約」（Treaty of Portsmouth），俄將關東州租界權，長春、旅順間的南滿鐵路敷設權、附屬權利與附屬地，關東州及南滿鐵路沿線兩旁三十華里內的礦山採礦權，撫順及煙台礦採礦權，中立地帶礦山採掘的開發權及南滿其他特權，全部讓予日本。根據此約，俄國本身利益絲毫無損，損失者僅為奪取自中國東北的權益而已。此後，俄國以北滿、日本以南滿作為兩國在東北的勢力範圍；而滿鐵的成立，與東北經濟的發展亦離不開

³⁴ 徐先堯：《日本近代史綱》（台灣：台灣商務印書館，民國七十一年），頁133。



俄、日、英、德、法、美等列強對東北的纏鬥，與經濟掠奪息息相關。

³⁵ 許興凱：《日帝國主與東三省》（上海：崑崙書店，民國十九年），頁357、392-393、479。



第三章 南滿鐵路修築的經過

帝國主義者對於中國鐵路利權的掠奪，主要集中於1898年前後數年間，而東三省之遭受掠奪，則始於1896年《中俄密約》的簽訂，亦即中東鐵路建築的伊始。至於日本與東北鐵路利權的關係，則始於1905年日俄戰爭結束。在雙方所簽訂的《樸資茅斯和約》中，俄人將南滿鐵路及其一切附屬權利讓與日本，開啓了近代日本與中國東北密切的關係。¹

第一節 中東鐵路及南滿支線的修築

甲午戰爭後，中國代表李鴻章與日本全權代表伊藤博文簽訂《馬關條約》（1895年4月17日），² 其主要內容如下：一、確認朝鮮“獨立”，條約規定“中國認明朝鮮國確為完全無缺之獨立自主。”二、割讓遼東半島和台灣。三、賠款，條約規定賠償日本軍費二萬萬兩。四、設廠，條約規定“日本臣民得在中國通商口岸、城邑，任便從事各項工藝製造，又得將各項機器任便裝運進口，只交所定進口稅。”五、增開口岸。³ 日本強迫中國割讓遼東半島，立即挑起了帝國主義者之間的紛爭。俄國認為，日本佔領遼東半島，會對其遠東領土和西

¹ 章真利：《東北交通委員會與鐵路建設,1924-1931》（台北：國立台灣師範大學歷史研究所，民國七十五年），頁7。

² 丁名楠 等著：《帝國主義侵史》第一卷（北京：人民出版社，1992年），頁367。

³ 同註2，頁367-370。



伯利亞鐵路構成莫大的威脅。故中日兩國訂立《馬關條約》的同一天，俄國政府便正式邀請法國和德國聯合要求日本放棄遼東半島，如日本拒絕要求，即由三國（俄、德、法）海軍切斷遼東日軍和日本本國的聯繫，使其陷於孤立。⁴ 換句話說，俄國不惜利用武力去解決這個問題。對於這一突如其來的聯合干涉，日本政府感到十分震怒。但由於日本剛打過八個月的戰爭已甚疲弱，軍需亦缺乏，故無力與三國聯軍再戰，縱然單與俄國海軍作戰亦全無把握。⁵ 面對俄國聯同德國、法國出面干涉，日本最後被迫將遼東半島歸還中國，是不甘心的。這埋下了日後日俄戰爭（1904-1905年）的火種。

甲午戰爭使中國的外交政策有重大的改變。甲午戰爭以前，清政府的外交政策固執所謂“以夷制夷”原則，沒有與某一國家結盟，故對英國人盛倡與中國結盟的議論，反應冷淡。⁶ 清政府更視俄國為主要敵人，見俄國籌修西伯利亞大鐵路，便趕快借款修關東鐵路。⁷ 甲午戰敗，清政府與國人痛恨日人強橫無理，視日本為主要敵人，朝野輿論突轉向聯盟之議，欲借俄國或英國之力防範日本，1895年4月26日，署兩江總督張之洞上書朝廷，首倡與俄或英訂

⁴ 同註2，頁375。

⁵ 同註4。

⁶ 吳湘相著：《俄帝侵略中國史》（台北：國立編譯館，民國四十三年），頁120。

⁷ 李占才：《中國鐵路史,1876-1949》（汕頭：汕頭大學出版，1994年），頁75。



密約：「若俄英有一國相助，則兵不血刃，而約自廢，京城自安」。
翌日，南書房翰林張百熙又奏請聯絡俄、德、法諸國，許以利益，助我防倭；欽差大臣劉坤一亦上奏請與俄、德、法訂密約，酌許分地賂款，使爲我擊倭。⁸ 三國干涉還遼後，中國自中央至地方當局，多數贊同進一步聯合俄國。如張之洞曾說俄國「舉動闊大磊落」，劉坤一認爲俄國「信義素敦」、「爲德於我更大」，而一般國人大多認爲「以結強援」、「以結俄歡」，可見當時大多數人均支持聯俄抗日。俄國自持三國干涉還遼有功，於1896年10月，正式要求修築鐵路，方知俄國並非「闊大磊落」。⁹

1896年，沙皇尼古拉二世（Nicholas II）加冕。清政府初派王之春爲賀使前往祝賀，後遭沙俄反對，於是改派李鴻章出使，赴俄祝賀沙俄加冕。臨行前，慈禧太后召見李鴻章，決定讓俄人建築一鐵路通過滿洲，并讓一不凍港，爲談判基礎。同年5月30日，沙皇派財政大臣維特（Sergius Witte, 1849-1915）和李鴻章舉行秘密會談。1896年6月3日，李鴻章與俄國外交大臣羅拔諾夫（Lobanov-Rostovsky）和財政大臣維特簽訂《中俄密約》（全稱爲《中俄御敵互相援助條約》）。中俄關係開展一新紀元，俄國與東北鐵路又締下了密切的關係。《中

⁸ 同註6，頁120。

⁹ 郭廷以：《近代中國史綱》上冊（香港：中文大學出版社，1986年），頁276。



俄密約》共有六條，其中與東北鐵路利權有關者為第四、五、六條，

茲引錄如下：

第四條：為俄國將來轉運俄兵禦敵（指日本）並接濟軍火糧食以期妥速起見，中國允於黑龍江、吉林兩省地方修造鐵路以達海參威。唯此鐵路與俄國鐵路之接軌不得作為侵佔中國土地之籍口，亦不得有礙大清國皇帝應有權利。該路之興築與營業皆可由中國交與華俄銀行承辦。為此應締結同，其條款由中國駐俄公使與華俄銀行就近商訂之。

第五條：俄國於禦敵時可用第四條所開之鐵路運兵、運糧、運軍械、平常無事，俄國亦可用此鐵路運送過境之兵士與糧食，除因轉運暫停外，不得藉故滯留。

第六條：第四條所開之合同一經由大清國皇帝批准，本約即可發生效力。¹⁰

《中俄密約》聲明：日本若侵犯中俄任何一國，兩國應各以武力相助。為便利軍運起見，訂明中國允許俄國延長西伯利亞鐵路，自西伯利亞穿越中國東三省，直達海參威，以免該鐵路北沿黑龍江及烏蘇里河之遠繞。此線經東三省的一段，即以後的「中東鐵路」，又稱東省鐵路、東清鐵路（中國東北鐵路、中國東北省份鐵路及清朝東北鐵路之意），西起滿洲里（出境與俄西伯利亞大鐵路后貝加爾段奧特普爾車站接軌），東至綏芬河（出境與俄西伯利亞大鐵路烏蘇里段雙城子車站接軌）。同時允許俄國代造山海關經奉天達吉林省之鐵路，及自山海關

¹⁰ 羅曼諾夫著，民耿譯：《帝俄侵略滿洲史》（台北：台灣學生書局，民國六十二年），頁101-102。



至牛莊、蓋平、金州而達旅順大連之鐵路。¹¹ 如此，俄國軍隊隨時均可迅速抵達海參威或東北的任何地點，這自然有助俄國在遠東的擴張。¹²

按照《中俄密約》第四條規定，清政府須與俄人夥開一華俄銀行（Russo-Chinese Bank），並訂立修築鐵路之合同。因此，清政府駐俄兼駐德公使許景澄於1896年9月2日與俄國訂立《入股夥開華俄道勝銀行合同》。五日後，又與華俄道勝銀行總辦羅啓泰（А.И.Ротшильд）在柏林簽訂《建造中國東省鐵路合同》；9月8日，再簽訂《入股伙開合同》。前者規定：華俄道勝銀行另設立「中國東省鐵路公司」，負責建造并經營東三省鐵路。當時中國東省鐵路公司股票盡為俄人所有，鐵路由俄人把持，所需地段，無異俄國的殖民地。¹³

《中俄密約》簽訂後，北滿落入俄人手中，而富庶的南滿洲與旅順、大連的優良海港更為其所欲得。1897年，德國藉口教士被殺，遂派軍艦強佔膠州灣。同年12月14日，俄國亦派艦進入旅順、大連港。兩週之後，俄代辦巴布羅夫（Palvlov）即要求租借港口及授權建築中

¹¹ 金士宣、徐文述編著：《中國鐵路發展史（1878-1949）》（北京：中國鐵道出版社，1986年），頁36-37；張公權：《抗戰前後中國鐵路的奮鬥》（台北：傳記文學出版社，民國六十七年），頁4。

¹² 同註6，頁80。

¹³ 同註7，頁38。



東鐵路支線，即由長春至大連的南滿鐵路。¹⁴ 1898年3月27日，清政府在俄國壓力之下，派李鴻章、張蔭桓與俄國代理公使巴布羅福（**А.И.Павлов**）在北京簽訂了《旅大租地條約》。同年4月7日，清政府又被迫派出大臣許景澄、駐俄公使楊儒與沙俄在彼得堡簽訂《續訂旅大租地條約》；7月6日，許景澄、楊儒兩使又奉命與東省鐵路公司簽訂《東省鐵路公司續訂合同》。至此，俄國攫取了旅順、大連租借權和中東鐵路南滿洲支路的修築和經營權。

¹⁵ 續訂合同規定：由東省鐵路幹路上擇站，建造經營一支路，直達旅順、大連灣海口，取名東省鐵路南滿洲支路。這一支路完全按照東省鐵路合同章程辦理。東省鐵路公司遂即着手修築南滿洲支路，首先於1898年5月着手鋪設營口支綫以便搬運材料，並於7月13日全綫正式開工。1902年11月3日完成了從哈爾濱到旅順的工程，並於1903年1月起開始臨時營業，同年7月和東省幹路一起，開始正式營業。此外，還鋪設了由周水子到大連支路，由大房身到柳樹屯支路，以及運煤的烟台支路和撫順支路。這條鐵路北起自哈爾濱，中經長春、瀋陽，南抵旅順與大連，縱貫東三省人口稠密的地區，是與俄國軌距一致的5

¹⁴ 同註9，頁280。

¹⁵ 同註11，頁43-44。



英尺的寬軌鐵路，主要用於軍事運輸。¹⁶

在此期間，於1900年爆發了義和團之亂，俄國藉口保護僑民及中東鐵路，乘機派兵佔領東三省，惟亂平後竟拒絕撤兵。同年12月，清政府派駐俄使臣楊儒向俄外務部切實商談撤兵問題。當時，俄國正欲向朝鮮擴張，激起維新成功且在朝鮮擁有特殊利益的日本強烈的不滿。日本朝野皆認為：「如『滿洲』為俄國所有，則朝鮮亦不能自全」。¹⁷ 無怪日本反俄情緒高漲。同時，英國亦恐俄國勢力向遠東進一步發展，故努力在遠東尋找盟友。1902年1月30日，英國與日本結盟。日本同時獲得美國支持。俄國因見國際情勢緊張，遂於1902年4月與清政府簽訂《東三省撤兵條約》。該條約首先肯定東三省仍歸中國管治這原則，繼而規定：中國須“極力保護鐵路（中東鐵路及南滿鐵路）及在該路職事各人”，並“保護在東三省所有俄國所屬各人及該人各事業”。俄國則允於十八個月內分三期撤走其駐軍：第一期，於條約簽字後六個月內“撤退盛京省西南段至遼河所駐俄國各官軍，並將〔關外〕各鐵路交還中國”；第二期，“再六月，撤退盛京其餘各段之官軍及吉林省內官軍”；第三期，“再六月，撤退黑龍江省所駐俄

¹⁶ 同註 15，頁 2。

¹⁷ 本多熊太郎(1874-1948)著：《魂之外交》（東京：千倉書局，出版年份不詳），頁254-255；轉引自章真利：《東北交通委員會與鐵路建設,1924-1931》（台北：國立台灣師範大學歷史研究所，民國七十五年），頁17。



國各官軍”。¹⁸ 其實，俄國只得第一期如期（1902年10月）撤兵，並將其佔據的關外鐵路同時交還中國。到第二期撤兵期限屆滿，俄國就把軍隊裝成“保路兵”而拒絕撤離；它不只向清政府提出新要求作為繼續退兵的條件，還重新佔領已撤出的城市瀋陽和牛莊。¹⁹ 清政府拒絕了新要求，而日本政府亦表示不滿。1903年，日本桂太郎內閣決定與俄國政府進行直接談判。儘管雙方多次交涉，但並無結果。其時俄國在其境內修築的西伯利亞鐵路將竣工，日本恐該鐵路完成後不利其對俄作戰，遂於1904年2月6日與俄絕交，並於2月10日襲擊停泊在旅順的俄國軍艦。日俄戰爭終於爆發；兩國最後以戰爭方式解決其在東三省的利益衝突。²⁰

第二節 日本獲得南滿鐵路及其附屬權利

1904年，日俄戰爭爆發。日軍無論在陸上或海上皆節節勝利，俄國則屢戰屢敗。這次戰爭，日本動員近1,100,000人，俄國的兵力更超過日本；戰爭規模之大，在世界歷史上是空前的，而戰鬥之激烈，

¹⁸ 王彥威編：《清季外交史料》（北京：中華書局，1934年），頁3-4。

¹⁹ 費正清、劉廣京編 中國社會科學院歷史研究所編譯室譯：《劍橋中國晚清史，1800-1911年》（北京：中國社會科學出版社，1993年），頁155。

²⁰ 顧明義、張德良、楊洪范、趙春陽主編：《日本侵占旅大四十年史》（瀋陽：遼寧人民出版社，1991年），頁34-36。



也是少有的。²¹ 1905年3月奉天戰役後，陸戰已成定局；7月，兩國海軍在對馬海峽進行決定性的一戰，結果俄國由原波羅的海艦隊組成的第二太平洋艦隊，被日本海軍殲滅，俄國在遠東的海上力量從此一蹶不振。這時俄國剛好爆發革命，對日戰爭事實上已難以繼續。而日本國力亦有限，無論人力、物力、財力皆漸竭，再打下去將會出現危機。後經美國羅斯福（Roosevelt, Theodore）總統調停，兩國終於1905年8月10日在美國樸資茅斯（Portsmouth）談判。日本全權代表是外務大臣小村壽太郎，俄國全權代表是財政大臣維特（Witte）。9月5日，簽訂《樸資茅斯和約》：俄國承認朝鮮歸日本保護；旅順、大連、中東鐵路南滿支路及庫頁島南部，讓予日本；兩國於滿洲各自留兵保護鐵路。²²

《樸資茅斯和約》（TREATY OF PORTSMOUTH）最特出的條款是第五、第六兩條：

第五條：俄國政府以清國政府之允許，將旅順大連灣並附近領土、領水之租借權內一部分之一切權利及所讓與轉移與日本政府，俄國政府又將該租疆域內所造有一切公共及財產均移讓於日本政府。兩締約國互約前條所定者須商請清國政府允諾，日本政府允將居住前開各地內俄國臣民之財產權當完全尊重。

第六條：俄國政府允將由長春寬城子至旅順口之鐵路及一切支

²¹ 同註2，頁196。

²² 同註9，頁342。



路，並在該地方鐵道內所附屬之一切權利、財產，以及在該處鐵道內之一切煤礦或為鐵道利益起見所經營之一切煤礦不受補償，且以清國政府允許者均移讓於日本政府。兩締約國互約前條所定者須商請清國政府承諾。²³

值得注意的是，上述條款均規定：「兩締約國互約前條所定者須商請清國政府承諾」。須知，清外務部已早於7月6日照會美日俄三使，聲明日俄議和條款內倘有牽涉中國事件，未經與中國商定者，一概不會承認。²⁴ 因此，日俄議和後，小村壽太郎即動身來華，催逼清政府承認日俄之間的轉讓，更乘機擴大日本在中國東三省南部的權利和勢力。1905年11月17日至12月22日，日本代表小村壽太郎和內田庫哉與清政府代表慶親王奕劻、外務部尚書瞿鴻機和直隸總督袁世凱，在北京就日俄戰爭結束後東三省的善後事宜舉行了會議，即中日北京會議。²⁵ 這是日本強迫中國承認由日本繼承俄國在南滿一切權益的會議；日本還借機向中國取得更多利益。1905年12月22日，兩國締成《中日會議東三省事宜條約》三條、附約十二條及密約十六條，為日本把「南滿洲」變為日本勢力範圍提供了法律依據。正約規定：旅順、大連及南滿鐵路的所有權利，悉歸日本。附約的事項包括：東北增開商埠十

²³ 鐵道部編：《關於東三省鐵路之中日條約及借款合同（一）》（台北：學生書局，民國五十八年），頁12-13。

²⁴ 郭廷以：《近代中國史事日誌》下冊（北京：中華書局，1987年），頁1232。

²⁵ 同註15，頁5。



六處，即奉天省之鳳凰城、遼陽、新民屯、鐵嶺、通江子、法庫門，吉林省之長春、哈爾濱、寧古塔、琿春、三姓，黑龍江省之齊齊哈爾，海拉爾、愛琿，滿洲里等；戰爭期間日本擅自修築的安奉軍用鐵路仍由日本管理，以十五年為限，屆時估價賣給中國；設中日合辦木植公司採伐鴨綠江右岸林木；²⁶ 對南滿鐵路所需各項材料豁免一切稅捐厘金；日本援俄國之例留駐護路軍等。²⁷ 密約十六款中與「滿鐵」有關的重要事項，包括：中國未收回中東鐵路前，不得於南滿鐵路附近修築並行幹路及支路；中國如建造長春鐵路，應向日本貸款半數；護路日軍不得越出鐵路界限。²⁸ 這樣，中國東北三省南部的海港及鐵路均被日本控制，成為日本的勢力範圍，而俄國在東三省南部的地位，正式被日本所取代。

第三節 野戰鐵道提理部與滿鐵

1904年5月，日俄戰爭爆發。日軍登陸東北佔領金州和南山。俄軍敗退，將全部機車和完好車輛開往北方和旅順，使日軍只能靠人力運輸物資，導致效率奇低。日本政府遂決定以陸軍為中心成立野戰鐵道

²⁶ 王芸生：《六十年來中國與日本》第四卷（北京：三聯書店，1980年），頁226-228。

²⁷ 同註9，頁6。

²⁸ 同註9，頁342。



提理部，修改佔領區的中東鐵路以供應用。²⁹

爲了盡快完成修改佔領區中東鐵路工程起見，野戰鐵道提理部從日本運來鐵路所需的機車、客貨車和軌條。當時日本鐵路的軌距是3呎6吋，而中東鐵路的軌距是5呎，所以在修復被俄軍破壞的鐵路和橋樑的同時，路軌亦被改窄爲3呎6吋，工程集中在朝鮮和安奉線。³⁰

1904年7月，野戰鐵道提理部修窄鐵路工程以大連爲起點。7月26日通車至金州，8月旅順線通車，9月營口至大石橋支線通車。到日俄戰爭結束，鐵路已通至大石橋、遼陽、奉天、新台子、鐵嶺、開原、昌圖、千金寨、撫順等地。1906年5月11日至8月1日，日軍又從俄軍手中接收了昌圖至寬城子的鐵路，立即著手改建，10月1日通至公主嶺，11月11日通至孟家屯，至此，南滿鐵路支線全部改築爲軌距3呎6吋的窄軌鐵路并開通運行。³¹

野戰鐵道提理部自1905年10月21日起，開始了奉天以南的公共鐵路運輸。11月25日又擴大到昌圖。到12月19日當野戰鐵道提理部結束其運輸任務後，在其所管轄區域內，保留及新設的車站總計39處：在幹線有大連、南關嶺、大房身、金州、三十里堡、普蘭店、瓦房店、

²⁹ 同註15，頁9。

³⁰ 同上注。

³¹ 同註15，頁10。



得利寺、萬家嶺、熊岳城、蓋平、大石橋、海城、湯崗子、鞍山站、煙台、蘇家屯、奉天、虎石台、新台子、鐵嶺、開原、昌圖、雙廟子、四平街、郭家店、公主嶺、范家屯、寬城子；支線有營口、千金寨、撫順、營城子、旅順、柳樹屯等。自1906年1月4日，起開始辦理一般旅客的搭乘和貨物托運。在大連和孟家屯之間的幹線和營口大石橋支綫每日行駛列車8次，旅順支綫行駛3次，撫順支綫行駛4次。至1907年3月31日野戰鐵道提理部解散為止，輸送旅客達2,850,000人次，馬匹150,000頭次，貨物2,450,000噸。³²

第四節 南滿洲鐵道株式會社設立的經過

日俄戰爭結束後，日本根據《樸資茅斯和約》的規定，³³ 取得長春（寬城子）至旅順之間的鐵路及其所有支線，並包括該地區所屬的一切權利、特權和鐵路附屬的財產煤礦。清政府不久與日本簽訂《中日會議東三省事宜條約》，承認日本取得俄國在南滿的一切權益。這樣，日本就擁有滿州的特殊權益——南滿鐵路的經營權。³⁴

對於如何經營滿鐵這個問題，日本因考慮到可能與俄國再次發生戰爭，而俄國亦一直希望得到東北的控制權，故以俄國為假想敵，把

³² 同註15，頁11。

³³ 同註23，頁12-13。

³⁴ 同註20，頁39。



東北作為預想戰場，主張充分發揮南滿鐵路在軍事上的功能，而對南滿鐵路實行國營。此外，持這種意見的代表人物是滿洲軍參謀總長兒玉源太郎(1852-1906)。他在《樸資茅斯和約》締結之前就委托后藤新平擬定了《經營滿洲策略概要》。另一方面后藤新平草擬《經營滿洲策略概要》時，曾觀察過日軍佔領下的東北鐵路和港口，主張模仿英國東印度公司，在中國東北南部（即南滿）設立殖民統治機關，除統治租借地的遼東總督府外，另設立一個政府直轄的滿洲鐵道廳作為鐵路經營機關。³⁵ 《經營滿洲策略概要》認為：「戰略上經營滿洲的唯一秘訣，就是表面上裝作經營鐵路，暗地裏則要充實各種設施……租借地內的政治機構要截然分開。經營鐵路的機構必須裝作除鐵路之外與政治、軍事全然無關……作為經營鐵路的機構，要另立滿洲鐵道廳。把它作為政治的直轄機構負責經營鐵路，守備路線、開採礦山、獎勵移民、建立地方警察、改良農工，與俄國、清政府交涉事宜及整理軍事情報工作。」³⁶

日本政府基於上述考慮，遂於1906年6月7日，以敕令第142號公佈設立南滿洲鐵道株式會社（簡稱「滿鐵會社」），負責管理經營南滿鐵路及南滿鐵路附屬地的一切事宜。滿鐵會社所經營之事業十分廣

³⁵ 同註15，頁15。

³⁶ 吉林人民出版社編輯部編譯：【日】《滿洲開發四十年史》，中文譯本，上卷（長春：吉林人民出版社，1990年），頁93。



泛，除鐵路外，還有海運、港灣、礦山、農業、電氣，旅館及地方事業。

敕令是以天皇名義公開發表的。茲將敕令第142號公佈設立「南滿洲鐵道株式會社」全文譯載如下³⁷：

日本政府敕令第142號

第一條 政府令行設立南滿洲鐵道株式會社經營滿洲地方鐵道運輸業務。

第二條 公司股票統用記名式，限中、日兩國政府及中、日兩國人民執有。

第三條 日本政府得以在滿洲鐵路及其附屬財產煤礦，撥充資本。

第四條 公司新募股票，分數次招募；其第一次不得少於招募總額五分之一。

第五條 股款第一次繳納金，不得少於股票額面十分之一。

第六條 公司設本社於大連，設支社於東京市。

第七條 公司置社長一人，副社長一人，理事四人以上，監事三人至五人。

第八條 社長代表公司，總理業務。
副社長於社長有事故時，代理其職務；社長缺席時，執行其職務。
社長副社長有事故時政府得以理事之一人，代理社長職務。

³⁷祁仍奚：《滿鐵問題》，收入《近代中國史料叢刊三編》第277輯（台北：文海出版社，1963年）。（台北：文海出版社，出版年份不詳）。頁18-23。



副社長及理事，輔助社長，分掌業務。
監事監查公司業務。

第九條 社長及副社長經敕裁，由政府任命，其任期為五年。
理由由執有五十股以上股東中選出，由政府任命之，
其任期為四年。
監事由股東中於股東總會選任之，其任期為三年。

第十條 社長、副社長及理事之酬報及津貼，由政府規定之。

第十一條 社長、副社長在任中，無論用何等名義，不得從事其他職務或商業；但得政府許可時，不在此限。

第十一條之二 公司以一年為營業年度時，如確能見到該營業年度可以分配紅利時，在該營業年度經過，前以一次為限。限在一定時期除政府官股之外，商股每股對其已繳股款，得分一半之紅利；但全款額須在前營業年度轉入金額以內，且不超過已繳股款百分之三以上。

第十一條之三 公司招募社債時，得令其分數次繳納。
社債總額得達已繳足股額之二倍，但不得超過資本總額。

第十一條之四 招募社債及變更定款，（公司自定章程）須有總資本半數以上股東出席，以議決權之過半數決定之。

第十二條 政府置南滿洲鐵道株式會社監理官，監社之公司之業務。
監理官無論何時，得監查公司事業之施設，並檢查金庫帳簿及案卷物件。
監理官認為必要時，無論何時，得命公司報告營業上各項計算及狀況。
監理官得出席股東總會及其他各項會議，開陳意見，但不得加入決議之數。

第十三條 政府得布關於公司事業監督上必要之命令。



關東軍司令官得對公司業務關於軍事上之部分，作必要之指示。

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

第十五條 政府認為必要時，得將帝國內關於鐵路之法令，適用於公司。遇前項情事時，政府應將所適用法令預告公司。

第十六條 本敕令未規定事宜，適用商法及附屬法令之規定。

第十七條 明治三十三年（1900年）敕令第三百六十六號，不適用於本令設立之公司。
按所謂敕令第三百六十六號者，係關於在外國敷設鐵路之帝國公司事宜。

附則

第十八條 政府置設立委員，責成辦理關於設立南滿洲鐵道株式會社一切事宜。

第十九條 設立委員會應作成定款，（即公司自定章程）呈請政府核准後，招募第一次股款。

第二十條 設立委員會第一次招股事竣，應呈驗承股單，稟請政府批准公司成立。

第二十一條 既得前條許可之後，設立委員會應立刻催各股東繳納第一次股款。
前項股款繳納之後，設立委員會即召集創立總會。

敕令共二十一條，規定股票“限中、日兩國政府及中、日兩國人民執有”（第二條），而日本政府“得以在滿洲鐵路及其附屬財產煤



礦，撥充資本”（第三條）；規定會社設總裁、副總裁各一人、理事四人以上，均由政府任命（第八、九條）；還規定“政府置南滿洲鐵道株式會社監理官，監社之公司之業務”（第十二條）、“政府得布關於公司事業監督上必要之命令”（第十三條）、“政府得取消其（公司）決議並將董監事解職”（第十四條）、“政府認為必要時，得將帝國內關於鐵路之法令，適用於公司”（第十五條）。並且規定由政府指定設立委員負責處理關於設立會社的一切事務（第十八條），包括制定章程、招募第一次股份、稟請設立許可、收取第一次繳款、召集創立大會，及於會後將其事務移交會社總裁（第十九至二十一條）。

³⁸ 可見，日本政府不僅一手包辦滿鐵會社的設立，還對它的經營實行嚴格的控制，這就決定了它雖然具有股份公司的形式而實質上卻是日本政府的殖民侵略機關。

同年7月13日，日本政府任命由政府官員所組成的“滿州經營委員會”的全體委員以及由國會議員和實業家等80人所組成的“滿州設立委員會”，³⁹ 並委任“滿州經營委員會”委員長兒玉源太郎為設立委員長。由於兒玉氏在7月24日突然去世，改由陸軍大臣寺內正毅接替。8月1日，由外務、大藏（財政）、遞信（郵電）三大臣發布了第

³⁸ 同註3，頁18-23。

³⁹ 大塚實：〈日本對華政策與滿洲鐵路〉（台北：台灣大學政治研究所，民國六十九年），頁80。



14號有關管理和成立滿鐵會社事宜的命令書。須知，敕令是以天皇名義公開發布的，而不能公開的秘密事項則載於命令書中，所以，命令書才是滿鐵一切經營活動必須遵守的根本大法。因它對滿鐵具有特殊重要性，茲將全文譯載如下。

命 令 書

令南滿洲鐵道株式會社

設立委員長 寺內正毅

外委員八十名

茲命令按照以下條款管理關於設立南滿洲鐵道株式會社一切事務。

遞信大臣

山縣伊三郎

大藏大臣 法學博士 阪谷芳郎

外務大臣 子爵 林 董

第一條 該社應根據明治三十八年十二月二十二日簽署之日清關於滿洲條約附約，經營下列鐵路之運輸事業：

- 一、大連、長春間鐵路；
- 二、南關嶺、旅順間鐵路；
- 三、大石橋、營口間鐵路；
- 四、煙台、煙台煤礦間鐵路；
- 五、蘇家屯、撫順間鐵路；
- 六、奉天、安東縣間鐵路。

第二條 前條鐵路應自會社開始營業之日起，滿三年以內，改築為四呎八吋半之軌距。

大連、長春間鐵路內大連至蘇家屯一段，須修築復線。

第三條 該社在沿線主要車站，須設置為旅客之食宿及貯藏貨物所必需之各種設備。

在線路到達港灣地點，須修建在水陸運輸之聯絡上必要之設備。

第四條 該社為鐵路之利益，得經營下列附屬事業：

- 一、礦業、特別是開採撫順及煙台之煤礦；



-
- 二、水運業；
 - 三、電氣業；
 - 四、主要鐵路貨物之委托販賣業；
 - 五、倉庫業；
 - 六、於鐵路附屬地經營土地及房產；
 - 七、其它經政府許可之營業。

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

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

第七條 該社資本總額爲二億圓，其中一億圓爲帝國政府出資。每股金額爲百圓。

第八條 前條政府之出資由下記財產充之：

- 一、既成之鐵路；
- 二、附屬於鐵路之一切財產。但租借地內之財產而經政府指定者除外；
- 三、撫順及煙台煤礦。

第九條 政府應將現在使用之車輛及奉天、安東縣間輕便鐵路之鋼軌與附屬品以相當價格售於該社。

第十條 政府持股以外之股份，應由日清兩國人中募集之。清國政府希望認股時，該社應允許之。

第十一條 每營業年度該社分配之紅利，對於中日兩國（以下簡稱股東）所繳之股款不足六厘利率時，自設立登記之日起以十五年（一年分二營業年度時爲三十營業年度）爲限，由政府補給額，任何場合不得超過股東繳款年息六厘之比率。

第十二條 每營業年度該社之分紅不超過六厘時，對於政府之持股不分配紅利。
清國政府之持股應比照帝國政府之持股辦理。



- 第十三條 對該社因改築鐵路或經營附屬事業所行之社債及整理或償還該社債所發行之社債，政府保證其利支付，遇必要時并保證其本金支付。
政府應保證之社債額面金額，經常不超過自不屬政府認購股份之總額中扣除其已繳金額之餘額。
第一項之社債，自起債之年起於二十五年之內償還之。
- 第十四條 對於依前條第一項趣旨所發行之社債，自其繳納登記之翌月起，政府對其社債之利息補給相當之金額。
對於股東之繳款所分紅利超過年息六厘的比率時，其超過金額應盡先充作社債利息，此時，前項補給金在扣除該充作額後發給之。
- 第十五條 該社之利潤支付前條社債之利息後尚有剩餘額時，在分紅比率對總股份之各繳納額達到均一為止，應將其剩餘額向日清兩國政府分紅。
- 第十六條 第十一條及第十四條所規定之政府補給金，按年息六厘的比率附加利息每年加算於本金中，作為該社對政府之債務。
該社總股份之紅利分配超過年息一分的比率時，以其超過額償還前項債務。
- 第十七條 第十三條之社債繳納款使用餘額應存入大藏省預金額。
- 第十八條 該社每年度規定應繳納股款及應募集社債之預算、債券面額、發行價格、利息率、發行日期及條件等，須經政府認可。
- 第十九條 該社制定關於會計及營業規章，須經政府認可。
擬變更前項規定及定款時亦與前項同。
- 第二十條 每營業年度之事業計劃、事業費及營業收支之預算、決算及分紅率，須經政府之認可，欲加以變更時亦同。
- 第二十一條 該社依政府之指定須呈報下列事項：

-
- 一、事業費及營業收支之現狀；
 - 二、一般事業之實況。

第二十二條 該社非經政府許可，不得處分重要權利及財產，或以之供抵押之用。

第二十三條 政府在認為必要時，限於特別事項，可令減低運費。

第二十四條 政府認為必要時，得令該社新設或變更其有關事業設備。

第二十五條 該社依政府指定，無論何時，負有將鐵路、土地及其它物件提供政府使用之義務。

第二十六條 本命令書中關於政府之補給及保證之條項，經帝國議會之確定之。

第一條到第六條是有關滿鐵會社經營事業的內容的規定：鐵路以外的各種事業，如土木、教育、衛生等設施，都被指定為該會社經營的範圍。第七條至第十七條是有關會社股份及社債的規定：會社涉及資本總額為200,000,000日圓，政府出資100,000,000日圓，即佔50%，卻不涉及一文現金；中國政府只能與中日兩國人民一樣，可以認股作為一般股東，但在分紅方面卻須與日本政府負同樣義務，不能享受一般股東的優先待遇。較特別的是第十八條至第二十五條，是有關日本政府對會社事業廣泛的命令、干涉權的規定：會社收繳股款、發行社債、制定會計及營業規定、預算、決算須經政府認可；重要事項須向政府報告；須依政府的命令，負起降低運費、變更事業、提供各種設備的義務。由此觀之，該社不經日本政府同意就不能採取任何重大舉



動，并隨時須按日本政府指示調整業務提供服務。⁴⁰

8月18日，日本政府批准《滿鐵章程》。11月13日，經明治天皇決定，政府任命前任日本台灣總督府民政長官后藤新平為滿鐵第一任總裁。11月26日，在東京召開成立大會，總社設在東京，並由“滿州設立委員會”委員將一切事務及財產目錄交給會社，在其後四個月內，從事發展事業之準備。至1907年3月5日，根據敕令第22號遷總社；4月1日，滿鐵會社正式營業。該會社創設之章程共八章五十九條，茲將其中較重者，摘錄於下：

第一條 本會社依明治三十九年（1906）敕令第142條，遵奉日本帝國政府之命令設立之，稱為南滿洲鐵道株式會社。

第二條 本會社株主（股東）之責任，依其株式（股份）之金額為限。

第三條 本會社總社設於大連，支社設於東京。

第四條 本會社之經營項目包括：

一、在滿洲經營鐵路運輸業務：

- （1）大連—長春間鐵路
- （2）南關嶺—旅順間鐵路
- （3）大房身—柳樹屯間鐵路
- （4）大石橋—營口間鐵路
- （5）煙台—煙台煤礦間鐵路
- （6）蘇家屯—撫順間鐵路
- （7）奉天—安東間鐵路。

二、為鐵路之便益計，附帶經營諸業務：

⁴⁰ 同註15，頁21。



-
- (1) 撫順及煙台煤礦採掘。
 - (2) 水運業。
 - (3) 電氣業。
 - (4) 倉庫業。
 - (5) 鐵路兩側附屬地區內土地及家屋之經營。
 - (6) 其他獲得政府許可之營業。

第五條 本會社之資本金為400,000,000日元（1920年為440,000,000日元，更於1932年改為800,000,000日元）。但第一次之募股金額，除日本帝國政府所有股份外（相當200,000,000日元的實物出資），為20,000,000日元。第二次以後，則應臨時必要，經股東總會決議募股之。

第二十一條 本會社之股東，限於中日兩國政府及中日兩國人民。

第二十三條 各股東每一份即有一決議權。

第三十一條 總會之決議以出席股東的決議權之過半數為之，若可否同數時，由議長決定。

第三十二條 募集社債及變更章程：須有出席相當總資本之過半數股東時才可；而其決議權以過半數為之。

第三十六條 總裁及副總裁之任期以五年為滿期，經敕裁由日本政府任命之。⁴¹

從上列章程的內容來看，滿鐵會社雖然表面上是日本在「滿州」設立的一所經濟投資公司，但其實質卻蒙蔽不了西方列強以及中國人民。事實上，滿鐵會社在鐵路兩側的附屬地區，擁有種種特權、財產、礦產以及地產；此外，更擁有雄厚資本、學校、醫院、飯店、情報局，

⁴¹ 【日】南滿鐵道株式會社編：《南滿洲鐵道三十年略史》（東京：原書房，1975年），頁1-11。



經營無數事業。日人籍此根據地，積極進行侵略中國之部署，以達到把中國殖民地化的使命。換言之，滿鐵會社雖名為鐵路公司，但其實質卻和普通公司完全不同；它是日本的一個國策機關，負有國家的使命及具有國家性的功能。⁴²

圖III-1 南滿鐵道株式會社在大連的本社

⁴² 同註38，頁84。

資料來源：蘇崇民：《滿鐵史》（北京：中華書局，1990年），無頁碼。

第五節 日本借英款改造南滿鐵路

日本雖然戰勝俄國，但其財力、兵力均因戰爭已近於枯竭。在日俄議和中，日本並沒有取得俄國任何賠款以資挽注，故日本財政仍處於困境。⁴³

日俄戰爭時，野戰鐵道提理部將佔領區的中東鐵路南滿支路改築成日本國內機車能行走的3呎6吋窄軌距鐵路，以便軍事運輸。日俄戰爭結束，日本解散野戰鐵道提理部，成立南滿鐵道株式會社（以下簡稱「滿鐵會社」）經營南滿鐵路。由於南滿地區的礦產、農產品甚豐富，為便於從南滿掠奪物資起見，日本大規模擴建大連港，並以旅順為輔助港。同時，滿鐵會社又對南滿鐵道的設施力求改善，以加強鐵路運載量及增加運輸能力。該會社認為，無論從經濟上或軍事上的

⁴³ 同註11，頁191。



利益而言，都應首先將南滿鐵路路軌改爲與中東鐵路及中國境內鐵路相同的4呎8吋標準軌距。⁴⁴ 改軌工程從1907年6月起，至翌年7月止，爲其一年。滿鐵會社在改軌時，採用了“三軌”法，使改軌期間行車照常。其次是複線工程，從大連到蘇家屯，長383.7公里，於1907年與改軌同時興工。1908年竣工。蘇家屯以東，有支線通撫順煤礦，這段複線的敷設，便於把撫順煤大量南運大連。⁴⁵

圖III-2 滿鐵的寬軌和窄軌鐵路及車輛

⁴⁴ 【英】肯德著，李抱宏等譯：《中國鐵路發展史》（北京：三聯書局，1958年），頁77-78。

⁴⁵ 同註7，頁88。



資料來源：蘇崇民：《滿鐵史》（北京：中華書局，1990年），無頁碼。

上述工程需要大量資金，但在滿鐵會社經營南滿鐵路初期，日本因經日俄戰爭已筋疲力竭，財力極之有限。在第一次募股時，100,000,000日圓民間股份，只招募了五分之一，即20,000,000日圓。還有，第一次實繳只有其十分之一，即2,000,000日圓，到六年後才實行第二次繳款。單靠這2,000,000日圓把經過戰火破壞又已改成窄軌的南滿鐵路及只完成了一半的大連港一同運轉起來，是無法做到的。雖然日本政府承諾投資的100,000,000日圓已記錄在卷，但其投資卻是對「南滿州」的鐵路、沿線的煤礦以及其他各種設備的所謂實物投資。可說，日本政府雖佔有滿鐵會社的一半股份，並對該會社具有絕大的控制權，卻未付過一毛現金。況且，日本政府所投資的那一些實物，其實只是日俄戰爭的勝利品而已。⁴⁶ 最後，滿鐵會社在大藏省和興業銀行的協助下，採取了依賴外債籌集經營資金的方針；募集外債是依靠大藏省辦理的，由日本政府保證還本付息，名義上是滿鐵社債，實際上是變相的國債。⁴⁷

1905年8月12日，英日再度結盟。英國願意向日本提供經濟援助，而日本興業銀行亦和英國銀行建立了特殊關係。從1907年7月到1910年1月，南滿鐵道株式會社在倫敦先後四次發行社債，債款總額

⁴⁶ 南滿洲鐵道株式會社編：《南滿洲鐵道株式會社十年史》（東京：原書房，1975年），頁109。

⁴⁷ 同註15，頁53。



達140,000,000磅，⁴⁸ 換算日幣136,682,000圓。除償還第二次社債20,000,000磅外，滿鐵動用英磅社債共120,000,000磅，換算日幣117,156,000圓。⁴⁹

資金問題得到解決，南滿鐵道株式會社遂依日本政府1906年8月1日的命令進行南滿鐵路的改造。滿鐵會社利用這筆巨額社債在美國購買機車車輛，接著又在英國、德國、俄國購買機車車輛和軌條。⁵⁰ 另對工務、機務、電務、站場等設備均加以相應的改造，并逐步加修復線。⁵¹ 英國這筆社債使滿鐵會社渡過創業的難關。

⁴⁸ 同註7，頁191。

⁴⁹ 同註15，頁54。

⁵⁰ 同上注。

⁵¹ 同註7，頁191。



第四章 滿鐵會社的組織及其業務

南滿鐵路原為中東鐵路的南滿支線。日俄戰爭結束，雙方簽訂《樸資茅斯和約》，其第六條規定：「俄國政府允將由長春寬城子至旅順口之鐵路及一切支路，並在該地方鐵道內所附屬之一切權利、財產，以及在該處鐵道內之一切煤礦或為鐵道利益起見所經營之一切煤礦不受補償，且以清國政府允許者均移讓於日本政府。」1905年，中日訂立《中日會議東三省事宜條約》三條、附約十二條及密約十六條：中國承認日俄《樸資茅斯和約》中有關中國的各項條文，允許南滿鐵路與中國各鐵路聯運，並豁免南滿鐵路所需各項材料一切稅捐釐金。

「南滿鐵路」一詞即於是時確立。日人為了經營南滿鐵路，遂由日皇下詔組織「南滿鐵路株式會社」。¹

第一節 南滿鐵路株式會社的組織

滿鐵會社的領導成員分別是：總裁、副總裁（各1人，任期5年），經天皇裁決後由政府任命；理事（4人以上，任期4年），經股東選出後由政府任命；監事（3至5人，任期3年），由股東大會選任。²

滿鐵會社，初創時設五個部一即總務部、調查部、運輸部、礦業

¹ 張成達：《東北經濟》（台北：中華文化出版事業委員會，民國四十四年），頁44。

² 吉林人民出版社編輯部編譯：《滿洲開發四十年史》（長春：吉林人民出版社，1990年），上卷，頁98。



部和地方部；另設撫順煤礦、大連病院〔詳見滿鐵組織圖IV-1〕。1908年12月後，又增設中央試驗場、埠頭事務所和東亞經濟調查局。1914年5月，再在總務部課之上增設事務局、交涉局和技術局。1918年，滿鐵組織改爲一室四部制——即社長室（轄人事課、監查課和東亞經濟調查局）、總務部（轄文書課、調查課、交通課及工務局、沙河口工場、埠頭事務所）、計課（會計）部（轄會計課、供應課、電氣作業所、煤氣作業所）、礦業部（轄販賣課、地質課、撫順煤礦、鞍山制鐵所）、地方部（轄地方課、衛生課、中央試驗所、學校、圖書館、醫院、農事試驗場）；外設大連管理局。³

自1930年6月起，滿鐵會社的組織更趨完善。總裁下設：總務、計劃、交涉、經理、鐵道、煤礦、製鐵、販賣、殖產、地方、工事、供應十二個部〔詳見滿鐵組織圖IV-2〕。

滿鐵會社受日本政府的直接監督。1906年，由遞信、大藏、外務三省大臣聯合組成監督官署。此後，隨著官制的變動和日本政府的更迭，監督機關又幾經變動，前後一共經歷了七個監

³ 顧明義、張德良、楊洪范、趙春陽主編：《日本侵佔旅大四十年史》（瀋陽：遼寧人民出版社，1991年），頁126。



圖IV-1 滿鐵會社的組織（1907年4月-1908年12月）

資料來源：顧明義、張德良、楊洪范、趙春陽主編：《日本侵佔旅大四十年史》（瀋陽：遼寧人民出版社，1991年），頁127。

圖IV-2 滿鐵會社的組織（1930年6月-1931年7月）

資料來源：顧明義、張德良、楊洪范、趙春陽主編：《日本侵佔旅大四十年史》（瀋陽：遼寧人民出版社，1991年），頁128。

督時期。依次是：遞信、大藏、外務三省大臣監督時期（始於1906年）、遞信大臣監督時期（始於1908年）、內閣總理大臣監督時期（始於1908年）、內閣總理大臣、鐵道大臣監督時期（始於1920年）、拓殖大臣監督時期（始於1929年）、內閣總理大臣監督時期（始於1934年）、大東亞大臣監督時期（始於1942年）。同時，還先後由關東都督府、關東廳、日本駐偽滿大使館組成地方監督官署，對滿鐵會社實施監督。⁴

第二節 南滿鐵路株式會社所經營的事業

從1905年9月5日日俄戰爭結束到1931年「九一八事變」止，滿鐵會社在東北進行大量的經濟投資活動。一般而言，可分為直營事業與相關事業兩種。

一、直營事業

日本經營滿鐵，是爲了滿足其侵略擴張的需要。日俄戰爭後，日本奪取了沙俄在中國東北南部地區的權益，取代了沙俄的侵略地位。但在當時的情況下，無論是國際形勢，還是自身的實力，日本都沒有可能獨霸東北。因此，爲了擴張和侵略，滿鐵會社經營的項目甚爲廣泛。而鐵道乃滿鐵會社之直營事業。

⁴同註3，頁126-127。



有關日本滿鐵所轄鐵路範圍，周志驊指出：「本線與支線在內。共長 709 哩。自大連起點。東北行。經金州、瓦房店、蓋平、海城、鞍山、遼陽、瀋陽、鐵嶺、四平街、至長春爲終點。是爲南滿鐵道之主要線。全線長 436 哩。乃日俄戰後日本繼承俄國之利權也。後經修理費日金 19,110,000 元。設備方面。多採用美國式。通過全線。祇需十五點鐘。稱爲遠東二十世紀之限點焉。」⁵

而另一條爲安奉線。此綫是日俄戰爭時日軍修築的軍用輕便鐵路。周志驊又指出：「1905 年之中日滿洲善後附約第六款。許日本接續經營。改爲專運各國商工貨物鐵道。自此路改良竣工之日起。以十五年爲限。屆期雙方選請他國評價人一名。妥定該鐵道各物料價格。售與中國。至該鐵道改良辦法。由日本承辦人與中國特派員妥實商議。所有辦理該路事務。中國政府援照東清鐵道條約。派員察經理。後北京政變時。日本復乘此要求同派委員踏查改良安奉鐵道之新路線。又要求收買地基。東三省總督錫良嚴辭拒絕。日政府即向外務部發最後通牒。一方面則命令南滿鐵道會社即行起工。吾國無如之何。不得已而與日本總領事小池締結協約。協定安奉鐵道之軌道、與京奉鐵路同樣。兩國大體承認曩日委員踏查之路線。此約調印之翌日。即行急進工事。」⁶ 爲了確立在運輸上的壟斷地位，

⁵周志驊：《東三省概論》（上海：商務印書館，民國二十年），頁164-165。



滿鐵因而把首要任務放在恢復和完善鐵路設施藉以加強鐵路運載量及增加運輸能力。戰後日本爲了把安奉綫建成歐亞大陸聯綫的一環而著手改建，於 1909 年 9 月竣工，隨後 1911 年又滿鐵完成了鴨綠江上架橋工程。周志驊指出：「全部自安東起。至蘇家屯與南滿鐵道本線相接。共長一六二哩。於宣統二年九月通車。又於鴨綠江上架設鐵橋。長 3,097 呎。可與朝鮮之新義州鐵道接連。」⁷綜合而言，安奉線在日俄戰爭時爲日本第一軍輸送軍糧而設的輕便鐵道。到戰爭終結後才變爲交通用途。

除南滿鐵道本線與安奉線外，尚有旅順支線、營口支線、撫順支線、烟台支線、柳樹屯支線及炭坑輕便鐵道。周志驊指出：「旅順支線。起自臭水子。至旅順爲終點。長 32 哩。營口支線。介於大石橋與營口間。長 14 哩。撫順支線。在撫順與蘇家屯間。長 28 哩。烟台支線。自烟台起。至烟台炭坑爲止。長 10 哩。介於大房身與柳樹屯間者。爲柳樹屯支線。長四哩。陶家屯至石牌嶺。長 23 哩。亦設有輕便鐵道。本支線各停站。共有 133 處。車輛數最初祇窄軌式之車頭 220 輛。客車 157 輛。貨車類 3,813 輛。其後改築寬軌。一面自美國定購車頭 205 輛。客車 95 輛。貨車 3,190 輛。爾來逐年增加。

⁶ 同註 5。

⁷ 同註 5。



據最近調查已有機關車頭 427 輛。」⁸綜合而言，日本經營滿州是以經營鐵路為中心。而從滿鐵的籌建過程及所轄範圍來看，它實兼有經濟、軍事、政治及文化的功能。

滿鐵會社之直營事業是指鐵路、礦山二種。表 IV-3 反映出這兩種工業之收入已佔滿鐵會社總收入約 85%，故可說鐵路及礦山是滿鐵之銀庫。

表IV-3 滿鐵會社投資各種事業的收支及損益，1906-1929年
單位：日元

業 別	收入	支出	損益	百分比%	
				收入	支出
鐵 道	122,130,743	47,213,508	74,890,235	50	24
港 灣	12,276,104	8,719,477	3,556,627	5.8	4.5
礦 業	84,364,665	72,089,548	12,275,116	35	36.9
製 鐵	8,939,706	8,397,103	542,603	3.7	4.3
地方設施	4,689,833	18,288,336	-13,598,503	1.9	9.4
薪 工	-	15,105,880	-15,105,880	-	7.7
收入利息	7,123,745	-	7,123,745	3	-
公司債利息	-	15,852,097	-15,852,097	-	8.1
支付雜利息	-	6,359,251	-6,359,251	-	3.3
雜 損 益	1,500,266	2,161,525	-661,259	0.6	1.1
公司債發行 差額填補金	-	1,305,480	-1,305,480	-	0.7
總 計	241,025,062	195,492,205	45,505,857	100	100

資料來源：《滿蒙諸問題》第十一冊，轉引自牛道慧：〈日本田中內閣滿洲政策之研究（一九二七年—一九二九年）〉（台北：國立台灣大學歷史研究所碩士論文，民國七十二年），頁128。

大體而言，滿鐵會社在成立後到第一次世界大戰的十多年間，雖

⁸ 同註 5。



對鐵路作大規模的投資，卻沒有大規模的建設新鐵路或舊鐵路，而是進行內在性的擴充以及改善設備。須知，滿鐵會社於1907年接收日本政府移交過來的鐵路，計有大連至長春、南關嶺至旅順、大房身至柳樹屯、大石橋至營口、煙台至炭坑、蘇家屯至撫順的鐵路及奉天至安東的輕便鐵路，共677英哩。⁹ 由於接收的鐵路純為狹軌式，運輸能力有限，故滿鐵會社接收南滿鐵路後的首要任務就是改築路軌及修建複線，藉此加強鐵路的運輸能力。

此外，有關鐵路之附帶設施，如為了海軍而建設之港口、為了製造和修理所需之工廠設施等，均為投資對象。¹⁰ 第一次世界大戰爆發之後，由於日軍的需要以及大戰帶來的經濟利益，滿鐵會社在鐵路投資和煤礦開發兩方面都迅速發展。又由於第一次世界大戰期間

（1914-1918年）勞動力不足，影響生產，¹¹ 故日人開始大規模利用機械化的露天開採，又設立發展軍事工業、重工業所需的煉鋼業新設備等。自此，滿鐵會社的投資活動日益擴大。

滿鐵會社還管理附屬地的地方行政諸設施、調查研究試驗設施、教育設施等「非營利事業部門」與煤炭礦業及旅館業等「營利事業部

⁹ 吳英華：《二十年來的南滿洲鐵道株式會社》（上海：商務印書館，民國十九年），頁26。

¹⁰ 同註5，頁31-33，45-47。

¹¹ 南滿鐵道株式會社編：《南滿洲鐵道三十年略史》（東京：原書房，1975年），頁373-380。



二、相關事業

滿鐵會社除直接經營的事業外，還對滿州的工業、農林、土木建築、金融等各項營利事業作投資。它企圖透過經營滿洲的各種事業與其國內的金融資本相結合，並經其本身之金融勢力將其他事業加以控制，經由各種各樣之接觸而擁有許多經營滿洲的直系公司、旁系公司及關係公司。滿鐵會社將那些間接得到它一定資助的公司稱為“關係公司”或“子公司”。它們是旅大地區的大連輪船株式會社、滿洲船渠株式會社、國際運輸株式會社、大連工業株式會社、大連油脂工業株式會社、大連制油株式會社、大連火災海上保險株式會社、大連土木企業株式會社、滿蒙冷藏株式會社、昌光硝子株式會社、金福鐵道株式會社、福昌華工株式會社等。在旅大地區之外，還有瓦房店電燈株式會社、大石橋電燈株式會社、營口水道電氣株式會社、鞍山不動產信托公司、遼陽滿洲紡織公司、遼陽電燈公司、奉天交易所信托公司、滿洲市場信托公司、東亞勸業公司、南滿洲制糖公司、公主嶺交易所信托公司、公主嶺電燈公司、長春交易所信托公司、長春市場公司、日清火柴公司長春分店、鐵嶺商品陳列館、鐵嶺電燈局、滿洲麵粉公司、開原交易所信托公司、四平交易所信托公司、四平街電燈公

¹² 同注5，頁173-174。



司、范家屯電氣公司、吉林倉庫金融公司、撫順興亞公司、撫順市場公司、滿洲刷子公司、安東的滿洲礦山火葯公司、滿鮮坑木公司、哈爾濱中日合辦的扎免木材公司等等。¹³ 滿鐵會社事業的網狀組織，到了1926年，已形成了以滿鐵會社為核心之滿鐵王國。¹⁴ 現將截至1936年為止與滿鐵會社有關之各種事業單位內，滿鐵會社持股比率列表如下：

表IV-4 滿鐵會社在與其有關之各種事業單位中所持股份比率

區 別	單位數	公開資本（單位千日元）	滿鐵入股比率
工 業	22	227,850	65.4%
礦 業	9	738,00	28.6%
土木建築	6	22,100	46.3%
電氣瓦斯	3	102,000	64.3%
農 林	7	56,500	44.8%
金 融	3	27,000	28.7%
交 通	12	162,420	33.5%
商 業	11	16,256	46.1%
其 他	4	12,175	93%
合 計	77	700,210	49.3% (平均持股率)

資料來源：大塚實：〈日本對華政策與滿洲鐵路〉（台北：國立台灣大學政治學研究所，民國六十九年），頁144-145。

表IV-4資料顯示，滿鐵會社染指中國東北各行各業，平均持股率更高

¹³ 【日】長岡源次兵衛：《滿鐵王國》（大連：大陸出版協會，1927年），轉引自顧明義、張德良、楊洪范、趙春陽主編：《日本侵佔旅大四十年史》（瀋陽：遼寧人民出版社，1991年），頁137。

¹⁴ 大塚實：〈日本對華政策與滿洲鐵路〉（台北：國立台灣大學政治學研究所，民國六十九年），頁144-145。



達49.3%。種種事實證明，滿鐵會社在中國東北的經濟領域佔有絕對優勢。

第三節 南滿鐵路的業務成績

南滿鐵路為滿鐵會社所經營的主要事業，其收入佔會社總收入的50%(見表IV-3，而會社各項副業之經營、發展，亦有賴其資助、協調。特別是撫順煤礦的開發，如無南滿鐵路為其提供廉宜、有效的大型運輸工具，將煤運送到東北各地及大連港，實難以開展。滿鐵為了充份發揮鐵路的運輸潛力，對各種車輛的添設，尤為注意。有關這方面的情況，我們試以滿鐵整體設備作為鐵路運輸的一個指標。1907年至1926年的二十年間，滿鐵所有機車、客車、貨車的輛數，分別增加了4.5倍、9.4倍和5.9倍。¹⁵ 茲將南滿鐵路各種車輛歷年的遞增列表如下：

表IV-5 南滿鐵路各種車輛歷年遞增數目，1907-1926年

單位：輛

年 度	機 車	客 車	貨 車	總 計
-----	-----	-----	-----	-----

¹⁵ 宓汝成：《帝國主義與中國鐵路,1847-1949》(上海：上海人民出版社，1980年)，頁492-493。



1907	78	45	1,103	1,226
1908	202	104	2,181	2,487
1909	205	123	2,240	2,568
1910	222	135	2,315	2,672
1911	251	150	2,323	2,724
1912	261	191	2,932	3,384
1913	261	196	3,033	3,490
1914	267	196	3,186	3,649
1915	267	213	3,186	3,666
1916	270	219	3,194	3,683
1917	270	233	3,433	3,936
1918	287	254	4,199	4,740
1919	328	298	4,798	5,424
1920	340	328	5,624	6,292
1921	347	349	6,028	6,724
1922	366	373	6,180	6,919
1923	377	391	6,247	7,015
1924	405	401	6,509	7,315
1925	425	430	6,642	7,497
1926	427	424	6,603	7,454

資料來源：宓汝成：《帝國主義與中國鐵路,1847-1949》(上海：上海人民出版社，1980年)，頁493。

自1907年起，東北各省經濟日趨發達。農業豐收，移民日眾。工商各業，莫不欣欣向榮。加以滿鐵地勢優越，管理良好，故其營業狀況極佳，業務每年皆銳增。¹⁶ 現將南滿鐵路自1907年至1929年之營業收支情況列表如下：

表IV-6 南滿鐵路營業收支情況，1907-1929年
單位：日金圓

¹⁶ 王同文：〈滿蒙鐵路問題之研究〉（上海：交通大學管理學院，民國二十二年），頁99。



年別	營業總收入	營業總支出	盈餘	每哩平均盈餘
1907-08	9,768,887	6,101,615	3,668,272	5,194
1908-09	12,537,142	5,161,408	7,375,734	10,432
1909-10	15,016,198	5,818,333	9,197,865	13,065
1910-11	15,671,605	6,542,640	9,126,965	12,841
1911-12	17,526,288	6,908,354	10,617,934	15,143
1912-13	19,907,456	7,846,923	12,060,533	17,383
1913-14	22,275,132	7,913,948	14,361,184	20,696
1914-15	23,216,721	8,345,286	14,871,435	21,528
1915-16	23,532,118	8,174,520	15,357,598	26,345
1916-17	27,814,349	8,435,939	19,379,410	28,201
1917-18	34,457,923	10,858,734	23,599,189	34,341
1918-19	44,992,872	17,038,157	27,954,715	40,679
1919-20	67,060,720	30,528,938	36,531,782	53,184
1920-21	85,316,806	36,760,264	48,556,542	70,762
1921-22	78,204,131	32,172,717	45,031,415	65,642
1922-23	87,813,029	34,169,285	53,643,744	78,198
1923-24	92,269,704	35,787,589	56,482,115	82,228
1924-25	92,561,732	36,553,297	56,028,430	80,785
1925-26	97,395,228	38,800,691	58,594,537	84,333
1926-27	107,923,567	45,951,623	61,971,944	89,861
1927-28	113,244,180	45,235,835	68,008,341	98,449
1928-29	118,639,089	44,358,065	74,281,024	107,519

資料來源：王同文：〈滿蒙鐵路問題之研究〉（上海：交通大學管理學院，民國二十二年），頁99-101。

說明：（一）上表係據民國十八年（1929年）年南滿鐵道株式會社出版的 *Manchuria in Progress* 及民國十九年（1930年）《滿蒙年鑑》二書之記載。

（二）滿鐵之會計年度，是從每年四月一日起，至翌年三月三十一日止，故上表所列年別，皆騎跨兩年。

綜觀上表，有三點值得我們注意：一、滿鐵二十二個會計年度的總收入增加達11.9倍以上，而營業用款則只多六倍；雖然鐵路一部份的用

款，是屬於固定費用，不隨業務多寡而更變，然倍數之差，究屬難能，這反映出日人經營的努力。二、滿鐵會社盈餘的增加，其主要原因，當然是有賴於營業收入的增加，甚於營業用款之所致。三、以營業里數除是年營業盈餘，即得該年份的每哩平均盈餘，而此數之上下，當視營業里數的增減與盈餘的多少為轉移；滿鐵會社自營業以來，其盈餘年有增加，而其間營業路線的增減則極微，故結果每哩平均盈餘數的增加，與總盈餘數的上升，適成正比例。¹⁷

鐵路經營的主要進款，不外客運與貨運二種，南滿鐵路經營亦不例外。貨運以農、礦產品為主：農產品以大豆、高粱為最多，米粟、玉蜀黍次之；礦產品中絕大部份是煤和鐵。其次是農產的粗制品如豆餅、豆油之類，以及木材、薪炭等林產品。工業品中大多是纖維織品、生絲、棉布、香煙、酒類、火柴等等。¹⁸ 貨運量在1907年至1930年間逐年遞增。客運情況，除了1930年，也是這樣。從下表可見1907年至1930年南滿鐵路貨運、客運的概況：

表IV-7 南滿鐵路貨運、客運概況，1907-1930年

年 份	貨 運（萬噸）	客 運（萬人）
1907	135	151
1910	356	235

¹⁷ 同註13，頁101。

¹⁸ 同註12，頁493-494。



1915	532	371
1920	921	812
1925	1,365	911
1930	1,519	816

資料來源：宓汝成：《帝國主義與中國鐵路,1847-1949》(上海：上海人民出版社，1980年)，頁494。

南滿鐵路，可說是以貨運為主，愈後期愈明顯。從下表可見1907年至1928年南滿鐵路歷年客貨運收入：

表IV-8 南滿鐵路歷年（1907-1928年）客貨運收入 單位：日金圓

年 別	客運進款	百分比%	貨運進款	百分比%
1907-08	3,594,239	36.79	6,160,274	63.06
1908-09	2,964,687	23.64	9,542,262	76.11
1909-10	3,250,412	21.64	11,241,859	74.86
1910-11	3,264,639	20.84	11,641,529	74.28
1911-12	4,272,423	24.38	12,471,415	71.15
1912-13	5,008,633	25.15	13,913,431	69.89
1913-14	5,069,127	22.75	16,159,171	72.54
1914-15	4,367,168	18.81	17,550,150	75.59
1915-16	4,842,338	20.57	17,260,655	73.34
1916-17	6,040,453	21.71	19,882,476	71.48
1917-18	8,136,707	23.61	23,793,056	69.04
1918-19	10,911,382	24.25	30,377,682	67.51
1919-20	14,243,790	21.24	46,305,759	69.05
1920-21	14,659,337	17.18	63,867,090	74.85
1921-22	12,194,288	15.59	59,615,835	76.23
1922-23	12,389,464	14.10	69,518,111	79.16
1923-24	14,331,856	14.55	72,582,757	78.66
1924-25	13,645,538	14.74	77,019,368	83.20
1925-26	14,530,942	14.91	80,535,820	82.68
1926-27	15,216,353	14.09	89,513,059	82.94
1927-28	16,102,953	14.21	94,040,819	83.04

資料來源：南滿鐵道株式會社編：《Manchuria in Progress》（大連：南滿鐵道株式



會社，民國十八年），未見原文，轉引自王同文：《滿蒙鐵路問題之研究》（上海：交通大學管理學院，民國二十二年），頁104-105。

南滿鐵路通車初年，其客貨運收入百分比分別是36%與63%，相差接近一倍。到1928年變為14%與83%，二者相距是一與七之比。客運不如貨運之狂漲，概可想見。南滿鐵路自滿鐵會社經營開始到1928年為止，貨運收入增加約十五倍，其發展之迅速，為中國境內任何鐵路所難匹敵。

南滿鐵路的每營業哩平均營業進款，自1907年至1928年增加11倍，詳見表IV-9。

表IV-9 南滿鐵路每營業哩平均營業進款，1907-1928年

年 別	每營業哩營業進款(日金圓)	指 數
1907-08	13,834.99	100.00
1908-09	17,732.87	128.17
1909-10	21,329.83	154.17
1910-11	22,044.74	159.34
1911-12	24,994.71	180.66
1912-13	28,693.36	207.39
1913-14	32,101.36	232.03
1914-15	33,008.46	238.75
1915-16	34,238.59	247.47
1916-17	40,476.35	292.56
1917-18	50,142.50	362.43
1918-19	65,472.75	473.24
1919-20	97,628.07	705.66
1920-21	124,368.51	898.94
1921-22	114,000.29	822.99
1922-23	128,007.33	925.24

1923-24	134,327.71	970.92
1924-25	133,508.92	965.00
1925-26	140,177.36	1,103.20
1926-27	155,621.58	1,124.80
1927-28	163,931.93	1,184.91

資料來源：南滿鐵道株式會社編：《Manchuria in Progress》1929，未見原文，轉引自王同文：《滿蒙鐵路問題之研究》（上海：交通大學管理學院，民國二十二年），頁106-107。

說明：1907-08年指數為100.00。

滿鐵會社所經營的事業不僅限於鐵路，還包括其他工商業。其經營的事業大概可分為鐵路、海運、港灣、礦山、農業、製鐵、電氣、旅館及地方事業等。該會社歷年之收入，實令人感到驚嘆。現將1907年至1931年間滿鐵會社之營業收支及盈虧情況列表如下：¹⁹

表IV-10 滿鐵會社營業收支及盈虧情況，1907-1931年
單位：日元

年度別	收入實數	同上指數	支出實數	同上指數	盈虧實數	同上指數
1907	12,543,119	100	10,526,531	100	2,016,588	100
1908	17,615,683	140	15,502,101	147	2,113,582	105
1909	23,113,933	184	17,342,234	165	5,771,699	286
1910	24,777,685	198	21,069,368	200	3,708,317	184
1911	28,155,080	224	24,487,652	233	3,667,428	182
1912	33,546,478	267	28,620,433	272	4,926,045	244
1913	42,417,123	338	35,249,844	335	7,167,279	355
1914	44,670,616	356	37,129,525	353	7,541,091	374
1915	43,786,025	349	35,705,526	339	8,080,499	401
1916	52,402,408	418	42,294,801	402	10,107,608	501
1917	69,429,252	554	54,503,610	518	14,925,643	740
1918	96,257,878	767	74,064,706	704	22,193,172	1,101
1919	153,133,387	1,221	128,758,423	1,223	24,374,964	1,209

¹⁹ 同註13，頁85-87。



1920	174,738,288	1,393	147,346,303	1,400	27,391,985	1,358
1921	147,100,603	1,173	115,714,464	1,099	31,386,139	1,556
1922	169,956,646	1,355	134,876,402	1,281	35,080,244	1,740
1923	185,698,324	1,480	150,902,732	1,434	34,795,592	1,725
1924	194,181,786	1,548	159,628,872	1,516	34,552,914	1,713
1925	201,598,309	1,607	166,733,029	1,584	34,865,280	1,729
1926	215,614,944	1,719	181,457,060	1,724	34,157,884	1,694
1927	230,558,309	1,838	194,284,201	1,846	36,274,323	1,799
1928	240,427,751	1,917	197,874,891	1,880	42,552,861	2,110
1929	240,998,062	1,921	195,492,205	1,857	45,505,857	2,257
1930	188,104,062	1,500	166,430,600	1,581	21,973,462	1,075
1931	171,054,402	1,364	174,455,782	1,657	-3,401,380	-

資料來源：王同文：《滿蒙鐵路問題之研究》（上海：交通大學管理學院，民國二十二年），頁86。

說 明：1907年指數為100。

表IV-10反映出滿鐵會社自創業以來的財政狀況。收入方面：在1929年以前，除1915年較前一年約少2%、1921年較前一年約少16%；但至1930年，則較1929年減少22%，1931年又較1930年減少9%，即較1929年減少29%。支出方面：在1929年之前，除1921年比前一年減少約21%外，均年多一年；1929年則比1928年減少約1%，1930年比1929年減少約15%，1931年雖比1930年增加約5%，但比1928年則減少約12%。盈利方面：到1929年為止，除1910年少於1909年約36%、1911年少於1910年約1%、1923年少於1922年約1%、1924年少於1923年約1%、1926年少於1925年約2%外，其餘各年，均多於前一年，而1930年雖較1929年減少一半有奇，但仍未見虧損。唯1931年竟開虧損之先

河，不敷之數達3,401,380日元。查該年既承1930年之世界經濟大恐慌，又面對中國鐵路之競爭，在下半年的運輸旺季中，更發生了「九一八事變」及兵匪之亂。²⁰ 凡此種種原因，均予滿鐵會社之鐵道經營重大的打擊。幸好，滿鐵會社一向都有龐大的盈餘，其主要收入來自鐵路的經營，佔滿鐵會社總收入的五成以上。再加上滿鐵會社經營的礦業，兩者合佔滿鐵會社收入約85%。²¹

第四節 南滿鐵路業務成績優良的原因

交通是文化的輸管。當鐵道未興之前，河流是交通的重要孔道。俄國與黑龍、烏蘇里等江的關係雖極密切，但因江流與黑、吉二省內陸交通困難較多，故俄人勢力僅及沿江各地。圖們、鴨綠二江與日本朝鮮關係密切，但其與遼、吉二省內陸交通，因森林為障，亦不便利，故最初韓人亦止於兩江沿岸，如間島有韓人八十萬便是。至於遼河則與中國關係較深，且為渤海與遼省內地交通的幹線；冀、魯難民移入東三省，悉以此為樞紐。因此，在鐵道未興之前，俄國文化止於黑省極北部，日韓文化止於圖們、鴨綠兩江，而中國文化則已深入遼省內部。這是河道的功效，也是地形的勞績。而東

²⁰ 同註13，頁85-86。

²¹ 牛道慧：〈日本田中內閣滿洲政策之研究1927-1929〉，（台北：國立台灣大學歷史研究所，民國七十二年），頁128。



北氣候對該區河流亦頗有影響：大概遼河每年結冰四個月，松花江結冰五個月，黑龍江結冰六個月。所以，十月中旬即水淺結冰，不能通航；至次年四月下旬始漸開航；六、七、八月間航行最暢。冬季時，全區河流皆冰，極為堅實，驅車可渡流。松花江上往往結廬以居，儼成臨時市集。這是東北重要冰道與文化的情形。²²

對於南滿鐵路業務成績優良的原因，我們可作如下解釋：從地理環境來說，地形影響交通最大；其次是氣候。東北地形除熱河中西兩部外，其餘全部或大部份是邱陵之地，屬壯年期地形，理應交通便利，嶺低谷廣，航路暢達。故凡黑龍江、松花江、嫩江、牡丹江、圖們江、鴨綠江、遼河、大小凌河以及各江的支流如呼瑪爾河、甘河、諾敏河、呼蘭河、牡丹江、伊通河、輝發江等，皆全部或大部份可通輪船。其與中國之開發，日、俄二國之侵略有關的，則有黑龍、松花、烏蘇里、鴨綠、圖們諸江以及遼河。²³東邊為長白山系，北邊有黑龍江與俄國為鄰西，邊是大興安嶺山脈，南邊濱渤海和黃海。鐵路還未建成時，東北貨物運輸多靠水路運輸及獸力運輸。但東三省與江河縱橫的中國內地有所不同，理由是該區水路交通不太發達。東三省南部有兩條大河。一條是遼河，是遼寧

²² 許逸超：《東北地理》（上海：正中書局，民國三十六年），頁116。

²³ 同註 22，頁 112。



省最重要的水道。鐵路未興時，遼河是東三省物產輸出的孔道，帆船上下動以千數。後因鐵路大通，水運稍減，而下游淤淺，有待疏濬。²⁴另一條大河是南滿的鴨綠江，因行於長白山支脈之間，故水流頗急。自江口以上只有二百七十哩可通舟楫，安東以下可通小汽船，其餘大部份或能行木筏。沿江兩岸，森林頗富。²⁵至於北滿只得一條松花江。沿江兩岸地形：自樺甸至吉林，為邱陵地；自吉林至扶餘，自三岔口至哈爾濱兩段，皆在平原之上，水量豐多，土壤膏腴，哈埠而東至依蘭附近，兩岸山脈逼近，水淺灘多，舟楫不便，自此以下，交通暢達。²⁶鐵路未建成時，東三省的獸力車運輸相當發達，在無雪的冬天，土地封凍，原野上的獸力車川流不息。但獸力車只運送笨重的貨物，如糧食、木材和煤，而且運送距離很有限。南滿鐵路建成後，配合中東鐵路，再加上大連港，取代了原本水路運輸和獸力運輸，更將大量東北的資源，如煤、鐵、木材、大豆等輸出海外。

至於大連的開發，也與南滿鐵路業務興旺有多少關係。在南滿，滿鐵的主要對手是遼河水運和營口港。由於滿鐵資本雄厚，鐵路、海

²⁴ 同註 22，頁 36。

²⁵ 同註 22，頁 36。

²⁶ 同註 22，頁 34。



港設施又先進，不出數年，南滿鐵路和大連港一舉壓倒了遼河水運業和營口港。大連港更一躍而成爲東北第一大港，從而控制了整個中南滿洲的經濟大動脈。查大連港是南滿鐵路的終點站。1903年，俄國以100,000,000盧布完成第一期築港工程。1904年，又以40,000,000盧布著手第二期工程。由於日俄戰爭爆發，海港旋即被日軍接管，交給滿鐵會社。滿鐵會社接收大連港後，大致沿襲俄國建築計劃繼續營建，至1926年11月底，滿鐵會社投資大連港累計52,577,331日元，加上港灣岸壁工程費用12,884,636日元，總計投資65,461,967日元。²⁷ 1908年，滿鐵會社以大連爲中心，發展東北的對外貿易。這是因爲大連是一個終年不凍冰的港口，又能容納吃水大的輪船，即使潮落時，吃水20餘尺的船隻尙能橫附於碼頭。況且，大連港建築完備，南滿鐵路列車直達碼頭，水陸聯運便利，倉庫又寬大，可容200,000噸貨物。²⁸ 基於上述原因，再加上滿鐵運費低廉，大連港遂於1912年成爲東北最大的出口港，1919年更成爲中國第二大港口。因大量貨物從大連港輸出，使南滿鐵路貨運不斷增加。又因東三省所有鐵路運載的貨物都須以大連爲出口，故不得不與南滿鐵路聯運，變爲其培養線。無怪南滿鐵路有優良的業績。

²⁷ 同註3，頁134-135。

²⁸ 中國銀行總管處編：《東三省經濟調查錄》收入《近代中國史料叢刊三編》第276輯（台北：文海出版社，1987年），頁151。



此外，我們也可以從當時的政治環境，探求南滿鐵路發達的原因。南滿鐵路築成後，除日俄戰爭外，鮮受戰亂影響。日本政府更極力保障滿鐵會社之利益。1905年12月22日，中日兩國締成《中日會議東三省事宜條約》三條、附約十二條及密約十六條，使「南滿洲」成為日本的勢力範圍。密約中第三條規定：為保護南滿洲利益起見，清國政府允准在中國收回該鐵路以前，不在該路附近或與該路平行建設幹線或支線以防損害該路利益。²⁹ 該條款保障南滿鐵路免受其他平行鐵路競爭。另外，日本對它的宿敵俄國採取聯合的方針。1907年，兩國簽訂了日俄協定和密約，將中國東北劃分為“南滿”和“北滿”，議定了其分界線，實際上是互相承認對方的勢力範圍。³⁰ 又於1910年，日俄兩國為了避免西方列強及美國干涉他們在東北的發展起見，終於棄仇言好，共相提攜，締結日俄二次協約，合力對外，以鞏固其在東北之既得權益。³¹ 日俄協約使南滿鐵路可以在穩定的政治環境中發展，免受戰爭破壞其發展。民國成立後，中國因政局不穩，難以籌措人力物力於東北興建鐵路與南滿鐵路競爭；日本更利用承認民國、山東問題及中國參加歐戰之機，從中國方面獲得許多利權。1915年歐戰方

²⁹ 祁仍奚：《滿鐵問題》，收入《近代中國史料叢刊三編》第277輯（台北：文海出版社，1963年），（台北：文海出版社，出版年份不詳），頁14。

³⁰ 蘇崇民：《滿鐵史》（北京：中華書局，1990年），頁39。

³¹ 張成達：《東北經濟》（台北：中華文化出版事業委員會，民國四十四年），頁43。



酣，列強無力干涉遠東，日本乘機向潛圖帝制之袁世凱提出「二十一條」，強迫我國承認。同年五月七日向我國提出最後通牒，限兩日內完全承認答覆，否則即取自由行動。袁世凱政府懾於日本之威迫利誘，遂於五月九日予以承認。考「二十一條」之內容係完全置中國於日本保護之下，其特別有關於東北者，為下列數條：

- 第一條 兩締約國約定將旅順大連租界期限，並南滿安奉兩鐵路之期限，均展至九十九年為期。
- 第二條 日本國民在南滿為蓋造工商業應用之房廠，或為經營農業，得商租其需用地畝。
- 第三條 日本臣民得在南滿洲任便住居住來，并經營商工業，一切生意。
- 第四條 如有日本臣民及中國人民願在東部內蒙合辦農業及附隨工業時，中國政府可允准之。
- 第五條 前三條所載之日本臣民，除須將照例所領之護照向地方官註冊外，應服從中國警察法令及課稅。
- 第六條 中國政府允諾，為外國人居住貿易起見，從速自開東部內蒙合宜地方為商埠。
- 第七條 中國政府允諾以向來中國與各外國資本家所訂之鐵路借款合同規定事項為標準，速從根本上改訂吉長鐵路借款合同。
- 第八條 關於東三省中日現行各條約，除本約另有規定外仍一概照舊實行。

即此八條而言，就有助日本人壟斷東北經濟、鐵路的發展。其後因中



國人民強烈的反對，列強的施壓，輿論的攻擊，不能不有所讓步。因此，日本減少其政治上的侵略行為，而著重經濟侵略之開展。³²由於日本政府的努力，致使中國東北無論在政治或社會方面都比較安定，而南滿鐵路在有利的局面下發展，自然獲得極大之盈利。

鐵路的投資如同其他的社會公財（social overhead capital），其形成（gestation）與獲得利益所需的時間較長，規模鉅大，³³ 而且需要有長期安定的政治、社會環境，才能維持與漸臻於發展。南滿鐵路的歷史，說明了在當時中國經營鐵路，如有安定的政治、社會局面，成功的機會是存在的。

³² 同註28，頁44。

³³ Everett E. Hagen, *The Economics of Development* (Homewood: Richard D. Irwin, Inc., 4th ed., 1986), p. 171, 轉引自張瑞德：《中國近代鐵路事業管理的研究——政治層面的分析》（台北：中央研究院近代史研究所，民國八十年），頁4。



第五章 滿鐵對東北經濟發展的影響

鐵路是近代經濟發展的先決條件和重要組成部份；它為大規模的現代化工業建設提供基礎設施。興築鐵路不僅有助於降低運輸成本，提供大量、廉價、快速的運輸能力和激發對煤、鐵、資本和勞動力的大量需求，更有助於新地區及其資源的開發。¹東三省是二十世紀初中國經濟發展最迅速的地區，而鐵路在缺乏水運資源的東北地區之開發中起著重大的作用。1905年，日本從俄國手中取得南滿鐵路。在日本人努力的經營下，南滿鐵路歷年均有大量盈餘，且對東北經濟的發展有所裨益。本章主要從滿鐵與關內移民、滿鐵與東北工礦業的發展以及滿鐵與東北農業的發展三個方面，考察南滿鐵路對東北經濟的影響。

第一節 滿鐵與關內移民

一、人口增加

東北地區土壤肥沃，礦藏巨大，但人口一直比較稀疏：在十九世紀末開始建築鐵路時，整個地區大約祇得12,000,000至13,000,000人。大片的土地，特別是黑龍江和遼寧西部的荒原，由於勞動力相當缺乏，已經開墾的可耕地還不到一半。誠然，東三省大有開發的餘地。

¹郭京平、朱蔭貴：〈中國鐵與近代經濟發展〉，《平淮學刊》，第五輯上冊（北京：光明日報出版社，1989年），頁355。



儘管開發的工作一直沒有間斷，但倘若東三省這個地方的交通更形暢通，則開發應該進行得更快。²

南滿鐵路的敷設，促進了東北人口的增長與東北地區的開發。東北地處“關外”（或曰“關東”、“邊外”），人口稀少。清康熙年間，政府曾鼓勵移民、開墾東北；乾隆初年，又下令禁止關內移民東北。惟直隸、山東、河南等地貧民爲了生計起見，不斷偷入東北。不過，由於該地區人口增長仍然緩慢，故仍有大片未開墾的土地。直到20世紀初，爲了防止俄國的侵略及增加稅收等等原因，清政府才再鼓勵關內移民出關。而鐵路的興建，促進了關內人民流入東北，形成了中國近代規模最大、最引人注目的人口遷移。

1903年，中東、南滿鐵路相繼建成，全線總長超過3,000,000米（見圖V-1）。自始，關內移民更易遷入東三省，況且鐵路的敷設需要大量工人，故東北人口在1900年以後急增，³（見圖V-2）。可說，南滿鐵路、中東鐵路及京奉鐵路通車以後，大大方便了關內人口向東北地區遷移。由於自然、政治、經濟等因素導致華北農村的人口耕地比率日趨惡化，東三省乃成爲抗日戰爭（1937-1945年）前華北各省人口之尾閭。

²【英】肯德著 李抱宏等譯：《中國鐵路發展史》（北京：三聯書店，1958年），頁79。

³趙中孚：〈一九二〇~一九三〇年代的東三省移民〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第二期（台北：中央研究院，民國六十年），頁327-328；Alexander Eckstein, Kang Chao, John C. Chang, "The Economic Development of Manchuria: The Rise of a Frontier Economy", *Journal of Economic History* 34.1. (1974.), table I, pp. 245; Nai-Ruenn Chen, "Labor Absorption in a Newly Settled Agricultural Region: The Case of Manchuria", *Economic Essays*, vol. 1 (1970), Appendix。



每逢一次災變，政府即積極鼓勵一批一批的災民前往東北。⁴ 流亡東北的難民，一向以山東人居多，河北人次之，河南人則直至1929年才有大批前往東北。⁵ 在二十世紀頭三十年間，每年從山東、河北、河南各地往東北的移民約400,000至500,000人，最高年份達到1,000,000人，他們前往東北墾荒種地、開山伐木、下井挖煤，可謂盛極一時。

南滿鐵路在開業初年，鐵路運輸上有一個顯著的特點，就是南下列車是滿載的，而北上的列車則多為空車。故南滿鐵路從1908年2月起，利用這種空車向華工發售車船聯運減價票，這實有助從營口或大連港上岸的關內移民、華工乘坐廉宜的大型運輸工具——即火車，到東北各地進行開發。⁶ 到二十年代，京奉、津浦、京漢、京綏4條國有鐵路亦制定了減價優待關內移民前往東北的辦法，人流多時還開行專車運送。⁷ 1923至1930年間，我國關內遷往關外的移民不下50,000,000人。⁸ 而在1925年以後，移民的特點是由季節性遷移轉變為永久性的移殖。⁹

⁴ 吳至信：〈中國農民離村問題〉，《東方雜誌》，第34卷第20期（民國二十六年十一月），頁96。

⁵ 張瑞德：《平漢鐵路與華北經濟發展》（台北：中央研究院近代史研究所，民國七十六年），頁98。

⁶ 蘇崇民：《滿鐵史》（北京：中華書局，1990年），頁119。

⁷ 李占才：《中國鐵路史,1876-1949》（汕頭：汕頭大學出版社，1994年），頁44。

⁸ 宓汝成：《帝國主義與中國鐵路,1847-1949》（上海：上海人民出版社，1980年），頁601。

⁹ 【美】何炳棣著、葛劍雄譯：《1368-1953年中國人口研究》（上海：上海古籍出版社，1989年），頁158。



移民東北者，大多數是年輕力壯的勞動人口。1923年以前，移民東北後在該地安家永居者祇佔總移民20%左右，其餘均為臨時性質之苦工。1927年以後，半數的關內移民選擇了永久屯居東北。

圖V-1 東北鐵路總距離，1894-1940年

資料來源：【日】塚瀨進：《中國近代東北經濟史研究——鐵路敷設對中國東北經濟的變化》(東京：東方書店株式會社，1993年)，頁29。

圖V-2 東北人口，1860-1940年

資料來源：趙中孚：〈一九二〇~一九三〇年代的東三省移民〉，《中央研究院近代史研究所集刊》第二期（台北：中央研究院，民國六十年），頁327-328; Alexander Eckstein, Kang Chao, John C. Chang, "The Economic Development of Manchuria: The Rise of a Frontier Economy", *Journal of Economic History*, 34.1 (1974), Table I, p. 245; Nai-Ruenn Chen, "Labor Absorption in a Newly Settled Agricultural Region: The Case of Manchuria", *Economic Essays*, Vol. 1 (1970), Appendix。

鐵路對移民所起的作用，可從中東、南滿鐵路通車前後之東北人口及該地區南北兩個部份人口分佈的變化反映出來。據估計，在1894至1895年東北尚無鐵路時，吉林人口約2,000,000至2,500,000人，黑龍江人口約1,000,000人，即東北北部兩省人口合計約3,000,000至3,500,000人，而當時東北南部遼寧人口約8,000,000人。在此後35年間



(1895-1930年)，東三省人口從11,000,000多人增至32,000,000人，其中遼寧省人口祇不過增加一倍，而吉、黑兩省則增加了三倍。東北北部的移民又可分為兩種：由關內移入者(約佔30%)以及由東北南部移入者(約佔70%)。¹⁰ 由此可以看出，鐵路對於已經進入東北，再由東北南部向北部遷徙者的作用比由關內遷往關外的移民更為重要。表V-3說明，在東北人口的迅速增長過程中，遼寧省雖原有人口最多，但新增人口不及吉、黑兩省。誠然，東北地區的運輸比關內的運輸更多使用鐵路是吉、黑兩省人口增長更為迅速的重要原因。

表V-3 東三省人口的增長，1908、1928年 單位：千人

年份	三省總計		遼寧		吉林		黑龍江	
	人口數	指數	人口數	指數	人口數	指數	人口數	指數
1908	17156	100	10769	100	4553	100	1807	100
1928	27513	160	13591	126	8766	195	5155	285
淨增人口	10357		2822		4213		3348	

資料來源：金士宣：《中國鐵路問題論文集》（天津：交通雜誌社，民國二十四年），頁354。

說明：1908年指數為100。

1908年，東北遼寧、吉林、黑龍江三省人口共17,156,000人，到1928年增至27,513,000人(見表V-3)，增幅約60%。人口增多，農業生產隨之增加，貿易也隨之增加。¹¹ 東北移民數目上升，實有利於東北地區的開墾和發展。

¹⁰金士宣：《東北鐵路問題匯論》（天津：交通雜誌社，民國二十四年），頁206-208。

¹¹王曉華、李占才：《艱難延伸的民國鐵路》（鄭州：河南人民出版社，1993年），頁184。



關內移民增加，使南滿鐵路沿線城市的人口亦急劇增加。營口乃東北最早之商埠，儘管其貿易地位最終被大連取代，但其人口在1910-1931年間亦有2倍的增長(見表V-4)。東北第一大港(大連)的人口，在1906-1930年間有10.4倍的增長(見表V-5)。安東人口在1917至1932年間增長了2.7倍(見表V-6)。瀋陽人口在1905至1931年間約增2倍(見表V-7)。而長春人口在1911至1932年間有4.3倍的增長(見表V-8)。

表V-4 營口人口的增長，1910-1931年

年 份	人 口
1910	55,000
1919	61,000
1922	76,000
1931	11,3000

資料來源：塚瀨進：《中國東北經濟史研究——鐵路敷設對中國東北經濟的變化》(東京：東方書店株式會社，1993)，頁88。

表V-5 大連人口的增長，1906-1930年

年 份	人 口
1906	24,000
1910	42,000
1915	72,000
1920	150,000
1925	167,000
1930	250,000

資料來源：塚瀨進：《中國東北經濟史研究——鐵路敷設對中國東北經濟的變化》(東京：東方書店株式會社，1993)，頁90。

說 明：人口指中國人人口。

表V -6 安東人口的增長，1917-1932年

年 份	人 口
1917	57,000
1922	99,000
1929	138,000
1932	155,000

資料來源：塚瀨進：《中國東北經濟史研究——鐵路敷設對中國東北經濟的變化》（東京：東方書店株式會社，1993），頁93。

表V -7 瀋陽人口的增長，1905-1931年

年 份	人 口
1905	180,000
1913	202,000
1921	258,000
1925	306,000
1931	344,000

資料來源：塚瀨進：《中國東北經濟史研究——鐵路敷設對中國東北經濟的變化》（東京：東方書店株式會社，1993），頁96。

表V-8 長春人口1911-1932

年 份	人口
1911	38,000
1916	96,000
1921	104,000
1928	125,000
1932	167,000

資料來源：塚瀨進：《中國東北經濟史研究——鐵路敷設對中國東北經濟的變化》（東京：東方書店株式會社，1993），頁96。

表V-9顯示1873至1933年間中國人口的地理分佈及其變化。1873年，東北人口僅佔全中國人口1%(3,300,000人)。二十年後(即1893年)，東北人口仍祇佔全國人口1.4%(5,400,000人)。到進入二十世紀東北敷設鐵路後，該地區的人口急劇上升：1913年，東北人口已佔全國人口4.7%(20,100,000人)；1933年，竟佔全國人口7%(35,300,000

人)。東北地區人口在1893至1933年的四十年間有7倍之增長，實在非常驚人。反觀中國其他地區，如西北、華北、華東、華中、東南、西南及西藏各區，其人口在這四十年間沒有多大的變化。至於東北人口在四十年間有7倍之增長，實有賴於鐵路運輸促進了大型的移民運動。

表V-9 中國人口的地理分佈，1873-1933年 單位：百萬人

	18 73		18 93		19 13		19 33	
地區	人口數	%	人口數	%	人口數	%	人口數	%
東北	3.3	1.0	5.4	1.4	20.1	4.7	35.5	7.0
西北	24.3	7.0	26.3	6.8	28.0	6.5	27.2	5.4
華北	104.8	30.1	111.9	28.9	118.0	27.4	119.6	23.8
華東	58.7	16.8	64.4	16.7	74.1	17.2	80.9	16.1
華中	59.7	17.1	64.8	16.8	69.4	16.1	77.2	15.3
東南	46.7	13.4	51.4	13.3	59.7	13.9	63.7	12.7
西南	49.8	14.3	61.1	15.8	59.7	13.9	87.7	17.4
西藏	1.4	0.4	1.4	0.4	1.4	0.3	1.4	0.3
總計	348.7	100	386.7	100	430.4	100	503.1	100

資料來源：Dwight H. Perkins, *Agricultural Development in China 1836-1968* (London: Edinburgh Univ. Press, 1969), pp.212.

說明：以上計算不包括台灣。

二、城鎮的變遷

鐵路修建以後，因其具有強大的運輸能力，故影響了貨運的流向，隨之又出現了經濟重心的轉移，即新的城市集鎮增加，而原有的一些城市出現了盛衰消長的變化。

南滿鐵路貫通東三省之南北，使大量移民由南部遷往北部，正如上節所述，北部移民約有70%由南部遷上。東北地區開發較遲，在鐵路敷設之前，僅得瀋陽、吉林、長春和營口幾個城市。直到1907年，

東北最大的城市，就人口而論，不過200,000人，而且只得2個。到「九一八事變」前夕的1930年，200,000人以上的城市有3個，100,000至200,000人的城市有2個，50,000至100,000人的城市有6個，30,000至50,000人的城市有11個，而10,000至30,000人的小城市和重要集鎮，則從1907年的24個增加到53個。¹²詳情可見於表V-10。

表V-10 東北城市、集鎮的發展，1907-1930年

人 口	1907	1915	1925	1930
20萬以上	-	-	3	3
10-20萬	2	3	1	2
5-10萬	4	3	9	6
3-5萬	7	10	6	11
1-3萬	24	34	51	53

資料來源：《滿洲開發四十年史》上卷，頁98，轉引自宓汝成：《帝國主義與中國鐵路,1874-1949》，頁601。

南滿鐵路通車，革新了東北的運輸系統，致使南滿鐵沿線的城市、集鎮起了相當大的變化。瀋陽雖然是東北地區的一個中心城市，但已受到其他城市的挑戰。長春由於位處東三省南北交通的要衝，故在二十世紀首二十餘年間迅速發展：二十世紀初人口約100,000，到四十年代人口已高達800,000。¹³ 公主嶺、四平街、鐵嶺、撫順、本溪等集鎮，由於南滿鐵路的經過而急速興盛起來，變為城市。¹⁴ 安東土名

¹²吉林人民出版社編輯部編譯：【日】《滿洲開發四十年史》，中文譯本，上卷(長春：吉林人民出版社，1990年)，頁98，同註8，頁601。

¹³同上註，頁602。

¹⁴同上註，頁603。



少河子，在十九世紀末還是一個絕少人煙的地方，但自南滿鐵路於1907年修築至此，在隨後的二十年間，進口貨值增加44倍：1907年的進口值為2,060,000海關兩，1917年為37,780,000海關兩，而1927年則增至90,500,000海關兩。¹⁵ 法庫，本是清初八旗戍戶所守柳邊上一門的所在地，故又叫法庫門，位於瀋陽北面，是東北地區南北交通的要衝，故其商業一向甚盛，大豆、高粱、粟、麵粉等物集散頗旺。惟自南滿鐵路敷設之後，法庫的商業頓形衰落，其地位更被南滿鐵路沿線的鐵嶺所取代。南滿鐵路沿線城市，若不是木材集中地，就是食糧集中地，或是鐵路員工集中的住宅區；總之，它們都是隨著南滿鐵路的通行而發展起來的。

南滿鐵路未建成之前，營口長期是東北第一大貿易港。它於1861年開始闢為商埠，到1872年，正式在開埠，及後日益發展成為東北的商業中心。但自南滿鐵路建成後，營口的貿易便急劇下跌，最終被大連取代。¹⁶

第二節 滿鐵與東北工礦業的發展

一、東北工礦業

東三省有豐富的礦藏，特別是煤礦和鐵礦，但直到二十世紀初，東北的煤、鐵生產一直停留在很低的水平上，而阻礙東北工礦業發展

¹⁵引自宓汝成：《帝國主義與中國鐵路,1847-1949》，頁603。

¹⁶同註8，頁604。



的主要因素是運輸條件差劣。由於煤的特點是體積大、單位價值低，即使有便宜的現代運輸工具，運輸成本仍在最終成本中佔有很高的比重。誠然，鐵路的建成為煤提供了廉價運輸手段，大大降低了運輸成本，使市場上煤的價格急劇下降。鐵路的修建使原來由於受運輸條件限制而未能開採的礦藏得以開發。1931年，東北煤礦蘊藏量佔全國不到6%，但煤的開發量卻佔全國總產量的30%以上。¹⁷ 鋼鐵工業和採煤工業的情況相似，即鐵路的建設推動了鋼鐵工業的發展。二十世紀三十年代，東北鐵產佔全國總產量的88.5%，鋼產佔90%以上。¹⁸ 由於東北地區沒有可資利用的水運航道，所以鋼鐵的原料和產品幾乎全部要使用廉價的、大量的鐵路運輸。可說，東北地區成為全國最大的鋼鐵工業基地，不僅由於它擁有豐富的鐵礦資源，更由於它擁有中國最發達的鐵路網。

圖V-11 滿鐵經營的鞍山製鐵所

¹⁷同註1，頁361。

¹⁸魏子初：《帝國主義在華投資》（北京：三聯書店，1953年），頁18。



資料來源：蘇崇民：《滿鐵史》（北京：中華書局，1990年），無頁碼。

鐵路的建設和人口的增長導致了東北工業的迅速發展。1911至1941年間東北工業增產的概況可見於表V-12。

表V-12 東北工業增產概況，1911-1941年

年 份	工業生產指數
1911	19.4
1916	41.0
1921	67.8
1926	100.0
1931	117.3
1936	157.8
1941	277.3

料資來源：Kungtu C. Sun, *The Economic Development of Manchuria in the First Half of the Twentieth Century*, (Cambridge : Harvard Univ. Press, 1973),p.102.

說 明：1926=100

南滿鐵路沿線的礦藏很豐富，其中撫順煤礦一處，1929年產煤7,889,000噸，¹⁹已佔南滿煤礦總產量80%以上。1907至1937年，滿鐵會社投資合計852,700,000元，鐵路佔37.2%，煤礦16.1%，港口12.9%，地方公共事業21.4%，煉油廠1.5%，²⁰可見，除鐵路及地方公共事業外，最大的投資就是煤礦。

滿鐵會社經營的工礦業主要是煤礦、鐵礦和煉鐵業。除經營撫順、煙台、本溪湖煤礦及鞍山鐵礦外，於1915年又憑「二十一條」不平等條約攫取了牛心台、田師傅等煤礦。此外，滿鐵會社還以資金貸

¹⁹解學詩主編：《滿鐵史資料》第四卷，第一分冊（北京：中華書局，1987年）頁214。

²⁰Shun-hsin Chon, "Railway Development and Economic Growth in Manchuria", *The China Quarterly*, 45(Jan.-March.1971), p.81.



款，提供設備、技術指導等方式，支出10,000,000日元間接支持日本私人經營礦山百餘個，包括煤、鐵、金等17種礦產。²¹ 滿鐵會社盈利除主要來自鐵路外，就是來自工礦業。1907年，工礦業的盈利共510,000日元；1917年的盈利是十年前的11倍，而1927年的盈利則是二十年前的19倍(見表V-13)。

表V-13 滿鐵經營主要事業虧盈表，1907-1927 年 單位：萬日元

類別 年代	鐵路	港灣	礦業	製鐵	電氣	旅館	地方
1907	360	1	51	-	-3	-3	-13
1910	880	-11	157	-	71	-8	-129
1914	1375	-4	200	-	30	-23	-128
1917	2200	116	558	-	49	-1	-224
1920	4735	-147	1026	-618	36	-18	-708
1924	5938	65	1043	-251	152	-15	-900
1927	6800	97	974	-15		-26	-1300

資料來源：蘇崇民：《滿鐵史》（北京：中華書局，1990年），頁120。

說明：－表示虧損。

鐵路對工業發展所起的作用，可從東北煤、鐵工業的發展得悉。

1923至1930年間，東北煤產從5,900,000噸提高到10,000,000噸，而東北重要鋼鐵業鞍山和本溪湖的鐵產量則從1926年的211,000噸增加到1930年的350,000噸；七年間煤產量高了69%，而鐵產量僅僅在四年間就增加了66%。東北大量的煤礦、鐵礦生產需要大型運輸工具運送，

²¹顧明義、張德良、楊洪范、趙春陽主編：《日本旅大四十年史》（瀋陽：遼寧人民出版社，1991年），頁135。

而鐵路正好擔當了重要的角色。如果東北只靠水運及獸力運輸，則東北的工礦業便難於開展。1926年至1931年，煤產的50%和鐵產的75%左右是經鐵路運輸出口的。²² 1933年，東北煤產量佔全國總產量48.8%，鐵產佔88.5%，銅產佔90%以上。²³ 至此，東北已發展成為全國工業化程度最高的地區。煤鐵兩個主要重工業部門與鐵路發展關係最為直接，其他工業部門的發展與鐵路關係也十分密切。例如1917年成立的中東產業會社。該公司主要業務為礦物投資。到1918年，東北地區更設立南滿礦業會社，而業務更以滑石焦炭採煉等投資為主。²⁴

二、撫順煤礦

東北工礦業發展迅速的原因是該地區有豐富的燃料，尤其是煤。由於煤是東北工業機械化的主要動力來源，而撫順煤礦產量佔東北煤礦產量的80%以上，²⁵ 故本節以撫順煤礦為討論重點。

南滿鐵路的建成對撫順煤礦的開發，有直接的影響。原因是鐵路對工業的影響最直接體現在重工業上，特別是煤鐵兩個工礦業。煤鐵是近代工業的基礎，是提供燃料、動力、設備和原料的生產部門，其

²²Shun-hsin Chon:"Railway Development and Economic Growth in manchuria", The China Quarterly, 45(Jan.-March.1971), p.81.

²³同註20，頁17-18。

²⁴陳真：《中國近代工業史料》第2輯(北京：三聯書店,1958年)，頁646。

²⁵同註7，頁18。



生產過程的特點和產品性質決定了它們比任何其他部門更要求大量、廉價、不受自然條件限制的運輸服務。

撫順煤礦位於奉天撫順縣城南河的左岸。渾河支流將此礦區分爲東西兩個部份：東部有楊柏堡、老虎台等；西部有千金寨、古城子等（見圖V-14）。礦區境界自西古城子河至東龍鳳坎村的東端，南爲山岳、北界渾河，東西長約17公里，南北長約1公里；西至瀋陽50公里，有瀋吉、瀋順兩條鐵路橫貫礦區，又距蘇家屯車站33公里，有南滿鐵路支線與礦區相接，公路四通八達，交通方便。²⁶

撫順煤礦層，分上部層和下部層。它的主要煤層在上部層，平均厚度40米，在古城子附近最厚100米，總厚度達120米，實爲世界上所少見。²⁷

圖V-14 奉天撫順縣煤礦附近地形圖（1915年以前）

²⁶ 《中國近代煤礦史》編寫組：《中國近代煤礦史》（北京：煤炭工業出版社，1990年），頁96。

²⁷ 同上註。



資料來源：《中國近代煤礦史》編寫組：《中國近代煤礦史》（北京：煤炭工業出版，1990年），頁97。

撫順，早在明代以前，已有土法開採煤炭。清乾隆年間，因礦區位於皇陵附近，謬於風水傳說，遂禁止開採。直到1901年，有中國商人王承堯和華籍俄商翁壽向奉天將軍增琪先後請求開採，得旨應允，並經核准以楊柏堡河（即渾河支流）為界分東西兩部份開採。河西歸王承堯領採，成立華興利公司，資本100,000兩。1902年，華俄道勝銀行加入股本60,000兩，但實際只繳27,000兩，後更派來俄兵，并由中東鐵路修築礦區支路，1905年，俄軍佔領全區，禁止售煤予華人。河東歸翁壽和華人紀鳳組成撫順煤礦公司領采。增琪將軍後來以公濟堂的名義加入河東一方，并與俄退伍軍人盧皮諾夫訂立合同，中俄合辦，至1904年全歸俄人開採。²⁸日俄戰爭爆發（1904年），兩國在撫順交戰，結果俄國戰敗，日本政府謬稱撫順煤礦為俄人經營，強行佔領礦區，并設立撫順採炭所，開了日本佔領中國煤礦之先河。滿鐵會社成立之後，日本政府將撫順煤礦交與滿鐵會社經營。1909年，日本公使乘中國政局欠穩之機，提出解決撫順煤礦問題，迫使清政府同日本

²⁸同上註，頁99，許滌新、吳承明主編：《中國資本主義發展史》第二卷（北京：人民出版社。1990年），頁558。



締結《五案條約》，第三條規定日本政府有開採撫順、煙台兩個煤礦之權。從此，日本獨佔撫順煤礦，並取得條約上的依據。²⁹

圖V-15 滿鐵經營的撫順露天煤礦

資料來源：蘇崇民：《滿鐵史》（北京：中華書局，1990年），無頁碼。

煙台煤礦位於奉天遼陽縣煙台。距南滿鐵路煙台車站約14公里，距連陽站約25公里，交通方便。煙台煤質屬無煙煤，藏煤總量達40,000,000噸。日俄戰爭後，與撫順煤礦同時被日人強佔，成立煙台採炭所。1907年，由滿鐵會社接辦經營。1909年，清政府與日本政府

²⁹同註29，頁100-102。



簽訂《五案條約》，承認日本政府有開煙台煤礦之權。煙台煤礦於1910年隸屬撫順煤礦。

1907年滿鐵會社接管撫順、煙台煤礦時，撫順正在開採的有千金寨、楊柏堡、老虎台三個礦。撫順有礦工約2,000人，煙台約500人，年產共220,000噸右左。³⁰滿鐵會社積極經營撫順礦，致使產量不斷上升，由1907年的233,329噸，升至1930年的6,555,060噸，增產高達28倍之多，³¹(見表V-14)。1922年後，撫順的煤產量已超過了開灤煤礦，成為全國第一大煤礦，³²在東南亞也首屈一指。

表V-16 撫順煤礦的產煤量，1907-1930 年 單位：噸

年 度	產 煤 量
1907	233,329
1908	490,761
1909	693,226
1910	899,192
1911	1,324,520
1912	1,471,217
1913	2,179,202
1914	2,149,815
1915	2,162,575
1916	2,044,409
1917	2,311,445
1918	2,521,164
1919	2,762,674
1920	3,158,439
1921	2,738,413

³⁰同註31

³¹同註6，頁201-202。

³²謝家榮：《中國礦業紀要》第二次，民國七年至十四年，地質專報，丙種第二號（北京：農商部地質調查所印行，民國十五年十二月），頁14-15。



1922	3,784,200
1923	4,883,000
1924	5,504,300
1925	5,681,680
1926	6,414,060
1927	6,838,870
1928	6,710,720
1929	6,825,610
1930	6,550,060

資料來源：蘇崇民：《滿鐵史》（北京中華書局，1990年），頁201-202。

撫順煤井亦不斷增加，由最初3個增至「九一八事變」前12個。

1911年，完成大山、東鄉兩個直井。1915年，完成萬達屋及古城子露天井。1918年，完成龍鳳井。1923年，著手開採東崗露天礦。1926年，撫順煤產達6,000,000多噸，員工合計52,345人，中國籍員工佔49,520人。現將1931年撫順各採煤所及所屬礦井詳列於表V-17。撫順煤礦的露天開採主要使用機械，特別是剝用挖掘機和電鎬或汽鎬，井工方面，提升、排水、通風、照明等生產環節在1915年以後廣泛使用電力。1926年8月，又在古城子露天礦安裝大型選煤機，一晝夜16小時，處理16,000噸煤。這一切使撫順煤礦的產量大增，勞動力生產率提高，成本下降。³³1907年，每個工人的平均產量為1.09噸，1922年提高到1.84噸，1930年更提高至3.35噸。³⁴

表V-17 撫順各採煤所及所屬礦井，1931年 單位：噸

採煤所名	礦井	營業開始年月	1930年度產煤量
------	----	--------	-----------

³³同上註，頁201。

³⁴解學詩主編：《滿鐵史資料》第四卷，第一分冊，頁219。



古城子	古城子露天礦 (包括大山南井)	1915年4月	1,716,800
楊柏堡	楊柏堡露天礦	1928年11月	245,200
東岡	東岡露天礦	1926年12月	221,000
大山	大山本井 大山南井	1911年4月 1907年4月	588,000 358,000
東鄉	東鄉本井 東鄉南井	1911年6月 1907年4月	323,600 349,400
老虎台	老虎台井 萬達屋井	1907年4月 1915年4月	342,600 521,400
龍鳳	新屯井 龍鳳井 搭連井	1920年4月 1918年10月 1920年12月	517,600 277,400 47,940
總 計			6,598,100
煙 台	(支礦)	1908年10月	142,500

資料來源：蘇崇民：《滿鐵史》(北京：中華書局，1990年)，頁200-201。

雖然當時有中國人經營煤礦，但由於其仍使用土法開採，故產量有限，實難以威脅撫順煤，無怪東北地區用煤仍是撫順煤的天下。1930年，撫順產煤達6,550,060噸(見表V-16)。同年，由東北礦務局經營的八道壕、復州灣、西安等煤礦，產煤僅得422,000噸，³⁵兩者相差甚遠！無可否認，東北撫順煤礦的迅速發展實有賴於高效率、快捷、廉宜、大型的運輸工具——鐵路之助。再加上日人大量的投資使採煤機械化，故撫順煤礦發展一日千里。若當時中國煤礦業有同樣的條件：完善的鐵路網絡、充足的資金、先進的機械，則中國煤礦業應有同步的發展，可惜這三個條件中國都沒有。

³⁵偽滿洲政府：《滿洲建國十年史》，頁302，轉引自李占才：《中國鐵路史,1876-1949》，頁17。



1922年，撫順已成為中國最大的產煤區，豐富的燃料遂奠定了東北工業高速度發展的基礎。1912至1928年間，東三省所生產的煤之用途大致如下：工業用35%，鐵路20%，船舶20%，家用20%；³⁶1929至1933年間，工業用途40%，鐵路、船舶、家用各約佔20%，³⁷(見表V-18)。在三十年代初期，中國本部與東三省之用煤量及其比重可見於表V-19、20。

表V-18 東北煤之用途百分比,1912-1928年,1929-1933年

年份 用途	1912-1928	1929-1933
工業	35%	40%
鐵路	20%	20%
船舶	20%	20%
家用	20%	20%

資料來源：吉林人民出版社編輯部編譯：【日】《滿州開發四十年史》，中文譯本，下卷(長春：吉林人民出版社，1990年)，頁341。

表V-19 中國各地區煤消費量，1930年
噸

單位：

地 區	產量	消費量	人口	人均年 消費量	盈餘 或不足量	
東北三省	9,563,788	6,165,845	2,7361,711	0.225	餘	3,397,947
晉冀魯豫	12,097,483	8,415,208	107,536,056	0.078	餘	3,682,230
蘇皖贛鄂湘	1,664,094	5,337,735	141,532,296	0.038	不足	3,673,641
浙閩粵	452,649	1,658,172	72,533,882	0.025	不足	1,403,523
熱察綏陝 甘新寧	1,298,544	593,574	30,453,913	0.019	餘	704,972

³⁶吉林人民出版社編輯部編譯：【日】《滿州開發四十年史》，中文譯本，下卷(長春：吉林人民出版社，1990年)，頁341。

³⁷同註40



川滇黔桂	987,094	990,945	78,514,090	0.012	不足	3,897
------	---------	---------	------------	-------	----	-------

資料來源：《中國近代煤礦史》編寫組：《中國近代煤礦史》，頁272。

表V-20 1930年代初期中國本部與東三省之用煤量及其百分比 單位：千噸

用 途	中 國 本 部	東 三 省
鐵路	1,750(8.4%)	1,626(23.5%)
礦冶用途	1,595(7.6%)	1,605(23.2%)
輪船用	1,100(5.4%)	3,178(53.3%)
家事用	10,500(50.5%)	
新式工業	6,000(28.6%)	
共 計	20,945(100%)	6,409(100%)

資料來源：《中國礦業紀要》第五次，民國二十一至二十三年（實業部地質調查所，北平研究院·地質學研究所印行，民國二十四年），頁114-115。

從表V-19可得知，東三省不單有充足的煤炭供應本區，而且區內人均年消費量為全國之冠，達到0.225噸，比其他地區高出由2.8倍至18.75倍不等。由於東北撫順煤礦利用完善的南滿鐵路網絡及滿鐵會社大量的資金作生產用途，故撫順煤壟斷了東北煤市場，東北各地均用優質撫順煤。東三省用煤以南滿地區為主，而北滿則以哈爾濱為主。1927年，撫順煤銷往北滿佔東三省總銷量的21.5%。³⁸1929年至1930年，北滿只有哈爾濱用撫順煤，且不到東三省消費量的10%。³⁹東北煤銷量最多的地方是南滿鐵路沿線城市：大連、營口、瀋陽、安東、長春等城市之人均銷煤量最高，吉林次之。⁴⁰這些南滿鐵路沿線

³⁸侯德封：《中國礦業紀要》第三次，民國十四年至十七年，地質專報，丙種第三號（北平：學研究與中央研究院，北平研究院合作，農礦部直轄地質調查所印行，民國十八年），頁196。

³⁹侯德封：《中國礦業紀要》第四次，民國十八年至二十一年，地質專報，丙種第四號（北平：實業部地質調查所，國立北平研究院地質學研究所印行，民國二十一年），頁230-232。

⁴⁰同註43



城市更開設販賣所及專用貯煤場。煤為近代工業機器運作的主要動力燃料，故東北交通發達的鐵路沿線城市有不少新式工業興起，更成為全中國工礦業最發達的地區之一，不過這個區域卻是由日本投資開發而冒起的。⁴¹

表V-18和V-20反映出東三省煤炭用途，在三十年代初期，輪船及家事用途佔40%，新式工業佔13.3%。若與中國本部比較，可見東三省的煤大多使用於運輸及工礦業兩方面：用於鐵路及製鐵的煤，分別佔東三省約四分之一的煤銷量，鐵路用量略少於中國本部之總和，但礦冶用途卻超過之，由此可見南滿鐵路的運輸及重工業部門在整個中國的近代化鐵路交通及重工業發展上的特殊意義。東北之成為中國工礦業發展最迅速的區域，可以由煤之銷量及用途顯示出來。⁴²

第三節 滿鐵與東北農業的發展

一、東北耕地增加

南滿鐵路促進了東北土地的開墾與農業的發展。原因是鐵路把大批從關內遷來的窮苦農民運送到肥沃的荒原之上開墾土地，使耕地面積迅速擴大。1915年，東北耕地面積有99,000,000畝，到1932年已擴

⁴¹劉熙明：〈大連港貿易與南滿之產業發展，1907-1931年〉，頁137。

⁴²同上註。



大至187,740,000畝，⁴³即在二十年之內增長將近一倍。同一時期，關內的耕地面積幾乎沒有發生過甚麼變化。就三省的耕地面積作一比較，則遼寧的增長速度實慢於吉林、黑龍江兩省：以1908年的畝數為100，則遼寧、吉林及黑龍江三省於1927年的畝數分別是124，180和271。⁴⁴這進一步證明耕地面積的擴大是由於鐵路的興築與人口的增加，三者互相聯繫，共同發展。⁴⁵

1930年南滿鐵路沿線各縣的耕地面積和人口數目實可反映出東北耕地的開發受鐵路敷設的影響(見表V-21)。南滿鐵路沿線地帶因土地肥沃且交通發達，故耕地及人口日趨飽和。1930年，在滿鐵沿線的各縣中，已耕地佔可耕地比率超過90%的有8個縣，超過80%有10個縣，而22個縣中已耕地佔可耕地的比率平均達84.1%，可見滿鐵沿線的耕地已大量開發，未開墾的耕地祇佔可耕地很少的百份比。

表V-21 滿鐵沿線各縣的耕地面積和人口數目，1930年

單位：平方公里，千人

縣 名	面 積	可耕地佔 總面積 百分比	已耕地佔 可耕地 百分比	人 口	人 口 密度
復	4,562	24.0%	98.8%	446	98
蓋 平	3,915	42.3%	67.2%	454	116
莊 河	4,208	25.9%	97.3%	353	84
岫 巖	3,298	17.4%	86.9%	175	53

⁴³ Cressey, George B, *Land of the 500 Million*, (New York, 1955), p. 289.

⁴⁴ 金士宣：《中國鐵路問題論文集》（天津：交通雜誌社，民國二十四年），頁259。

⁴⁵ 同註1，頁373



鳳城	6,211	43.7%	71.2%	398	64
本溪	5,595	17.8%	26.1%	291	52
海城	3,422	44.8%	89.1%	621	181
安東	1,433	28.8%	96.4%	277	193
營口	986	55.5%	98.1%	562	570
遼陽	5,363	48.4%	83.9%	737	137
遼中	1,788	74.0%	99.4%	294	164
瀋陽	3,360	59.0%	99.8%	978	291
鐵嶺	2,435	49.9%	81.6%	365	150
開原	3,684	35.0%	80.9%	336	91
法庫	2,079	57.1%	70.0%	326	162
西豐	2,389	60.5%	88.5%	333	139
昌圖	3,653	62.7%	89.5%	463	127
伊通	3,992	48.0%	96.8%	360	90
梨樹	2,990	66.9%	58.2%	413	138
懷德	2,142	75.0%	85.1%	348	163
雙陽	2,034	59.7%	85.0%	405	199
長春	3,992	63.0%	99.9%	596	149
關東州	3,462	-	-	939	271
總計	76,933	48.2%	84.1%	10,470	136

資料來源：【日】塚瀨進：《中國東北經濟史研究——鐵路敷設對中國東北經濟的變化》（東京：東方書店株式會社，1993年），頁107。

在「九一八事變」（1931年）之前，東三省南部滿鐵沿線的耕地已大量開發，平均超過80%以上，農業區域遂隨著人口的增長及交通的發達往北拓展。滿鐵沿線大豆生產就可提供一個明顯的例子。1921年，南部大豆種植面積有413,000畝，1932年祇得319,000畝。相反，北部大豆種植面積由1921年的467,000增至1932年的632,000畝⁵⁰（見表

⁵⁰塚瀨進：《中國東北經濟史研究——鐵路敷設對中國東北經濟的變化》（東京：東方書店株式會社，1993年），頁107。



V-22)。東北大豆產量不斷增加，不過，其生產區域已逐漸由南向北移。

表V-22 滿鐵沿線大豆生產，1921-1932年 單位：畝

年 度	南 部	北 部	合 計
1921	413,000	467,000	881,000
1925	439,000	536,000	975,000
1929	323,000	504,000	827,000
1932	319,000	632,000	951,000

資料來源：塚瀨進：《中國東北經濟史研究——鐵路敷設對中國東北經濟的變化》（東京：東方書店株式會社，1993年），頁107。

隨著耕地的擴展，農產品收獲迅速增加，除供給本地消費外，還有大宗餘額可供出口。農產品始終是東北最重要的輸出產品。南滿鐵路運進大量移民，為農業發展提供其所需要的勞動力，同時又運出產品，為農業開闢了廣大的市場，在兩方面都促進了東北農業的發展。

值得注意的是，農業的發展為鐵路運輸提供了貨運內容，也為工業發展和人口增長提供了資金和物資保證，使東北的經濟能在比較穩固的農業基礎上得到發展。

二、東北大豆

鐵路的興建把農村引向市場，市場經濟又通過鐵路影響農業生產。它直接影響農民種植農作物的選擇，使某個地區開始比較多地種

植某種農作物，終於出現了農作物種植區域專業化的傾向。⁵¹中國東北大豆的種植就是一個好例子。

中東、南滿鐵路通車後，對東北的交通運輸產生很大的影響：一方面為帝國主義掠奪東北豐富的資源提供了條件，同時也為東北更大規模的移民和土地開發提供了方便，促進了東北農產品的輸出。1908年，東北大豆在英國試銷成功。同年，俄國納坦索公司將東北大豆、小麥等糧谷5,000噸輸往美國。哈爾濱糧食交易所也在同年將從東北購買的1,000噸大豆輸往歐洲。德國、意大利、荷蘭、加拿大也先後取消對東北大豆進口的限制。⁵²由於東北大豆及各類大豆製品大量輸往歐洲和日本，大豆市場變得興旺，進而推動了東北地區大豆種植面積和產量的急劇擴大、增加。1912年，東北大豆生產總額為1,424,502噸，到1931年增加至5,227,010噸，二十年間增加了3.6倍（見表V-23）。1910，東北年大豆種植面積佔東北農作物播種面積20%。1927至1929年，東三省南部大豆種植面積佔農作物播種面積23.2%，北部佔34.5%（見表V-24）。北部、南部某些地區，更是盡種大豆。1910年起的二十年間，東北大豆、小麥的種植面積，從36%增至42%，其中大豆佔30.3%；高

⁵¹ 宓汝成：《帝國主義農業史資料》第2輯（北京：三聯書店，1957年），頁226。

⁵² 楊光霽、衣保中：《東北地區商品糧產地的形成和初步發展》，《平准學刊》第五輯上冊（涿州：光明日報出版社，1989年），頁165。



梁、玉蜀黍等供自給的糧食作物，則從60%減少到45%。⁵³這反映出東北地區的農業正步向著大豆單一化種植急劇轉變。

表V-23 東北大豆生產額1912-1931 單位：噸

年 份	生 產 額	指 數
1912	1,424,502	100.00
1913	1,564,512	109.83
1914	1,578,308	110.80
1915	2,175,791	152.74
1916	1,813,970	127.34
1917	2,070,644	145.36
1918	1,933,337	135.72
1919	2,405,603	168.87
1920	2,300,649	161.51
1921	2,651,060	186.87
1922	3,092,136	217.07
1923	4,325,409	303.64
1924	4,329,121	303.90
1925	4,195,676	294.54
1926	4,693,083	329.45
1927	4,448,800	312.31
1928	4,843,371	340.00
1929	4,854,550	340.79
1930	5,360,150	376.28
1931	5,227,010	366.94

資料來源：雷慧兒：《東北的豆貨貿易》（台北：，國立台灣師範大學歷史研究所，民國七十一年），頁65。

說 明：1912年指數為100。

表V-24 東北播種面積中大豆所佔比重，1910-1928年

年 份	南 部	北 部
1910	20.0%	20.0%
1920	19.1%	24.8%
1927-28	23.2%	34.5%

⁵³ 章有義：《中國近代農業史資料》第2輯（北京：三聯書店，1957年），頁226。



資料來源：鈴木小兵衛：《滿洲的農業機構》，頁228，轉引自許滌新、吳承明主編：《中國資本主義發展史》第二卷，頁643。

東北大豆和大豆製品，在未建鐵路之前出口不多。1890年，輸出總值白銀370,000兩。中東、南滿鐵路通車後，大豆和大豆製品輸出總值逐年增加：1900年，5,470,000兩；1910年，36,690,000兩；1920年，63,620,000兩；1930年，70,000,000兩；40年增加了190倍。⁵⁴東北大豆生產的經濟效益較高。據1908年的調查，若按每畝平均產值計，大豆比小麥高5%，比高粱高32%，比玉米高55%。⁵⁵無怪東北大豆的推廣成為中國一項富源，大豆出口更使東北在全國對外貿易中成為唯一出超的地區。

圖V-25 開原車站存放大豆，等待裝車的情形

⁵⁴ 國民政府鐵道部鐵道年鑒編纂委員會：《鐵道年鑒》第1卷（上海：上海漢文正楷印書局，民國二十二年），頁1083、1115、1150、1176、1178、1185和1184。

⁵⁵ 李文治：《中國近代農業史資料》第1輯（北京：三聯書店，1957年），頁655。



資料來源：蘇崇民：《滿鐵史》（北京：中華書局，1990年），無頁碼。

1931年，東北大豆產量達5,227,010噸，佔全國大豆總產量的75%，又佔當年全世界大豆總產量的66.3%。⁵⁶大豆出口全靠鐵路載運：俄國所經營的中東鐵路與日本所經營的南滿鐵路控制了大豆的運銷。1907年，南滿鐵路實行劃一運價。1913年，南滿鐵路實行“混合保管制度”，油坊生產的豆餅不准直接上市，經滿鐵混合保管處檢查合格後，存入滿鐵貨棧，發給“混合保管證書”，憑此買賣。1919年，對大豆也實行混合保管，由滿鐵出貨，不再是貨主原貨，日商可以憑特權選貨，華商只能憑滿鐵分配。

南滿鐵路的開通，再加上不凍港——大連港的開埠，豆貨出口在一、二年間增加數倍（見表V-26）。其時間配合之密切絕非偶然。此一方面顯示新式運輸設備之功效，另一方面顯示前此數十年東北豆貨剩餘量必然不少，只因礙於舊時不良的運輸設備，以致抑制了此等貨品出口的機會。⁵⁷

⁵⁶同註52。

⁵⁷ 雷慧兒：《東北的豆貨貿易》，（台北：國立台灣師範大學歷史研究所，民國七十一年）頁113-114。



表V-26 東北大豆及大豆製品出口量，1900-1933年 單位：千噸

年 份	大 豆	豆 餅	豆 油
1900	167.9	194.1	14.9
1901	168.9	288.8	13.9
1902	228.7	309.1	18.8
1903	228.3	303.5	7.5
1904	121.7	132.4	4.8
1905	98.9	114.3	1.7
1906	137.5	244.3	6.4
1907	76.2	244.6	5.6
1908	387.2	568.1	22.3
1909	977.4	717.2	38.0
1910	831.5	637.8	46.1
1911	821.9	911.9	67.3
1912	650.1	727.1	58.6
1913	532.6	907.3	73.2
1914	672.4	804.8	49.1
1915	928.9	1,073.3	82.9
1916	575.6	992.6	103.5
1917	651.7	1,255.6	128.0
1918	512.2	1,322.6	152.4
1919	772.0	1,504.6	153.3
1920	701.1	1,500.7	138.9
1921	855.3	1,658.5	131.7
1922	1,148.5	1,790.9	171.7
1923	1,322.4	2,048.3	173.1
1924	1,509.6	1,879.7	152.1
1925	1,614.1	1,747.4	168.7
1926	1,577.5	2,129.2	199.3
1927	2,034.6	2,192.3	180.6
1928	2,681.4	1,813.2	142.2
1929	3,041.9	1,548.9	130.2
1930	2,473.4	1,673.5	149.1
1931	3,126.5	2,091.7	206.6

資料來源：Alexander Eckstein, Kang Chao, John Chang, "The Economic Development of Manchuria: The Case of A Frontier Economy", *Journal of Economic History*, 34.1 (March 1974), pp. 263-264.



第六章 結 論

總而言之，南滿鐵路對東北經濟及社會發展有很大的影響。

在東三省未建鐵路之前，區內交通主要是靠水路，遼河、松花江為主要運輸通道，而與區外的交往則通過營口與關內聯繫。自南滿、中東鐵路敷設完成，它們便成為東北的主要交通工具。南滿鐵路、中東鐵路與國有鐵路互相競爭，在運價和服務質素上採取了方便客商的措施，更加發揮了鐵路運輸的優勢，因而在鐵路運輸上的壟斷地位得以確立。顧明義等學者指出：「在南滿，滿鐵的主要競爭對手是遼河水運和營口港。由於滿鐵資本雄厚和鐵路、海港設施先進等原因，不出數年，南滿鐵路和大連港一舉壓倒遼河水運和營口港。」¹

鐵路運輸，大大方便了鐵路沿線及鐵路輻射區內的資源開發。南滿鐵路的開通，對東北資源的開發及工礦業的興起有促進作用。南滿鐵路沿線礦藏豐富，故滿鐵會社除投資鐵路外，最多的投資就是工礦業。顧明義等人又指出：「1909年滿鐵調查課發現鞍山一帶的鐵礦。1918年滿鐵以3800萬日元創辦“鞍山制鐵所”，從此它成為日本在海外最大鋼鐵企業。也是日本資本輸出主要基地之一。」²1930年，東北華資工廠有464家，日資工廠約230多家，主要分佈在南滿鐵路及安

¹顧明義、張德良、楊洪范、趙春陽主編：《日本侵占旅大四十年史》（瀋陽：遼寧人民出版社，1991年），頁133。

² 同註1，頁136。



奉鐵路線上。³三十年代的東北除了煤、鐵礦業，其他如棉紗、棉布、火柴、麵粉、卷煙等工業也具有一定的規模。⁴誠然，東北已發展成爲全國工業化程度最高的地區。

此外，南滿鐵路亦促進了東北土地開墾與農業發展。南滿鐵路沿線地方因交通便利，故有大量移民湧入進行開墾，其已開墾耕地佔可開墾土地總面積84%。由於東三省南部的開墾及人口流量出現飽和現象，故東三省的農業區域逐漸北移。鐵路運輸加強了農村與城市和港口的聯繫，爲農產品運往城鎮、港口，工業品運往鄉村提供了交通便利，使商品流通量大增。其中大豆是東北最重要的農產品，1931年產量達5,000,000噸，經中東、南滿鐵路運銷的佔一半以上。從1910年至1929年，東北鐵路的大豆運輸增加到將近5倍。⁵運輸量的增加是生產量增加的結果，反過來又進一步促進了產量的提高和生產規模的擴大。大豆以及其他農作物如高粱、玉米、小麥等產量都有很快的增長。

還有，鐵路在推動經濟發展的同時，對中國人口的分佈及城市的變遷亦產生很大影響。南滿鐵路的敷設，提供了交通上的便利，適逢華北社會、經濟環境每況愈下，故在二十世紀首三十年有大量移民湧

³陳真：《中國近代工業史資料》第2輯（北京：三聯書店，1958年），頁794-807，637-716，951。

⁴嚴中平：《中國近代經濟史統計資料選輯》（北京：三聯書店，1955年），頁146。

⁵郭京平、朱蔭貴：〈中國鐵與近代經濟發展〉，《平淮學刊》第五輯上冊（北京：光明日報出版社，1989年），頁374。



入東北。孔經偉指出：「東三省人口增長指數如一九零八年爲一百，一九一三年爲一百一十二，一九一八年爲一百二十六，一九二三年爲一百四十二，一九二八年爲一百六十三，一九三零年達一百七十二。」

6

雖然東三省是全國最重要的工礦業中心，但最發達、生產技術最進步的地區實爲日人所控制的南滿鐵路沿線地帶。廣大的內陸地區仍舊以農業活動爲主體，故就整個東北地區的經濟結構而言，仍是農業經濟的型態。孔經偉又指出：「東三省耕地面積增長指數，如以一九零八年爲一百，一九一八年一百三十四，一九二三年增爲一百五十，一九二八年一百七十二，一九三零年一百六十九。」⁷他更指出：「東北輸出貿易中，農產品居重要地位，尤其是大量出口大豆。」⁸

最值得一提的是，東三省南部形成了一個龐大的消費市場。它原本是一個天然資源豐富的地區，但由於大量移民遷入區內，故人口不斷增加。隨著人口的增加，大城市的出現，工業及金融業亦有長足的發展。1931年，東北有私人銀行及錢莊207家。⁹那時，不僅民生必需品的消費有所增加，產業亦有所進展。

⁶孔經偉：《東北經濟史》（成都：四川人民出版社，1986年），頁17。

⁷ 同註6，頁218。

⁸ 同註6，頁302。

⁹同註6，頁280。



徵引及參考書目

一、中文部份

(一) 史料

1. 《大清歷朝實錄·康熙實錄》(台灣：華文書局影印本，民國五十三年)。
2. 中央研究院近代史研究所編：《清季中日韓關係史料》(台北：中央研究院近代史研究所，民國六十一年)。
3. 中央研究院近代史研究所編：《中日關係史料一路礦交涉》(台北：中央研究院近代史研究所，民國六十五年)。
4. 王芸生編著：《六十年來中國與日本》(上海：上海書店，1991年)。
5. 王彥威編：《清季外交史料》(台北：文海出版社，1963年)。
6. 李文治：《中國近代農業史資料》第1輯(北京：三聯書店，1957年)。
7. 中國銀行總管處編：《東三省經濟調查錄》收入《近代中國史料叢刊三編》第276輯(台北：文海出版社，1987年)。
8. 日本參謀本部、商務印書館編譯所譯：《滿洲地志》(上海：商務印書館，1905年)。
9. 祁仍奚：《滿鐵問題》，收入《近代中國史料叢刊三編》第277輯(台北：文海出版社，1963年)。(台北：文海出版社，出版年份不詳)。



10. 宓汝成：《中國近代鐵路史資料1863-1911》（北京：中華書局，1963年）。
11. 國民政府鐵道部鐵道年鑒編纂委員會：《鐵道年鑒》第1卷（上海：上海漢文正楷印書局，民國二十二年）。
12. 郭廷以：《近代中國史事日誌》（台北：正中書局，1963年）。
13. 陳真：《中國近代工業史料》第2輯（北京：三聯書店，1958年）。
14. 章有義：《中國近代農業史資料》第2輯（北京：三聯書店，1957年）。
15. 解學詩主編：《滿鐵史資料》第二卷（北京：中華書局，1979年）。
16. 解學詩主編：《滿鐵史資料》第四卷（北京：中華書局，1987年）。
17. 嚴中平：《中國近代經濟史統計資料選輯》（北京：科學出版社，1955年）。
18. 遼寧省檔案館、遼寧社會科學院編：《「九一八事變」前後的日本與中國東北—滿鐵秘檔選編》（瀋陽：遼寧人民出版社，1991）。
19. 鐵道部編：《關於東三省鐵路之中日條約及借款合同（一）》（台北：學生書局，民國五十八年）。



(二) 專著

1. 【日】草柳大藏著、劉耀武等譯：《滿鐵調查部內幕》（哈爾濱：黑龍江人民出版社，1982年）。
2. 【日】稻葉君山著、楊成能譯：《滿洲發達史》（台北：台聯國風出版社，民國五十八年）。
3. 【日】藤岡啓著、湯爾和譯：《東省刮目論》（上海：商務印書館，民國十九年）。
4. 【美】何炳棣著、葛劍雄譯：《1368-1953年中國人口研究》（上海：上海古籍出版社，1989年）。
5. 【美】費正清、劉廣京編，中國社會科學院歷史研究所編譯室譯：《劍橋中國晚清史，1800-1911年》（北京：中國社會科學出版社，1993年）。
6. 【英】肯德著，李抱宏等譯：《中國鐵路發展史》（北京：三聯書局，1958年）。
7. 《中國近代煤礦史》編寫組：《中國近代煤礦史》（北京：煤炭工業出版社，1990年）。
8. 丁名楠等著：《帝國主義侵史》（北京：人民出版社，1973年）。



9. 王大任:《東北研究論集》(台灣:中華文化出版事業委員會,民國四十六年)。
10. 孔經緯:《東北經濟史》(成都:四川人民出版社,1986年)。
11. 孔經緯:《清代東北地區經濟史》(哈爾濱:黑龍江人民出版社,1990年)。
12. 方德修:《東北地方沿革及其民族》(上海:開明書店,1948年)。
13. 王魁喜:《近代東北史》(哈爾濱:黑龍江人民出版社,1984年)。
14. 王曉華、李占才:《艱難延伸的民國鐵路》(鄭州:河南人民出版社,1993年)。
15. 衣保中:《中國東北農業史》(長春:吉林文史出版社,1911年)。
16. 吳相湘、劉紹唐主編:《東三省經濟實況攬要》(台北:傳記文學出版社,民國六十年)。
17. 吳英華:《二十年來的南滿洲鐵道株式會社》(上海:商務印書館,民國十九年)。
18. 吳相湘著:《俄帝侵略中國史》(台北:國立編譯館,民國四十三年)。
19. 李占才:《中國鐵路史,1876-1949》(汕頭:汕頭大學出版社,1994年)。
20. 李澍田編:《中國東北通史》(長春:吉林文史出版社,1991年)。



21. 李鴻文、張本政編：《東北大事記》（長春：吉林文史出版社，1987年）。
22. 周志驊：《東三省概論》（上海：商務印書館，民國二十年）。
23. 金士宣、徐文述編著：《中國鐵路發展史（1876-1949）》（北京：中國鐵道出版社，1986年）。
24. 金希：《中國鐵路史話》（香港：中華書局，1977年）。
25. 宓汝成：《帝國主義與中國鐵路,1847-1949》（上海：上海人民出版社，1980年）。
26. 凌鴻勛：《中華鐵路史》（台北：台灣商務印書局，民國七十年）。
27. 孫敬之編：《中國經濟地理概論》（北京：商務印書館，1983年）。
28. 徐曦：《東三省紀略》（上海：商務印書館，民國四年）。
29. 徐先堯：《日本近代史綱》（台灣：台灣商務印書館，1971年）。
30. 馬里千、陸逸志、王開濟編著：《中國鐵路建築編年簡史，1881-1981》（北京：中國鐵道出版社，1983年）。
31. 馬宇平：《中國昨天與今天》（北京：解放軍出版社，1989年）。
32. 張公權：《抗戰前後中國鐵路的奮鬥》（台北：傳記文學出版社，1974年）。
33. 張心徵：《中國現代交通史》（台北：學生學局，民國六十五年）。



34. 張成達：《東北經濟》（台北：中華文化出版事業委員會，民國四十四年）。
35. 張博泉：《東北地方史稿》（長春：吉林大學出版社，1985年）。
36. 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》（台北：中央研究院近代史研究所，民國八十年）。
37. 張瑞德：《平漢鐵路與華北經濟發展》（台北：中央研究院近代史研究所，1986年）。
38. 許逸超：《東北地理》（上海：正中書局，民國三十六年）。
39. 許滌新、吳承明主編：《中國資本主義發展史》第二卷（北京：人民出版社。1990年）。
40. 郭廷以：《近代中國史綱》（香港：中文大學出版社，1986年）。
41. 陳芳芝：《東北史探討》（北京：中國社會科學出版社，1995年）。
42. 陳家驥：《認識東北》（台北：正中書局，民國六十一年）。
43. 陳暉：《中國鐵路問題》（北京：三聯書店。1955年）。
44. 雷慧兒：《東北的豆貨貿易》（台北：，國立台灣師範大學歷史研究所，民國七十一年）。
45. 漆樹芬：《帝國主義鐵蹄下的中國》（上海：光華書局，民國二十年）。



46. 趙中孚：《近代東北區域研究資料目錄》（台北：中央研究院，民國六十六年）。
47. 趙中孚：《清季中俄東三省界務交涉》（台北：中央研究院近代史研究所，民國五十九年）。
48. 薛光前：《艱苦建國的十年民國,16-26年》（台北：中正書局，民國六十年）。
49. 魏子初：《帝國主義在華投資》（北京：三聯書店，1953年）。
50. 羅曼諾夫著，民耿譯：《帝俄侵略滿洲史》（台北：台灣學生書局，民國六十二年）。
51. 蘇崇民：《滿鐵史》（北京：中華書局，1990年）。
52. 顧明義、張德良、楊洪范、趙春陽主編：《日本侵占旅大四十年史》（瀋陽：遼寧人民出版社，1991年）。

（三）論文

1. 大塚實：〈日本對華政策與滿洲鐵路〉（台北：國立台灣大學政治研究所，民國六十九年）。



2. 牛道慧：〈日本田中內閣滿洲政策之研究1927-1929〉，（台北：國立台灣大學歷史研究所，民國七十二年）。
3. 王同文：〈滿蒙鐵路問題之研究〉（上海：交通大學管理學院，民國二十二年）。
4. 朱鴻禧：〈滿鐵會社侵略政策之急進〉，《東方雜誌》第三十二卷第四號（民國二十四年二月）。
5. 吳至信：〈中國農民離村問題〉，《東方雜誌》，第三十四卷第二十期（民國二十六年十一月）。
6. 李貌華：〈東北鐵路問題與中日關係，1905-1931〉（台北：國立政治大學政治研究所，民國七十八年）。
7. 姜書益：〈第一次中日戰爭後俄國勢力初度進入中國東北之研究1894-1898〉（台北：國立台灣大學歷史研究所，民國六十七年）。
8. 徐羽冰：〈日人在東北經濟活動的路線〉，《東方雜誌》第三十卷第二十三號（民國二十二年十二月）。
9. 神州日報：〈日本南滿鐵道公司經營史〉，《東方雜誌》，第十卷第七號（民國三年一月）。
10. 婁立齋：〈南滿洲鐵道公司之特質及其史的發展〉，《東方雜誌》，第二十八卷第二十四號（民國二十年十二月）。



11. 曹樹鈞：〈我國的東北疆域〉，《東北文獻》，創刊號（台北：東北文獻社，民國五十九年）。
12. 郭京平、朱蔭貴：〈中國鐵與近代經濟發展〉，《平淮學刊》，第五輯上冊（涿州：光明日報出版社，1989年）。
13. 郭松義：〈清代人口流動與邊疆開發〉，載馬汝珩、馬大正主編《清代邊開發研究》（北京：中國社會科學出版社，1990年）。
14. 章真利：〈東北交通委員會與鐵路建設，1924-1931年〉（台北：國立台灣師範大學歷史研究所，民國七十五年）。
15. 章錫琛：〈南滿鐵路論〉，《東方雜誌》第十三卷第三號（民國五年三月）。
16. 楊光霽、衣保中：〈東北地區商品糧產地的形成和初步發展〉，《平淮學刊》，第五輯上冊（北京：光明日報出版社，1989年）。
17. 趙中孚：〈一九二〇~一九三〇年代的東三省移民〉，《中央研究院近代史研究所集刊》第二期（台北：中央研究院，民國六十年）。
18. 趙中孚：〈近代東三省移民問題之研究〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第四期（台北：中央研究院，民國六十三年）。
19. 趙中孚：〈清代東三省北部的開發與漢化〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第十五期（台北：中央研究院，民國七十五年）。



20. 趙中孚：〈移民與東三省北部的農業開發（一九二〇～三〇）〉，
《近代史研究所集刊》，第三期（台北：中央研究院，民國六十一年）。
21. 劉熙明：〈大連港貿易與南滿之產業發展，1907-1931年〉（台北：
國立台灣大學歷史研究所，民國七十七年）。
22. 蔣介圭：〈滿鐵改組問題之檢討〉，《東方雜誌》，第三十一卷第
十三號（民國二十三年七月）。
23. 蔣星德：〈中東鐵路的時代背景與政治反映〉，《東方雜誌》第二
十六卷第十五號（民國十八年八月）

二、英文部份

（一）專著

1. Cressey, George B, Land of the 500 Million (New York, McGraw-Hill, 1955)



2. Myer,Ramon H. and Peattie Mark R. , The Japanese Colonial Empire(Princeton,NJ:Princeton University Press,1984)
3. Perkins ,Dwight H.,Agricultural Development in China 1836-1968(London:Edinburgh Univ. Press 1969)
4. Sun ,Kungtu C,The Economic Development of Manchuria in the First Half of the Twentieth Century(Cambridge :Harvard Univ. press ,1973)

(二) 論文

1. Chen Nai-Ruenn,"Labor Absorption in a Newly Settled Agricultural Region:The Case of Manchuria",Economic Essays vol.1(1970).
2. Chon Shun-hsin:"Railway Development and Economic Growth in Manchuria" , The China Quarterly , No.45(Jan.-March,1971)
3. Eckstein Alexander,"The Economic Development of Manchuria. The Rise of a Frontier Economy",Journal of Economic History, 34-1(1974).
4. Bix,Herbert P. ,“Japanese Imperialism and the Manchurian Economy,1900-31”,The China Quarterly,No.51(1972)
5. Myer,Ramon H.,“Economic Development in Manchuria under Japanese Imperialism:A Dissenting View ”,The China Quarterly,No.55 (July/September,1973)



三、日文部份

(一) 專著

1. 東亞同文會：《中國經濟全書》(台北：南天書局，民國七十八年)。
2. 南滿洲鐵道株式會社編：《南滿洲鐵道株式會社三十年略史》(東京：原書房，1975年)。
3. 南滿洲鐵道株式會社編：《南滿洲鐵道株式會社第二次十年史》(東京：原書房，1975年)。
4. 南滿洲鐵道株式會社編：《南滿洲鐵道株式會社十年史》(東京：原書房，1975年)。
5. 塚瀨進：《中國近代東北經濟史研究——鐵路敷設對中國東北經濟的變化》(東京：東方書店株式會社，1993年)。

(二) 論文

1. 崛亮三：〈滿洲石炭的過去、現在及將來觀其用途及需要〉，《滿鐵調查月報》15卷5號(昭和十年五月)。

