

第四章 第一次大戰時期的日本鐵路發展

第一節 二十一條的醞釀與提出

早在一九一三年九月二十六日，巴黎的五國借款團會議中就通過決議，將在中國的實業借款置於借款團章程的範圍外，承認各國可以自由進行實業借款。¹這個決定讓日本處於不利的情勢，因為與歐美各國相比，日本在資本上仍然無法與各國相提並論，為了挽回這樣的劣勢，日本必須加強在南滿洲與東部內蒙古的特殊權利。與中國簽訂《滿蒙五路秘密換文》之後，當時駐北京的公使山座圓次郎就對外務大臣牧野伸顯提出建言，指出實業借款的分離，將使各國在中國的利權（特別是鐵路）競爭變的更加激烈，日本必須盡快取得各方面之利權。²這樣的看法在一九一三年十一月五日，日俄簽訂了第二次密約時得到了強而有力的鼓舞。³

一九一四年四月，大隈重信內閣成立，任用了曾經兩度擔任外務大臣的加藤高明作為外務大臣。此時日本所面對的外交問題，是將要到期的租借地與鐵路歸還問題，以加藤的立場來說，確保滿蒙的利益是最重要的工作，特別是要設法將有期限的關東州租借地及南滿和安奉鐵路轉變成能永久持有的狀態。以前列三項租借時間而言，關東州的期限是俄國與中國簽訂租約（一八九八年三月二十七日）後的二十五年，即一九二三年到期；南滿鐵路自全線開通之日（一九〇三年七月一日）起，三十六年後到期，即到一九三九年可由中國贖回，而

¹ 駐英大使井上致牧野外務大臣函，九月二十六日？五國團體巴里會議議事錄送付？件，《日本外交文書》，大正二年第二冊，第230號文，頁261-262。

² 駐華公使山座致牧野外務大臣電，葉交通次長？？金員贈呈？件，《日本外交文書》，大正二年第二冊，第631號文，頁715-716。

³ 中俄雙方簽訂了一份宣言書，承認了俄國在外蒙的權利，見王鐵崖編，《中外舊約章匯編》第

八十年後則是無償歸還中國。至於安奉鐵路是根據中日條約規定，同意中國於十八年後（一九二三年）將之贖回。

以日本的態度而言，對於滿洲地區有著無法割捨的感情。一九一三年九月五日，日本發生了右翼份子刺殺外務省政務局長阿部守太郎的事件，事件發生的第二天阿部家收到的「斬奸狀」中就這樣說：

當今我國之外交極不得人，徒為頹廢卑屈之事，於東方，神州之國威遭受凌辱蹂躪，於西方，曾付出二十億之鉅財與十萬同胞之屍山血河，以悲慘至極之努力始贏得之滿蒙，又將捨棄不顧。⁴

雖然說刺殺事件不屬於正常的行為，但是也足可表現出日人當時為數不少的心態：付出了巨大的代價、流了無數的鮮血，滿洲當然是屬於日本的。而代表日本政府態度的外務大臣加藤高明在一九一三年一月六日，與英國外相葛雷（E. Grey）會談中就提到：

日本具有決心永遠佔據旅順大連及包含其背後地之關東州。現在政府故抱此方針，將來不論如何之政府亦不變更，究為日本國民之決意。⁵

這一段談話將日本的心態表露無遺，兩人在會談之時日本尚未對中國展開交涉工作，日本與英國先行進行會談只是日方的預備工作，希望將來日本對中國進行交涉之時英國能不加以反對，而葛雷也對滿洲一地劃歸日本範圍也表示沒有異議。一月十日兩人再度會談，將南

二冊，頁 947-949。

⁴ 栗原健，《對滿蒙政策史？一面》（東京都：原書房，昭和 41 年），頁 88。

滿鐵路與安奉鐵路展期的問題一併要求英國諒解，當時的首相桂太郎對此次會談的成功大感振奮，並以此為內閣的重要政策之一，只是由於桂內閣倒台過快，來不及實行加藤的計畫。到了一九一四年四月大隈重信內閣成立，加藤高明再度成為外務大臣，而歐戰也在不久之後爆發，加藤的計畫才又有了實施的新機會。

除了官方外，與政治人物關係密切的團體也有著侵略性的言論，以當時最著名的黑龍會為例，在一九一四年十月二十九日提出了一個《黑龍會解決中國問題意見書》。⁶此時第一次大戰已經爆發，所以意見書中的論點都圍繞著戰後各國勢力重新分配問題，文中認為若是德、奧失敗，俄國將取代德國原有的地位。如此一來，俄國將免除在西方的危險，進而有能力擴張其在遠東的勢力。而英國將加強其在長江流域的地位，並禁止他國在該地插足。法國在雲南省的情況應當與英國相當，它以雲南為進一步侵略中國的基地，對於擴大在華的特權從沒有猶豫過。而英、俄、法三國聯合行動對中國的影響將會空前的巨大，可以預期的是如果三國之間沒有發生利益的衝突，將會聯合一起解決中國問題。在這樣的形勢下，日本應該採取何種方針才能保持原有的勢力進而擴展利益，有鑑於戰後情況的重點是歐洲勢力在歐亞兩洲的發展，日本的重要工作就是考慮是否該用武力阻止歐洲勢力在中國的勢力重劃。以黑龍會的觀點來看，當時中國的情況是有利於實行這樣的計畫，所以日本應該立即行動。

黑龍會的意見書中提出解決中國問題的方法，與中國簽訂防禦同盟秘密條款是唯一的解決辦法。這些秘密條款內容如下：

一、 當中國發生內亂或中國與其他一國或數國作戰時，日本

⁵ 王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷六，頁 83-85。

⁶ 黑龍會，「支問題解決意見」，《日本外交文書》，大正三年第二冊，第 604 號文，頁 935-946。這個意見書是黑龍會代表內田良平向政務局長小池提出的。

當派遣軍隊協助中國，並擔當保衛中國領土、維持中國和平秩序的責任。

二、 中國承認日本在南滿及內蒙的特殊地位，將這些地區的主權讓與日本，以利於日本在穩固的基礎上，實行地方性防禦計畫。

三、 日本佔領膠州灣後，將取得以前德國所享受的關於鐵路、礦山及其他一切權利。青島和平與秩序恢復以後，該地將交還中國關為國際條約港。

四、 為了加強中國與日本的海防起見，中國將福建沿海戰略港口租借與日本，使之成為海軍基地，並將該省鐵路礦山全部權利許與日本。

五、 為了改編中國軍隊起見，中國應委託日本教練軍隊。

六、 為了統一中國的兵器與軍火，中國應採用日本式的兵器，同時在各軍事據點建立兵工廠（在日本協助下）。

七、 為了建立和維持中國海軍，中國應將訓練海軍事宜委託日本。

八、 為了改革中國財政及改進中國徵稅方法，中國應將該項工作委託日本，日本應選擇有能力的財政專家充任中國政府一等顧問。

九、 中國應聘用日本教育專家擔任教育顧問，並在全國各地區廣泛設立學校教授日文，以提高中國的教育水準。

十、 中國與其他國家訂立貸款、租借及割讓領土的協定以前，必須徵得日本的同意。⁷

這樣的意見在本質上幾乎已經是日後二十一條的基本架構了，

⁷ 譯文見黃紀蓮編，《中日“二十一條”交涉史料全編 1915-1923》（合肥：安徽大學出版社，

對於這樣計畫文中認為有兩點是必須解決的問題。第一，防禦同盟與中國政府的關係；第二，防禦同盟與那些對華有密切關係並且在華有重大利益的列強的關係。當時的日本政府並不信任袁世凱的外交。但在歐戰結束後，預估中國很難從美國以外的國家借得貸款，在國庫空虛與內亂頻仍的情形下，日本應貸款與袁世凱政權還是革命政權，變成日本對華政策一個重要的選擇。以黑龍會的觀點來判斷，袁世凱並不值得日本寄以厚望，袁已經失去中國人民的信任，再加上他是屬於喜歡玩弄權術型的政客，目前他可以對日本表示友好，但是在歐戰結束之後他一定會拋棄日本而與其他列強友善。日本應該投資的對象是一個可以獲得大多數中國人民支持的新政府，如此一來才能夠中國與日本在實質上及名義上建立密切的關係，在歐戰結束後的外國侵略中，中日同盟就是對抗外國侵略的主要武器。依照黑龍會的想法，幫助中國建立一個日本式的君主立憲體制才是解決問題的最佳方法，這一點最後並沒有被日本政府採用。

另外在中日同盟與其他列強的關係問題上，日本的基本政策是不損害各國既得利益。在俄國方面，日本以南滿與內蒙的主權，來交換俄國在北滿與外蒙的主權，兩國互相合作、維持現狀。而且在歐戰爆發之後，俄國對日本的態度已有改善的跡象，所以日俄之間的問題應該不大。

在英國方面，英國在華的勢力範圍和利益主要以長江流域及西藏為中心，只要日本與中國成立關於西藏的妥善協定，且把長江流域的特權給予英國並加以保證，相信英國不至於會反對日本之中國政策。況且，此時歐戰正酣，英國從未要求日本援助，這種情況下其實力在將來就很難反對日本。既然英國與俄國都不會反對日本的對華政策，

那法國方面就應該不會有太大的問題，最後問題的重點就落在美國的態度和上。

美國原本就已經宣示了它的最高原則，也就是維持中國領土的完整與機會均等，如果日本能夠不損害到美國的既得利益，美國也應該會對日本的政策感到滿意。以黑龍會的看法，美國雖然在遠東有一支實力相當不錯的海軍，但是卻不足以對日本產生威脅。

因此在中國與列強兩方面對日本都沒有重大威脅的情況下，日本當然應該利用歐戰的機會來確立對華政策，而最重要的就是先改變中國政府，接著準備締結防禦同盟。雖然日本政府沒有完全接受意見，但是黑龍會提出的幾點秘密條款卻成為後來要求的主幹，因此，這一次的意見書對日本的中國政策有著相當大的影響。

第一次世界大戰爆發之後半年的一九一五年一月十八日，日本駐華公使日置益在面見中華民國大總統袁世凱時提出了一個震驚中外的日本對華要求，共二十一條。所謂的「二十一條」共分五號，第一號是關於山東問題，共四條；第二號是關於東北問題，共七條；第三號是關於漢冶萍問題，共兩條；第四號是要求中國所有沿海港灣及島嶼不得割讓或租借他國，共一條；第五號是關於對中國全境的要求，共七條。這五號共二十一條要求中，關於鐵路的要求佔了相當大的部分，以下是有關鐵路以及滿蒙地區利益的條文：

第一號

第三款 中國政府允諾，日本國建造由煙臺或龍口接連膠濟路線之鐵路。

第二號

第一款 兩訂約國互相約定，將旅順、大連租借期限並南滿洲及安奉兩鐵路期限，均展至九十九年為期。

第二款 日本國臣民在南滿洲及東部內蒙古，為蓋造商工業應用之房廠或為耕作，可得其須要之土地之租借權或所有權。

第三款 日本國臣民得在南滿洲及東部內蒙古任意居住往來，並經營商工業等各項生意。

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

第五款 中國政府應允關於下開各項，先經日本國政府同意，而後辦理。

（一） 在南滿洲及東部內蒙古允准他國人建造鐵路，或為建造鐵路向他國借用款項之時。

（二） 將南滿洲及東部內蒙古各項稅課作抵，向他國借款之時。

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

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

第五號

五、允將接連武昌與九江南昌路線之鐵路，及南昌杭州、南昌潮州各路線鐵路之建造權，許與日本國。

六、在福建省內籌辦鐵路礦山，及整頓海口（船廠在內），如需外國資本之時，先向日本國協議。⁸

⁸ 北洋政府外交部黃皮書，《中日交涉始末》。

單看第二號第五款的內容就不難瞭解日本對滿蒙地區的投資是勢在必得，並且不容有其他勢力有插手其中的機會。

日本對中國鐵路的發展就是從華南一帶開始的，最後將主力放在東北地區。但是在第一次大戰爆發後日本再度對南方的鐵路表現出興趣。除了南方之外，趁著世界大戰對德宣戰的機會，日本也將山東據為己有並佔有了膠濟鐵路。山東與東北地區及朝鮮地緣關係密切，日本為了將勢力深入華北地區與東北連成一氣，自然將山東視為必爭之地。在上列的條款中，第一號的內容就是日本將山東的原德國利益悉數攬走，並且還要求了建築煙臺或龍口接連膠濟鐵路的線路。

在一片反對的聲浪中，一九一五年五月二十五日，中日之間仍然簽訂了所謂的「民四條約」，內容分為山東省與滿蒙地區兩大部分。與前述條款相關內容如下：

關於山東省之條約

第二條 中國政府允諾，自行建造由煙臺或龍口接連於膠濟路線之鐵路。如德國拋棄煙灘鐵路借款權之時，可向日本國資本家商議借款。

關於南滿洲及東部內蒙古之條約

第一條 兩締約國約定，將旅順、大連租借期限並南滿洲及安奉兩鐵路之期限均展至九十九年為期。

第二條 日本國臣民在南滿洲為蓋造商、工業應用之房廠或為經營農業，得商租其需用地畝。

第三條 日本國臣民得在南滿洲任意居住、往來，並經營商、工業等一切生意。

第四條 如有日本國臣民及中國人民願在東部內蒙古合辦農

業及附隨工業時，中國政府可允准之。

第五條 前三條所載之日本國臣民，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。

民、刑訴訟，日本國臣民為被告時，歸日本國領事官，又中國人民為被告時，歸中國官吏審判；彼此均得派員到堂旁聽。但關於土地之日本國臣民與中國人民之民事訴訟，按照中國法律及地方習慣，由兩國派員共同審判。

將來該地方之司法制度完全改良時，所有關於日本國臣民之民、刑一切訴訟即完全由中國法庭審判。

第六條 中國政府允諾，為外國人居住、貿易起見，從速自開東部內蒙古合宜地方為商埠。

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，速行從根本上改訂吉長鐵路借款合同。

將來中國政府，關於鐵路借款事項，將較現在各鐵路借款合同為有利之條件給與外國資本家時，依日本國之希望再行改訂前項合同。

第八條 關於東三省中、日現行各條約，除本條約另有規定外，一概仍照舊實行。⁹

根據民四條約，許多鐵路與租借地都得到更長的租借期限，在條約的附三 關於旅大南滿安奉期限之換文 中，¹⁰日本得到中國的允諾，將旅順、大連租借期限展至民國八十六年，也就是西元一九九

⁹ 黃紀蓮編，《中日“二十一條”交涉史料全編 1915-1923》，頁 172-175。

¹⁰ 北洋政府《政府公報》，1915年6月10日，第1110號。

七年；南滿鐵路交還期限展至民國九十一年，即西元二〇二二年；安奉鐵路期限展至民國九十六年，即西元二〇二七年。而條約的附六 關於南滿洲東部內蒙古鐵路課稅事項之換文 裡，日本得到中國的承諾，當中國政府自行建造在南滿及東部內蒙古的鐵路之時，如需要外資時可先向日本國資本家商借。另外，中國政府嗣後以南滿、東部內蒙古之各種稅課（除中國中央政府業經為借款作押之鹽稅、關稅等類外）作抵，由外國借款時，可先向日本國資本家商借。

一九一五年的這個「民四條約」將日本在東北的鐵路發展整個穩定下來，首先是確定與鐵路發展息息相關的腹地問題，旅大與南滿鐵路的期限延長對滿鐵的發展是決定性的影響。就如同前面所說的，滿鐵公司是以旅順、大連這一條線路為中心，希望能將大連、奉天、長春連成一氣形成一條運輸動脈，在這次的條約中日本擁有了需要的土地，又加長了南滿鐵路的租借時間，並解決了之前引起糾紛的安奉鐵路問題，這樣一來，日本對俄國留下的鐵路幾乎是充分掌控下來，消化了舊有的鐵路當然就可以將目標重新放在新設鐵路的計畫。

可是二十一條所引起的問題並非僅止於中日兩國之間，事實上不只是國際間不滿，就連日本國內也充滿了反對與責難的聲音。當初日本內閣方面提出二十一條是？瞭解決中日之間所謂的「懸案」，這是一個以滿蒙？中心的問題解決方案，當時以儘快結束問題？一致的意見。如同當時的日本外務大臣加藤高明的回憶錄所寫的那般：

作？自己所要求的重點是第二號，尤其是旅順、大連租借期限的延長和滿鐵及安奉線期限的延長。還有，滿蒙的鐵路、礦山的利權問題，擔心它們以後會成？糾紛的根源，也

打算全部加以解決。¹¹

只是中日兩國之間的談判卻出現許多的問題。談判幾乎是一面倒的情形，中國方面不但節節敗退，更被日本方面威脅要嚴守保密二十一條中的內容，就連日本對其盟國英國的通知中，亦隱瞞了第五號的要求，也就是關於中日合辦事項七件，包括開礦、築路、設廠、傳教，中日人民雜居，以及聘用日本顧問技師等權利。¹²

這樣的舉動讓各國都？生對日本的不信任感，而日本的要求又破壞了美國的對華基本政策——門戶開放，因此當美國報紙將隱密的第五號要求刊登出來之後，馬上引起美國各界的反感。美國以一八四四年、一八五八年、一八六八年及一九一三年和中國所訂的條約，反對日本有關山東、南滿蒙古東部的「要求」，不過美國承認由於領土的接近？生日本同這些地區間的特殊關係，所以同意其中的一些條款。¹³由於美國的態度逐漸轉趨強硬，而與日本有同盟關係的英國也提出異議，這才使日本向英國做出不傷害英國權益的承諾。不過，由於英國在歐洲的戰事尚在進行，認為還需要日本的合作來牽制德國，所以對二十一條並沒有深入追究。另外，各國也都沒有強烈的反對，對於美國發起的共同勸告並不熱中，法國以「日本既已修正原案」，俄國以「吾人正期待日本之援助」，而英國則是以「日本取消第五號，中國必將接受」以及「已有類似的照會」等等拒絕美國的聯合行動。¹⁴基於國際形勢對日本的影響並沒有非常大，在日本以最後通牒的脅迫手段下，袁世凱政府被迫同意了二十一條的內容，其中只修正一些比較受爭議的部分，使英、美各國沒有那？強烈的反對聲音。但是出乎意

¹¹ 鈴木隆史，《日本帝國主義與滿洲》，頁 196。

¹² 林明德，《近代中日關係史》（臺北：三民書局，民國 73 年 8 月初版），頁 72。

¹³ 王綱領，《歐戰時期的美國對華政策》（台北：台灣學生書局，民國 77 年 7 月初版），頁 48-49。

¹⁴ 王綱領，《歐戰時期的美國對華政策》，頁 55。

料的，二十一條簽訂了之後就連日本國內都出現了批判的聲浪，一般認爲日本政府此次的行爲，並沒有對外所發表的那般必要性，凡而使中日之間的關係發生傷害，突然使日本在遠東地區的立場更趨艱難。羅發教授（T. E. LaFargue）的評論相當具有代表性：

1. 日本所得最大利益在於南滿租借地與鐵路期限之延長，但即使採取通常外交手段，亦有獲致之可能。
2. 德國在遠東勢力之被掃蕩，與其說是被日本以實力驅逐德國出山東，毋寧說是由於第一次世界大戰結束之後果。且由後來事實證明，日本在山東並未獲得實質利益。
3. 東部內蒙古雖被編入日本之勢力範圍內，但福建省及長江流域方面，卻無進展。
4. 日本以政治手段，試圖確保南滿之資源及漢冶萍公司之鐵礦資源，引發了中華民國之反感，而導致日本在華市場之危機。¹⁵

不過，以日本一貫的滿蒙政策重心的立場看來，二十一條所付出的代價與所獲得的利益並非純粹是赤字的紀錄。畢竟關於滿蒙的部分，成為與後來的新借款團對抗的理由，使得日本在東北鐵路投資上，並沒有被強大的國際聯合勢力所壓倒。

雖然各國對日本拿不出具體的阻止方法，可是「二十一條」對歐美各國的刺激仍影響了未來的策略，由於二十一條的排他性徹底破壞了門戶開放主義，因此美國的反應相當強烈，對於有害美國及其在華公民的條約權利或中華民國之政治或領土完整或通稱門戶開放政策

¹⁵ T.E. LaFargue, op. cit., pp. 76-77. 轉引自林明德，《近代中日關係史》，頁 76-77。

的國際對華政策者，一概不承認。¹⁶但是由於美國的態度在一開始是有問題的，所以在中國的投資 - 特別是東北的部分是呈現危險的平衡狀態，因為美國與日本最後達成協議的代價作為，是以日本在滿蒙特殊地位的再確認，也就是在一九一七年簽訂的「藍辛－石井協定」。這個協定的內容大致如下：

美國政府及日本政府承認於領土相接壤之國家，產生特殊之關係，因之美國政府承認日本在中國接壤地方，有特殊之利權。中國之領土主權，完全存在，美國政府信賴日本國屢次之保障。日本雖以地理位置關係，有上述之特殊利益，然對於他國通商，不至於以不利之差別待遇，亦不漠視中國在條約上許與他國商業上之權利。美國與日本政府聲明毫無侵害中國獨立，與其領土完整之意圖。對於在中國之門戶開放與機會均等主義，兩國聲明擁護。將來以特殊權利侵害中國之獨立與領土完整，或妨礙各國人民享有工商業上均等之機會者，兩國政府相互聲明，不問何國政府獲得者，皆反對之。¹⁷

依照此內容美國是用承認日本在滿蒙特殊地位來取得美日的協調，雖然美國的立場一再重申中國主權的完整性，但是日本卻有自己的想法。經過美國這樣一個頗具象徵性意義的承認，日本對於在中國的鐵路投資更是理直氣壯，因為在「特殊利權」一詞上的解讀各有不同，使得日本認為對中國的借款投資政策是可行且必須的。

¹⁶ 1949年8月5日，美國國務院發表題為《美國與中國的關係》的白皮書，白皮書第一章敘述1844-1941年的中美關係。對門戶開放政策的重申出現在1915年的「二十一條」中，譯文見黃紀蓮編，《中日“二十一條”交涉史料全編 1915-1923》，頁381-382。至於美國對二十一條的前後反應詳見王綱領，《歐戰時期的美國對華政策》，頁41-56。

第二節 大戰下的日本新對華政策

（一）西原借款

寺內正毅出掌內閣後，對中國的政策改採溫和路線，希望用投資的手段來進入中國，進而厚植日本在中國的經濟力量。而日本熱中的進行此一計畫尚有其經濟與政治上的考量，在經濟上由於此一時期剛好在歐戰期間，日本接收了一部份歐洲國家的亞洲市場，與部分屬於列強的利權，使得大量資金流入日本國內，為了消化這一批大量的資金，尋求海外的投資目標是最好的解決方法。在政治上，因為中國人民在二十一條事件裡對日本的嫌惡感高漲，如果能藉由大量對華投資來減少彼此間的嫌隙，對日本來說是有百利而無一害的。但是在二十一條交涉之時，日本又與歐美各國產生心結，甚至在日本國內對借款的態度也是問題重重，¹⁷再加上有原有的國際銀行團的關係，所以對於這次大量借款的進行，是以一個特殊的銀行團模式來運作，其中包括朝鮮、台灣、興業三家銀行，以一種非正式的方式對華進行秘密借款，而促進此一借款計畫實現的運作人是西原龜三，因而通稱此一借款為「西原借款」。

西原借款的一重要目標就是企圖藉由投資手段使中國殖民地化，也就是當時大藏大臣勝田主計所謂的「菊分根」政策。為了達到目的日本方面不惜放寬各種條件，在沒有切實擔保以及無高額利息的情況下，對中國進行了近二億日元的投資，這些借款的對象又多以鐵路借款為主，所以將西原借款視為日本的中國鐵路投資之狂熱運動，其實並不為過。借款的項目一開始有兩次分別是一九一七年一月和十

¹⁷ 傅啟學，《中國外交史》上冊（台北：商務出版社，民國 61 年改訂一版），頁 283。

¹⁸ 當時的駐華公使林權助就曾反對借款之事，其論點詳見王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷七，頁 131-134。

月的向中國交通銀行總額二千萬日元借款，這兩筆借款的目的是為了整頓業務和維持兌換，是屬於金融性質的借款；與金融業務相關的還有一九一七年開始籌辦的中華匯業銀行，這個銀行的設立目的主要是做為中國方面接受借款的機構，因此成立的速度頗快，一九一八年一月十九日就在北京召開成立大會，二月一日即開始營業，金融機構的完備與制度的改善使整個借款業務的進行更為順利。

西原借款交涉時期有下列各大項借款：

1. 第一次交通銀行借款五百萬日元。
2. 第二次交通銀行借款二千萬日元。
3. 善後借款第一次墊款一千萬日元。（正金銀行）
4. 吉長鐵路借款四百五十一萬一千二百五十日元。（南滿洲鐵路公司）
5. 善後借款第二次墊款一千萬日元。（正金銀行）
6. 四鄭鐵路短期借款二百六十萬日元。（正金銀行）
7. 無線電臺借款五十三萬六千二百六十七鎊。（三井洋行）
8. 有線電報借款二千萬日元。
9. 吉會鐵路墊款一千萬日元。
10. 善後借款第三次墊款一千萬日元。（正金銀行）
11. 吉黑兩省金礦及森林借款三千萬日元。
12. 滿蒙四鐵路借款二千萬日元。
13. 濟順高徐二鐵路借款二千萬日元。
14. 參戰借款二千萬日元。¹⁹

除了以上十四大項借款之外，還有一些零星的借款在此不多討論，就這十四項中，有一些的借款並非是朝鮮、台灣、興業三行聯合，或是經由中華匯業銀行所借出的，所以嚴格上來說列在西原借款範圍

內是有一點牽強。而完全由三行聯合借出的款項有八大項，其中有四項就是鐵路借款，再將整頓金融的交通銀行借款扣除，從比重就能看出西原借款所注意的目標就是鐵路。上述鐵路的借款合同簽訂情況如下：²⁰

1. 吉長鐵路：

吉長鐵路借款契約前後已有三次，第一次是一九一七年的新奉吉長鐵路協約，第二次是一九一八年的新奉吉長鐵路借款續約，第三次是一九一九年的吉長鐵路細目合同，一九一七年十月十二日所訂立的吉長鐵路借款合同，則是根據民四條約的條件所新訂立的合同，是第四次吉長鐵路借款。這一次的吉長鐵路借款是中國政府與滿鐵公司簽訂的條約，合同中明訂吉長鐵路管理權屬於中國政府，但是若無法償還借款本金或利息之時，將鐵路及所屬產業交由滿鐵代為管理。事實上，在另一條合約內容中就已經將經營權委託滿鐵了，只是約定在借款還清後將鐵路一切相關地物還給中國政府。

2. 四鄭鐵路：

一九一八年二月十二日，交通部與日本正金銀行簽訂四鄭鐵路短期借款合同，四鄭鐵路起源於一九一三年的《滿蒙五路秘密換文》，當時中國政府承諾通過向日本資本家借款，建設自四平街經鄭家屯至洮南的鐵路。根據此公文，橫濱正金銀行與中國政府在一九一五年十二月十七日締結四鄭鐵路借款合同。²¹西原借款中的短期借款只是用來補足四鄭鐵路借款中不夠的部分。

¹⁹ 此十四項借款見王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷七，頁 136-196。

²⁰ 以上五項鐵路借款合同內容詳見王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷七，頁 156-187。

3. 吉會鐵路：

吉會鐵路就是在解決一九一九年東三省六案中，解決間島問題的《圖們江中韓界務條款》裡單獨提出的一個條款，當時把吉長鐵路延長至韓國會寧之後就未再提起討論，到了西原借款重新提起後才又被注意到。一九一八年六月十八日，中日雙方簽訂了吉會鐵路借款預備合同。

4. 滿蒙四路：

一九一八年九月二十四日，中日雙方簽訂了滿蒙四路借款預備合同。滿蒙四路的問題頗為複雜，此處先不詳加說明，於稍後再進一步討論。

5. 濟順高徐二鐵路：

這兩條鐵路原本是德國在戰前，於一九一四年所取得延長膠濟鐵路的權利，即自濟南西至順德與自高密至徐州的鐵路。一九一八年九月二十八日，中日雙方於東京簽訂濟順高徐二鐵路借款預備合同。

如此大量的資金投入中國，日本自然是有其目的。藉由與中國所簽訂的與山東相關的鐵路預備合同，能確保日本在山東的權利；至於滿蒙鐵路部分，則是因應一九一八年七月美國所提出的把實業借款包含於新四國借款團的活動範圍，日本事先對美國資本大舉入侵所做的防衛動作。

（二）滿蒙四路問題

滿蒙四路的前身就是滿蒙五路計畫，一九一三年時提出的滿蒙

²¹王鐵崖編，《中外舊約章彙編》第二冊，頁1129-1150。

五路包含了以下五條路線：

1. 從滿鐵本線四平街站至鄭家屯
2. 鄭家屯至洮南
3. 從滿鐵本線開原站至海龍
4. 海龍至吉林
5. 撫順站至營盤、山城子或興京地方

同時，洮熱線也是討論的項目之一，在當時日本雖與中國有修築洮熱線的協定在，可是一九一九年錦瓊鐵路的爭議並沒有清楚的解決，中美之間的草合同簽訂之後，因為日本和俄國的強力抗議，使得雙方只好將錦瓊鐵路的草合同擱置，並隨之自動廢棄。日本本身反對與洮熱線雷同的錦瓊線，現在卻想要修築洮熱線，如此就顯出當初的無理與蠻橫，所以本線表面上就成為不能急著解決的問題。不過到了一九一八年時，在這一次的滿蒙四路的計畫中，這條鐵路正式浮上臺面成？焦點問題。滿蒙四路包含了以下四條鐵路線：

1. 開原、海龍、吉林間
2. 長春、洮南間
3. 洮南、熱河間
4. 洮南、熱河間之一地點起至某海港間

日本的滿蒙五路計畫演變為四路計畫，其原因與中國的拖延態度有關。一九一三年的《滿蒙五路秘密換文》簽訂後，日本準備先進行較易施工且比較有利的四平街到鄭家屯線路，並且向中國提出滿蒙鐵路借款細目協定方案（發行利率五釐的金幣公債三千萬元，作為 甲 四平街、鄭家屯、洮南府間， 乙 開原、海龍間鐵路建設費。關於長春、洮南府間的鐵路建設費另行協定）。²²中國政府則認為，中國所

²² 《滿鐵史資料》路權篇，第二分冊，頁 641。

期待的長春、洮南線並沒有在此計畫中，且對日本的利益太大，所以遲遲沒有採納日本的計畫，使得兩國的交涉工作中斷在曖昧不清的情況裡。

一九一五年日本再度向中國提出交涉，只是對象鐵路僅提及四鄭線，剩下的路線都等以後再另行協定。十二月十七日雙方簽訂了四鄭鐵路借款契約，中國政府在一九一六年開始測量路線，一九一七年開始動工。由於正逢第一次大戰，鐵路材料的價錢上漲，使得建設費用不足。負責工程的滿鐵趁機表示願意補足費用款，並承擔部分或是部分的鄭家屯、開魯線（四鄭延長線），以及開原、海龍線的建設費。滿鐵要求日本政府與中國進行上述的交涉，但是中國政府用調查日方提案的名義，避免給予明確回答。²³

一九一八年二月，中日雙方才簽訂了二百六十萬日圓的四鄭鐵路短期借款，其他路線的計畫又遭到擱置的命運。一九一八年的西原借款對象中，滿蒙四路的新要求遂取代了滿蒙五路的計畫。一九一九年中日雙方繼續就四鄭鐵路開魯線及開原、海龍線借款問題進行交涉，此時中國向日本透露：開原、海龍線可以暫時不談，如果將開魯延長線改為洮南，並進行建設白音太來（通遼）段，中國就可以同意。對此，日本決定放棄開魯線，同意以白音太來支線為條件建設洮南延長線。²⁴

而正是這個所謂的「滿蒙四路」計畫與新借款團間？生了重大的衝突。原因就是出在從一九一八年七月中旬開始，對日本在大戰時期藉由西原借款大舉進行中國獨佔化動作感到反感的美國政府，開始就成立新借款團的議題徵詢英、法、日三國的意見，同年的十月八日就正式建議組織新的對華借款團。概要內容如下：

²³ 《滿鐵史資料》路權篇，第二分冊，頁 642-643。

1. 各國仿效美國銀行團，？更有包容性的對華貸款而組織銀行團。
2. 各國銀行團的成員由本國銀行團放棄擁有的對華貸款的優先權與選擇權，而使之做？國際銀行團所共有。
3. 新國際借款團的事業物件應儘量廣泛，與政治借款同時還包括？業及鐵路借款。
4. 借款條件不得侵害中國政府的統治權，不得限制中國的國家主權。但是，在相互認？必要時，作？抵押不妨由外國管理財源的徵收。
5. 新借款團的構成必須具有能夠包容舊借款團一切利益的廣泛性。
6. 各國銀行團得從本國政府接受排他性的支援。²⁵

其中的第三點正是讓日本寢食難安的部分，日本在一九一七年及一九一八年先後與俄國簽訂了兩次協定與密約，再加上二十一條得來的權益，認為已經使日本在東北，特別是南滿地區的控制得到穩定。可是美國提出這樣的意見，使得日本自從排除哈里曼計畫後的穩定發展出現了挑戰，依照美國的想法是希望將所有的對華貸款都轉變成共同事業的模式，同時美國也能分得各國的既得權利。而此時各國對中國所進行的投資活動的確也傾向集體行動的模式，原因有很大的部分是有鑑於日本之擴張。美國的立場是希望一切對華的投資能與國際借款團的共同事業同調，如此美國才有辦法在已站穩腳跟的各國勢力內獲得利益，而日本對中國所進行的借款行？，大大限制了其他國家對

²⁴ 《滿鐵史資料》路權篇，第二分冊，頁 646。

²⁵ F. V. Field, *American Participation in the China Consortiums*, The University of Chicago Press,

中國的投資活動，特別是東北地區。

為了應付將來鐵路事業被列入新借款團的活動範圍，日本加緊腳步先與中國在一九一八年九月二十四日確定了滿蒙地區的鐵路建設合約，滿蒙四路的借款合同一簽訂，日本基本上就可以立於不敗的地位。怎麼說呢？事實就是在一九一九年五月十一日，在巴黎和會的山東問題結束之後，美、英、法、日四國的銀行家亦在巴黎召開會議，對於新借款團的建立，通過了以下的決議同意美國提出的原則：

1. 除了將來的事業之外，成？募集物件的一切現有借款合同及借款選擇權全部做？共同事業。但是，關於企業（含鐵路）的借款及選擇權中，實際上已在進行的除外。
2. 各銀行團向借款團提供自己所有和管理的一切此種合同及選擇權。²⁶

這一決定使得日本的滿蒙獨佔立場變的十分突兀，迫於國際情勢，日本不得已接受了加入借款團的事實。日本政府意識到戰後美國資本向中國發展是不可避免的趨勢，與其做無謂的反抗，不如加入新借款團，在對華投資上與美國合作，把歐美資本的勢力引導至有利於日本的方向。特別是鐵路借款的被納入，日本希望乾脆藉由加入新借款團來整合各國的政策，防止對日本不利的共同管理模式出現。²⁷但是在滿蒙的問題上卻不願意鬆口。「擁有地理歷史上特殊感情及利害關係的地區，而且上述關係曾多次被英、美、俄、法各國承認」，所以日本要求把它「排除於新借款團之外」。²⁸對日本而言，加入借款團

1931.pp.145-146.轉引自鈴木隆史，《日本帝國主義與滿洲》，頁 284。

²⁶ 鈴木隆史，《日本帝國主義與滿洲》，頁 284。

²⁷ 王綱領，《歐戰時期的美國對華政策》，頁 161。

²⁸ 閣議決定，「新借款？組織問題？四？銀行家？我代表者？訓令？付

只是將影響力伸進原本已被英、法等國控制區域的一條快捷方式而已，放棄滿蒙以外的山東、福建的勢力範圍都是可以接受的代價。對於日本的滿蒙特殊地位論點，英、美兩國均表示無法同意，²⁹一九一九年的七月三十日和八月一日，美國與英國政府分別發表備忘錄，抗議日本所謂將滿蒙除外的要求。之後又經過數次交鋒，日本仍然要求將既得的鐵路案排除在借款團之外，並且加緊腳步先和中國方面完成了四洮線與鄭家屯到白音太來支線的合約。³⁰基於新借款團的原則是不把有具體進展的鐵路列入範圍，所以進行滿蒙四路建設與其他滿洲地區鐵路的動作更顯積極。

受到日本方面的滿蒙除外要求刺激，美國方面更是強硬以對。一九一九年十月二十八日，美國政府向日本發出通告，認為保留滿蒙做日本特殊利益趨勢不合理的，同時英國也強烈反對日本的說法。日本不願意因為排除滿蒙的要求，導致最後退出借款團的局面，因此在八月十三日的外交調查會，以及最重要的在九月八日美國前參議員巴頓的來訪，首相原敬便就日本在滿蒙的特殊權利疑問，做了相當具代表性的回應。他指出日本雖無意獨佔一切利益，但是對既得的鐵道案則不能讓給借款團。³¹日本提給美、英的條件主要有三點，在一九二二年三月二日的致美國國務院備忘錄中如此回復著：

1. 南滿鐵路及其支線和作？附屬事業之礦山，與借款無關，當然不屬於新借款團的共同範圍之內。

2. 吉長鐵路、新奉鐵路及四鄭鐵路工程已經完成，列車已經開

請議件，《日本外交文書》，大正八年第二冊上，第248號文，頁245-247。

²⁹ 鈴木隆史，《日本帝國主義與滿洲》，頁285。

³⁰ 王鐵崖編，《中外舊約章彙編》第三冊，頁2-19。四洮線的借款合同是1919年9月8日簽訂的，借款五百萬日圓來進行四鄭鐵路的延長工程，建造通往洮南的幹線與從鄭家屯到白音太來（通遼）的支線。

³¹ 原奎一郎編，《原敬日記》第五卷（福村出版，1965年），頁50-51。

始運行，？新借款團章程第二條所謂已有具體進展者，當然不屬於新借款團的共同範圍之內。

3. 吉會鐵路、鄭家屯洮南鐵路、長春洮南鐵路、開原吉林鐵路、洮南熱河鐵路以及從洮熱線某地至海港的鐵路，不僅是南滿鐵路支線或培養線，而且如三月二日備忘錄所載之事實，與南滿鐵路實？相輔相成，對帝國國防有最重要之關係，且系保持遠東治安之基準，又如美國政府備忘錄所指出，作？已經開通之鐵路的延長線，乃日本正當權利之客體，鑒於這一事實，故希望將其置於新借款團的共同範圍之外，然而，即使將上述者除外，但他日實際發行公債之時，亦仍可求諸歐美市場。³²

對於日本的主張，特別是第三點，英、美尤其難以認同。美國認為只是為了日本經濟上與政治上的安全考量，就把建設與管理洮南熱河間以及從該線某地通往海港的預定路線，當作是日本獨家的事業，這一點是非常不合理的事情，³³就連英國也對於日本將東部內蒙古納入特殊範圍表示反對。³⁴同年的四月三日和十四日，日本面對英、美的強烈反對，只好再度讓步，關於洮熱線一案，同意劃歸？新借款團的共同事業範圍，同時再提出兩點希望英、美兩國贊同：

1. 新借款團若將來計畫向北延長洮熱鐵路時，將是日本曾經提出抗議的錦瓊鐵路的重現，鑒於將對滿鐵？生重大影響，所

³² 外務大臣內田致駐美大使幣原電，滿蒙除外問題？？？日本政府？？米回答？訓令？件，《日本外交文書》，大正九年第二冊上，第160號文，別電二，頁202-204。

³³ 駐美大使幣原致外務大臣內田電，滿蒙除外？？？三月二日附我方？？？十六日附以？？務省？？回答越？件，《日本外交文書》，大正九年第二冊上，第168號文，別電，頁234。

³⁴ 駐英大使珍田致外務大臣內田電，滿蒙除外？？？我方？？？-？？卿？手交？旨報告並同卿？熱河線？飽迄？？？模樣？？？付請訓？件，《日本外交文書》，大正九年第二冊上，

以這種延長計畫要於事先得得到日本政府的同意。

2. 當新借款團對於上述兩鐵路的鋪設不希望出資時，由日本銀行團單獨實施，屆時對於兩鐵路與京奉鐵路交叉的問題，兩國政府分別給予日本援助。³⁵

日本方面的兩點主張，美、英、法三國政府則是反對第一點，而同意第二點。³⁶ 了避免日本真的退出借款團，美國政府同意把洮南—長春鐵路及洮南—鄭家屯鐵路排除在新借款團的範圍之外。到了此時四國之間的交涉已經進入最後的階段，日本亦無法一直拖延滿蒙特殊論的問題，不得已之下日本內閣會議終於通過撤回之前的主張，而與美、英、法各銀行團合作。³⁷ 對此，美國方面也確認了洮熱鐵路與其通往海港的支線是包括在新借款團的活動範圍之內，南滿鐵路及其支線、附屬礦山之外，吉林—會寧、鄭家屯—洮南、長春—洮南、開原—海龍—吉林、吉林—長春、新民府—奉天、四平街—鄭家屯之間的各鐵路，都是排除在新借款團的共同事業範圍之外。

滿蒙四路的爭議到了此時才算有了一個結果，但是在這一次計畫中有一個地點被突顯出來，這個地方就是洮南。四路中有三條鐵路計畫都是與洮南這個地點有關，因此洮南這個地方有何重要性讓日本與新銀行團各國如此注意，這變成一個相當值得探討的問題，下面就對洮南這個地方做個介紹。

第 169 號文，頁 234-235。

³⁵ 外務大臣內田致駐美大使幣原電，三月十六日附米？政府？？？？？我方回答？付訓令？件，《日本外交文書》，大正九年第二冊上，第 176 號文，頁 241-247。對駐英大使珍田的電報則是由幣原轉送，為第 177 號文。

³⁶ 駐法、美、英三國大使致外務大臣電，《日本外交文書》，大正九年第二冊上，第 201、202、206 號文，頁 275-285。

³⁷ 外務大臣內田致駐美大使幣原電，滿蒙除外問題？？？日米兩？銀行？代表者間？書面交換？？件，《日本外交文書》，大正九年第二冊上，第 216 號文，附記一，頁 299。

（三）洮南的歷史及地理位置

洮南位於吉林省西北部，東、南分別與大安、通榆接壤，西、西北又與內蒙古科爾沁右翼前旗和突泉縣為鄰，東北與鎮賚相連。洮南因其治所在洮兒河南岸所以由此命名，另外又因縣城北有洮兒河、蛟流河流經，又有一名曰「雙流鎮」。

在唐代以前，洮南是各少數民族活動的地區。唐太宗貞觀二十二年（西元六四八年），始先後設置了饒東都督府與松漠都督府，分別管理溪族與契丹族。

清朝立國初期，這裡是蒙王封地，由哲里木盟扎薩克圖旗郡王管轄。至清光緒二十九年（一九〇三年），經當時盛京將軍增祺奏請放荒，於次年設洮南府，隸屬奉天省，府下轄有靖安（白城子）、開通、突泉、安廣、鎮東五縣。民國二年（一九一三年）廢府改為洮南縣，仍然隸屬奉天省管轄。九一八事變之後，日本佔領東北，在一九三四年之時，洮南縣被劃歸滿洲國的龍江省管轄。一九四五年東北復行九省制，洮南當時歸遼北省管轄，一九四七年遼北省撤銷，被劃入黑龍江省。一九五四年，洮南被劃入吉林省。一九五八年，洮南與白城縣部分地區合併，稱為洮安縣。至二〇〇一年止，洮南市仍然存在，被劃入吉林省的白城市。此為洮南縣歷史沿革的概況。³⁸

洮南的人口數在二十世紀初年仍然不多，至一九〇九年的紀錄，洮南的戶數只有六千三百三十七戶，共四萬四千一百八十四人，³⁹蒙漢兩族共約三萬人，其中蒙古人的人口數比漢人稍多一些。蒙人數不少的原因除了因為本地是蒙旗屬地，另外與洮南附近的地形環境有關，洮南附近都是廣大的平原地區，非常適合進行放牧的活

³⁸ 曹殿舉主編，《吉林方志大全》（吉林：吉林文史出版社，1989年7月初版），頁1036-1037。

³⁹ 關東都督府陸軍經理部編，《滿洲誌草稿》第二輯，滿洲地方誌，卷四，奉天省（東京：株式會社，2001年5月），頁2382。

動，也同樣適合農業生產的進行。在這樣的自然環境下，洮南出產的物資相當多樣性，也讓洮南具有物資集散地的條件。

洮南本地以毛紡織業著稱於世，但是多是行銷於本地，至於農業發展因為開墾較晚，在一九二〇年代則是尚在起步階段。洮南附近的農作以黍粟雜糧為主，其次就是豆類的農作。相對於農業，洮南的工商業與交通發展都較為發達，特別是交通運輸的地位將洮南的價值充分表現出來。特別是在日俄戰爭之時，滿洲南北與蒙古之間的貨運通道一時之間全部斷絕，而洮南在此時吸收了附近的貨物和吉林一帶的特產，還有鹽、砂糖、棉布等南方上來的雜貨，一併經由鄭家屯、新民屯輸出入。而蒙古人在黑龍江省的商業貨物往來，也全都依靠洮南這一條通路來維持，因此洮南的交通運輸價值在此表露無遺。⁴⁰至一九二九年的紀錄，洮南設有銀行二所，錢莊二十三處，儲蓄會一處，五金店六家，電燈廠一家，煤場二家，轉運車場與轉運公司各四家，汽車公司二家。⁴¹據此，可見當時洮南不僅工業已較為發達，商業亦頗為可觀。

洮南地處南滿與北滿的交界，而素有北滿穀倉之稱的蘭西、青崗、拜泉、克山、明水、林甸、望奎、綏化、海倫等地，都是需要便利的交通運輸來進行對外輸出。⁴²日本想要吸收北滿農產，洮南的地點就相當吸引人了。洮南以北的一些主要農業生產地，如：龍江、林甸、甘南、依安、明水、拜泉等地方都可以由齊齊哈爾為集散中心，如果能建設一條鐵路通過齊齊哈爾將它們納入吸收範圍，再往南輸送至洮南地區然後經由北寧鐵路運往河北，或是經由四洮鐵路而入滿鐵由大連輸出，都是相當具有經濟價值的路線。尤其是將原本中東鐵路

⁴⁰ 關東都督府陸軍經理部編，《滿洲誌草稿》第二輯，滿洲地方誌，卷四，奉天省，頁2409。

⁴¹ 曹殿舉主編，《吉林方志大全》，頁1050。

⁴² 哈爾濱滿鐵事務所編 湯爾和譯，《北滿概要》（上海：商務印書館，民國26年5月初版），頁

的吸收能力奪取過來，是這樣一條鐵路最有價值的地方，再加上洮南是舊蒙古族柯爾沁右翼前旗扎薩克圖郡王旗地之一部，向來與東部內蒙古的關係密切，因此也變成滿洲與蒙古之間的一個貨運聯絡要地。

洮南的突顯，從早期的新法、錦瓊鐵路，到滿蒙五路、四路計畫中的鄭洮線、長洮線、洮熱線，逐漸顯現出其重要性，到了洮昂鐵路計畫的出現，從此洮南躍上了滿蒙鐵路的重要角。下一章，將詳細討論洮昂鐵路的價值與建設過程，一九二〇年代的日本鐵路政策，將是以它為一個高潮，呈現盛極的狀態。